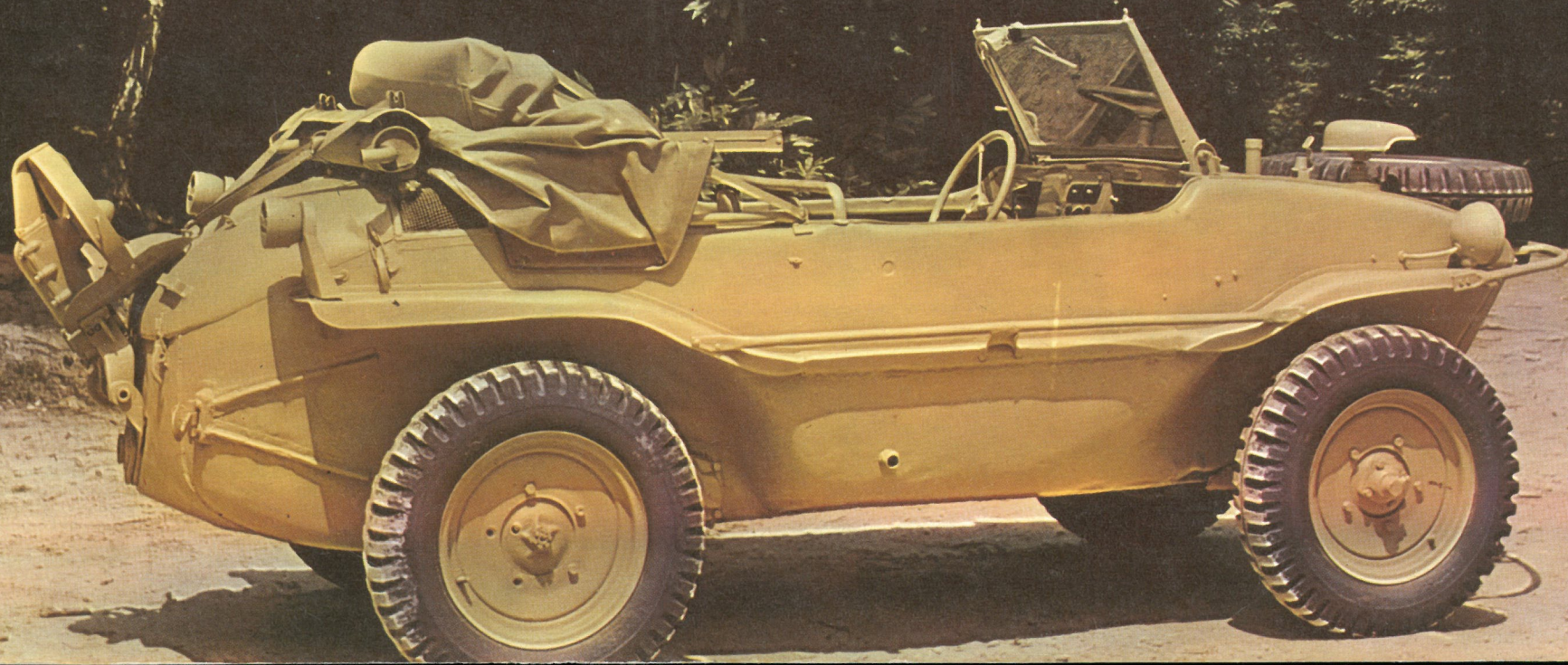
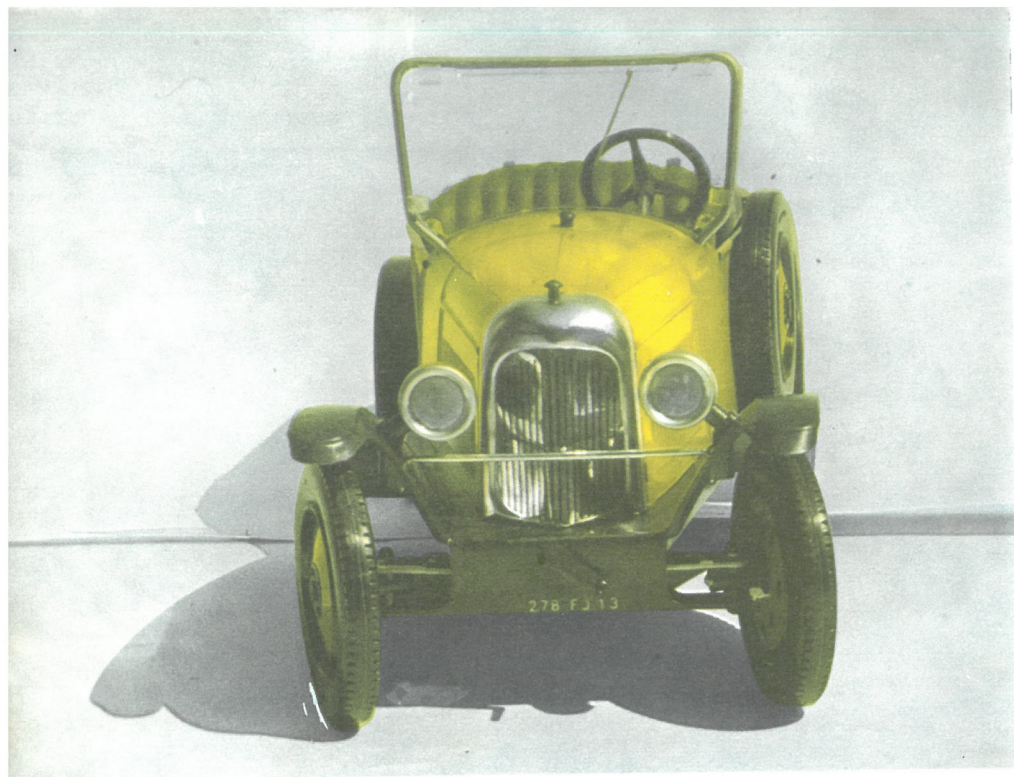


l'automobiliste



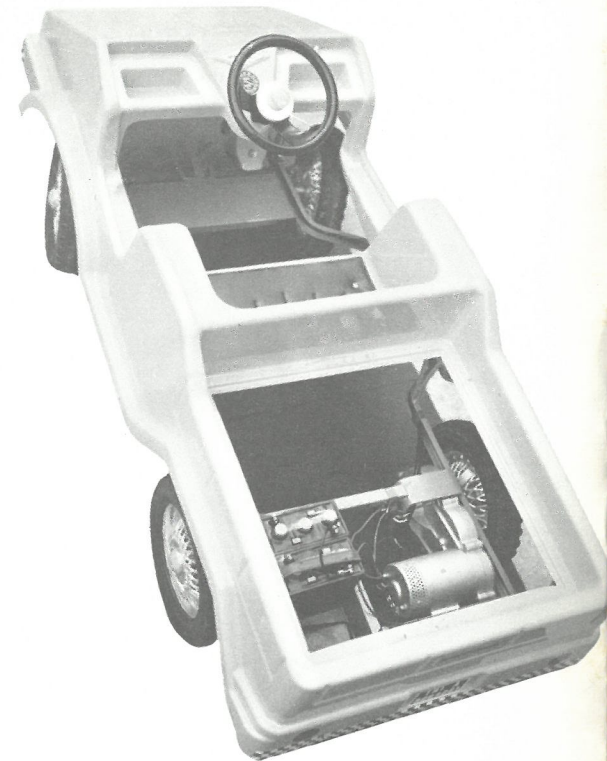
n°20
6f



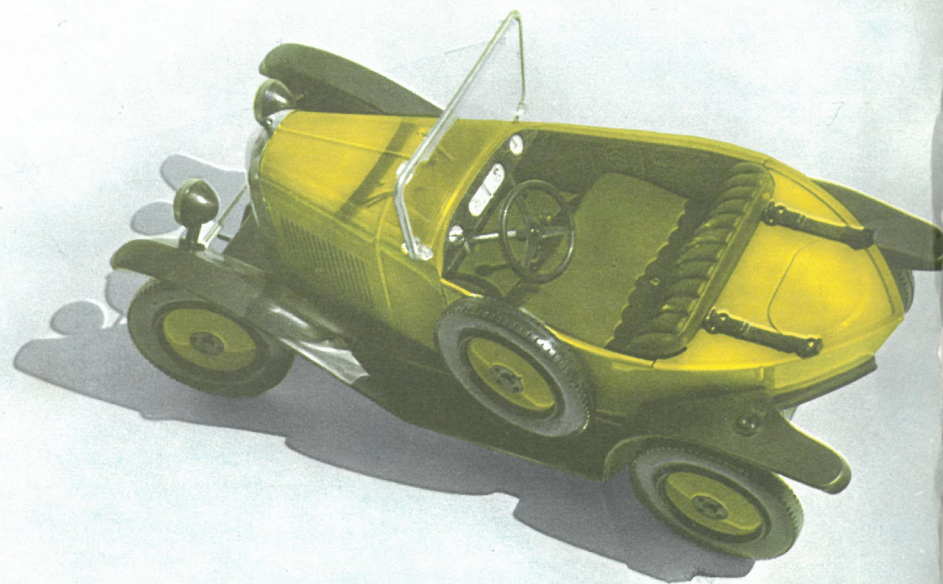
Offrez à votre enfant le plus beau des jouets : une voiture électrique qu'il pourra utiliser de 3 à 11 ans.

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

Un jouet exceptionnel pour un prix raisonnable.
Prix (batterie et chargeur compris) : 780 F.



Cette fidèle reproduction du jouet Citroën fera la joie de tous les connaisseurs. Carrosserie métal en rouge ou jaune : sans moteur 40 F. Longue de 32 cm, disponible en octobre : avec moteur télécommandé 55 F ; 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.



Avec ce numéro 20, "l'Automobiliste" entame sa 5ème année de parution. Nous avons peu parlé jusqu'à présent de rallyes ou de sorties pour voitures anciennes ; ce numéro presque entièrement consacré aux amateurs qui aiment faire prendre l'air à leurs automobiles, répondra à tous ceux qui nous reprochent de les laisser de côté.

PARIS/NICE 1970, avec sa troisième édition, a pris une dimension internationale en passant par l'Italie, et le compte-rendu prouvera à ceux qui en doutaient encore qu'un vintage en bon état ne craint pas les longues randonnées même si le temps fait tout ce qu'il peut pour compliquer les choses.

Les Coupes de l'Automobiliste et de l'Age d'Or à Montlhéry, en ouvrant la saison, réunirent un lot encore jamais vu en France de belles voitures de course et de sport.

Le deuxième Tour de la Principauté, s'il n'a pas satisfait tous les espoirs des amateurs de vintages, mérite néanmoins deux pages en couleurs.

Guy Gravier nous emmène en Italie et nous fait part de ses impressions de novice puisque c'était son premier rallye.

Adrien Maeght vous fait découvrir la Volkswagen "Amphibie" créée il y a presque 30 ans par l'ingénieur Porsche ; cet engin aux conceptions tellement avancées, pourrait encore honorablement participer aux grandes épreuves actuelles pour tous terrains.

Enfin, Pawlowski continue son feuilleton qui semble rencontrer la faveur de nos lecteurs.

Notre prochain numéro qui paraîtra fin octobre dévoilera, pour ceux qui ne les ont pas déjà découverts, les secrets de la Citroën C4, et vous contera l'histoire de Sénéchal et de la prestigieuse MG K3, 6 cylindres. Les amateurs de motos découvriront avec JAP un des moteurs les plus couverts de lauriers.

Depuis 4 ans que paraît "l'Automobiliste" et malgré les nombreuses augmentations intervenues principalement dans le prix du papier, "l'Automobiliste" avait maintenu son prix. Nous sommes maintenant obligés de l'augmenter.

Le numéro 21 sera donc mis en vente aux prix de 8 F. et le prix de l'abonnement sera porté à :

	ordinaire	cartonné
- France :	45,- F.	55,- F.
- Etranger :	60,- F.	70,- F.

Toutefois tous les abonnements que nous recevons avant le 1er décembre 1970 bénéficieront de l'ancien tarif (35 F. pour 6 numéros).

Nous espérons que nos lecteurs, vu la qualité sans cesse améliorée de notre revue, voudront bien comprendre et accepter cette augmentation.

l'automobiliste



N° 20
JUILLET/AOÛT/SEPTEMBRE
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
PARIS/NICE		4
Schwimmwagen	A. Maeght	19
Montlhéry		34
San Remo	G. Gravier	38
Monaco	A. Maeght	40
Ma voiture de course	G. de Pawlowski	42
Chroniques		44
Petites annonces		46

Notre couverture : Volkswagen Amphibie.

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

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.

A	12
B	16
C	10
D	10
E	10
F	12
G	14
H	10

BARRON-VIALE	
B 8	10 CV
C 8	14

BELLANGER	
70 B 55	9 13 CV
90 55	9 13
1 CH	15
2 CH	20
3 CH	38
A 1	15
D	24
F.	35

BENJAMIN	
M 4	9 CV
M L	9
R	7
H	5
A O	5

BERLIET	
F F	40 CV
F	40
C	15
A K	10
A I	22
A M	15
R	36
A U	36
A X	16
V B	15
V L	16
V F	12
V E	22
V H	12
V H C	12
V H V	16
V I	7
V R K	12
V K	18
V H D	12
V R C	12
V R L	12

BIGNAN	
12 000	17 CV
13 000	17
15 000	10
16 000	11
E H P	8
17 000	11
19 000	11
21 000	11
2 litres	11

LEON BOLLÉE	
et MORRIS L. BOLLÉE	
E 1	18 24 CV
E 2	24 30
E 3	35 45
E 4	45 50
F 1	35 45
F 2	75
G 1	12 16
G 2	18 24
F 2 A	60
G 4	15 18
H 1	12
H 2	15
G	18
H 3	18
P	12
N	20
M	10
M L	11
M L B	12

10 000	15
15 000	15
CADILLAC	
55	38 CV
57	34
59	38
V 61	38
V 63	38

CHARRON	
Z	19 CV
V	20
X	12
Y	8
B A	7 10
M	15
R D	12
P	16
T A	6
B 10	17
R G	12
P G	16
P H	18
T D	6
B 1	14
C	10

CHENARD et WAL-R	
N	14 11 CV
M	30 4
P	12
S	20
T	10
U	15
V	12
U U	14
V V	12
I I	10
Y	10
T 3	11
Y 2	10
T 4	11
X	22
3 litres	18
Y 3	10
U 4	15
U 5	16

CHEVROLET	
4-90	7 2 CV
Superior	12 14

CITROËN	
A	18 CV
B 2	18
C	5
C 3	5
B 1 2	10

CLEMENT-BAYARD	
4 C	14 CV
O B	20
4 D	20
4 C	14
4 C	20
4 A L	13
4 M	6
L F	7
L M	7
A 3	12

COTTIN-DESGOUTTES	
B C	12 CV
H	18
K	14 18
K	18 20
K	23 25
K	12
M	18 20
M	12
Q P	16

12 16	30
DELAHAYE	
32	12 16 CV
34	8 10
37	8 10
35	20
39	30
43	18
44	18 24
47	8 10
48	12 14
58	20
64	12 16
82	18 22
84	14 18
87	10
94	15
87	10
82	12

DELAUGÈRE-CLARLETTE	
4 L	18 CV
4 K	10
4 M	14
6 N	24
S S	15
4 X	10
4 Y	14
6 Z	20
V	8

DELAHAYE BELLEVILLE	
F	25 CV
F A	28
C A	28
I A	12
F B	12
F D	28
H B	15 20
H C	18
M	25 30
K	14 16
K B	16
M B	25
O B	45
H L	18
L B	14
P 4	10 12
P 4 B	12
K B	14 16
M B	25 30
K F 6	14 15
M F 6	25 30
S 4	11

DE DION BOUTON	
BR	12 CV
BS	18
BT	25
CF	20
CG	14
CH	18
CI	25
CJ	25
CL	35
CM	35
CN	25
CQ	8
CR	10
CS	14
CS 2	18
CT	25
CU	25
DE 2	6
DG	8
DH	10
DI	12
DJ	14
DK	14
DL	25
DM	20
DN	35
DS	40
DW 2	6
DW 4	8
DX	10

12 16	30
DELAMAYE	
EL	12 16
FM	14 18
EN	14 18
EO	14 18
EP	15 22
EQ	15 22
ER	20 30
ES	20 30
ET	20 30
EU	14
EV	20
EY	30 50
FT	8
GA	7
GB	9
GC	13
GD	13
GE	16
GR	15 22
GS	20 30
GV	9
GW	9 12
HA	7
HE	18
HD	15
HC	15
TD	15
HF	18
HG	18
IB	12
IC	9
ID	10
IE	10
IF	18
IG	15
IS	15
IT	10
IW	10
IM	12
JK	20
JP	8
JZ	15

DONNET-ZEDEL	
C	9 CV
E	10
D	12
C I	6
H	3
CFS	13
P	15
G	7
C.16	11

DORIOT, FLANDRIN et PARANT	
AA	10 12 CV
D	12
F	14
G	18
EM	9 12
A	10 14
DF	12 16
ABM	12
V	7

E. H. P.	
B 3	5 CV
B 6	6
D 4	8
DM	8
DS	8
D 2	7

FARMAN	
A 6 B	40 CV

FIAT	
501	10 CV
505	14
510	19
519	26
509	7
519 B	26

FORD	
T	14 CV
type présenté en 1908.	

25 35	11
IRAT	
4 A	11 CV

LA LICORNE	
BX	10 CV
PX	10
DX	12
AX	14
P	18
R	25
N	35
V	35
GX	10
HX	12
LX	14
S	25
KD4	10
BD4	12
LD4	14
BV	7
HD4	10
XX	10
BV	10
BaV	10
M2V	9
BaW	10
B7W4	12
V14 W3	8 10
B7 W3	9 12
W16 W4	10
E U	12 15
W14 WR3	8 10
B7 WR3	9 12
V14 WR3	8 10

LORRAINE-DIETRICH et LORRAINE	
Y	28 CV
X 7	20
X 8	18
X 9	20
Q	50
X 10	12
X 14	20
X 11	16
X 12	20
X 15	18
X 16	12
X 17	15
X 19	10
X 29	20
X 31	12
X 33	16
X 35	20
X 36	16
X 37	10
X 38	35
X 39	12
X 40	16
X 41	20
X 42	35
X 43	12
X 44	10
X 45	12
X 46	16
X 47	10
X 49	20
X 53	20
X 54	35

LUC-COURT	
H 4	10 CV
H 6	10
H 8	14
J 4	14
HR	20

MATHIS	
8	6 CV
O	12
BM	10
OC	15

11	11
MINERVA	
ZZ	20 CV
XX	15
AB	20
AC	30

MORS	
X 2	17 20 CV
IX	10
JX	12 16
MX	20 30
NX	10 12
PX	20 30
RX	10 12
SX	14 20
TX	10 12
UX	14 20
VX	20 30
YX	28 35
ZX	14 20
SS	14 20
SSS	14 20
S 3	14 20
S 4	12 16

MOTOBLOC	
H	25 CV
M	40
N	16
ND	16
O	12
OB	12
AN	16
R	10
OD	12
181	10
ANOB	20
OD	15
S	8

RENAULT	
AG 1	9 CV
DK	10
AG	9
AX	8
CL	10
CP	20
CB	12
CC	14
CD	18
CE	20
CF	35
CG	40
CH	20
CI	35
CQ	10
CU	20
CV	35
CX	8
CY	35
DH	20
DI	20
AX	9
CZ	12
DE	8
DF	25
DO	22
DP	22
DQ	45
DR	40
DU	22
DX	20
DZ	12
EC	20
DG	12
DJ	16
DT	40
DM	11
BP	9
DL	9
EL	12
ED	18
EE	22

PEUGEOT	
126	12 CV
129	16
130	22
131	16
133	18
127	10

143	12
146	18
146A	18
144	14
144A	14
144R	14
145	18
147	30/40
148	18
150A	30 40
152	10
VD2	10
B3P1	8
153	12
1501	10
159	7
153A	12
153	12
163	10
153 B	14
161	5
156	25
153 C	15
183 B	10
163 BB	10
153 BR	15
153 BRA	15
153 BRS	15
172	5
163 BR	9
173 S	9
153 GA	15
175	15
174	23
156	25
174 S	25
172 BC	5
172 BS	5
177 B	9
177 E	9
181	10
172 R	5
172 P	5

RENAULT	
AG 1	9 CV
DK	10
AG	9
AX	8
CL	10
CP	20
CB	12
CC	14
CD	18
CE	20
CF	35
CG	40
CH	20
CI	35
CQ	10
CU	20
CV	35
CX	8
CY	35
DH	20
DI	20
AX	9
CZ	12
DE	8
DF	25
DO	22
DP	22
DQ	45
DR	40
DU	22
DX	20
DZ	12
EC	20
DG	12
DJ	16
DT	40
DM	11
BP	9



PARIS - NICE 1970



UN PARIS-NICE PAS COMME LES AUTRES

Comme le Beaujolais 1969, Paris-Nice 1970 est considéré comme un cru exceptionnel. Le meilleur rallye depuis longtemps. Un Paris-Nice sportif, dans la meilleure tradition des "grands" Paris-Nice de jadis, des Liège-Rome-Liège, des Rallyes Monte-Carlo, Paris-Les Pyrénées-Paris. . .

Les organisateurs ne sont pas contents. Nous avons cru accumuler sous les roues des concurrents, les traquenards les plus machiavéliques, les obstacles les plus insurmontables, les routes les plus impraticables. Nous avons choisi les itinéraires les plus longs, les cols les plus hauts, les pentes les plus raides. Nous avons passé de longues soirées d'hiver à vous tendre des pièges. Le temps nous a dépassés. La météorologie l'a emporté sur notre imagination.

Comme pour le vin, il fallait que le temps nous dispense, au moment voulu, vent, pluie, soleil, neige, etc. . . Nous avons été gâtés, certains jours nous avons tout eu à la fois.

Dès le départ chacun sut que ce Paris-Nice ne serait pas comme les autres. La présence d'un fort contingent d'étrangers, un parcours nouveau, des voitures inconnues, il flottait un "je ne sais quoi dans l'atmosphère". . .

LA VEILLEE D'ARMES

Un petit crachin, comme seuls en produisent les rivages bretons, choisit de s'installer au-dessus de l'Esplanade des Invalides. C'est mal parti. . .

Un à un, les concurrents viennent se placer devant le numéro qui leur est attribué. Relevant leur col, avec une grimace, ils sautent de leur voiture et vont percevoir leurs plaques. Après une sanglante bataille avec cinquante centimètres de fil de fer, la plaque est enfin posée : Noir sur fond jaune, Paris-Nice 1970. Alors la curiosi-



té prend le pied sur l'instinct de conservation, au lieu de se mettre à l'abri, chacun part pour un petit tour de reconnaissance. Pour "voir les voitures".

Il est encore tôt, mais déjà le plateau est fourni en matériel de qualité. Les britanniques, gens ponctuels, sont arrivés à l'heure juste. Côte à côte il y a une Lagonda, une Talbot-London 90 "Brooklands", une Delage D 8 S "Van den Plas", deux Amilcar CGS, un Salmson "Grand Sport" et une fantastique Mercedes SSK.

Un peu plus tard ce sont les italiens qui alignent une Fiat 509, deux Alfa-Roméo. Puis nos compatriotes commencent eux aussi à garnir le parking.

La nécessité d'un abri sec se fait cruellement sentir et chacun de consulter sa montre pour mesurer le temps qui sépare du cocktail Martini.

18 heures : Terrasse Martini des Champs-Élysées. Beaucoup de monde. Dehors il pleut toujours et encore plus fort. Entre deux verres, on colle son nez contre la vitre. Devant le triste spectacle des gouttes d'eau et du ciel bas, il n'y a qu'une solution : vider son verre et courir en chercher un autre. L'ambiance est chaude, le moral au "beau-fixe". Tout le monde est persuadé que ce nouveau Paris-Nice ne sera qu'une simple promenade.

Beaucoup plus tard, lorsque la nuit est tombée, s'ouvre la Grande Fête de l'Automobile Ancienne. Juchée sur l'impériale du bus Michelin (Saviem-De Dion-Bouton "replica"), une fanfare échappée des Beaux-Arts verse, à pleins trombones, des refrains guillerets sur la foule. Une foule dense, contenue à grand peine par les barrières, qui à partir de la sortie se partage en deux longues files. Une haie d'honneur.

Jeudi 7 mai. 0 h 01. Une apparition. Touchée par la grâce, la foule s'est tue. Extraordinaire vision du passé, la Rolls-Royce 1913 de Marc Nicolosi prend le départ. Blanche, sobre, gigantesque, dépouillée, majestueuse, irréelle, puissante, fuselée, agressive, c'est l'automobile par excellence. Dans un silence impressionnant la





voiture traverse la masse des spectateurs médusés, qui s'écartent sur son passage. Dans les yeux se lisent la crainte, l'envie, le rêve. . .

Providentiellement la pluie s'est arrêtée. L'une après l'autre, de la plus vieille à la plus récente qui ferme la marche, les voitures prennent la route sous les applaudissements nourris.

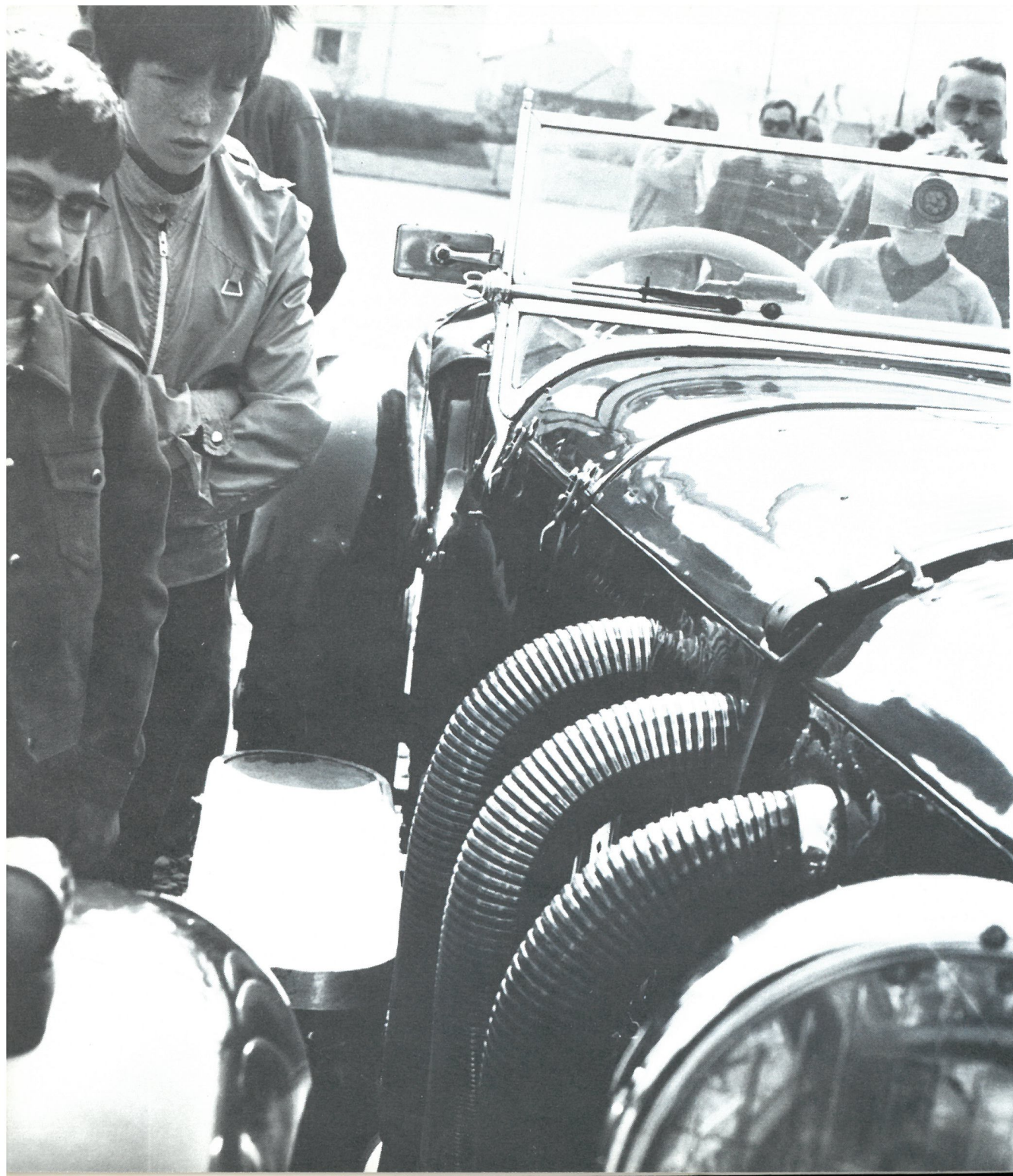
Rançon du progrès, l'autoroute distille sa monotonie, mais c'est la meilleure façon de s'éloigner de Paris et de se retrouver à pied d'œuvre dans les plus brefs délais. Chacun à sa main mène sa monture qui ronronne à l'allure de croisière. Ceux qui sont partis en conduite intérieure commencent à se féliciter, car de fraîche et humide, la nuit devient carrément froide et mouillée. Le crachin Breton tient à nous faire un petit brin de conduite jusqu'à Nemours où nous attend une pluie de printemps, honnête, nourrie, avec de bonnes grosses gouttes qui vous dégringolent dans le cou.

Il faut sortir les "waterproof". Ça et là des concurrents s'arrêtent sur le bas côté pour explorer leurs bagages à la recherche du précieux vêtement. Prolongée par deux jets d'eau jailli de sous ses roues arrière, la Delage de Johnson-Gould, passe à un train d'enfer dans un bruit de contre-torpilleur. Geoff Lyndhurst, habitué aux climats humides de son Albion natale est un homme prévoyant : technique esquimau, couvre-baquet avec manches et capuchon incorporés, l'objet de convoitises des cyclecaristes.

Lorsque l'attention se relâche et que malgré la pluie, il devient difficile de réprimer les bâillements, la première étape est déjà en vue : Le Restauroute Jacques Borel. Qu'il fait bon s'affaler sur les banquettes, autour d'une table copieusement garnie. La clientèle ouvre des yeux ronds devant l'étrange spectacle qui lui est offert. L'estomac bien calé, après un dernier sourire aux charmantes soubrettes, il faut reprendre la route.

Le soleil se lève sur Pouilly-en-Auxois et c'est là que le vrai Paris-Nice commence, juste





après avoir versé son offrande dans les caisses de l'Etat à titre propitiatoire et de purification. La route qui rejoint Beaune serpente à souhait, en légère descente, étroite, bordée d'arbres, la vraie route pour automobiles anciennes. Après un hiver à rallonges, le dégel a provoqué d'importants dégâts dans le revêtement. "Attention formation de trous". Des régiments de trous, au coude à coude, en rangs par dix, sur des kilomètres. Pied levé, on roule sur des œufs. Au hasard des bosses le pégamoïd du coupé C.G.S. Weyman de Besnard se plisse, se tend, se tord. Marçay dévale à fond au volant de la Delahaye "Coupe des Alpes", pour se réveiller et se faire plaisir.

Et c'est Beaune, avec la seconde étape au Samotel. Une étape suffisamment longue pour que l'on puisse récupérer ses forces ou ses pièces détachées. Petit déjeuner à discrétion, douche, bain, repos. Tout est parfait. Geneviève fait le point, tout le monde est là. Non sans mal : La Ford A de Gérardin est arrêtée un peu avant Avallon, poulie de ventilateur en miettes. Heureusement, la Providence en sa divine clairvoyance a placé le Garage du Collectionneur à quelques lieues de là. Un petit détour, il faut escalader la barrière, démonter la pompe d'une épave. Remontage en moins d'un quart d'heure, voilà du bon travail. Ketterer est immobilisé par une bête histoire de pneus, il lui faudra attendre sur place des secours de la capitale. Lawson-Baker notre "british editor" cale sa magnéto et resserre tous ses boulons. Une petite fumée ? c'est le circuit électrique de Gérardin.

Passer par Beaune sans visiter la ville n'aurait pas été digne de Paris-Nice. A l'issue d'un parcours plutôt resserré dans les ruelles étroites, arrivée dans la magnifique cour de l'Hôtel des Ducs de Bourgogne où chacun se voit gratifié d'une bouteille d'aligoté. Les anglais, hilares, apprécient beaucoup ce cadeau.

Chagny, Monsieur le Maire, en personne, nous accueille. La fête continue et d'autres bouteilles s'ajoutent aux premières. Et puis ça roule, ça roule. . . Il faut arriver au Château de St.Jean où nous attend le déjeuner.

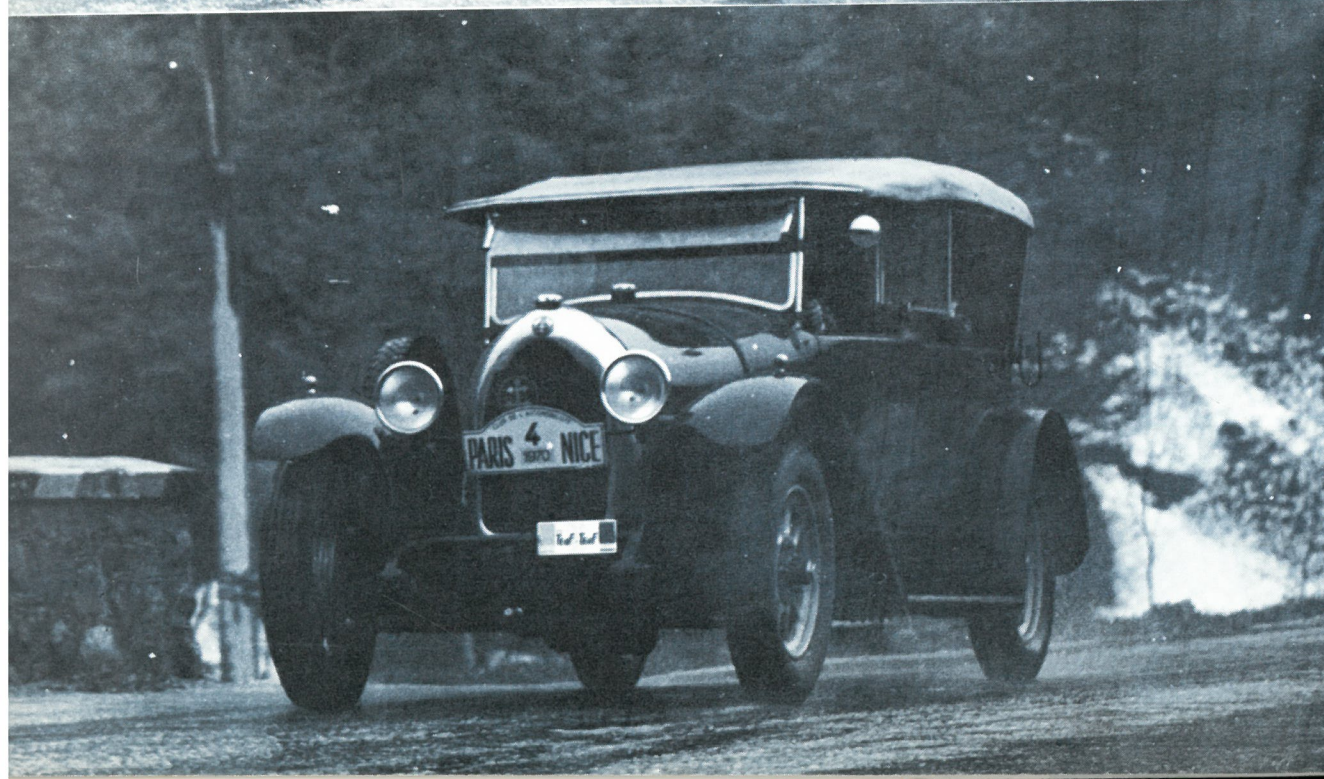
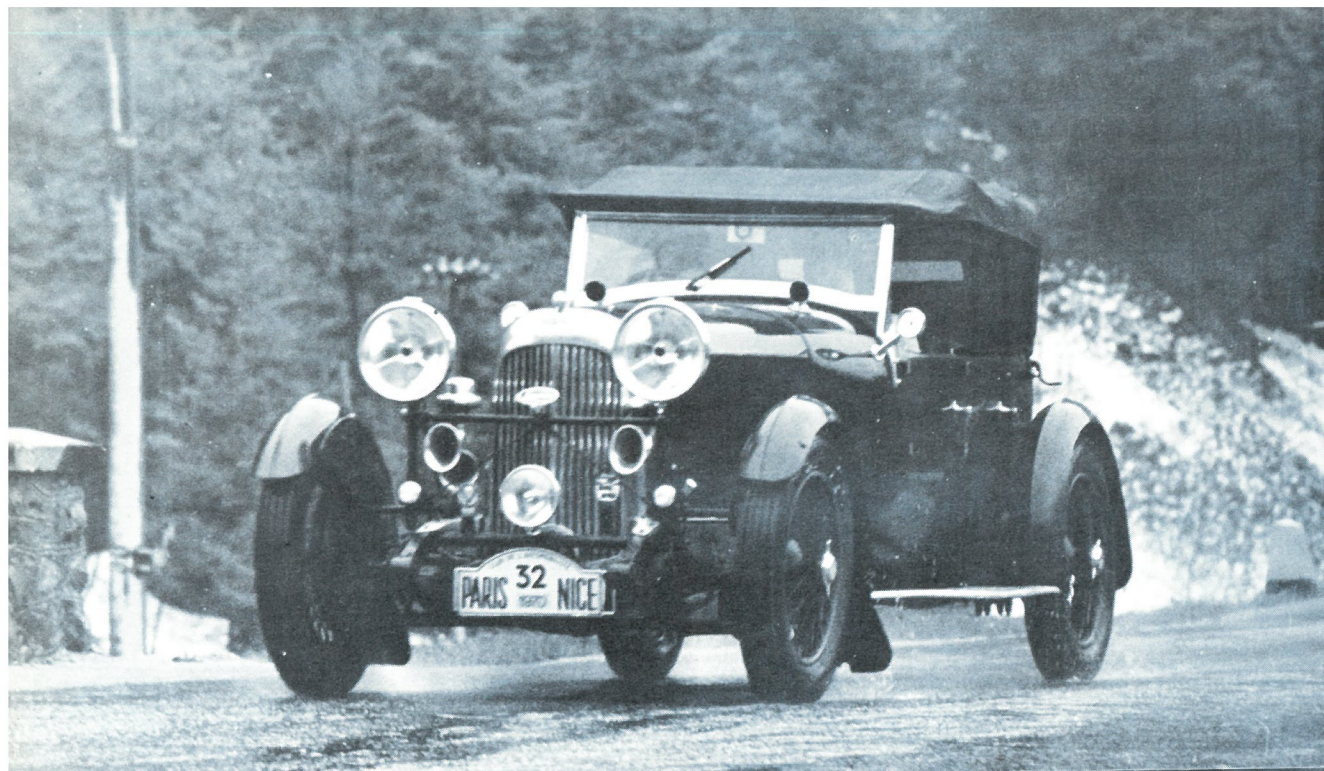
Alors là... D'abord le coup d'œil : soixante vintage rangées en ordre impeccable dans les jardins que domine l'imposante façade du Château de St.Jean. Un décor sur mesure pour les Hispano, Rolls, Bugatti 57, Bentley, les voitures de luxe... Ensuite, un immense buffet, croulant sous le poids des victuailles. Bien alignés, les maxi-pots de Beaujolais Piat attendent les premiers assauts. On se sert soi-même et l'on va s'asseoir où l'on veut, sous les lambris des salons, sur la terrasse, dans l'herbe... Dennis Jenkinson "Jenks", continental editor de "Motor Sport", en route pour Monaco, s'est joint à nous le temps d'un pique-nique. Les anglais sont en pleine forme, lorsque Geneviève leur distribue les bouteilles qui restent, c'est l'apothéose... Dans un coin, un groupe s'est formé, entourant le mercant local venu proposer un Amilcar 6 cylindres où tout est à refaire. Les prétentions insensées de ce triste individu font gentiment sourire Lawson-Baker, qui en a un, et Geoff Lyndhurst, qui en a trois, tous parfaitement restaurés. On flâne, on flâne, c'est tentant sous ce beau soleil.

Adrien Maeght donne le signal du départ, entraînant dans le sillage de son Alfa-Roméo 1750, tout un joyeux groupe impatient de visiter Mâcon et les Caves du Beaujolais Piat. La municipalité nous réserve un accueil chaleureux, et la foule nombreuse nous fait un triomphe.

On repart : voici Bourg-en-Bresse, Ceyzériat et l'on attaque le col du Berthiand. C'est à ce moment là que Jacques et Michèle Du Montant nous rejoignent avec leur Delage D 6, divers ajustages les ayant empêchés de rallier Paris, la veille. Revenons au col du Berthiand, 780 mètres annonce le programme... une rigolade !

Merveille de régularité Marc de Briançon attaque le premier avec sa Ford T. 15 kilomètres à parcourir. Des virages en épingles à cheveux. Une pente de 15%. Mont des Oliviers pour





certaines voitures modestes et aux radiateurs fumants, régal pour les sportives. La Delage de Johnson-Gould distança facilement la D.S. de l'O.R.T.F... Crovetto en Bentley et Adrien Maeght poursuivent une 404, qui se pique au jeu. Après une course folle, ils la dépassent. Moins heureuse, la Berliet de Kaiserlian est trahie par ses bielles. La Talbot de Jean-Jacques Léon souffre de pneumatiques délicats. Un peu plus loin, Delbreil-Berges est en pleine séance de bricolage improvisant un réservoir en charge pour une Bugatti 57 C sous alimentée.

Enfin c'est la descente sur Bellegarde, et, à peine épuisés, on arrive en vue d'Annecy. Il est aisé de trouver son chemin bien balisé par l'Automobile Club du Mont-Blanc et la police locale. Arrivée digne des plus grands rallyes, en parc fermé, applaudissements des nombreux admirateurs, accueil chaleureux du Président de la Maison du Tourisme. Un rapide tour à l'hôtel pour retrouver une forme humaine et la suite des événements se déroule rapidement pour les concurrents accablés de fatigue. Chaleureuse réception à l'Hotel de Ville, dîner au Casino, et, enfin un bon lit douillet. Tout le monde rêve : demain c'est "l'Italia di sole". . .



Le lendemain matin, frais et dispos, tout le monde, dans un élan unanime met le nez à la fenêtre. Temps gris et maussade, ciel bas, se transformant rapidement en pluie fine. Malgré tout, on a le moral des grands jours : de l'autre côté, c'est "l'Italia di sole".

Les inquiets sont partis de bonne heure. Un dernier petit groupe est encore aggloméré autour de la pompe à essence où l'on jouit d'un spectacle grandiose : Milligen enfourne tranquillement cent quarante litres de carburant dans sa Mercedes SSK. Au carrefour suivant, coup de sifflet au ton verbalisateur. Un brave gardien de la paix a détecté en Chris Draper un contreve-

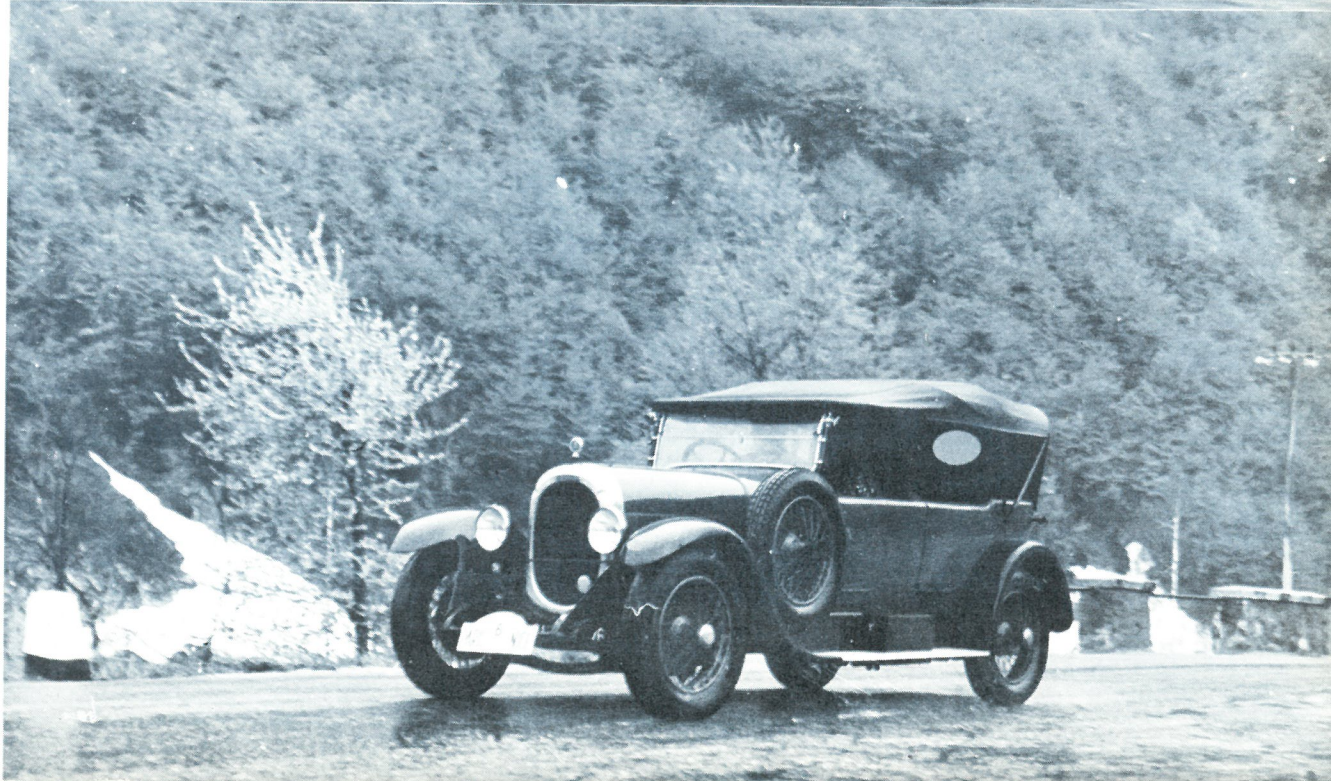
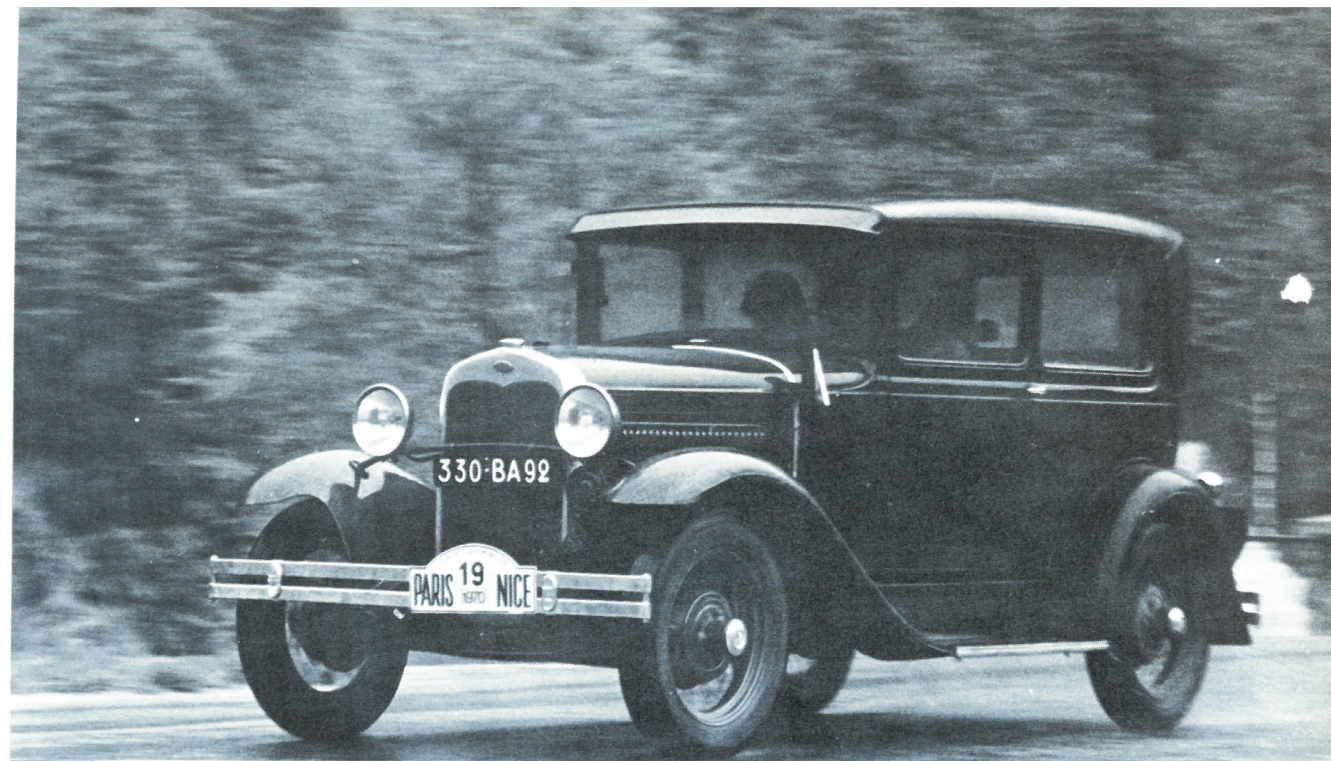
nant en puissance. Papiers! Heureux dénouement, l'un des efficaces motards de notre escorte s'interpose et le Grand Sport Salmson reprend la route semant par-ci, par-là, de rageuses bouffées de Castrol "R".

A la sortie d'Annecy, Marc Nicolosi dissimule sa bête malade sous un hangar. Réparation discrète, efficace. Marc reprend la route, à ses côtés André Binda officie à la pompe à main. André Siréjols, au volant d'un superbe cabriolet Delahaye 135 MS "Coupe des Alpes", part à la rencontre de ses souvenirs de jeunesse.

Il pleut toujours. La Roche-sur-Foron, Bonneville, Cluses. Plus on monte, plus la pluie s'épaissit. Par une juste équité, les pilotes de conduites intérieures embuées, trahis par les essuie-glaces, sont obligés d'ouvrir le pare-brise ou de se pencher par la portière. On n'y voit pas à trois mètres. Les cyclecars font eau de toutes parts. Il fait froid et le long de la route apparaissent quelques plaques de neige glacée.

Sous le tunnel, il pleut aussi. De la voûte, larges comme des pièces de cent sous, des gouttes glacées vous tombent dans le cou et poursuivent leur chemin le long de la colonne vertébrale, sous la chemise. Enfin la fin du tunnel se profile à l'horizon. Et plus on approche, plus il paraît évident que la lumière est grise...

En Italie, l'averse redouble, un mélange de pluie et de neige fondue. Stupéfaction, ressaisissement et descente sur Courmayeur, vers Aoste. Le piège. Encore plus défoncée que la route de Beaune, celle de Courmayeur comporte des nids de poules du diamètre d'une roue de 19". Des trous cachés sous de petits tunnels, à l'entrée ou à la sortie d'un virage, cachés au milieu d'autres trous. Les cosses de batteries sautent, les portes de phares s'envolent, les amortisseurs et les ressorts cassent, les réservoirs se fendent comme des noix, les pneus éclatent... Chacun court après ses morceaux. Du réservoir de la M.G. J2 de Jacques Potherat, quarante litres de précieux liquide s'écoulent sur la chaussée, sous l'œil d'un groupe de mécaniciens indigènes, insensibles à l'événement. Jacques Dumontant, qui paraît avoir le don des langues n'obtient d'eux qu'une





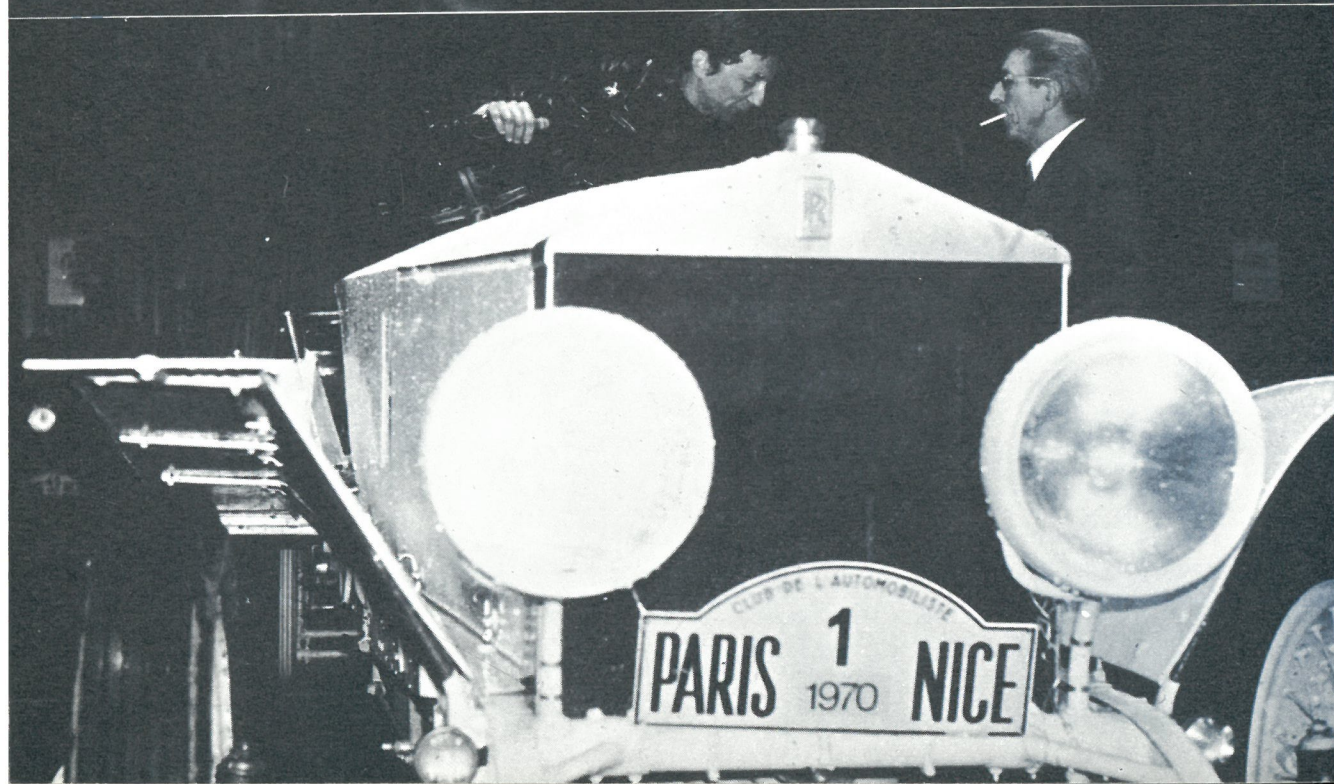
seule réponse : "alle due...!" A deux heures... Ah, ces pays de l'Est !

C'est l'Italie mais pas celle que tout le monde attendait. Tous les villages portent des noms français. On se croirait en Savoie ou plutôt en Haute-Provence. Pas d'exotisme, pas de typique, pas de folklore. La ritournelle, la mandoline, le chianti, c'est beaucoup plus bas. Pour l'instant l'objectif à atteindre est St.Vincent, où un plantureux déjeuner doit nous attendre.

Madona ! Madona ! Le Casino est en grève. Tant mieux. Jamais à court de ressources, les organisateurs de Paris-Nice répartissent les concurrents dans nombres de petites auberges, accueillantes à souhaits. Chaque groupe, guidé par le patron, descend en caravane vers le déjeuner le plus délicieux, le plus inattendu. Tout le monde put ainsi mieux se connaître, alors que d'habitude les tables se forment par amitié ancienne ou affinités de marques, l'impromptu de cette situation mélangea à peu près tout le monde au fil des arrivées. Le Barbera et le Chianti aidant, tout se termine dans le meilleur des mondes. Pendant que nous sommes à table, le soleil luit. A peine avalée la dernière bouchée de Provolone, les premières gouttes tombent.

Résignés, stoïques devant l'adversité, on repart sous des trombes d'eau. Sur l'autoroute les plus rapides d'entre nous doublent des cohortes de voitures, à la queue-leu-leu, suivant sagement la voiture de tête dont les essuie-glaces fonctionnent à peu près. Trois MG TC et derrière, la J2 de Bainville. La Lancia de Ketterer, suivie de la Rolland-Pilain de Colin, de la C4 de Michard.

Après le péage, concentration de toutes les voitures afin de suivre les guides qui nous dirigent sur le Centre Historique Fiat. La traversée de Turin restera le grand morceau de bravoure de nos sympathiques motards. Il faut les voir traversant la ville, dont le trafic ne cède rien à Paris, encadrant soixante voitures. Inouï ! Se multipliant à tous les carrefours, se faisant obéir sans discussion, arrêtant les voitures ici, les faisant accélérer là, le tout sous une pluie battante. C'est épique. Les rues de Turin sont complètement inondées par le gros orage. Les



caniveaux débordent et charrient des torrents d'eau sale. Les cyclecaristes sont aux premières loges, baignant dans leur jus, une sorte de naufrage cyclecariste collectif. Geoff Lyndhurst, qui s'avère de plus en plus britannique, toujours à la hauteur de la situation, ouvre un superbe parapluie. Imperturbable, Alain Moitrier son passager, s'empare de l'accessoire et le brandit avec toute la morgue, la dignité, le savoir faire du portier du Dorchester. Grandiose. . .

Une fois traversée la ville à cette allure record, nous pénétrons dans un trou noir qui débouche dans un hall sec. Poignées de mains, félicitations, congratulations, présentations. Des mains secourables vous arrachent à votre baquet inondé et vous catapultent devant un formidable buffet. Un buffet à l'italienne, garni d'une multitude de zakouskis divers, tous meilleurs les uns que les autres. Martini, jus de fruits, boissons chaudes, ça va mieux. Les cars nous déposent à l'hôtel. Vite un bain chaud et au lit. Pas tout le monde. . .

"Midnight oil burning. . ." Brûler l'huile de minuit, ainsi s'expriment les anglais pour expliquer que l'on passe la nuit à réparer. Dans cette deuxième étape les voitures ont quelque peu souffert. Tout le monde est donc enfoui sous les édredons moelleux sauf Gravereau et Noiret, les braves entre tous les braves, la Zundapp side-car fait de drôles de bruits. Neil Lawson-Baker déculasse, Geoff Lyndhurst et Alain Moitrier démontent leur radiateur transformé en une magnifique pomme d'arrosoir. Jacques Potherat s'abîme en d'amères réflexions sur l'application du principe des vases communicants. Pour notre bonne fortune l'homme providentiel est là : Bernard Pigelet. Un soudogaz dans une main, un marteau dans l'autre, un tournevis dans la troisième, une scie, une clé de 12, une clé de 7/16, il semble avoir trente six mains. Dans un coin, à l'écart pour mijoter leur coup en douce, Gravereau et Noiret font des bassesses pour tailler un joint dans le livre de veille du gardien de nuit, bon prince ce dernier leur en donne la couverture. Sauvés. Vers une heure du matin il apparaît urgent de trouver une surfaceuse pour la culasse de Neil. Bernard disparaît avec l'un des





dévoués représentants du Centre Historique Fiat. Une demi-heure après le travail est fait, on a remis en marche tout l'atelier de surfacage pour nous. C'est fou ce que les gens de chez Fiat peuvent être patients... Vous n'auriez une goupille ? plus grosse, plus petite, plus longue, plus courte, non j'en veux plus j'ai retrouvé la mienne mais par contre il me faut un petit tuyau, plus gros, plus petit, etc... "Ras le bol" on va se coucher, Neil reste pour une prolongation qui sera un "three o'clock a.m. oil burning".

Ceux qui aiment les maquettes, passeront des journées au Centre Historique Fiat. Tous les modèles d'automobiles, d'avions Fiat sont reproduits au 8ème. Il y a une maquette de Ballila, une maquette de 804, une maquette de la grosse Fiat d'Eldridge, tous les modèles sans exception sont exécutés au 8ème, avec une fidélité... Chacun d'entre nous reçoit un petit cadeau.

Samedi 9 mai. Le premier qui met le nez à la fenêtre, la referme avec dégoût et va se reblottir au fond de son lit. Pour changer, il fait encore gris et déjà de gros nuages noirs commencent à crever.

Délicate attention un "espresso" bien chaud nous est servi dans le hall du départ. Une tasse, deux tasses, on traîne en tentant de retarder au maximum le moment de quitter le havre hospitalier.

Sous la pluie, c'est la traversée de la morne plaine du Pô. Grand centre industriel de l'Italie, aussi riant que Lille-Roubaix-Tourcoing. Carignano, Carmagnola, Savigliano, Cuneo, sur la route encombrée de pachydermiques poids lourds italiens, Serge Pozzoli et André Binda en Delahaye, Adrien et sa fille Isabelle en Alfa, jouent au chat et à la souris. Après Cunéo, apparaissent de nouveau les typiques maisons italiennes badigeonnées d'une couleur jaune passée.

Chacun, pour soi, la pluie pour tous. La montée recommence mais en pente douce, entre deux montagnes. Dans les prés, çà et là de grandes plaques de neige n'ont pas encore eu le temps de fondre. Limoné-Piemonte, enfin, et la fin d'un calvaire. Amédéo de Michelis son éternel sourire et sa bonne humeur, le tout abrité sous un parapluie multicolore. Bienvenue. Sur la place toutes les voitures sont enfin rassemblées, sauf une la Ford de Marc de Briançon. On a tellement l'habitude de le voir surgir contre toutes espérances que personne ne s'inquiète.

Après le vermouth de l'amitié, la municipalité nous répartit dans plusieurs petits restaurants. La trêve de l'estomac s'abat sur nous, le seul centre d'intérêt : l'assiette. Café, pousse café. Somnolence. Et soudain c'est la panique. Derrière notre dos, la neige est tombée. Quinze bons centimètres recouvrent le sol, les arbres, les toits, et les voitures. . . C'est la débandade.

On décide de ne pas attendre le car qui doit venir nous chercher et qui à pied, qui en stop, on se précipite vers les voitures. Il ne faut pas oublier le Col de Tende.

Toute cette neige nous vaut le moment le plus excitant de ce Paris-Nice. Cyclecar ou berline, c'est l'égalité ça glisse pour tout le monde. Adrien Maeght utilise la Stampa de nos précieuses archives pour calfeutrer son radiateur qui refroidit trop ! Houdayer est obligé de monter en remorque. Lawson-Baker est poussé à bras jusqu'en haut ! La Lorraine de Serge Broussine, comme à son habitude, tourne comme une montre de chef de gare. Gravereau-Noiret s'en donne à cœur joie, comme au "bon vieux temps de Stalingrad". Dans un virage Potherat et sa J2 tombent pour la première fois. Echevelé, livide au milieu des tempêtes, Marc Nicolosi atteint les sommets sans encombre et provoque la stupeur des douaniers, monstre blanc dans un univers blanc, seuls deux yeux brillent derrière les lunettes ; accroupi sous l'auvent son passager pompe, car il se trouve toujours un apôtre pour manœuvrer l'indispensable accessoire. Chris Draper s'est assis sur ses lunettes, il emprunte





une paire de lunettes optiques au premier venu et force sans rien voir, c'était d'énormes lunettes de myope !

Sous le tunnel de Tende, le moteur de la D8 de Claude Lehmann vrombit comme un avion de chasse. De l'autre côté il ne neige plus, il pleut. C'est un progrès. La fin du martyr est proche que déjà l'on se prend à le regretter. Mais il faut encore descendre sur Breil. La route est merveilleuse, en lacets, encastrée dans le roc, surplombant le ravin, passant sous de petits tunnels. La Lagonda talonnée par la Talbot Brooklands descend à un train d'enfer. Michard fouetté par l'exemple mène sa C.4 à une allure de ténor. Dans un tunnel, une J.2 tombe pour la seconde fois, aile froissée et phare sur la route. Mais voilà la grosse cavalerie Delahaye, Hispano, Delage, on relèvera la précieuse optique plate comme une limande. Jean-Jacques Léon qui changea un pneu sous la neige amorce une descente prudente. Le vent de la méditerranée réchauffe l'atmosphère. Vintimille n'est qu'à quelques encablures. Miracle, la pluie se calme et bientôt disparaît.

Dernier examen de passage, le Col de la Turbie haut-lieu de l'automobile, combien auront tourné la tête vers la stèle commémorant la première course de côte ? On monte, on descend, et c'est Nice et ses premiers feux rouges. On est arrivé. Qui n'a pas pensé un instant à faire demi-tour pour recommencer en sens inverse ?

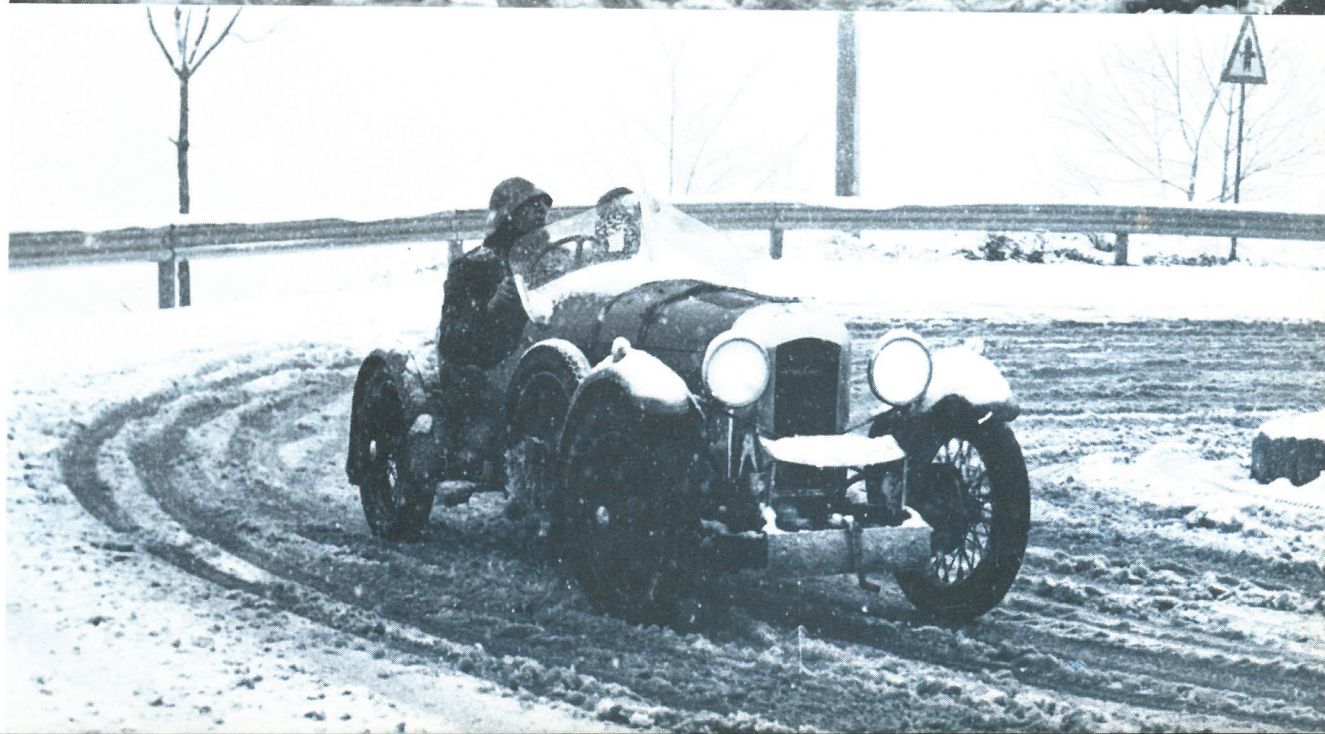
Une foule enthousiaste attend les concurrents qui viennent se ranger devant le Parc des Expositions. Allocutions. Buffet. Et visite de l'Auto Expo 70 qui s'affirme réellement comme le premier salon français de la voiture de course. Il est vrai que se sont des anglais qui sont à l'origine de l'entreprise. Passons sur l'exposition de voitures anciennes d'où jaillit l'étonnante Voisin d'André Binda. Les stands des accessoiristes sont extrêmement riches. Les français exposent les sempiternelles balivernes pour "m'as-tu vu" : décalcomanies, adhésifs, bandes. Les anglais proposent du matériel technique de haute qualité : un panorama complet des compresseurs Shorrock, des kits sérieux, de quoi intéresser les vrais sportifs.

Hôtel. Douche. Plaza. Il manque l'infortuné Marc de Briançon, en panne à Cunéo. Sa Ford T a eu des ennuis d'allumage et il se trouve maintenant bloqué par le Gol de Tende fermé. Gravereau et Noiret sont à l'honneur, ainsi qu'Amédéo de Michelis, Marc Nicolosi, Robby Hewitt "le pilote" de la Lagonda remporte la Coupe des Dames, Geoff Lyndhurst et Neil Lawson-Baker font triompher deux fois la marque Amilcar. Paris-Nice est fini.

Pas tout à fait. Le lendemain se déroule le "Nice-Paris" des hommes d'affaires. Tenus par des impératifs commerciaux, la moitié des concurrents regagnent Paris dans la journée, avec leur voiture. Ça aussi, c'est une performance...

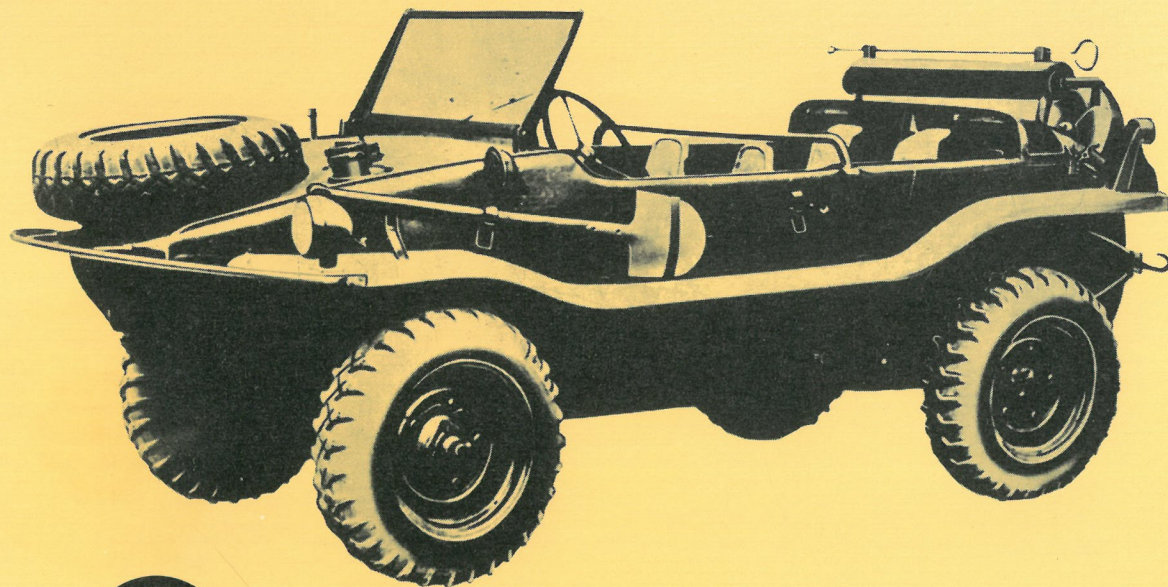


"l'Automobiliste"
avec la plume
de : **Adrien Maeght**
Sacha
Jacques Potherat
et la pellicule
de : **I. Maeght**
J.P. Valéry
J.L. Potherat
Ch. Boscher
J.Ch. Laurens



LISTE DES PARTICIPANTS PARIS-NICE 70

- | | | | | | | | |
|----|---|----|--|----|---|----|---|
| 1 | <i>Nicolosi et Mme</i>
ROLLS ROYCE SILVER GHOST 1919 | 14 | <i>Benoit - Latour - Bodin</i>
AMILCAR CGS 1930 | 25 | <i>Riopelle - Novo</i>
BUGATTI 57 C | 45 | <i>Vaccari - Mattuci</i>
ALFA ROMEO 1500 1927 |
| 2 | <i>de Brianson et Mme</i>
FORD T 1920 | 15 | <i>Leulier</i>
AMILCAR CC 1923 | 26 | <i>Bainville et Mlle</i>
MGJ2 1932 | 46 | <i>Contigliozzi</i>
LANCIA "ASTURA" 1935 |
| 3 | <i>Colin et Mme</i>
ROLLAND PILAIN B25 1924 | 17 | <i>Lévêque - Lévêque</i>
FORD CABRIOLET | 27 | <i>Santovetti - Franchetti</i>
FIAT 1927 | 47 | <i>Maeght et Mlle</i>
ALFA ROMEO 1750 1929 |
| 4 | <i>Broussine et Mme</i>
LORRAINE DIETRICH A 14 1925 | 18 | <i>Binda - de Michelis</i>
FORD B 1932 SPEADER | 28 | <i>Baud et Mme</i>
FIAT CAMERANO 1936 | 48 | <i>Johnson - Gould</i>
DELAGE D8S 1930 |
| 5 | <i>Gravereau - Noiret</i>
MOTO ZUNDAPP TYPE RUSSIE | 19 | <i>Gerardin - Laurens</i>
FORD A 1930 | 29 | <i>de Michelis - Binda Mmes</i>
FIAT TORPEDO TYPE 520 1928 | 49 | <i>Du Montant et Mme</i>
DELAGE D6 |
| 6 | <i>Mathieu</i>
CHENARD et WALKER T4 | 20 | <i>Wirth et Mme</i>
FORD V8 40 1934 | 30 | <i>Sirejols - Bourge</i>
DELAHAYE 135 M | 50 | <i>Turnwald - Orscheid</i>
B.M.W. 328 1937 |
| 9 | <i>Besnard et Mme</i>
AMILCAR CGS | 21 | <i>Guetin - Verley</i>
FORD A 1929 | 31 | <i>Pibarot et Mme</i>
CHRYSLER 1930 | 51 | <i>Granier et Mme</i>
SALMSON S4C 1934 |
| 10 | <i>Houdayer et Mme</i>
AMILCAR CC | 22 | <i>Draper - White</i>
SALMSON GRAND SPORT 1926 | 32 | <i>Hewitt Mme</i>
LAGONDA 1932 | 52 | <i>Dudragne et Mme</i>
CITROEN C4 1928 |
| 11 | <i>Lawson - Baker</i>
AMILCAR CGSS 1927 | 23 | <i>Dumas et Mme</i>
ROLLS ROYCE GOSH-AWK 1934 | 34 | <i>Millingen - Watson</i>
MERCEDES SSK 1929 | 53 | <i>Vincent et Mme</i>
CITROEN 11 CV |
| 12 | <i>Lyndhurst - Moitrier</i>
AMILCAR CGS | 24 | <i>Randot et Mme</i>
ROLLS ROYCE 20/25 1934 | 35 | <i>Moore - Scates</i>
BRITISH TALBOT "BROOKLANDS" 1930 | 54 | <i>Lachize et Mme</i>
CITROEN 7 C 1937 |
| | | | | 36 | <i>Léon et Mlle</i>
TALBOT DS | 55 | <i>Pozzoli - Marçais</i>
DELAHAYE |
| | | | | 37 | <i>Chambon - Pougnet</i>
HISPANO SUIZA 1932 | 56 | <i>Baillon - Baillon</i>
SALMSON S4 C |
| | | | | 38 | <i>Delbreil - Bergès - Albouy</i>
BUGATTI 57 C | 57 | <i>Maisonneuve et Hardouin Mlle</i>
MG TC 1949 |
| | | | | 39 | <i>Vidalenc - Stijepovich Mlle</i>
BUGATTI 57 1934 | 58 | <i>Diani et Mme</i>
MG TC 1949 |
| | | | | 40 | <i>Crovetto et Mme</i>
BENTLEY 1937 | 59 | <i>Lehmann - Auriac</i>
DELAGE D8 85 1935 |
| | | | | 41 | <i>Ketterer - Vincent Mlle</i>
LANCIA LAMBDA 1925 | 60 | <i>Michard - Dufosse</i>
CITROEN TORPEDO 1930 |
| | | | | 42 | <i>Jauffret - Marini</i>
HOTCHKISS AM2 1932 | 61 | <i>Potherat J. et J.L.</i>
MGJ2 1932 |



« Schwimmwagen »

la voiture qui nage ...

par A. Maeght

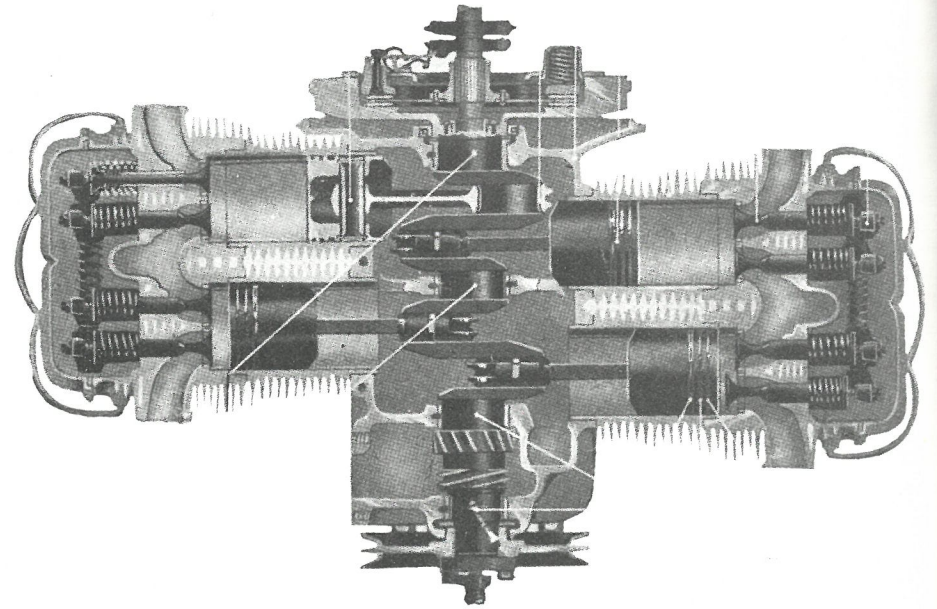
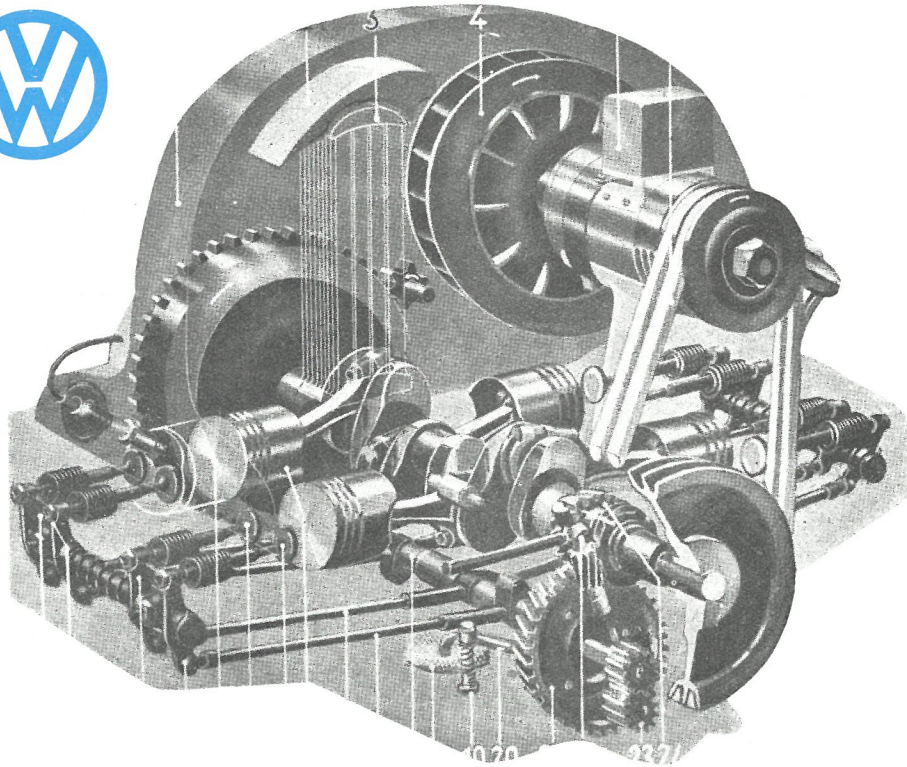
Berlin 1934. Récemment élu chancelier du 3ème Reich, Hitler arrive dans sa longue Mercedes décapotable au 24ème Salon de l'Automobile.

Chaque marque propose ses plus belles réalisations. Mercedes, Opel, Maybach, Borgward, N.S.U., D.K.W., etc. . . toutes sont présentes. Parmi ces merveilles mécaniques dont certaines font partie des plus puissantes, le Führer ne trouve pas ce qu'il cherche : la voiture populaire, suprême récompense du bon travailleur allemand. D'ailleurs, avec sa manie de mettre son nez partout, il en avait donné sa définition idéale : 4 places, solide, sobre, pouvant rouler à 100 km/h sans fatigue, et surtout vendue moins de 1 000 Marks. Il est également intéressant de noter que Mercedes construisait les voitures parmi les plus puissantes du monde, alors que la vitesse avait été limitée par Hitler à 90 km/h sur tout le territoire.

Poliment, les grands constructeurs allemands brosent quelques esquisses, mais aucun n'est très chaud pour construire cette voiture qui risque de bouleverser le marché européen. Lors d'une rencontre avec Hitler, Ferdinand Porsche se propose de dessiner cette voiture mais sans avoir à se soucier d'une éventuelle fabrication en série.

Les magnats de l'industrie allemande se réunissaient au sein d'un club très fermé le R.D.A. (Reichsverband des Automobilindustrie). Bien que pas tout à fait d'accord avec le Chef de l'Etat, ces "gros capitalistes," comme se plaisait à les appeler Hitler, financèrent pourtant l'étude et la construction des trois premiers prototypes dessinés par Porsche. Une mesure de sagesse et de prudence alors qu'il n'était pas très recommandé de contrarier le caporal autrichien.

Fin 36, les trois premiers exemplaires terminés effectuent des essais impitoyables sur 50 000 kilomètres. De l'épais dossier rédigé par les essayeurs de la R.D.A. aucun défaut majeur



ne peut être mis en évidence. Force est donc de reconnaître les qualités de cette voiture où tout, pourtant, est étudié pour obtenir un prix de revient très bas.

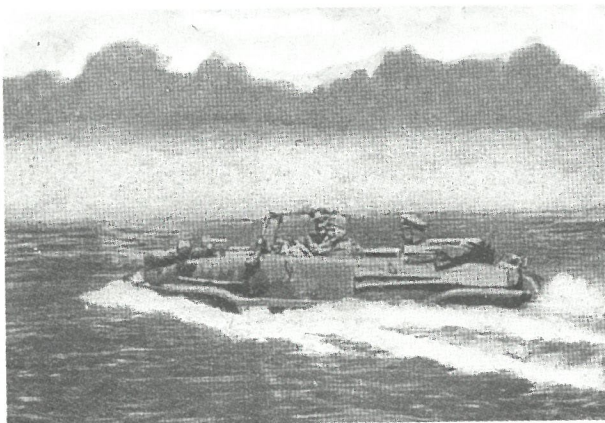
Séduit, Hitler adopte immédiatement le prototype Porsche. Il tient sa voiture populaire dont les caractéristiques essentielles sont les suivantes : tout à l'arrière, moteur 4 cylindres à plat 985 cc, refroidit par air, suspension à 4 roues indépendantes par barres de torsion, vitesse d'environ 100 km/h, 4 places, 2 portes, carrosserie "tout acier", consommation 8 litres aux cent.

Le temps passe, mais aucun constructeur allemand ne veut tenter l'aventure, d'autant que le prix de vente de moins de 1 000 Marks leur semble impossible à respecter.

Après deux ans de discussions, Hitler se fâche tout rouge, sort sa baguette magique à croix gammée et dit : "Je veux ma propre usine qui construira ma Volkswagen".

Malheureusement si dans les légendes il existe de bonnes fées qui transforment les citrouilles en carrosses, convertir une plaine à demi-marécageuse en une usine ultra-moderne semble être plus difficile. Il faut non seulement beaucoup d'argent, mais également une organisation.

Hitler dispose d'une association inféodée au N.S.D.A.P. (Parti Nazi) le K.D.F. (Kraft Durch Freude) sorte d'organisation touristico-politique groupant plusieurs millions d'adhérents. La Volkswagen deviendra le véhicule indispensable à cette organisation pour réaliser ses ambitions touristiques. Bien structurée, super-organisée, la K.D.F. prend en main l'organisation, la construction et l'exploitation de l'usine Volkswagen qui deviendra la K.D.F. Wagen. En résumé, c'est un peu comme si l'Etat Français demandait au Club Méditerranée de s'occuper de la Régie Renault.



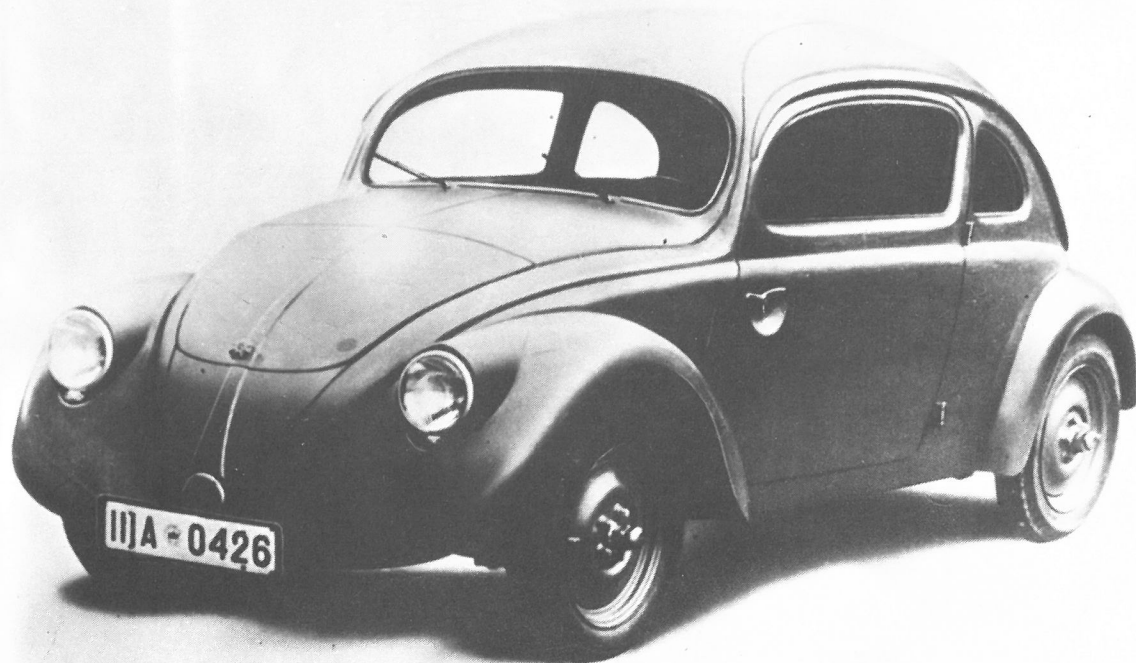
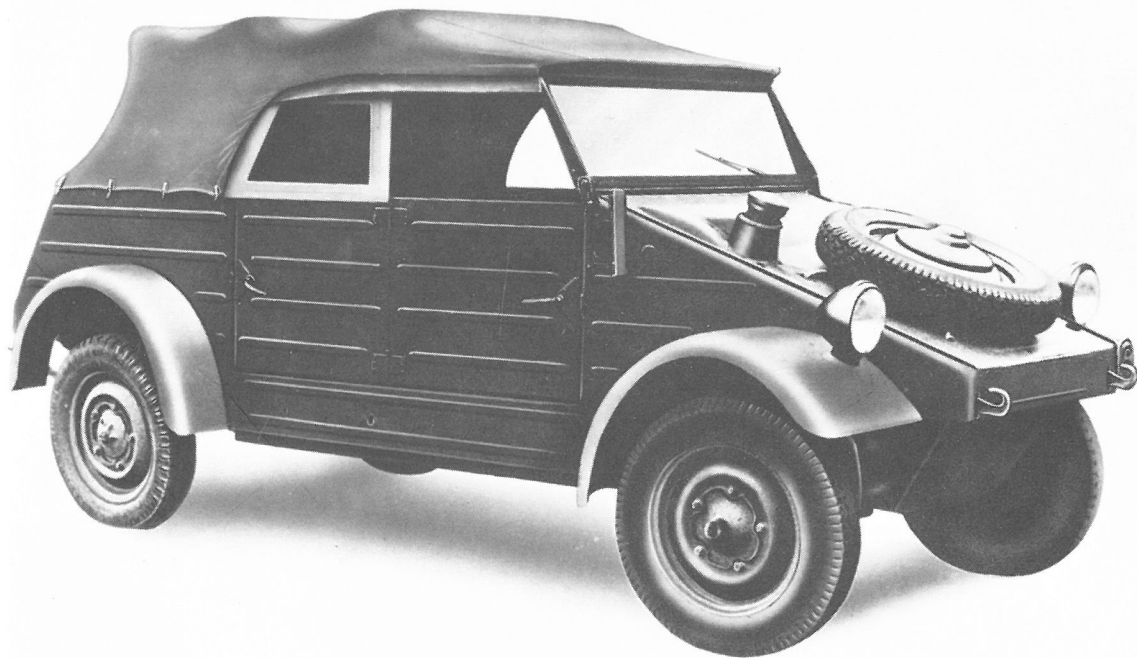
Malgré tout l'enthousiasme que les responsables de la K.D.F. apportent à cette réalisation, il faut compter avec la "kolossal" bureaucratie du Reich et ce n'est qu'en mai 1938 que la première pierre est enfin posée.

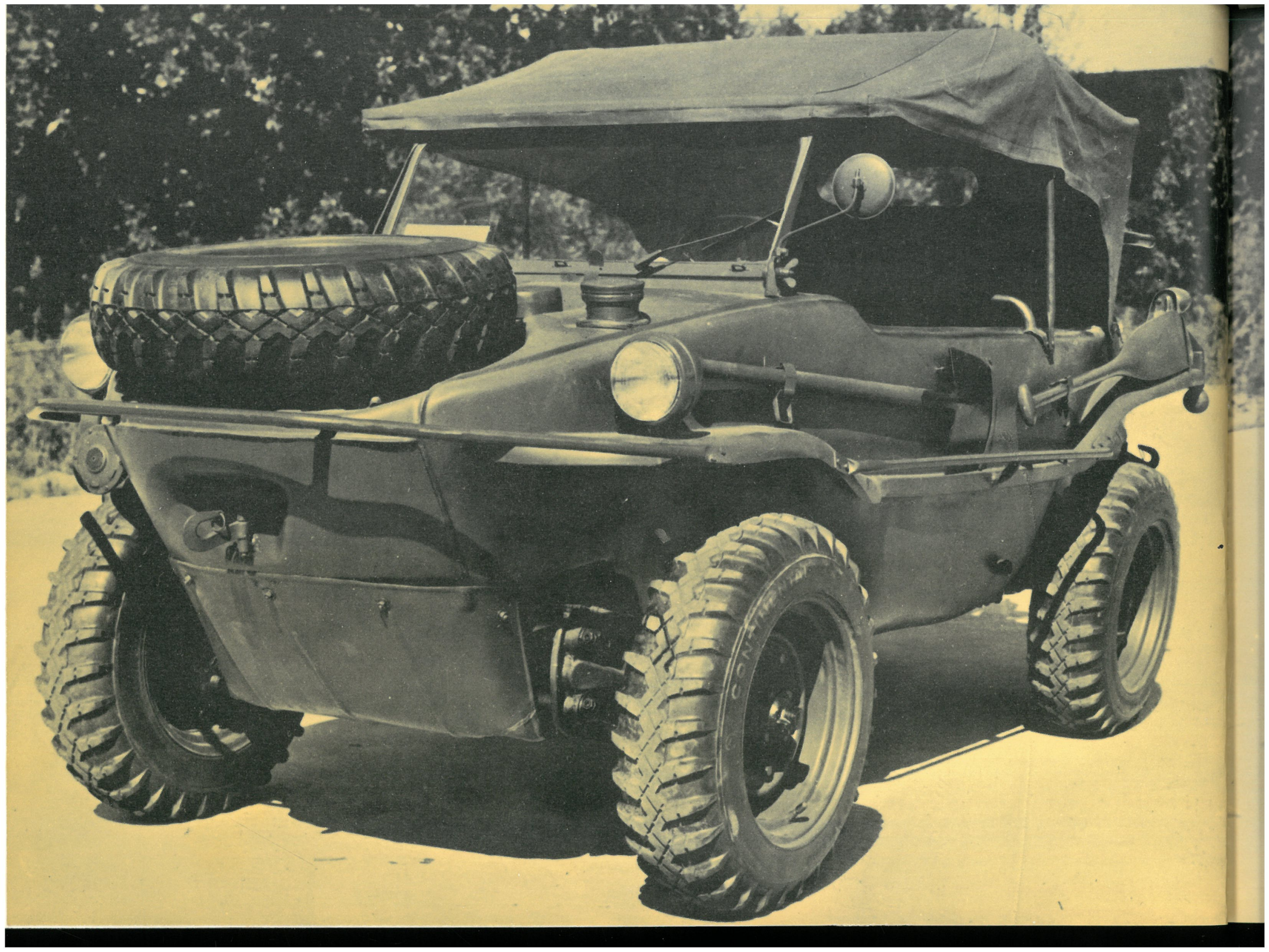
Pour le financement, la K.D.F. émet des carnets de souscription, sorte de livrets de caisse d'épargne. L'ouvrier allemand peut se procurer des timbres de 1 Mark. Lorsque le carnet contient 999 timbres, la voiture est à lui. Cette idée rencontre un succès incroyable et fournit rapidement les précieux capitaux.

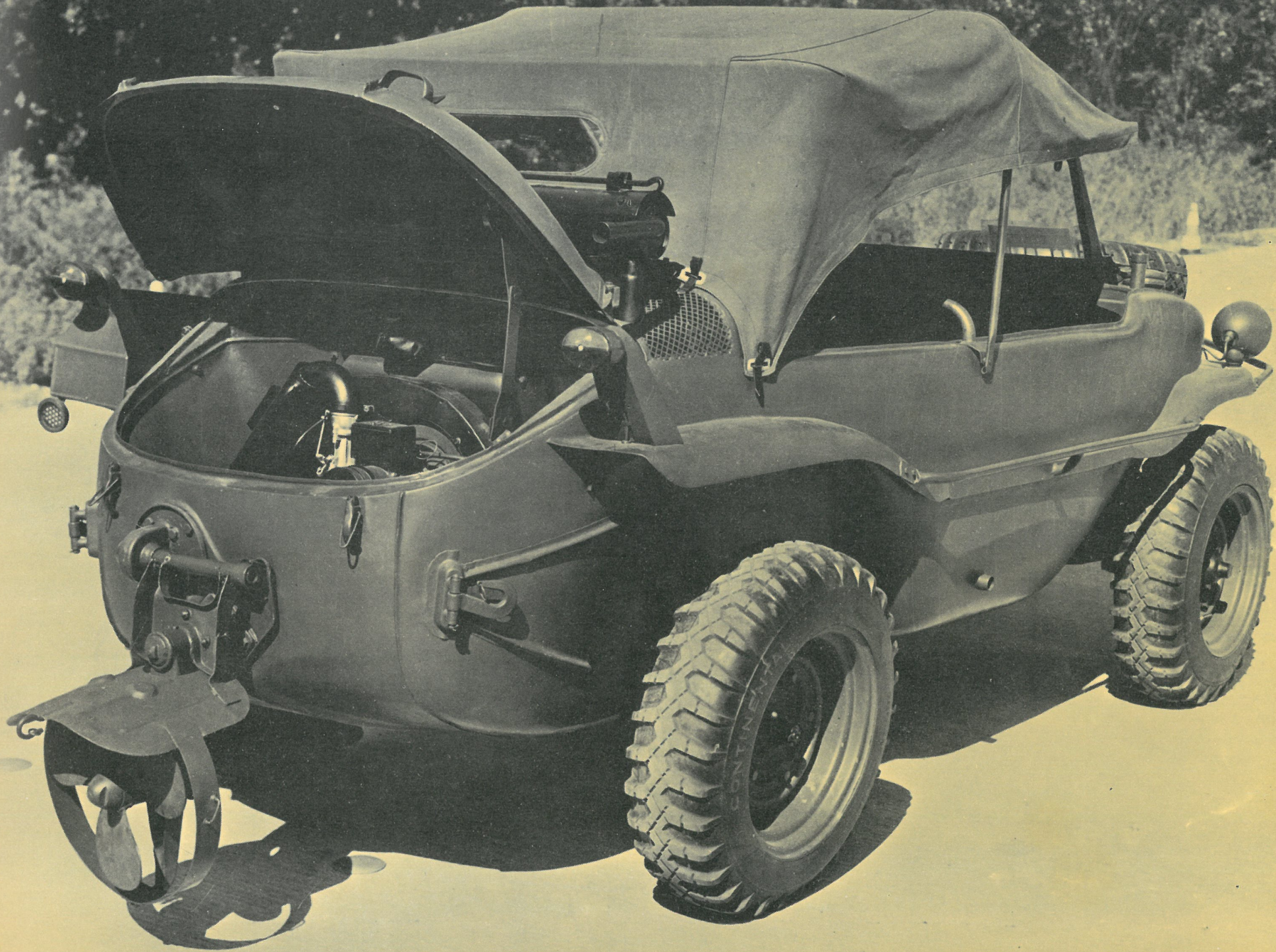
Le ciel de l'Europe s'assombrit de plus en plus, mais le 3 septembre 1939, lorsque la guerre éclate il existe déjà une pré-série de 60 exemplaires.

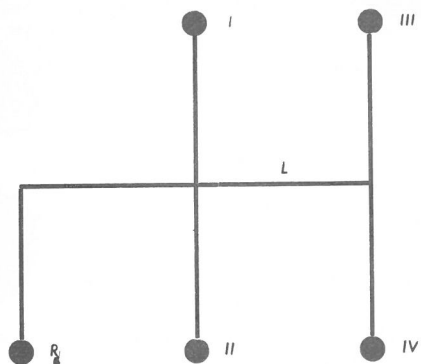
Entre septembre 39 et mai 40 la "drôle de guerre" permet à Hitler de mettre la dernière main à l'organisation de la Wehrmacht. L'aviation est très fournie bien que la qualité ne dépasse pas celle des alliés. En effet en 39 la Luftwaffe dispose en quantité d'avions aux performances moyennes et les messerschmitt 109 sont encore peu nombreux, mais sortent en cadence accélérée des usines allemandes. Malgré les 1469 avions abattus par la chasse française qui ne perd que 892 appareils, l'Angleterre fait très vite connaissance avec cette puissante aviation. Nombreux et de qualité, les blindés sortent des usines allemandes. L'Etat Major qui a fait confiance à la motocyclette comme véhicule léger d'intervention manque néanmoins d'une voiture passe-partout qui permettrait de motoriser l'infanterie, en accroissant sa mobilité.

Rapidement Porsche améliore son prototype n° 82 et l'adapte aux besoins militaires. Présentée au Haut Commandement Allemand sous le nom de L.P.K. (Leichter Personen Kraftwagen), cette "voiture légère" est rapidement connue sous le sobriquet de Kübelwagen (voiture baquet), nom qui lui restera officiellement par la suite. Il s'agit d'une simple adaptation du châssis-plate-forme Volkswagen. La cylindrée est passée à 1 131 cc pour un poids à

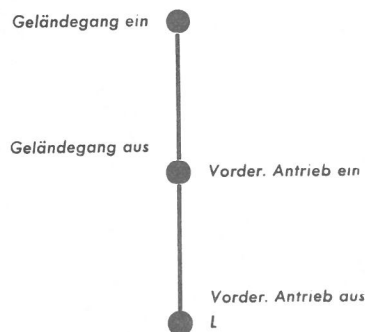




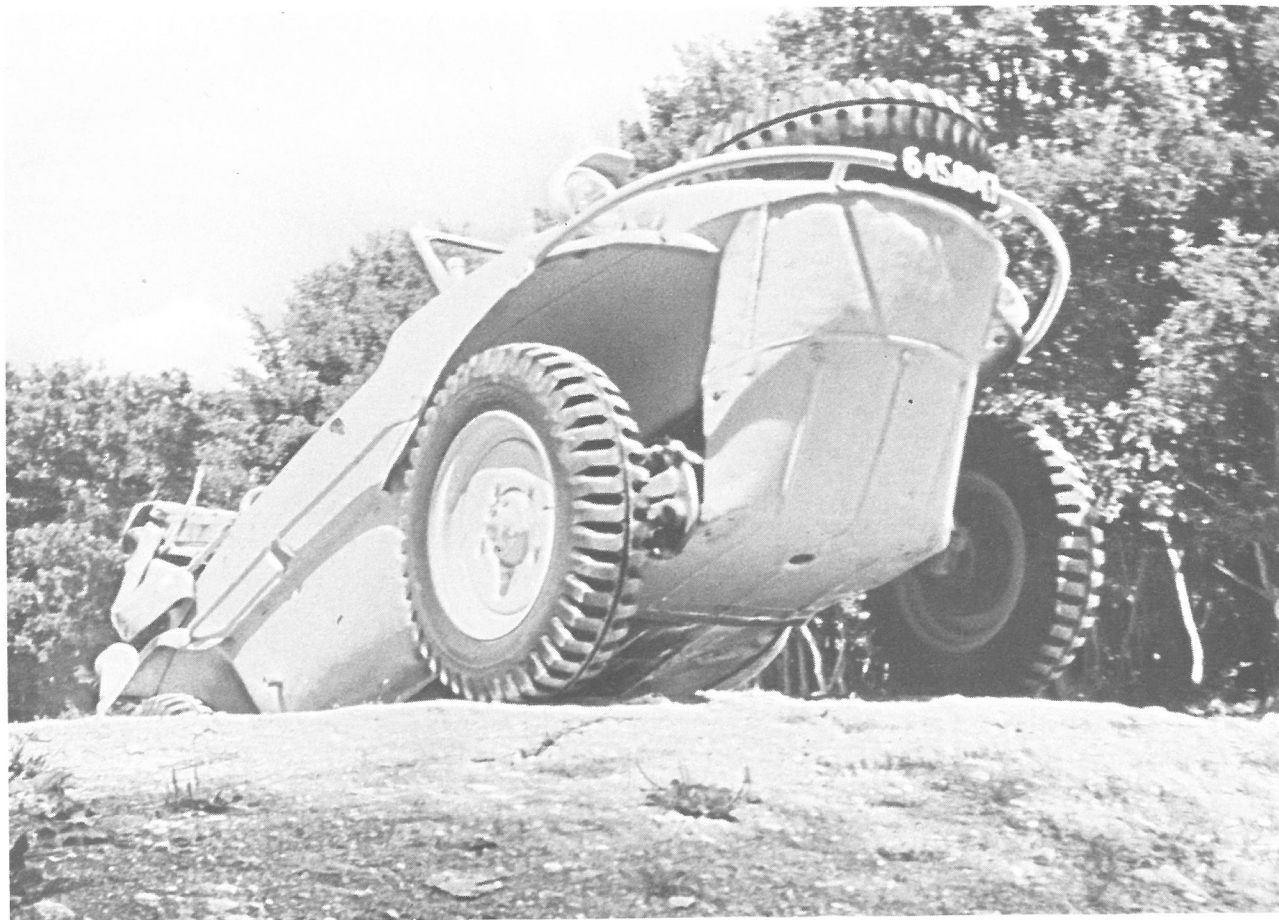




a) Ganganordnung Wechselgetriebe



b) Ganganordnung Geländegang



vide de 725 kilogs.

Février 1941, Rommel s'embarque pour l'Afrique emportant avec lui les premiers exemplaires construits en série. Avec son moteur à refroidissement à air, sa légèreté et sa faible consommation, ce véhicule enthousiasme ses premiers utilisateurs.

Printemps 41, avec trois semaines de retard, Mussolini n'étant évidemment pas prêt, les armées allemandes déferlent sur la Russie, et, en quelques semaines Moscou est au bout de leurs jumelles. Ces trois semaines doivent avoir des conséquences considérables sur le déroulement ultérieur des opérations. Les armées de l'Axe,

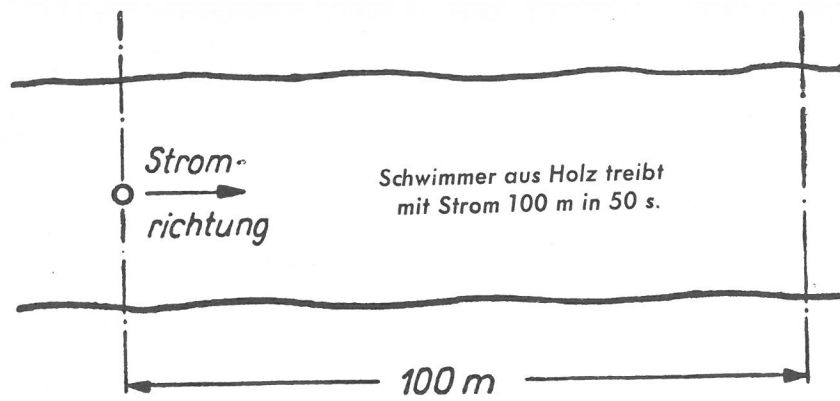
parties pour une promenade estivale, sont surprises par les pluies d'automne particulièrement abondantes cette année-là. Très abîmées par le passage des tanks et les bombardements, les routes se transforment vite en bourbier, engluant et immobilisant la plus moderne des armées. Napoléon a eu raison de préférer les chevaux aux René Gillet.

Si, jusque-là, la légèreté de la Kübelwagen lui avait permis de passer à peu près partout, l'absence de 4 roues motrices se fait cruellement sentir. Connaissant les défauts de sa Kübelwagen, Porsche avait étudié, depuis longtemps, une voiture tout terrains dérivée de la VW. Fin 1942,

il sort le type 166 empruntant seulement la mécanique VW : l'Amphibien Schwimmwagen la "voiture amphibie qui nage". Une voiture aux solutions toutes nouvelles.

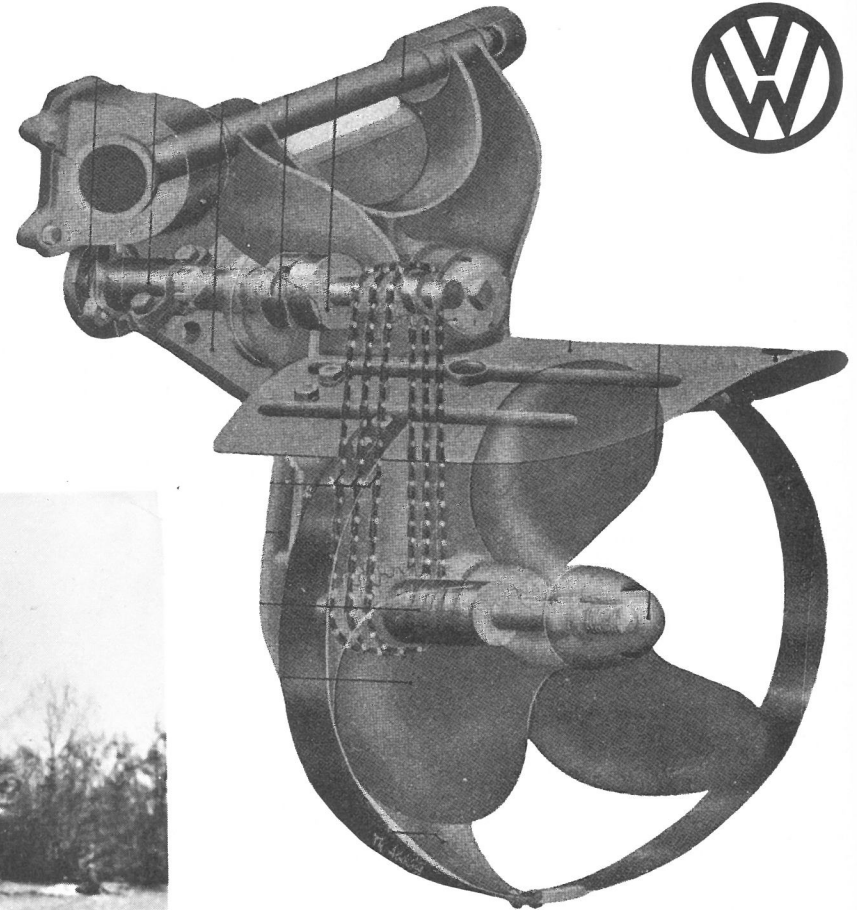
En gros, les caractéristiques principales de cette voiture peuvent être résumées en quelques mots : moteur identique à la Kübelwagen, 4 roues motrices. Carrosserie, si l'on peut parler de carrosserie dans le sens noble du terme, semblable à une baignoire montée sur roues. Une hélice est entraînée par un petit arbre en sortie vilebrequin. Un réducteur est monté en bout de chaque demi-arbre. La flotabilité, relativement bonne pour cette sorte d'engin, lui permet de





also Stromgeschwindigkeit: $\frac{100}{50} = 2 \text{ m/s}$

Bild 36. Messen der Stromgeschwindigkeit



traverser n'importe quelle surface liquide en eaux calmes, et lui confère une grande facilité d'évolution dans la boue et les marécages grâce à l'absence de toutes saillies en dessous de ce que l'on peut appeler la coque. Afin d'éviter l'introduction de l'élément liquide dans les parties articulées, une pompe de graissage central, actionnée par une pédale, envoie de l'huile épaisse qui chasse l'eau.

Cette Volkswagen Amphibie surpasse facilement la Jeep en terrains difficiles. Sur les 15 000 exemplaires construits, la majeure partie est restée en Russie, sa terre d'élection. Le théâtre occidental des opérations n'en vit que très peu et je n'en connais qu'une quinzaine en France. Parmi celles-ci, quatre sont vraiment complètes d'origine.

Description :

La VW Amphibie, fait tout de suite penser à une grande baignoire montée sur roues. Sa carrosserie ou coque ovoïde, d'une seule pièce évoque incontestablement cet appareil sanitaire.

Tout acier, la carrosserie renferme une mécanique signée Porsche. En partant de l'arrière nous trouvons l'hélice entraînée par la transmission en Z qui prend l'énergie d'un petit arbre entraîné par la sortie arrière du vilebrequin, normalement utilisée pour la mise en route à la manivelle. Une tringlerie permet au chauffeur de descendre ou remonter l'hélice de l'intérieur du véhicule.

Si le moteur est celui de la Kübelwagen, la boîte est assez différente. Une sortie entraîne les roues avant par l'intermédiaire d'un arbre très long, un crabot permet d'enclencher une vitesse sur démultipliée. Enfin nouveauté, les ponts avant et arrière sont auto-bloquants. Il est également possible de débrayer l'entraînement des roues avant. Typiquement Volkswagen, la suspension confère à cet engin une très bonne tenue de route et un confort inattendu pour un

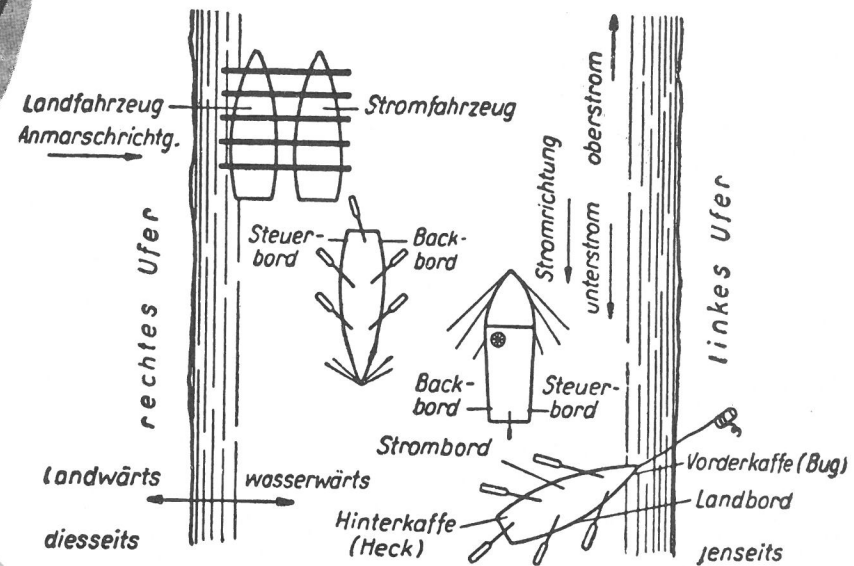
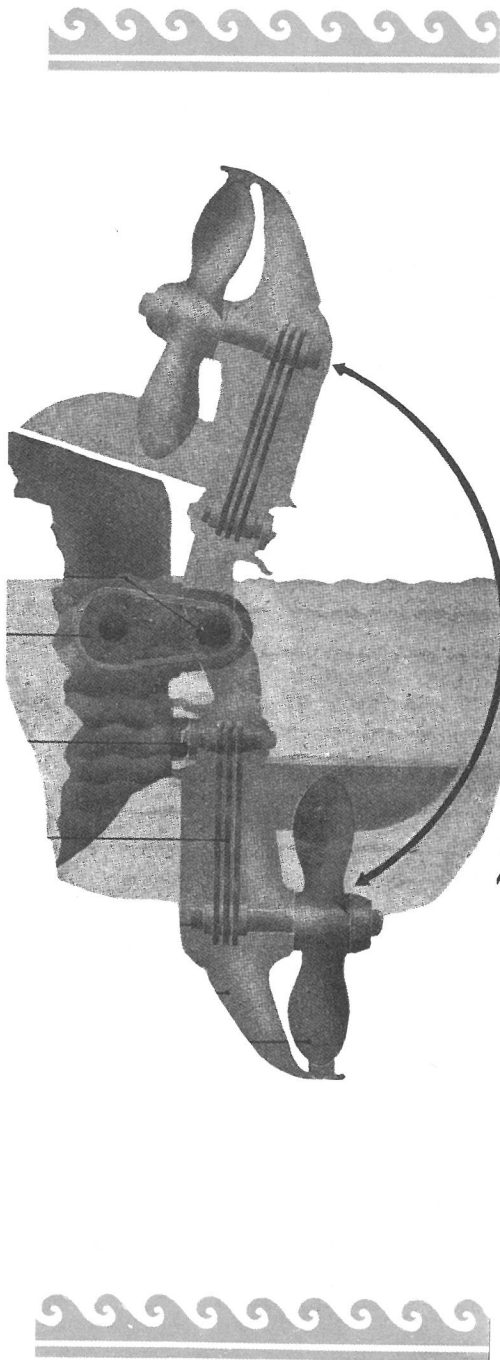


Bild 35. Bezeichnungen bei Wasserfahrzeugen, Ufer und Strom

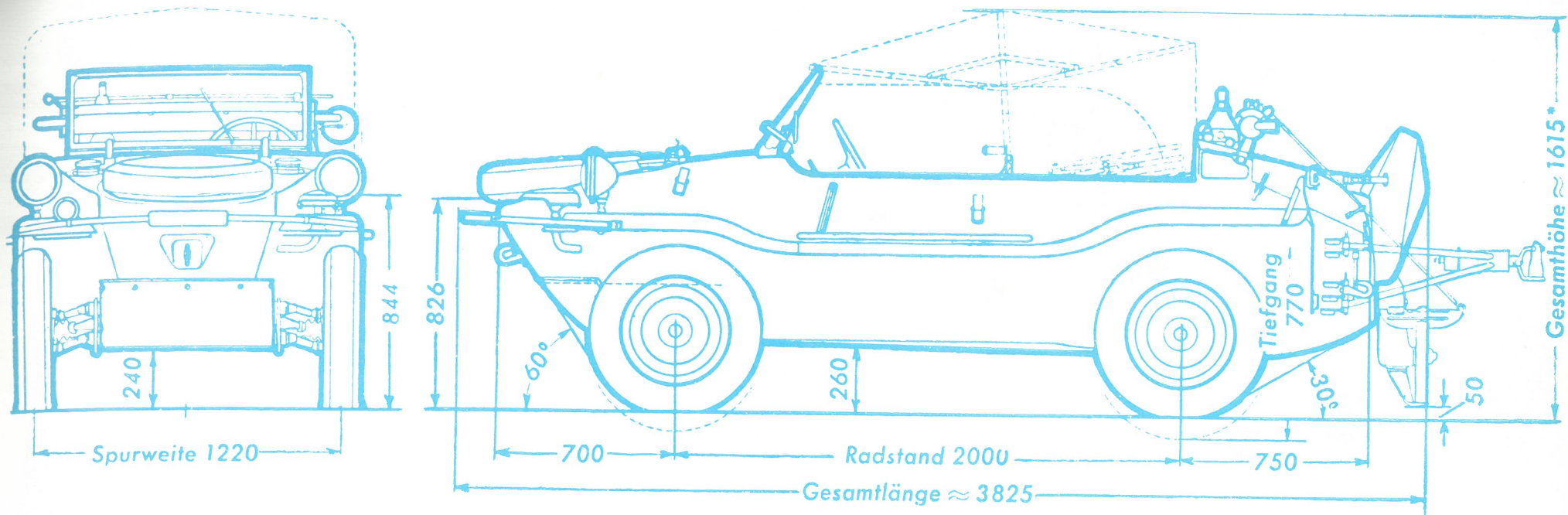
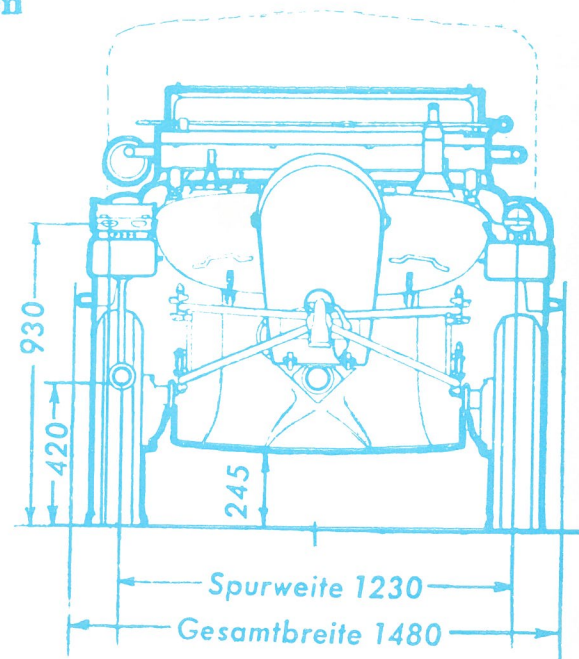
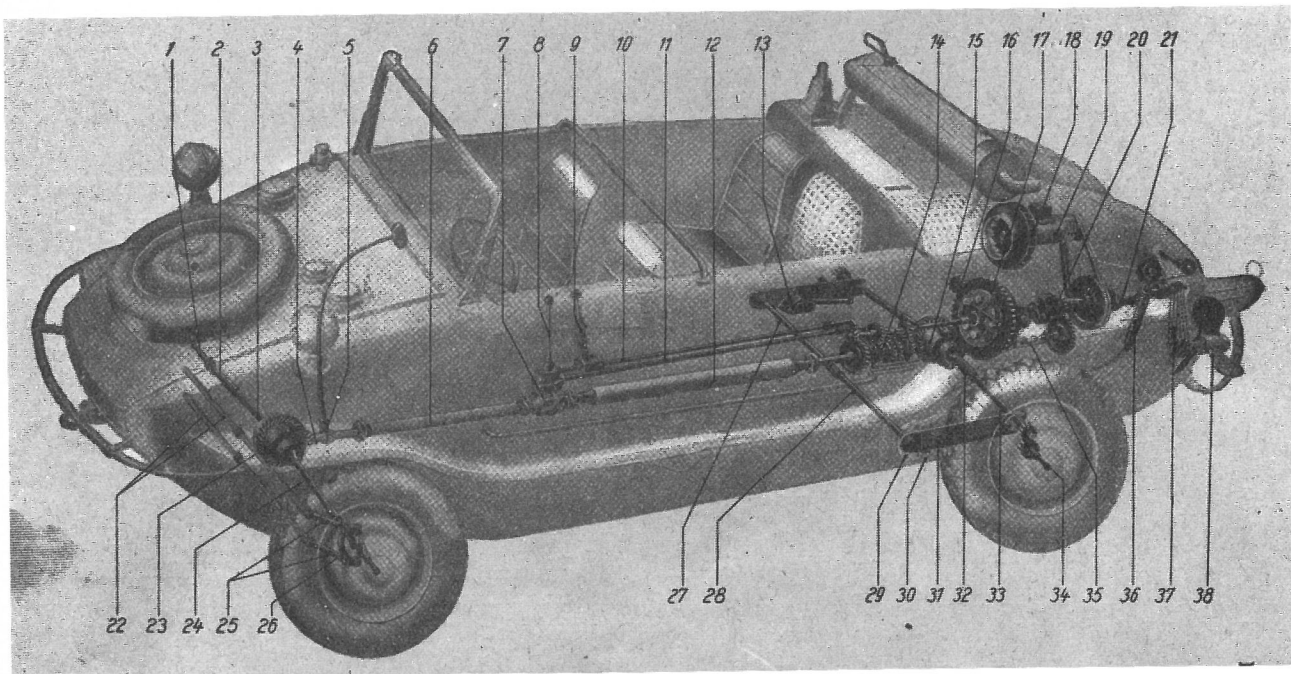


Bild 34. Maßangaben





- 1 Bout d'arbre
- 2 Arbre intermédiaire
- 3 Arbre de roue droit
- 4 Pignon d'attaque
- 5 Prise de compteur
- 6 Arbre de transmission
- 7 Changement de vitesse
- 8 Levier changement de vitesse
- 9 Blocage de différentiel
- 10 Commande pour commande pont AR.
- 11 Commande pour conduite sur route
- 12 Arbre transmission intermédiaire
- 13 Amortisseur droit
- 14 Boîte de vitesses
- 15 Différentiel AR.
- 16 Démarreur
- 17 Grande couronne
- 18 Turbine

- 19 Dynamo
- 20 Vilebrequin
- 21 Prise d'hélice
- 22 Suspension
- 23 Différentiel AV.
- 24 Arbre de roue gauche
- 25 Cardans
- 26 Axe de roue
- 27/28 Barre de torsion
- 29 Couvercle de protection
- 30 Coussinets
- 31 Amortisseur gauche
- 32/33 Arbre de roue AR.
- 34 Démultiplication
- 35 Arbre à cames
- 36 Ressort de l'hélice
- 37 Chaines de l'hélice
- 38 Hélice



véhicule tout terrains.

Pour ce qui est de l'étanchéité, outre le système de graissage précité, des joints de caoutchouc, fixés à la caisse et au carter d'arbre de roues, assument suffisamment bien leur rôle. Ce sont, avec les sorties de carters de freins et le passage de barre de direction, les seuls points délicats.

Sur la route et sur l'eau

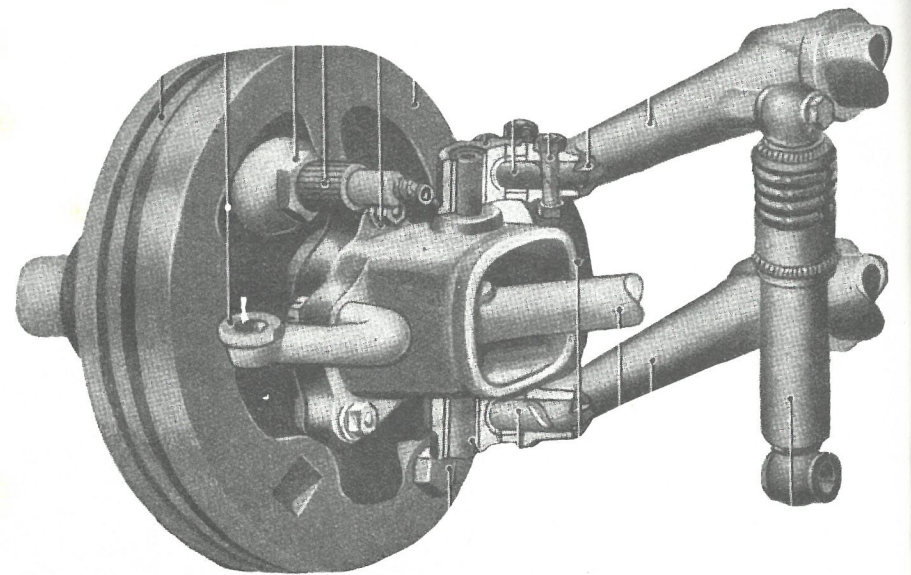
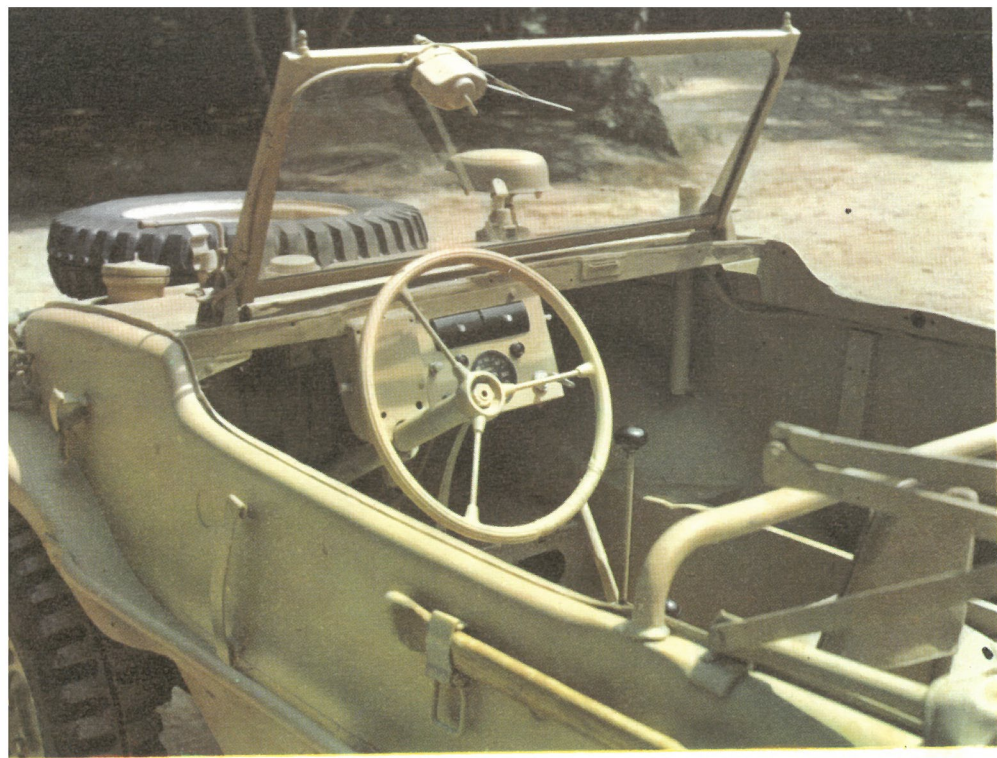
Tout d'abord il faut se mettre d'accord sur un point : je ne crois pas qu'en dessinant cette voiture, Ferdinand Porsche ait pensé un seul instant réaliser un bateau, ou même une véritable voiture amphibie. Il a certainement voulu profiter d'une coque, étanche et sans aspérité pour permettre à une voiture tout terrains d'évoluer dans la boue et éventuellement dans des marécages profonds.

Un petit tour, cet hiver, sur le terrain de sport de Bagatelle inondé par les crues de la Seine, m'a rapidement convaincu des qualités médiocres de cet automobile en eaux profondes : le moindre clapoti passe par-dessus bord. D'autre part l'absence totale de gouvernail ou d'hélice dirigeable ne permet aucune manœuvre sur l'eau sans l'aide d'une pagaie, ce qui est assez aléatoire alors que la vitesse de propulsion est assez élevée. Le moindre courant vous entraîne dans des situations fort périlleuses. Le naufrage est assuré.

Pour pouvoir juger des qualité routières de cet engin, je me suis livré à un petit match avec une Jeep US. Sur route normale, grâce à sa suspension qui lui confère une tenue de route remarquable, à vitesse de pointe égale, la VW est supérieure. A la moindre courbe il faut ralentir l'allure de la Jeep qui aurait tendance à se renverser.

Sur un terrain moyennement accidenté, champ labouré, mauvais chemin, grâce à une plus grande maniabilité, à son empattement très court, son couple et sa souplesse, la Jeep laisse la





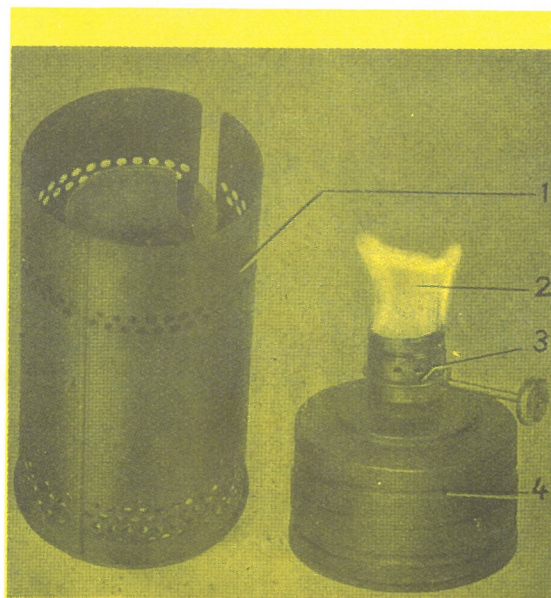
VW sur place. Handicap d'importance, le pilote de l'amphibie, gêné par son capot proéminent, n'aperçoit le terrain qu'à dix mètres devant lui. Pour les mêmes raisons la Jeep marque encore un point sur routes boueuses ou défoncées. En ce qui concerne l'adhérence au sol les deux voitures sont presque à égalité. Les quatre roues motrices sont de qualité équivalente, léger avantage à la VW grâce à ses ponts auto-bloquants.

A cause de sa coque parfaitement lisse, sur terrain détrempe ou marécageux, l'amphibie se déplace avec aisance là où la Jeep n'oserait s'aventurer. Les roues agissent comme des roues à aubes, les gros crampons des pneus prenant appui sur la boue. La Jeep s'enlise rapidement, le pont avant poussant devant lui une montagne de boue pour constituer un véritable barrage.

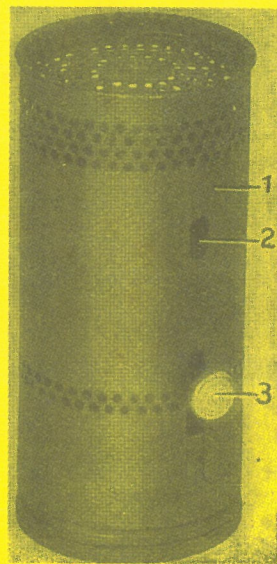
Au point de vue solidité de caisse c'est à peu près semblable, seule la mécanique sépare les deux voitures. Créé par un constructeur de voitures de courses la VW est plus délicate et la boîte est son point faible. Descendante de la Ford T, la Jeep peut être mise entre n'importe quelles mains et réparée par le premier venu.

Environ 15.000 Volkswagen Schwimmwagen furent construites pendant les deux années et demi que dura sa production alors que la Jeep atteint le record de 15.000 unités par jour en 1944. Il est amusant de noter que les usines Bugatti, occupées produisirent quelques pièces d'hélice.

Comme beaucoup de matériel militaire la Volkswagen amphibie fit les beaux jours des ventes des domaines. Beaucoup ont été rapidement détruites pour en récupérer les pièces détachées. Quelques-unes conservées par les utilisateurs comme véhicule tout terrains pour la pêche ou la chasse ont subie d'importantes modifications au cours des ans. La plupart n'ont ni freins à câbles, remplacé par des freins hydrauliques, ni pont avant. Beaucoup n'ont plus de moteur d'origine. J'en connais qui utilisées pour les besoins du cinéma ont des



P
O
R
S
C
H
E



ouvertures pratiquées dans la coque pour un meilleur refroidissement. La rareté des pièces et accessoires d'origine rend la restauration de cette voiture de plus en plus difficile. Typique, cette voiture mérite sa place dans une collection de voitures anciennes.

La chaufferette Porsche

En feuilletant la notice d'utilisation et d'entretien de la Schwimmwagen aimablement prêtée par Mr Boutet, je fus surpris de découvrir à la page 47, une illustration inattendue dans un tel ouvrage (voir photo). Mes connaissances en allemand étant nulles, la légende ne m'apprit rien de particulier.

J'ai essayé avec quelques amis d'en deviner l'utilisation ; certains voulaient me convaincre qu'il s'agissait d'un chauffe-eau pour, une fois la paix revenue, utiliser la Volkswagen Amphibie comme appareil sanitaire dont elle à l'apparence. Personnellement je penchais vers la chaudière pour transformer la Volkswagen Amphibie en voiture à vapeur.

Les Anglais font bien précéder le nom de tout ce qui flotte et avance grâce à un moteur même diesel des lettres S.S. (Steam Ship) en français "bateau à vapeur".

Finalement, après enquête plus sérieuse, j'appris qu'il s'agissait là d'un poêle de tranchée commandé par Hitler lui-même à Porsche pour réchauffer les bons soldats allemands immobilisés par un hiver russe particulièrement rude. Ce qui est encore plus surprenant c'est que la fabrication de ce poêle, construit à plusieurs millions d'exemplaires, dont la plupart ne purent être utilisés faute de carburant, ralentit la production des Volkswagen autant terrestre qu'Amphibie à tel point qu'une vingtaine seulement de ces voitures sortaient par jour des usines Volkswagen. A la lumière de cette anecdote on comprend mieux pour quelles raisons 15.000 Schwimmwagen seulement virent le jour en 2 ans et demi de fabrication.



COUPE DE L'AUTOMOBILISTE - 3 ROUES

1^{er} PENNEC sur Sandford
2^e BURNAT sur Darmont SP
3^e BEAUVAIS sur Darmont SP
4^e Mme FARDIN sur Darmont
5^e COSTE sur Sandford
6^e PIBAROT sur Morgan
7^e FRIPP sur Morgan

COUPE DE L'AUTOMOBILISTE

1^{er} DRAPER sur Salmson
2^e FRIPP sur Morgan
3^e RICHARD sur Sandford
4^e DUBOIS sur Hinstin
5^e BURNAT sur Darmont
6^e SIREJOLS sur B.N.C.
7^e LAWSONBAKER sur Amilcar
8^e FARDIN sur Darmont
9^e COSTE sur Sandford
10^e BEAUVAIS sur Darmont

C'était la troisième réunion à Monthéry, presque une réunion d'habitues. Il n'y a plus grand chose à en dire, il n'en reste que de belles images. . .

Course ou pas course, premier, second, record du tour, là n'est pas le problème. Il suffit seulement de voir tourner les voitures sur l'anneau de béton, pour passer une bonne journée.

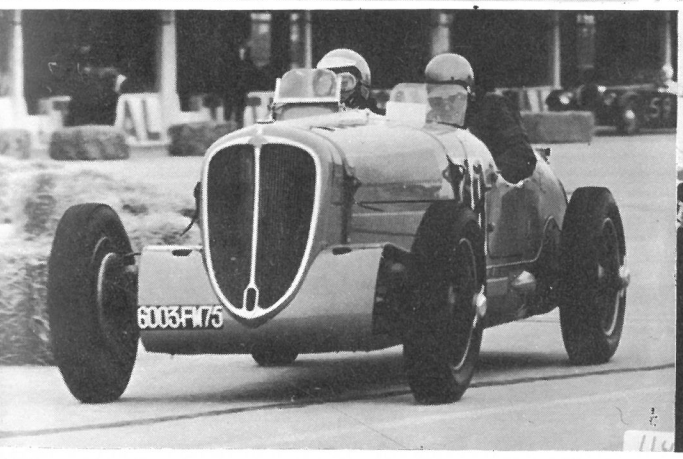
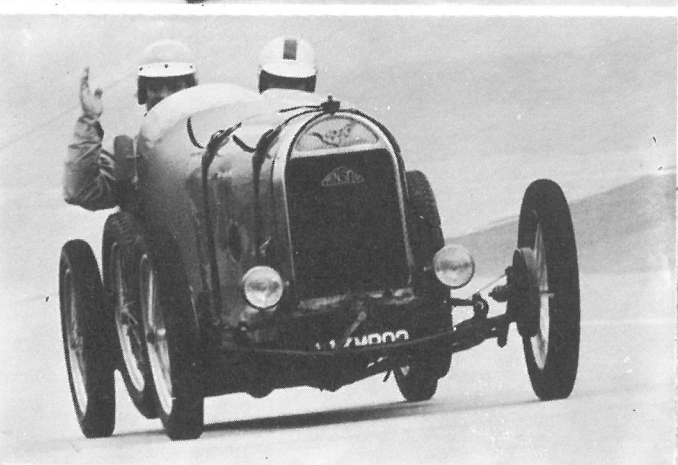
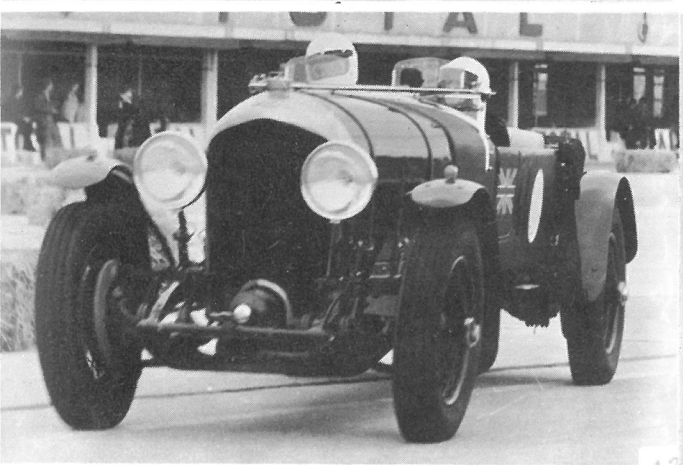
L'événement du jour ? André Siréjols reprenant la piste avec sa superbe B.N.C. à compresseurs. Depuis le temps que tout le monde l'attendait. Tournant bien à sa main, il n'a pas déçu ses supporters.

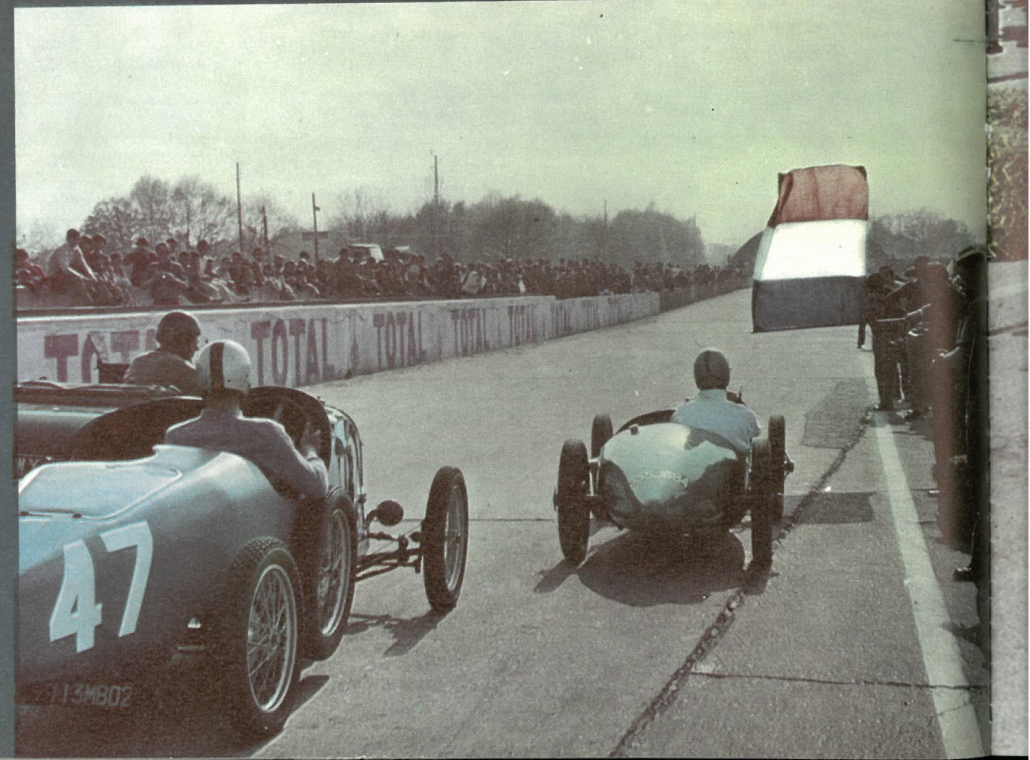
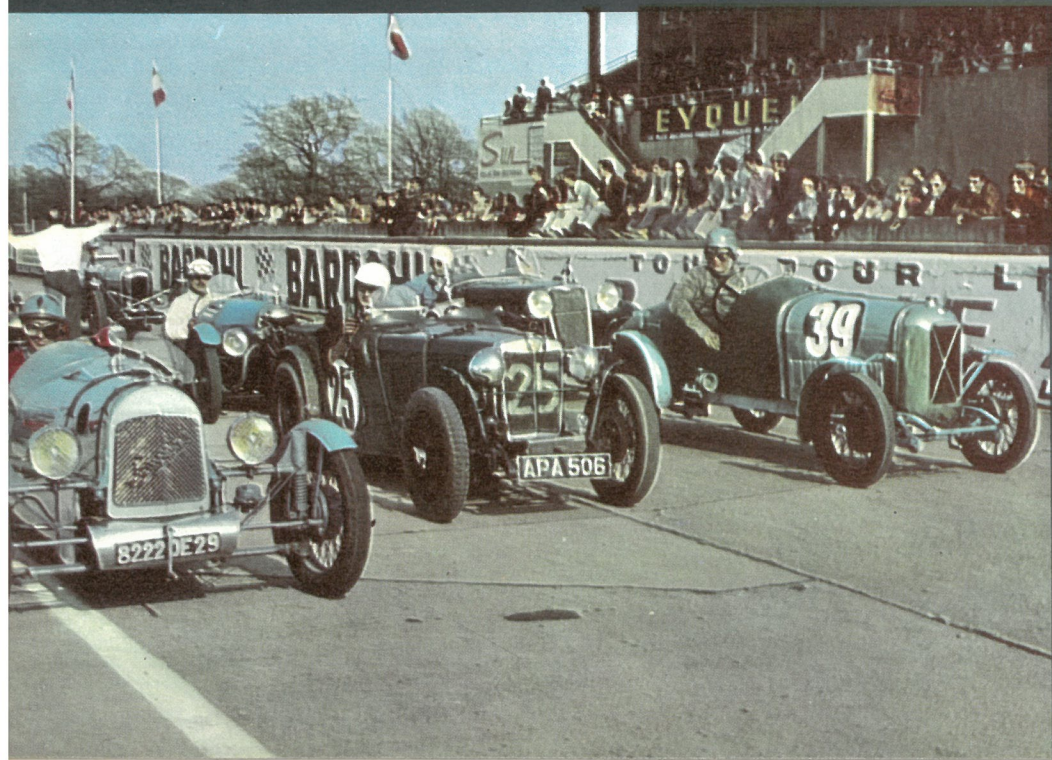
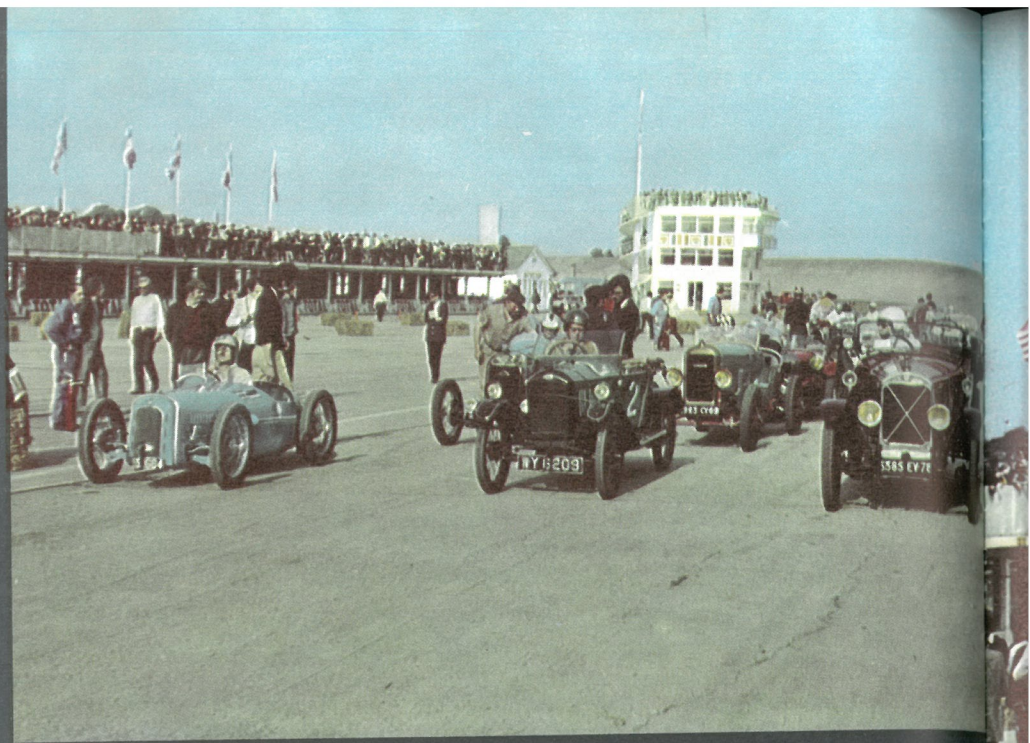
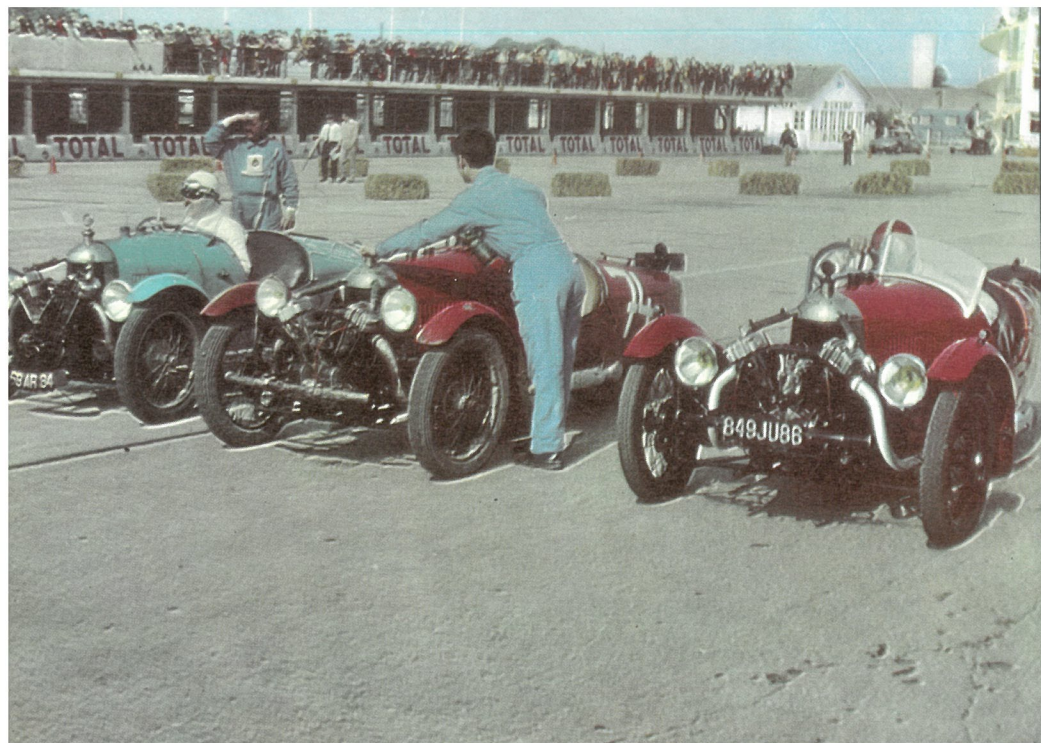
Moment épique, une course dans la course, Adrien Maeght et Jean-Louis Baud aiguillonnés par une querelle bénigne, réglèrent leurs différends sur la piste en une poursuite infernale.

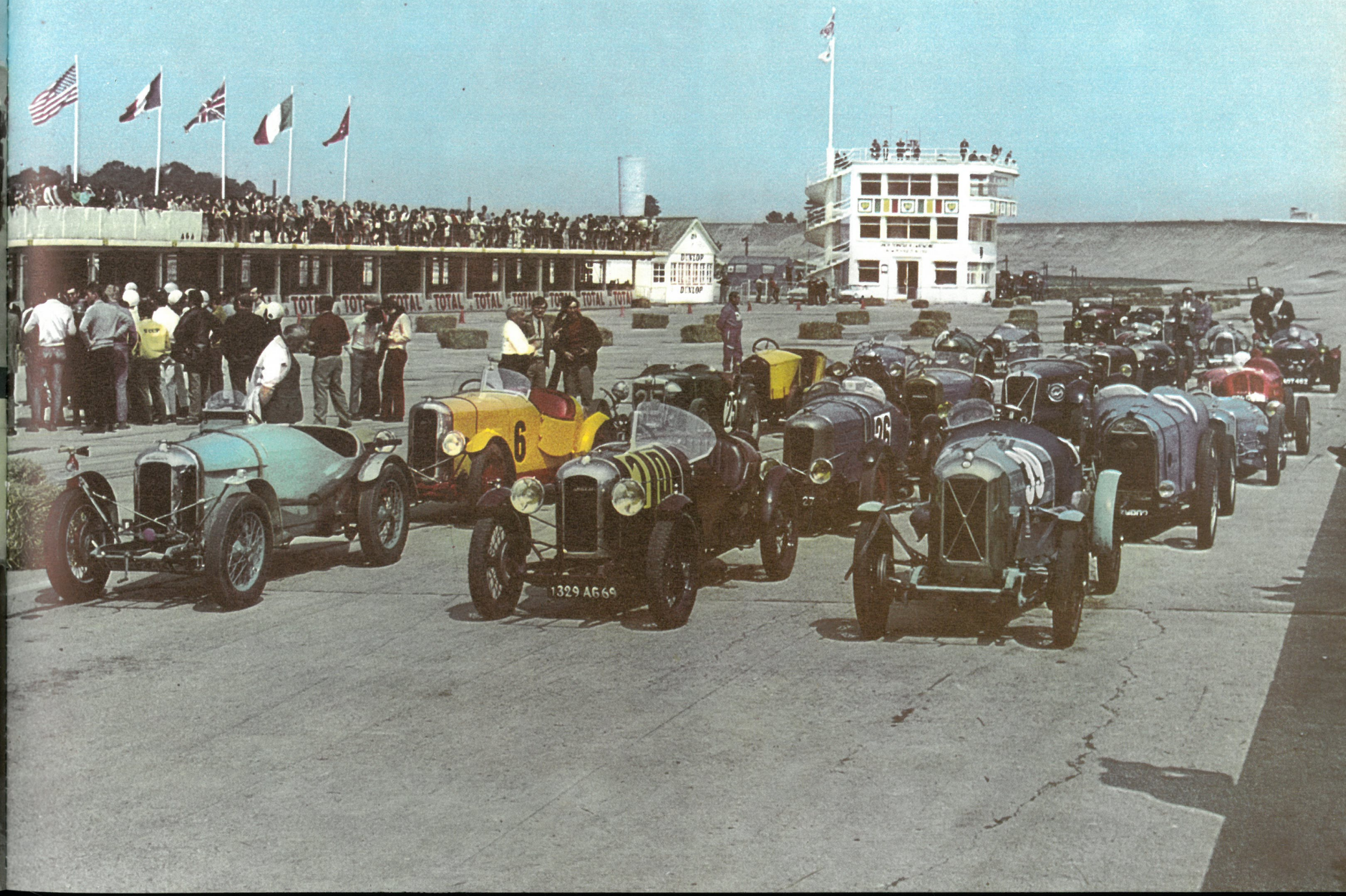
Les Anglais ? Ils étaient là, bien entendu, à trois ou quatre roues. Chris Draper s'adjugea la première place en 1100.

La course des trois roues demeure une des plus spectaculaires, toute en têtes à queues, dérobades, dérapages, levées de roues. Un petit breton têtue, Pennec, tint la dragée haute aux Anglais.

Un grand courageux, Jean-Paul Augendre, heurtant une botte de paille aux essais, passa sa nuit à redresser son essieu. Le lendemain on le retrouvera sur la ligne de départ.









UN BIEN AGREABLE WEEK-END. . .

Rendez-vous de "Primavera" à San Remo

Mon premier Rallye sur une voiture d'époque aura été pour moi une véritable révélation, et c'est certainement pour cette raison que j'ai volontiers accepté d'écrire ces lignes pour "L'Automobiliste". Je ne vous cache pas que je suis à la fois heureux et ému de renouer avec le journalisme automobile. Pendant de longues années, j'ai été attaché à différentes revues automobiles françaises à titre de correspondant pour l'Italie. Il y a maintenant douze ans que j'ai complètement cessé cette activité et, très sincèrement, je n'ai jamais pensé une seule fois que je

pourrais encore être appelé un jour ou l'autre à réécrire.

Il a suffi pour cela d'une rencontre avec un de mes amis, André Binda, qui me demanda soudain, au cours de la conversation : "Penses-tu pouvoir être libre le samedi 14 et le dimanche 15 mars ?" - "Ecoute. . . à priori, tu sais. . . il m'est difficile de te répondre immédiatement. . . mais pourquoi cette question ?" - "Je dois participer avec une de mes voitures au "Rendez-vous de Primavera" à San Remo ; si ça te fait plaisir, je te confie une auto. Il y aura d'ailleurs avec nous Gunther Zart, que tu connais déjà. Qu'en penses-tu ?".

Je n'aurais certainement même pas eu besoin de répondre, car il ne devait pas être difficile de lire dans mes yeux quelle serait cette réponse. . . Ce fut pour moi un véritable coup de foudre ! Aussitôt, j'ai pensé qu'il ne s'agirait pas de conduire une voiture quelconque, mais à coup sûr une voiture exceptionnelle car Binda ne possède justement que de très belles pièces. Sachant cela, j'ai été particulièrement touché par sa proposition si spontanée : c'était véritablement faire preuve envers moi d'une grande confiance.

Une dizaine de jours plus tard, je rentrai d'un voyage d'affaire 24 heures avant la date fatidique. Je pris aussitôt contact avec lui et il me dit : "Je vais te confier l'Alfa-Roméo 1750, Spider Zagato". (Ayant une nette préférence pour les voitures sportives, je ne pouvais être plus comblé). As-tu déjà conduit des voitures avec l'accélérateur au milieu ?" - "Oui, bien sûr, il y a fort longtemps, mais cela ne me gêne pas du tout." - "Bon ! Alors, rendez-vous demain à 8 heures au garage où tu prendras l'Alfa".

Le lendemain, à l'heure convenue, je me trouvais en face de cette magnifique "1750" qui allait, 48 heures durant, être tout à moi !

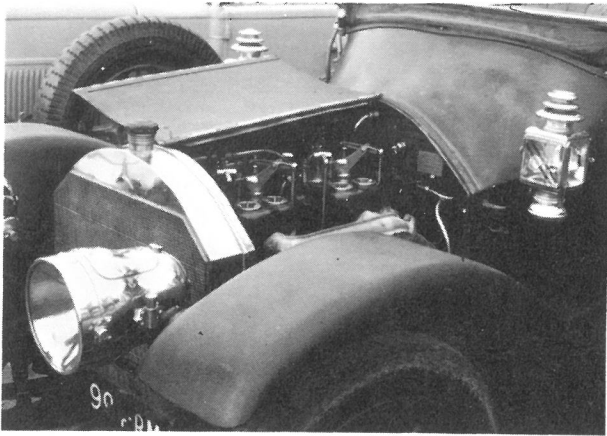
Elle était dans un état de conservation parfaite, rouge "sang de bœuf" bien entendu, avec son tableau de bord très complet et entièrement

d'origine. Je pris place au volant, son propriétaire me transmit les recommandations d'usage, et puis, je poussai la clé de contact, appuyai sur le démarreur, et aussitôt le glorieux 6 cylindres à compresseur se mit à rugir. Sous le pied, la sensation d'un moteur rageur de grande race, répondant immédiatement à la moindre pression sur l'accélérateur, un grand coup au cœur, quoi !!! ; puis ce fut le départ en direction du Port de Nice où quelques participants s'étaient donné rendez-vous afin de rejoindre en groupe San Remo. Je pris ma femme au passage. L'habitacle étant très étroit, après quelques kilomètres de route, je ne pus m'empêcher de penser aux pilotes de l'époque qui, dans ces voitures avec leur coéquipier, parcouraient sans aucune halte "Les Mille Miglia" à des moyennes record. 40 ans après, on ne peut ressentir pour eux qu'une grande admiration.

Ce qui me surprit aussitôt (n'étant pas habitué à des voitures de cet âge-là), c'est que l'on fait véritablement corps avec sa monture, on est bien là pour conduire, chaque manœuvre n'est pas machinale comme sur un véhicule moderne, elle doit être pensée et bien calculée à l'avance. Quelle satisfaction de réussir à bien remonter la gamme des vitesses grâce à des doubles débrayages parfaitement synchronisés ; si ce n'est pas absolument parfait, la boîte, elle, vous rappelle qu'il faut chercher à faire mieux, et puis, il y a la joie que l'on éprouve en figulant tout particulièrement une trajectoire. Sur l'Alfa, c'est un véritable régal ! ! Nice-San Remo n'est qu'une succession de courbes. . .

Le freinage a aussi son charme car il réclame quelques petites corrections au volant ; le bruit de l'échappement se mêlant au sifflement du compresseur lorsqu'on monte en régime apporte la note finale.

Nous voici déjà à Monte-Carlo. En traversant la ville, ce fut soudain le déluge, on s'arrêta pour capoter et, parfaitement à l'abri - à part les coudes. . . - une heure plus tard nous arrivions à San Remo.



L'organisation était installée au Bureau du Tourisme. Nous prîmes contact avec elle. Je fis aussitôt la connaissance du Signore Amedeo De Michelis, sympathique et dynamique organisateur qui, avec l'appui de la Municipalité de San Remo, avait mis sur pied cette très belle manifestation.

L'après-midi, à partir de 16 heures, sous la pluie, les concurrents devaient participer à une épreuve d'habileté (chronométrée) sur la Promenade du Bord de Mer.

Trop décontracté, je pris le départ sans avoir consulté le Règlement, et cela fut un tort car j'effectuai l'ensemble du parcours beaucoup trop rapidement, sans faire appel au chronomètre qui, en l'occurrence, avait une importance capitale. . . Le résultat fut que je me trouvai bon dernier au classement, une véritable honte. . . ! !

Je dois dire que les organisateurs de cette manifestation avaient eu la bonne idée de jumeler celle-ci avec le 9ème Oscar de la Haute Mode. Le soir, dans la Salle des Fêtes du Casino de San Remo, il y eut une soirée d'honneur pour les participants au "Rendez-vous de Primavera", avec un défilé de Mode vraiment très réussi.

Le dimanche matin, dès mon réveil, je mis le nez à la fenêtre et eus la surprise de voir enfin un

beau soleil. Quelques minutes plus tard, je me trouvais déjà au Garage Fiat (mis à la disposition des participants) auprès de la voiture. J'empruntai un seau, une éponge et une peau de chamois. Ensuite, au travail ! Une demi-heure à peine et l'Alfa était étincelante dans sa robe rouge. Naturellement, plus question de capote. Je poussai même le vice jusqu'à rabaisser le pare-brise - elle était encore plus belle dans cette tenue ! - Je me mis au volant et, très lentement, afin de mieux savourer ces instants, je pris la direction du parc fermé au Bord de la Mer. Quelques voitures étaient déjà là, bien alignées les unes à côté des autres, dans l'attente du Concours d'Élégance et de Restauration. Certaines étaient très belles : la Mercedes 1910 de Scoupe, la Benz 1912 de Grosgeat, le spider Ford A de Gunther Zart, une Maybach 1934 venue d'Allemagne, une Bugatti 57 de Quattro ruote et, du côté espagnol, un splendide cabriolet Lincoln 8 cylindres 1926 et une Rolls-Royce "Silver Ghost".

Vers 11 h. 30, les 50 voitures venues de différents pays : Italie, France, Suisse, Allemagne et Espagne, défilèrent dans les artères principales de San Remo, au milieu d'une foule enthousiaste et très dense sur tout le long du parcours ; cela était vraiment très sympathique.

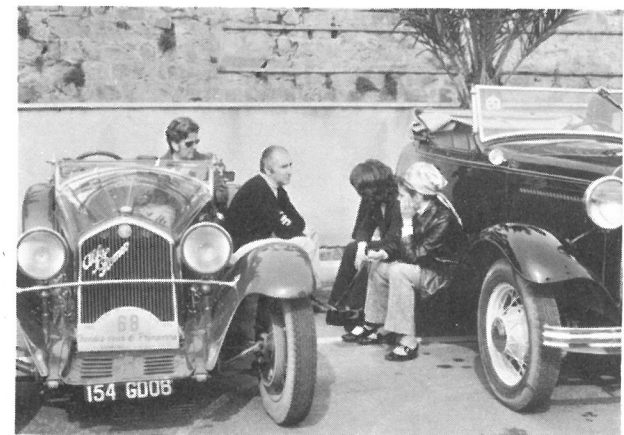
L'Alfa eut, comme vous pouvez le supposer, beaucoup d'admirateurs. "Che bella macchina ! che motore ! La Mille Miglia ! ". Vous imaginez tout ce que cela peut représenter pour les Italiens ! surtout que c'était l'unique 1750 Spider grand sport Zagato. Peccato ! La Madone a voulu en l'occasion qu'elle soit française !

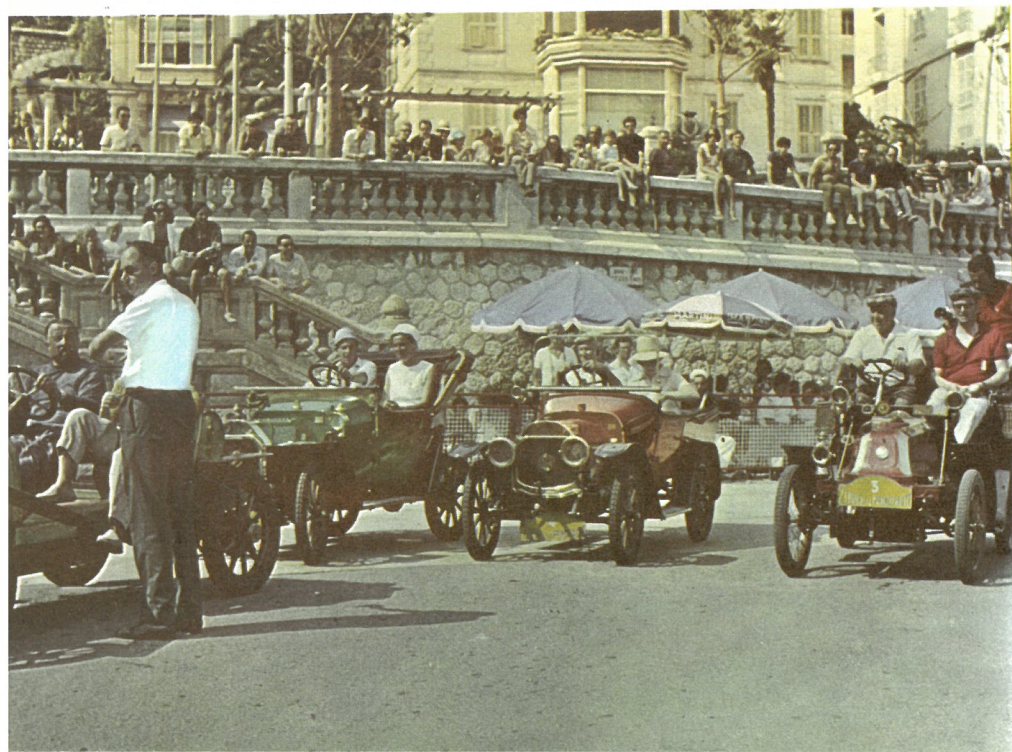
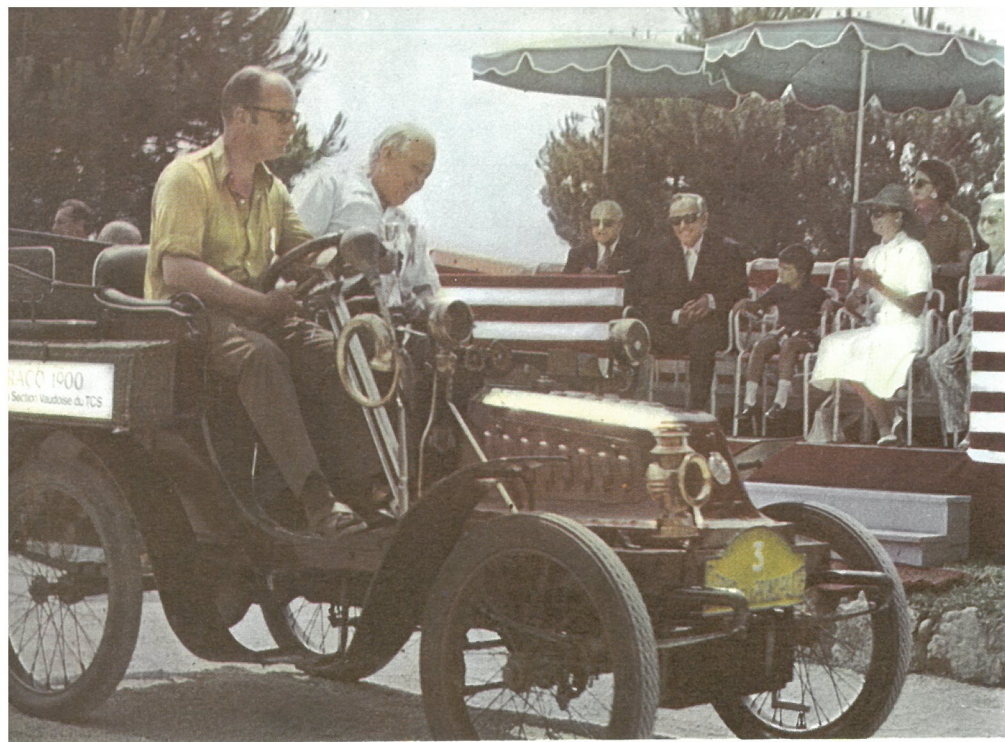
Puis, à 13 heures, ce fut l'excellent repas offert en l'honneur des concurrents et ensuite, la distribution des prix, dans une ambiance fort agréable, en présence de Louis Chiron. Les organisateurs avaient parfaitement bien fait les choses puisque tous les participants repartirent avec une coupe et un cadeau remis par les charmantes hôtesse Fiat. Il s'agissait en l'occurrence d'un modèle réduit d'une Fiat 1908. . .

Voilà ce Rallye terminé. Ma première expérience m'a entièrement convaincu et je me suis juré maintenant d'en faire beaucoup d'autres. Mais ! ! ce que je ne vous ai pas encore dit, c'est que je fais partie des "Collectionneurs Honneux", cette autre catégorie de passionnés qui possèdent des voitures effectivement encore assez jeunes. . . mais qui ont marqué l'Histoire de l'Automobile.

Je parlerai des : Mercedes 300 SL Papillon, BMW 507, Lancia Aurelia GT B 20 2 l. 50, Ferrari 250 et GTO et, dans une classe nettement en-dessous, Facel Vega, Jaguar X K 120, AC Bristol, "M.G." T.C. . . Je suis certain que des collectionneurs possédant uniquement ce genre de voitures sont très nombreux. Malheureusement ils sont tenus dans l'ombre par les organisateurs des différentes épreuves européennes et je trouve cela vraiment dommage. Certaines voitures citées ci-dessus ont été construites en peu d'exemplaires et on ne les rencontre pratiquement plus du tout sur les routes. Personnellement, j'en possède deux depuis plusieurs années et j'ai dû attendre l'occasion que vous connaissez pour pouvoir participer à mon premier Rallye. Jusqu'à maintenant, j'ai dû me contenter de les bichonner et de les contempler dans mon garage. . .

Guy Gravier.



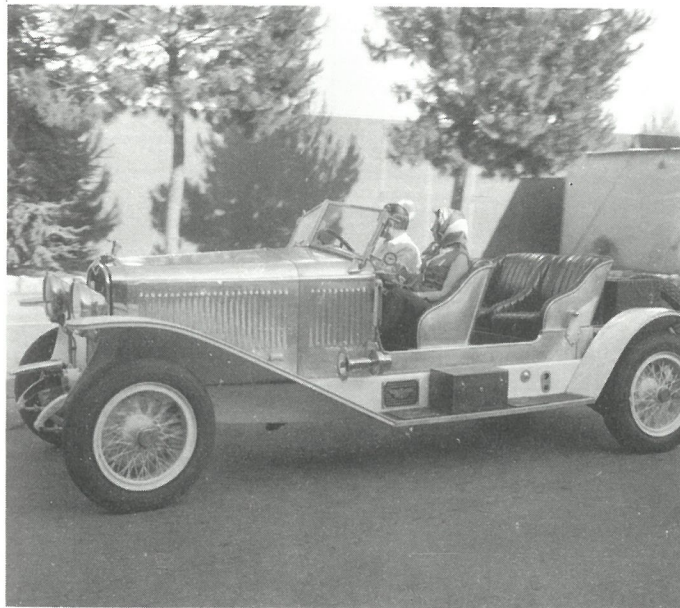


2^e TOUR DE LA PRINCIPAUTE DE MONACO

DEUXIEME TOUR DE LA PRINCIPAUTE DE MONACO

Monaco ce nom étroitement lié au sport automobile, le monde entier connaît le Grand Prix de Monaco, et son Rallye réunit depuis plus de 40 ans l'élite des amateurs de sport automobile, se devait de faire quelque chose pour l'automobile ancienne. Déjà en 1967 une première expérience avait réuni à Monaco de nombreux amateurs avec une très importante participation étrangère.

Pour ce deuxième tour de la Principauté, 4 jours étaient prévus. Conçu plus particulièrement pour les voitures construites avant 1914, le règlement laissa les vintages sur leur faim. Il est dommage que Louis Chiron ait cédé à l'instance de certains, son tour de la Principauté était manifestement fait pour les ancêtres qui, eux, y ont trouvé leur compte : moins de 60 kms à parcourir en 4 jours.



1	2
3	page 40

1 et 2,
distribution des prix.
3, départ des
Ancêtres.
Contrôle à la
Turbie. →
Fabriquées en
Espagne ... ←

A part le circuit de la Turbie, grosse difficulté pour les teuf-teuf mais promenade pour nos Bugatti, Alfa Roméo, etc. . . le reste ne comportait surtout que d'excellents dîners, lunches, cocktails, apéritifs, etc. . ., comme peu d'organisateur savent le faire.

Deux divertissements trouvaient néanmoins place au milieu de ces festivités :

1) - un gymkhana nocturne avec l'attirail habituel pour ce genre d'épreuve : clochette à tirer, ballon à introduire dans un filet, etc. . . il ne manquait que la tarte à la crème à dévorer en moins de 30 secondes bref 3 heures d'attente pour deux minutes de cinéma.

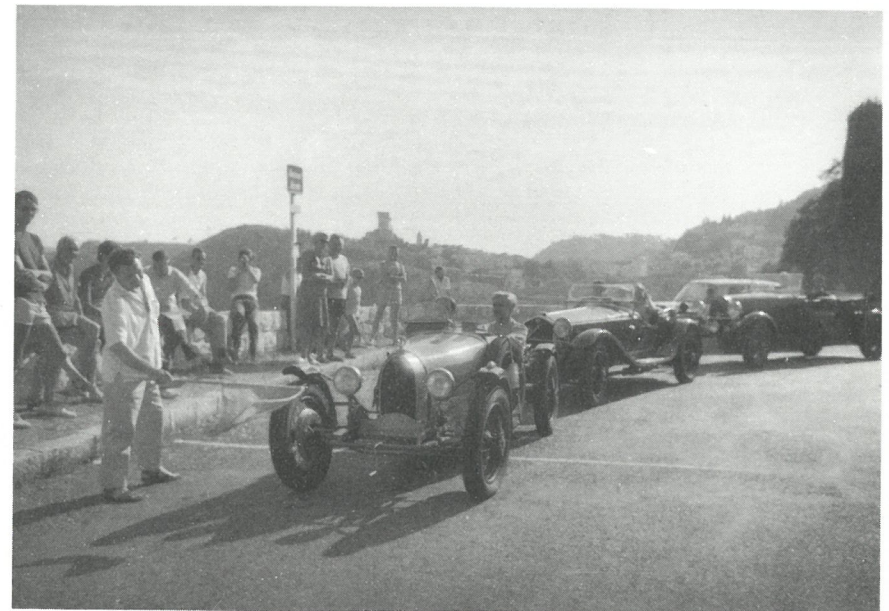
2) - deux tours sur le port de Monaco avec interdiction de dépasser 35 km/h. . . impossible moyenne pour la Clément Bayard de 1903 et ridicule pour la Bugatti 35 B de 1927.

Que dire des voitures présentes : comme pour la première édition en 1967, du meilleur et du pire. Sur les 70 voitures inscrites, 25 exceptionnelles, 20 belles, et le reste allant de la "fausse course" ("Automobiliste" n° 3) à l'inénarrable Rolls, châssis 1936, habillée récemment en Espagne d'une caisse style 1920.

Il faut néanmoins féliciter Monaco pour le merveilleux accueil et la parfaite organisation de ces 4 journées qui, si elles n'ont pas satisfait tout le monde au point de vue automobile, ne font que confirmer l'exceptionnelle qualité de ce que Monaco peut offrir à ses visiteurs.

Si ce qui se prépare à Monaco pour Mai ou Juin 1971 aboutit, les amateurs de vintages pourront bientôt affûter leurs plus belles mécaniques.

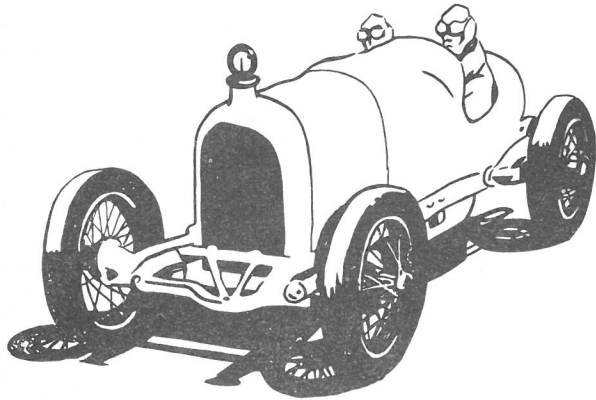
"L'Automobiliste" tiendra ses lecteurs au courant de cet événement, dont nous ne pouvons encore donner de détails, mais qui devrait faire date dans l'histoire de l'automobile ancienne.



MA VOITURE DE COURSE

par Gaston de PAWLOWSKI

Illustrations de J. ROUTIER



II

UNE VOITURE DE COURSE AMERICAINE

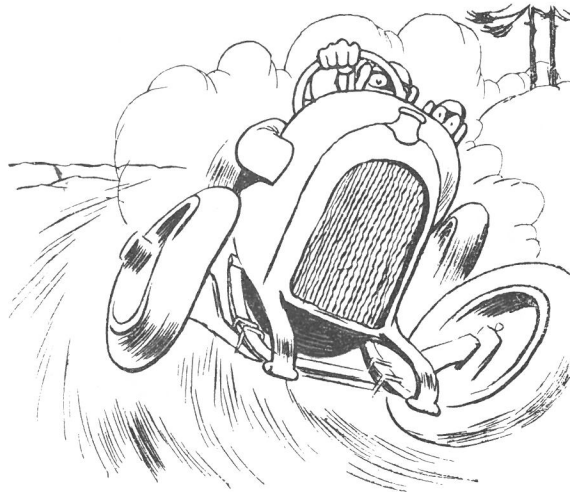
Comme je me taisais, un silence glacial rafraîchit heureusement la température. A la fin Lamberdom grogna.

- Très peu d'histoires de binocles à moteur ; les motos c'est des vélocipèdes, on s'en balance. La voiture de course. . .

Un peu vexé je repris :

- A propos de voitures de course, laissez-moi vous dire que j'ai eu dernièrement le très grand plaisir d'essayer celle de mon vieil ami H. I. J. K. L. M. N. Bill ; c'est le triomphe de la mécanique américaine. Décidément, les Américains sont les plus grands créateurs du monde, j'ajouterai même hardiment du Nouveau Monde. Vous n'ignorez pas, en effet, que la science moderne a mis à néant depuis longtemps toutes les légendes répandues depuis des siècles sur le

créateur de l'Ancien Monde ; Dieu profita de ce qu'il était seul pour faire croire ensuite qu'il avait créé le monde en six jours. Personne ne pouvait dire le contraire, sauf le Serpent qui datait de la création des reptiles et qui avait fort bien vu comment les choses s'étaient passées. De ces indiscretions résultèrent ensuite certaines querelles entre Dieu et lui sur lesquelles nous aurons le bon goût de ne pas revenir. En réalité Dieu mit des milliers et des milliers d'années à créer le monde, il ne se hâta que le jour où il eut un témoin, c'est-à-dire l'homme, et c'est pour cela du reste que la femme fut bâclée de la façon déplorable que l'on sait. Du reste comme le faisait très justement observer mon ami H. I. J. K. L. M. N. Bill, Dieu était un artiste, il ne fabriquait pas en série et quand on ne fabrique pas en série le rendement est forcément déplorable. Les Américains, eux, sont de véritables créateurs ; on sait comment ils fabriquent leurs voitures en lançant tout ce qui leur tombe sous la main sur un tapis roulant ; au bout du tapis il y a une voiture finie, puis apparaît un client et une facture, cela ne traîne pas. Mais le moment n'est point de philosopher, surtout par cette



chaleur et c'est de la nouvelle voiture de course américaine que je voudrais vous parler. Cette voiture devait prendre part au dernier circuit de Jingling Hopper (Mass), mais, en raison de sa force, on a dû, au dernier moment, renoncer à la faire courir sur un aussi petit parcours.

C'est une voiture absolument admirable et qu'on ne saurait trop recommander aux amateurs de vitesse, comme aux touristes qui aiment à se déplacer rapidement. Sa construction est des plus ingénieuses. Le capot, qui a 1 m. 50 de long, est formé par un cylindre unique horizontal, la bielle est reliée directement, au moyen d'un excentrique, à l'essieu arrière, ce qui supprime la complication inutile d'un changement de vitesse. La voiture en état de marche peut faire aisément, si j'en crois son inventeur, 400 à 450 kilomètres à l'heure au ralenti. Pousée à 6.000 tours par minute, elle irait plus vite. Il lui arrive parfois d'aller un peu moins vite, lorsqu'elle est en panne par exemple, mais, dans ce cas, on n'a rien à redouter, et l'on peut toujours finir aisément le parcours.

Il suffit pour cela d'emmener avec soi un petit mécanicien robuste et débrouillard. Au moyen d'une petite porte pratiquée dans la culasse du cylindre, le petit mécanicien, en cas de panne, s'introduit dans le moteur, s'adosse au piston et, en s'arc-boutant sur le fond du cylindre, le repousse aisément à fond de course ; puis il le ramène à lui au moyen de deux poignées. On arrive ainsi à obtenir une vitesse très suffisante de 3 ou 4 kilomètres à l'heure, qui permet de gagner sans difficulté la ville la plus voisine. On a beau dire, on ne pourrait pas faire cela avec un petit moteur.

Quelques précautions sont toutefois à prendre dans ce cas. Il est bon tout d'abord de couper l'allumage et l'admission. Avec les gros moteurs, on ne sait jamais, et si une explosion se produisait, le petit mécanicien logé dans le cylindre se trouverait en mauvaise posture. Il est recommandé également, tous les kilomètres, de



passer un litre de gin au petit mécanicien pour lui redonner des forces ; il ne faut pas, toutefois, exagérer la dose, car lorsque le petit mécanicien s'endort, à l'intérieur du moteur, on reste définitivement en panne jusqu'au lendemain.

Naturellement, comme vous le pensez bien, le ravitaillement de la voiture en course se fait très rapidement. Il suffit de précipiter pêle-mêle les bidons tels quels dans le réservoir d'essence. Etant donné l'aspiration considérable du moteur, et les dimensions du gicleur, les bidons sont rejetés par l'échappement et leur passage n'entrave en rien la marche de la voiture. Je vous l'ai dit, c'est un très fort moteur.

Pour alléger la voiture, on a supprimé, comme bien vous pensez, toute la carrosserie. Au surplus, elle ne serait d'aucune utilité ; on s'accroche où l'on peut, à des poignées qui ont été réparties tout autour du châssis. J'oubliais, en effet, de vous dire que la voiture est inversable et qu'elle n'a pas, à proprement parler, de sens bien défini. Pour éviter toute chance d'accident, on a mis, en effet, des roues au-dessus, au-dessous et sur les côtés du châssis. Suivant la façon dont on prend les virages ou dont on traverse les agglomérations, les roues servent d'un côté ou de l'autre, tantôt on roule sur la route, tantôt, si la courbe est accentuée, sur la façade des maisons.

Cela étonne bien un peu les habitants la première fois, mais ils n'ont pas le temps de comprendre. Comme cela, pas d'accident possi-

ble, pas de voiture qui se retourne pour un dérapage en écrasant ses conducteurs. Ceux-ci sont logés au centre, dans une sorte de roue d'écureuil grillagée, et, quelle que soit la position de la voiture, ils se retrouvent toujours dans le bon sens.

C'est fort avantageux et évite tout accident.

On a jugé inutile de munir la voiture de pneumatiques. Comme ceux-ci ne manquent point d'éclater tous les dix kilomètres, il vaut mieux tranquillement s'en passer, cela évite les rechanges incessants et toute perte de temps. Quant aux cahots de la route, vous pensez bien qu'avec la vitesse on ne les sent pas.

La voiture, je vous le disais en commençant, n'a pas pu malheureusement prendre part au Circuit, et voici pourquoi :

Comme tous les moteurs un peu forts (celui-ci à 1 m. 20 d'alésage sur 1 m. 50 de course), ce moteur ne tourne qu'assez lentement. On le règle pour donner en pleine vitesse une explosion tous les kilomètres. Connaissant le nombre d'explosions à la minute, on sait toujours exactement où l'on en est.

Malheureusement, il est bien difficile dans de pareilles conditions de s'arrêter exactement à l'endroit voulu pour prendre un départ de course ; on s'expose, en débrayant, à s'arrêter 300 mètres avant, et, si l'on remet le moteur en marche, on se retrouve immédiatement 4 ou 5 kilomètres plus loin.

C'est grâce à un phénomène analogue que le Petit Poucet, dans les contes de Perrault, put facilement éviter pendant des journées entières la poursuite de l'ogre. Nos théoriciens modernes l'ont établi d'une façon irréfutable : chaque fois que l'ogre faisait un pas, il se retrouvait sept lieues plus loin, grâce à ses bottes. Il suffisait au Petit Poucet de se déplacer au contraire de quelques mètres pour rendre toute poursuite inutile. C'est très joli quand il s'agit de contes de fées, mais pour une voiture de course cela devient parfois excessivement gênant. Et puis il

y avait aussi la question de l'alésage qui était un peu fort pour les règlements actuels.

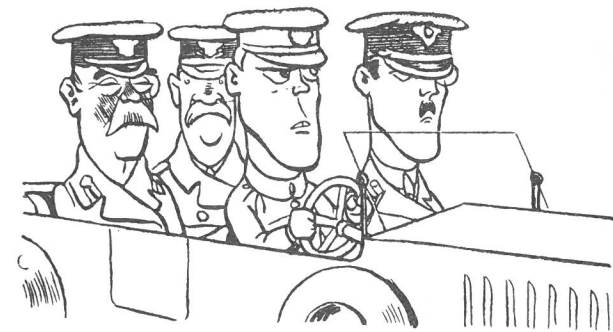
Je vous disais tout à l'heure que j'ai essayé la voiture de mon ami Bill, mais je dois avouer de suite que nous n'avons pas été très loin. Lors de la mise en marche, il y a eu quelques ratés qui ont fait retourner la voiture deux ou trois fois sur elle-même ; cela n'avait aucune importance, grâce au système des roues universelles. Mais, lorsque mon ami a voulu embrayer, les petits ennuis ont commencé.

Le moteur, en effet, est parti fort bien et est allé assez loin, mais nous n'avons pas eu le plaisir de le suivre. Nous avons eu le regret, en vertu de la force d'inertie, de rester sur place, en compagnie du châssis.

Le piston, seul, et la bielle ont pu se frayer aisément un chemin au travers de la culasse, et son allègrement partis à toute vitesse sans nous attendre.

Dès que ces pièces essentielles seront de retour, nous recommencerons cet essai passionnant, et je me ferai un devoir, mes chers amis, de vous tenir au courant de tout ce qui se passera d'intéressant.

à suivre...



automobilistes automobilisme

CHRONIQUES

1er Aigle d'Or

Le premier Aigle d'Or (montée de l'Iseran 2770 m) à partir de Val d'Isère, s'est déroulé les 18 et 19 juillet.

L'automobiliste était représenté par deux membres qui ont gravi l'Iseran sans problème :
Yves Ketterer - Lancia "Lambda"
Maurice Paul Salmon - Lancia "Belna"

Ces deux voitures étaient parmi celles ayant gagné Val d'Isère par la route couvrant ainsi la plus grande distance. L'ambiance était excellente, l'organisation parfaite, Mr Ramadier merveilleux. M.P.S.



Molsheim 70 : Le retour de l'enfant prodigue

Pour être réussi ce fut réussi, des Bugatti et des Bugattistes il y en avait : Anglais, Allemands, Italiens, Hollandais, Suisses, Belges, Luxembourgeois, Norvégiens et Français.

Organisé par le Club des propriétaires de Bugatti et de Ferrari, cette manifestation s'est déroulée en trois jours de promenades, de réunions, de discussions de déjeuners et dîners alsaciens et diverses libations, et enfin pour terminer un grand prix sur route.

Tous les types étaient représentés de la "13" à la "57". La type 13 a d'ailleurs été offerte à la ville de Molsheim par un Bugattiste Allemand, Mr. Hucke.

Suivant leur cylindrée les voitures partaient par équipe de quatre pour effectuer trois tours d'un circuit de 2100 m., agrémenté de 12 chicanes. Epreuve difficile où le doigté et l'habitude de conduire son engin passent avant le nombre de chevaux vapeurs. Les Ferrari l'on ressenti Hugh Conway s'adjugea le meilleur tour avec son type "43" suivi par l'énorme "50" de Preston.

Comme dans tous Grand Prix on a été un peu "au vert", l'"Atlantic" a touché un poteau.

Toute l'après-midi on a senti le ricin brûlé et à 18h. 30, malheureusement, fin de la course. Après la distribution des prix il ne reste plus qu'à entrer chez soi en remerciant Mr Vernholes d'avoir fait revivre Molsheim G.M.



Blois : Foire à la ferraille (Honni soit qui mal y pense)

Dans le cadre de la 2ème foire à la ferraille qui aura lieu les samedi 24 (à partir de 8 heures) et dimanche 25 octobre 1970 à Blois, Halle Louis XIII un emplacement est réservé soit :

- 1) Exposition de voitures automobiles, motos, vélos.
- 2) Vente de voitures automobiles et accessoires divers, sous le signe "antiquités".

Renseignements :

M. KAÉFER

Hôtel des Voyageurs
rue St-Lubin - BLOIS -
Tél. : 78-05-53

Rallye du V. et V.C.C. du Luxembourg

Frédéric Turnwald, bien connu des lecteurs de l'automobiliste après ses deux participations à Paris/Nice s'est classé premier au Rallye du Vétéran et Vintage Car Club du Luxembourg. Avec sa B.M.W. 328 de 1937, il a obtenu un 1er prix au classement général, un 1er prix dans sa catégorie et le meilleur temps absolu dans une étape spéciale.

Ce succès est d'autant plus remarquable, plus de 50 participants s'étant engagés d'Allemagne, du Luxembourg, de Hollande, de Belgique, et de Grande-Bretagne. Frédéric Turnwald était le seul Français.



Rallye Torpédo, Saint-Etienne - Chalmazel

Dans le cadre de la Foire Economique de St-Etienne, un rallye se déroulera les 26 et 27 septembre 1970, dans cette ville.

Club des Amateurs de Fiat d'Epoque

Parmi tous les clubs de marques, c'est certainement le plus puissant car patronné par Fiat.

Le programme est des plus alléchants puisque nous y trouvons des projets, pardons des réalités, telles qu'une assistance technique que nous avons éprouvée à Paris/Nice, des réunions autour d'un buffet somptueux, des sorties, et une hospitalité qui n'est pas un vain mot.

Le C.A.F.E. organise la 1ère Randonnée Ile de France les 3 et 4 octobre, départ donné à 10 heures. Place Guynemer à St-Germain-en-Laye.

Renseignements :

Fiat France

88, av. de Neuilly - 92 NEUILLY

Tél. 722-93-19 poste 236

Une sortie sportive au Mans

L'A.A.H.A., envisage une sortie pour les voitures sportives, au Mans, circuit Bugatti, courant octobre.

Ceux qui seraient intéressés, peuvent entrer en contact avec l'A.A.H.A., 49, rue Petit - Paris XIXe - Tél. BOL-51-10.

L'Automobiliste a remis :

- **une couronne de lauriers**, aux infatigables frères Michel, spectaculaires équilibristes en cyclecar Peugeot. On les a vu en Tchécoslovaquie pour le 8ème Rallye du Vétérain Car Club Tchécoslovaque, où le rédacteur de V et V Magazine qualifia leur monture de "very fast". Plus tard on les rencontra gravissant la course de Côte de Propiac-Merindol dans leur style habituel.

- **un bonnet d'âne** que se partageront les organisateurs et participants des Trois Heures de Contres, ce qu'il y a de plus médiocre en matière d'épreuve pour voitures anciennes.

- **un second bonnet d'âne** pour un nouveau musée du Sud-Ouest qui marque n'importe quoi sur les étiquettes de ses voitures.

IVème PARIS/DEAUVILLE

Cette année la 4ème randonnée automobile "PARIS/DEAUVILLE" aura lieu les 17 & 18 Octobre. Le Club de l'Automobiliste vous propose le programme suivant :

- Samedi 17 Octobre 1970.

Rassemblement des véhicules à partir de 8 h., parking des Invalides.

8 h. à 8 h. 30 - Plein des réservoirs à la station TOTAL.

9 h. 00 - Départ, direction EVREUX.

12 h. 00 - Déjeuner, Restaurant du Grand Hôtel de la Gare à Evreux.

14 h. 00 - Départ, direction DEAUVILLE.

16 h. 30 - Arrivée à Deauville, rue Eugène Colas, face les Magasins AU PRINTEMPS.

17 h. 30 à 18 h. 00 - Plein d'essence à la station TOTAL, Relais de la Touques, route de Caen à Deauville.

18 h. 30 - Garage des voitures sous le Marché Couvert, gardé la nuit par la Société de Gardiennage.

18 h. 45 - Logement à l'Hôtel Normandy.

20 h. 00 - Dîner de Gala, salle des Fêtes de Deauville (*tenue de soirée ou sombre de rigueur*).

- Dimanche 18 Octobre 1970.

8 h. 30 - Départ du Marché Couvert pour le concours de régularité.

9 h. 00 - Côte de l'Hôtel du Golf. Concours de régularité chronométré.

12 h. 00 - Apéritif offert par la Ville de Deauville.

13 h. 00 - Déjeuner au Manoir du Grand Bec à Villerville s/Mer.

16 h. 00 - Réception à Pont l'Evêque, Calvados du Père Magloire, remise des prix et Coupes.

Les droits d'inscription sont fixés pour les membres du Club de l'Automobiliste à : - 300,00 F.

Les engagements devront parvenir à Monsieur Jacques MICHARD, 139, Avenue Jean Jaurès, Paris 19ème,

Code de la route

Le Journal Officiel du 2 septembre publie quelques arrêtés qui ne doivent pas nous laisser indifférents.

Utilisation de pneumatiques différents

A partir du 1er janvier 1971 il sera interdit de monter des pneumatiques de structures différentes sur le même essieu d'une voiture particulière ou d'une remorque, sur un essieu à roues non jumelées, d'un même côté d'un essieu à roues jumelées.

Sur les voitures particulières il sera, en outre, interdit de monter sur l'essieu arrière des pneumatiques à structure diagonale ou diagonale-ceinturée (*bias-belted*) si les pneumatiques à structure radiale sont montés sur l'essieu avant ; de monter sur l'essieu arrière des pneumatiques à structure diagonale si des pneumatiques à structure diagonale-ceinturée (*bias-belted*) sont montés sur l'essieu avant.

Usure des pneumatiques

A compter du 1er janvier 1972, lors de la mesure de la profondeur des rainures principales d'un pneumatique en quatre points répartis à peu près uniformément sur la circonférence principale, il ne devra pas exister plus d'un point où la profondeur mesurée soit inférieure à 1 millimètre. Cette disposition sera applicable à tous les véhicules et à leurs remorques.

En outre, la différence entre la profondeur des rainures principales de deux pneumatiques montés sur un même essieu ne devra pas dépasser 5 mm.

Il est enfin rappelé que les pneumatiques doivent présenter sur toute leur surface de roulement des sculptures apparentes.

Aucune toile ne doit apparaître ni en surface ni à fond de sculpture des pneumatiques.

En outre, ceux-ci ne doivent comporter sur leurs flancs aucune déchirure profonde.

Une bonne occasion de demander le catalogue de Vintage Tyres Supplies. Le fait de rouler en voiture ancienne ne dispense pas de se conformer au code de la route. Il n'est pas difficile d'assortir quatre pneus, au pire par paire. Si la sécurité y gagne l'esthétique n'y perd pas non plus, car il est navrant de rencontrer de splendides voitures chaussées comme des va-nu-pieds. . .

PETITES ANNONCES

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

recherches

Cherche **C4** Torpédo, 4 pl. - A. DELLETERY 23, rue de Pondichéry - PARIS 15e Tél. FON 90-13 le soir.

Cherche un châssis **DE DION** 2 cyl., soupapes commandées si possible complet sans moteur - Jean ABADIE RN 124 - 31 PIBRAC Tél. 86-60-61.

Cherche **HOTCHKISS** C.I. (1936 à 1951) à remettre en état - A. FICHELLE 29, rue Reine Astrid - 62 BETHUNE.

Cherche pour **BUGATTI 57S** carter d'huile, pompe d'huile ou moteur compl. avec boît. de vitesses - POTTER, Ham Mill, NEWBURY, Berks - England.

Cherche mot. et boît. de vitesses pour **BUGATTI** type 57 ou 57 C - POTTER, Ham Mill, NEWBURY, Berks - England.

Cherche **PEUGEOT 163** même sans moteur, pièces détach., notice doc. - J.L. GIRAULT - 86 ST-MARTIN LA RIVIERE.

Cherche **MERCEDES 300 SL** portes Papillon et **FERRARI** berlinette 1961/62 - A. BOUCOMONT 12, rue Bouquet - 76 ROUEN.

Cherche **FERRARI** 375 mille miglia, coupé compétition 1953 - **FERRARI** 250 GT Type 375 mille miglia 55 - **FERRARI** 250 GT modèle berlinette Tour de France 58 à 61 - A. FRANCESCHI, 13, av. Soleil d'Or - 06 VILLEFRANCHE s/MER.

Cherche Ruby culbuté, SCAP, Chapuis-Dornier, compresseur 1100 cm³, pont AR Sénéchal 1922 rudge - S. MICHEL 71, Rte de Lyon - 84 AVIGNON.

N° 494 - Cherche **FERRARI** berlinette Tour de France.

N° 495 - Cherche **WOLKSWAGEN AMPHIBIE** même en tr. mauvais état.

N° 496 - Paierai tr. cher et comptant belle **HISPANO** 1927/1930.

N° 497 - Cherche **BUGATTI** 57 C en bon état.

N° 498 - Cherche **HOTCHKISS** 6 cyl. 38-39 ou 47-49 de préférence GS.

Cherche carter d'embrayage, roue Stepnez, lanterne AR., chapeau de roue AR. laiton pour **ZEBRE** 1909 monocylindre - P. MARLY, la Marlière - 91 LA NORVILLE.

Cherche moto 4 cyl., matériel militaire : canon, char, chenillette, etc. . . J. PICHON, Cheval Noir - 76 CLERES.

N° 499 - Cherche Boyce Moto meter sigle **ALFA ROMEO** 1930-32.

N° 500 - Cherche affiches anciennes gravures, tableaux de Vincent Montaud et Géo Ham.

N° 501 - Cherche jouets "Jep" : **DELAGE, HISPANO, ROLLS ROYCE, TALBOT**, etc. . . **ALFA, P2, C.I.G.**, et toutes voitures course et record.

Cherche **FORD A** préférence décap. restaurée ou non - J. P. COOK, Goupillières - 78 THOIRY.

N° 502 - Cherche 2 roues AR. avec pneus 710 x 90.

Cherche pour motif familial un autocar découvrable 12 à 14 pl. semblable à celui dont photo parue dans le n° 7 - E. DEDEURWAERDER, 14, rue du Canal - 1000 BRUXELLES Tél. 02-18-53-35 me rendrait sur pl. très rapidement.

N° 504 - Cherche épave **AMILCAR** CC, CGS, CGSS même incompl.

ventes

Vends cyclecar **BIGNAN** 1922 - **FORD ANF** coach 1932 - J. JOUBERT St-Martial - 82 MONTAUBAN.

Vends **FORD T.** origine parfait état (peint. sellerie et capote à refaire) - PFISTER 368, av. de Stalingrad - 94 CHEVILLY-LA-RUE.

Vends **FORD T** en châssis complète 1919, 5 CV - **PEUGEOT** speeder type 1905, L.R. 4 - **ROSENGART** 1928, - B. 14 **CITROEN** 1927, - B.14 **CITROEN** 1928 - E. de BRUYM - 60 CROUTOY PAR CUISE LA MOTTE.

Vends **DELAGE** D8, 85, 20 CV 1934 grosse Berline 6 glaces, tr. b. état de marche, peint. ref. 9.000 F. - **BNC** Type Monzat 7 CV mot. SCAP culb. carros. 2 pl. Pointe Bordino tr. b. état compl. rest. 8.000 F. - **UNIC** C. I. 1925 carros. 6 glaces peint. d'orig. tr. b. état int. impec. 3.500 F. - châssis **SALMSON** V.A.L. 3 gr. sport 2 ACT 7 CV complet, manque carros. 3.500 F. - Bruno DALMAS 34, rue Ampère - 03 CUSSET.

Vends **MG TD** 1952 mot. neuf urgent Tél. 628-03-74 - COMBELLE Ph. 36, rue Sibuet - PARIS 12e.

Vends carros. **SENECHAL** 1921 plus 750 Ruby latéral plus radiateur 1.800 F - **VERMOREL** ZX Torp. en partie rest. 2 pare-brises ou éch. contre cyclecar GS restauré - Albert MICHEL 71, route de Lyon - 84 AVIGNON.

Vends **DE DION BOUTON** châssis 1912, - **RENAULT** mona 8 1936 tr. bon état, recherche 5 pneus Pirelli 500 x 19 ou échange contre 475 x 18 - PRIEUR rue J. Ferry (I.A.) - 76 BARENTIN.

Vends **FACEL VEGA** 1955, type FV1, moteur 27 CV Facel tout premier modèle de la firme (n° 42) - P. PAOLI - 71 ST-CHRISTOPHE-EN-BRIONNAIS.

Vends **PEUGEOT** 172 S, caisse normande, b. état - **RENAULT** YN 1, C.I. parfait état - **RENAULT** 2 cyl. 1910-12 sans caisse, visibles samedi et dimanche. Faire offre - J. Ch. EUSTACHE 4 puits - 14 VIEUX FUME.

Vends cause manque de place voitures anciennes : **BERLIET, CITROEN, DELAGE, DELAHAYE, FIAT, FORD, HOTCHKISS, LORRAINE, PANHARD, PEUGEOT, RENAULT, SALMSON, SIMCA, SUERE, UNIC** - A. DREYE 5, Av. Albert 1er - 59 CAMBRAI.

Vends **MERCEDES** type 300 B, 1955, 6 cyl., parfait état, prix à débattre - P. GODET 23, rue Hyacinthe Ménagé - 76 SOTTEVILLE-LES-ROUEN.

Vends **M.G.** type T.A. 1938, excel. état mécanique, pneus, peint. et sellerie, pièce rare, faire offre - P. PARSY 35, av. J. d'Arc - 49 ANGERS.

Vends 20 voitures 1920 - 1940 et nombreuses pièces, liste sur demande - ETTERLE Cresserons par Douvres - 14 LA DELIVRANDE.

Vends **VOISIN** 14 CV 6 cyl. 1925 coach 4 pl. - **SULKY** entier. restaurée - Jacques SAVOYE 237 Bd. Pereire - 75 PARIS 17e.

Vends **FIAT** cabriolet Ballila 1930 - **FIAT** berline Ballila état moyen, faire offre. CARCAUD, 73 rue Lafayette, Paris 9ème.

Vends **CELTAQUATRE** 1936, mécanique impeccable, sellerie à revoir, peinture origine, 2.200 F. - TARPIN 31, rue Lafayette - 01 BELLEGARDE.

N° 503 - Vends **D.F.P.** 1913 grand sport, 2 litres, pistons alu, 4 vitesses, 90 Km/h à l'époque 115 Km/h entières. restaurée à parcouru 1000 Kms depuis, peut rentrer par la route n'importe où. Bas prix à débattre cause ennuis financier. Très urgent.

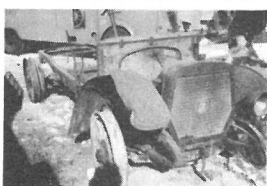
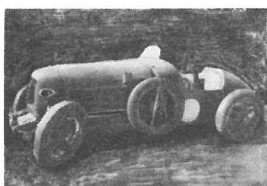
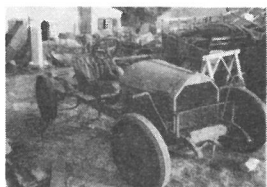
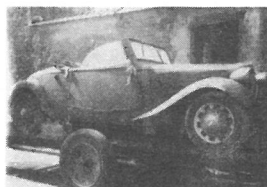
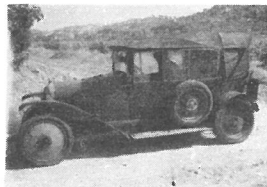
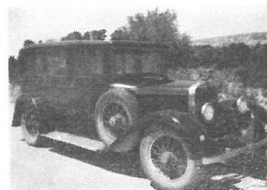
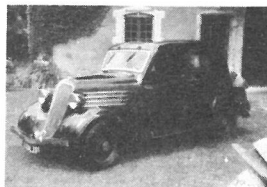
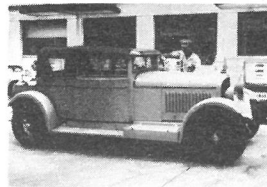
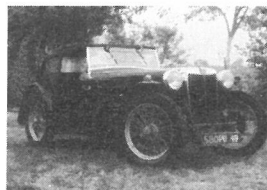
Vends **JAGUAR** coupé, restauration complète terminée en février 70, 3000 kms (fact. à l'appui) rare dans cet état. Prix non en rapport. - P. LAGARDE, 25, 27, rue Emile Bouton - 91 VILLEMOISSON/ORGE. 921-14-57 (H. repas).

Vends **WOLSELEY** 1938, Saloon de luxe, restaur. à neuf moteur Triumph 2000 10.000 Kms. Faire offre - D. KIENER 350-01-21.

Vends **BMW** type 328, cabriolet 1939, 6 cyl. - G. MAITRE 14, rue Larrey Paris 5e. Tél. 535-47-00.

Vends 1924 **MORS "SSS"** 36 litres torpédo 7 pl. tout original et tr. bon ét. mot. sans soupapes tout restauré - POTTER, Ham Mill, NEWBURY, Berks - England.

Vends **DELAHAYE** 135 MS, 6 cyl. en ligne, 3 carbur. cabriolet Chapron 1949 parf. état faire offre. PERTHON 14, rue de Marignon - 03 MONTLUCON.



Vends **HISPANO SUIZA** 15-20 HP, 1925, 4 cyl., arbre à cames en tête, double allumage, limousine 6 glaces descendantes, séparation chauffeur, état de sortie d'usine, a déjà parcouru 800 kms et roule régulièrement, modèle fabriqué à Barcelone et unique en France. Prix intéressant à débattre sur place après long essai. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **CITROEN** torpédo type A, 1919, absolument d'origine chaussée en 710 x 90, en tr. bon état de marche avec tous les accessoires, peut rentrer par la route, 3.000 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **CITROEN** traction AV. cabriolet 1938, complète, bon état à restaurer, 2.500 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **PEUGEOT** 172 M belle restauration **MATHIS MY WEYMAN** à restaurer. 3.500 F. les deux - C. BOURGES, B.P.M. 204, G.E.R.M.A.C. B.A. 104 (les milles), - 13 AIX EN PROVENCE

Vends **LA BUIRE** châssis nu, roues pleines 820 x 120, non origine, tr. bon état de marche, 1910, 10/12 HP., 4.500 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Collectionneur vend **ZUNDAPP** K 800, 4 cyl., avec side-car, 3.000 F. - Garage MOLIERE 64, rue du Ranelagh - PARIS 16e. Tél. 224-43-33.

Vends **CHENARD & WALKER** 2 lit., 1926, arbre à cames en tête, pièce rare, 160 km/h., état d'origine, prix élevé. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **PANHARD-LEVASSOR** châssis nu 1911, 12/15 HP, complet, état de marche, 4.500 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **ASTON MARTIN** DB4 GT super légère vintage état vraiment exception. d'origine. Prix très raisonnable - P. LAGARDE 25, 27, rue Emile Bouton - 91 VILLEMOISSON/ORGE. 921-14-57 (H. repas).

Vends **DONNET-ZEDEL** berline landaulet 1919-20, état de marche à restaurer mais très saine, carrosserie exceptionnelle, 7.000 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

Vends **BRASIER** type course, voiture légère, 4 cyl., 2 groupes, complète sauf capot moteur, châssis repeint, 12.000 F. - LALANNE St-Julien - 13 MARTIGUES.

N° 493 - Vends gros lot de moteurs, boîtes de vitesses, ponts-arrière et autres pièces de rechange d'occasion pour voit. françaises, allemandes, anglaises, italiennes et américaines. Commande pr. moins de 1.000 kgs ne peuvent pas être exécutées.

Vends Post war classic **RILEY** 1947, 1500 cm³, 2 AC, C. I. 4 pl., intér. cuir., entièrement restaurée, plaque VCCB, double emploi réel, 6.000 NF avec IT pièce rechange - R. KEPPELNE, 213, av. de Peville-4030 GRIVEGNEE - (Belgique).

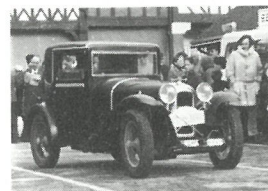
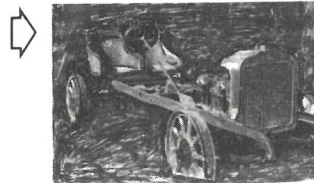
Vends ou éch. 2 cyl. **RENAULT** 1909 restauré, divers châssis avant 1914 - **HOTCHKISS DELAUNAY MOTOBLOC** lot de pièces diverses. Voir sur place - VARENNE 14, rue P. Laplante - 64 BILLERE.

Vends 2 cyl. **RENAULT** type AX tr. b. état de marche 15.000 F. - Moteur et train AV. **ZEBRE** 1 cyl. - Radiat. et Moteur **FRANCON** 2 cyl. - Moteur **DE DION** 1 cyl. le lot 1.500 F - **SALMSON** S4 DA et **AMILCAR** Compound 2.500 F les deux - copie de diplôme de participation au rallye automobile, coupe des Pyrénées 1905 15 F - **HIPPOLYTE** 17, rue du Roussillon - 31 TOULOUSE.

Vends **ROLLS ROYCE** Superbe coupé chauffeur 1934 et **BENTLEY** 4 pl. décap. 1934 - **CLEMENT BAYARD** 1908 2 cyl. sans radiat. - Torpédo **VERMOREL** 1920, état de marche 2.600 F - **LION PEUGEOT** 1 cyl. 1908 parfaite - **RENAULT FRERES** 1908 2 cyl. magnifique - **GIORGI**, l'Abri, Rte de Bédoin - 84 CARPENTRAS.

Vends Side-Car **SAROLEA** 500 cm³ 1929 excel. état - Moto **LION PEUGEOT** à courroie 1903 - **DELAGE** D6 et **DELAHAYE** 4 cyl. bas prix - **GIORGI**, l'Abri, Rte de Bédoin - 84 CARPENTRAS.

Vends 1 moteur 2 cyl., 1 mot. 4 cyl. **DE DION**, 1 mot. **PANHARD** 4 cyl. 1912 ou échangerai - pneus 12 x 45 - 13 x 45 - 500 x 21 - 500 x 19 - C.I. - **LICORNE** 1929 - **AMILCAR** M3 décap. - V 8 F66 **FIAT** Torpédo - 202 **PEUGEOT** cabriolet - **ROSENGART** cabriolet (750 F) - Jean ABADIE RN 124 - 31 PIBRAC Tél. 86-60-61.



Vends coupé **AMILCAR** CGS ayant fait Paris/Deauville et Paris/Nice - **CITROEN** C 3 - J.L. BAUD 8, rue du Loing - Paris 14e. Tél. 336-37-23

N° 505 - Vends châssis **RENAULT** 1919, révisé, 1.800 F. - **CITROEN** B 2, torpédo, 1.200 F. - **OURS** 1908, double phaëton, prix à débattre - **BERLIET** Victoria, 1910 - **E.H.P.** 1919, cyclecar course ou sport, 2.250 F. - **CITROEN** 15 six, bon état, 250 F. - Châssis **BUGATTI** Brescia, sans moteur, 6.000 F. - **ESSEX** 6 cyl. limousine 1926, roues bois, 2.500 F. - **CITROEN** C4, faux cabriolet, très bon état, 1.750 F. - Châssis complet, sauf le P.A., **AMILCAR** CGS, 2.500 F. - **DODGE** **RUNABOUT** 1919, 3.500 F. - **DELAGE** D. I. coupé chauffeur landaulet à restaurer.

VINTAGE TYRE SUPPLIES Ltd



JACKMAN MEWS,
NORTH CIRCULAR ROAD,
NEASDEN, LONDON, N.W.10.

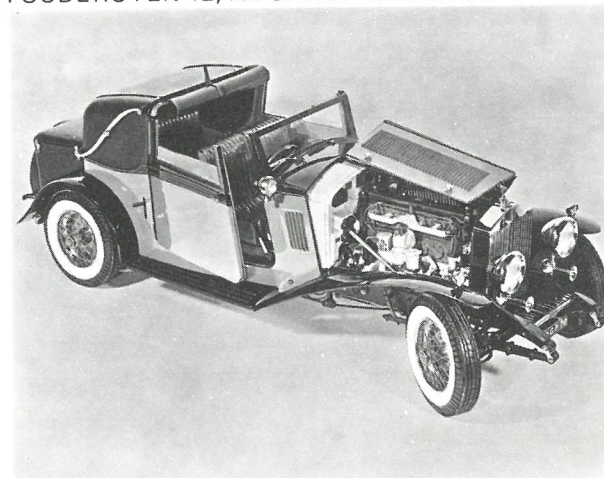
(ANGLETERRE)

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

N° 506 - Vends **BUGATTI** Brescia 1920 16 soupapes, Pointe Bordino 25.000 F. - Visible Paris. Tél. 976-47-31

Vends 17 numéros de "l'Automobiliste" - Vincent COLLIN 26, Bd. J.-Jaurès - 92 BOULOGNE.

Vends A.C. **BRISTOL** 6 cyl. 2 l. très belle - **POUDEROYEN** 12, rue St-Clair - 22 DINAN.



La maison Pocher, après avoir sorti pour la plus grande joie des amateurs la Fiat F1, l'extraordinaire Alfa Roméo 8 cylindres, 2 l. 3, vient de lancer sur le marché de la maquette à construire un modèle particulièrement réussi. Cette boîte qui contient plus de 2.000 pièces, dont le tiers est en métal, permettra aux amateurs de réaliser une Phantom II Drop Head Sedan Coupe 1932, à l'échelle 1/8ème.

Malgré son prix (700 F.) qui pourra paraître à certains quelque peu élevé, nous sommes persuadés que ce modèle rencontrera un succès justifié auprès d'amateurs soucieux de réaliser un modèle dont le moindre détail ne souffre aucune critique. Cette maquette à construire, ainsi que beaucoup d'autres, est en vente à "La Boutique de l'Automobiliste" 42, rue du Bac - Paris 7ème -.

- Fiat F1 : 350 F.
- Alfa Roméo 2 l. 3 : 480 F.
- Rolls Royce Phantom II : 700 F.



l'automobiliste

your vintage magazine



Berlin 1934. Recently elected as Chancellor of the 3rd Reich, Hitler came with his big Mercedes touring car to the 24th Motor Show.

Each company exhibited its best products, Mercedes, Maybach, Opel, Borgward, N.S.U., D.K.W., and so on, all were present. Among this gathering of powerful and fine machinery, Hitler could not find what he wanted: a popular car destined for the German workers. A car he had defined himself: four-seater, economical, capable of doing 100 km/h and which would sell for less than 1,000 marks. It is interesting to note that Mercedes was building the world's most powerful car in a country which had a 90 km/h speed limit.

The German builders made some rough plans, but nobody really wanted to build a car for the masses which would modify the market. After a meeting with Hitler, Ferdinand Porsche accepted to make some drawings but with no plan toward an eventual production.

A private club of German auto builders, R.D.A. (Reichsverband des Automobilindustrie), accepted therefore to finance this project.

In the last month of 1936, the first three prototypes were ready to take the road for a hard 50,000 km test. No faults could be recorded in the big test book. For a cheap car it was a good and reliable car.

Hitler elected Porsche's car as his people's car, with these particular specifications: rear engine, flat four, 985 cc, air-cooled, independent four wheel suspension, all steel, and a 100 km per hour, 8-liter fuel consumption.

But no German constructors wanted to start building the car for so low a price.

In two years Hitler got angry and said: "I want my own factory to build my own car, my Volkswagen".

A Nazi holiday club, the K.D.F. (Kraft durch Freude), was in charge of developing the factory and the car. And the money was provided by stamps bought by the worker for 1 mark each. These were then stuck in a booklet until it contained a total of 999.

But the war came too soon and only 60 cars were ready.

So the German headquarters asked Porsche for a military version of the Volkswagen. Quickly a light car was made on the VW basis - the L.P.K. (leichter Presonen Kraft Wagen) - better known under the nickname of "Kubelwagen". It is basically a VW platform with an increased cubic capacity of 1 131 cc for a weight of 725 kgs.

In february 1941 Rommel had these cars brought to Africa.

Later on, the Germans invaded Russia and were soon stopped by the winter weather. Because of the snow and the mud, none of the vehicles could move.

On the Kubelwagen one thing seemed terribly missing: the four-wheel drive. So Porsche created a new version of the VW, the "Amphibian Schwimmwagen" an entirely new car.

Almost identical to the Kubelwagen, the Schwimmwagen had a four-wheel drive. A better body, more appropriate to the mud, and which looked like a tub on wheels. A propellor was fitted to the back. Like a small boat, the car could cross a river by his own means.

This car was better than the U.S. Jeep. Among the 15,000 built, most of them remain in Russia. I only know of fifteen of them in France, but only four of them seem in really standard form.

As I said, the amphibian VW looked like a tub on wheels, with its body like an egg. All steel made, this body was fitted with an engine of the typical Porsche design. The propellor was driven by a "Z" drive shaft at the rear of the crank-shaft where the starting handle normally was located. A special lever permitted the propellor in or out of the water.

The gearbox is different than the Kubelwagen one, a special shaft is used to drive the front differential, and both the front and back axles are self-locking. There is also an extra underlowered gear. Of a typical Volkswagen design, the suspension is just as good as on a touring car, and rather comfortable.

Waterproofing is ensured by special greasing with heavy grease and by many rubber gaskets.

I don't really think that Ferdinand Porsche intended to make a real boat out of the Volkswagen, but rather just a car able to move in the mud and eventually cross a small river. I drove it myself in the water, so I've seen that the slightest wave really compromises the security of the "vessel". On the other hand there is no governor to drive the car. In a strong current, you risk being wrecked.

On the road the Volkswagen can easily match the U.S. Jeep but it is really in the mud that the car is a pleasure to drive. With the wheels acting as propellers, the body is swept along on the mud.

Like the 1969 Beaujolais, the Paris/Nice 1970 is considered an exceptional "vintage". The best in long time. A Paris/Nice of a real sport in the great tradition of the prewar Paris/Nice, Liège-Rome-Liège, The Monte-Carlo Rallye, Paris-les Pyrénées-Paris. . .

The organisers got angry. We were supposed to make it a very hard trip, accumulating a lot of traps on very bad roads. We had chosen the highest mountains, the sharpest corners, the longest mileage. We had spent long winter evenings thinking up the best traps for you. The weather was even better at it than we were.

As for the wine, we needed at the right time, snow, wind, rain, sun, and so on. We were fortunate to have them all together.

Soon, at the starting time everybody knew they had entered a different rally. With a lot of foreign entrants, a new road, unknown cars, the mood was really different than usual.

At the starting time, a fine rain showered on the Invalides Esplanade.

Each entrant brought his car to a specially marked place. With raincoats, umbrellas, and a hopeless smile, everybody approached the scruteneers to get their black and yellow plaques, Paris/Nice 70. Early in the afternoon, a lot of cars gathered together, a beautiful sight. Side, by side a Lagonda, a Talbot-London 90 "Brooklands", Delage D 8 S "Van den Plass", two Amilcar CGS, a Grand Sport Salmson and a terrific Mercedes SSK.

Later the Italians came with a 509 Fiat, and two Alfa Romeos. Then the Frenchmen. . .

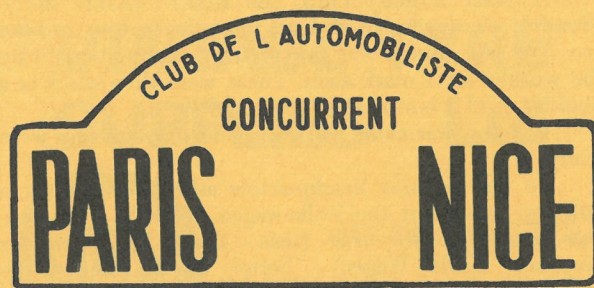
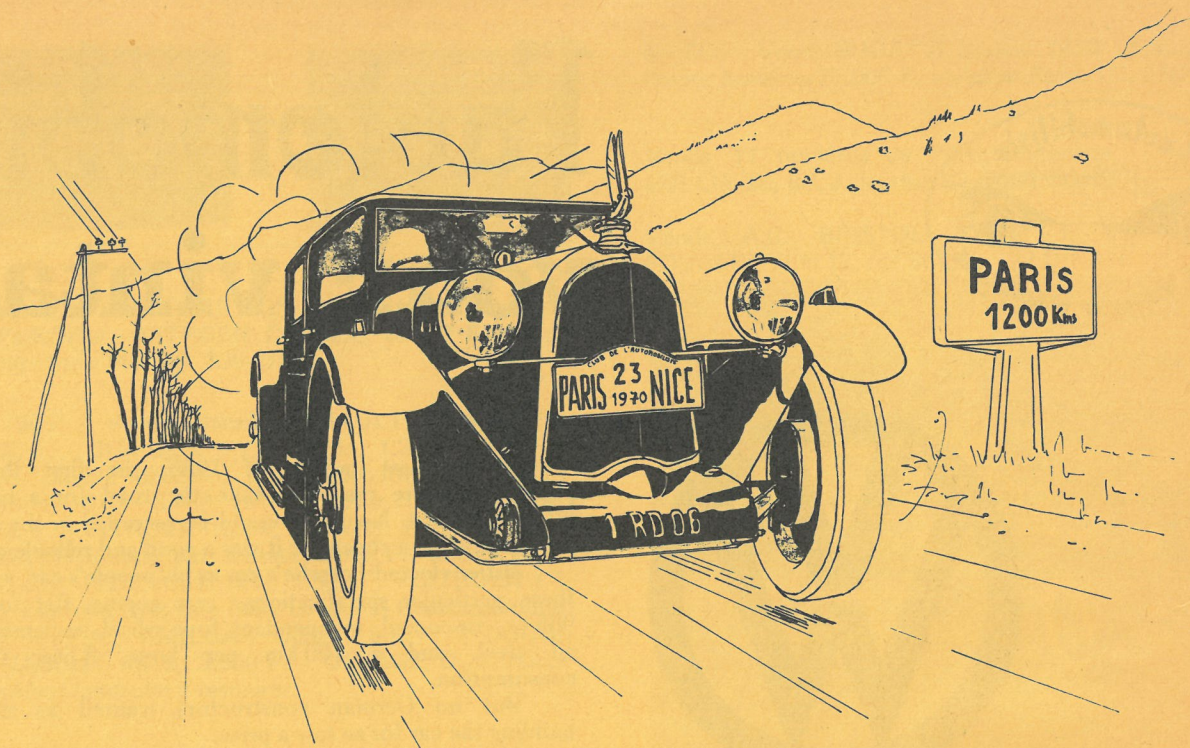
In search of a dry place, we all reached the Martini Terrace on the Champs Elysées. Crowded place. Outside the rain poured, harder and harder. Several drinks later the mood grew warmer.

Later when the night had fallen, began the great automobile fair. On the upper deck of the Michelin bus Saviem-De Dion-Bouton replica the Beaux Arts's Band play. The place is crowded with visitors.

May the 7th 12:01 a.m. An extraordinary car surrounded by an enthusiastic crowd. A fantastic sight from the past: Nicolosi's 1913 Rolls Royce, powerful, simple, naked, majestic, unreal, the car of cars. Amidst an impressive silence, the Rolls parted its way through the crowd.

Then the rain stopped. One by one, the cars started off, from the oldest to the youngest one. The visitors clapped their hands.

Leaving Paris by the "autoroute" everybody drove



slowly and carefully. When the rain started again, the saloon car drivers appreciated their advantage. And we reached Nemours, the first stop wasn't very far. Surrounded by water Geoff Lyndhurst and Johnson Gould's cars looked like boats.

When the drivers were beginning to drowse, it was time to stop at a Jacques Borel restaurant. It was a real pleasure to sit down at a table covered with good food. Then we hit the road again.

The sun rose near Pouilly-en-Auxois, and the real Paris/Nice began. On a bad and bumpy road that seemed really made for the vintage cars, Marçay's Delahaye "Coupe des Alpes" flew from hole to hole.

And with Beaune came the second stop. A long "étape" with a good breakfast. Gerardin's model A Ford was missing, stopped by some fan problems. Ketterer's Lancia was also stopped by tyre troubles, and Neil Lawson-Baker had some last-minute magneto adjustments. A little smoke? it was Gerardin's wiring. . .

Crossing through Beaune we were welcomed by the Mayor and the municipality. After a little trip through the town along narrow streets and a meeting in the Duc de Bourgogne Hotel yard, we were given gifts, quite a few bottles of alligoté.

In Chagny, another meeting and gifts, more bottles. We then went on our way, stopping for lunch.

Lunch was in a wonderful castle, on top of a hill, along the river Saône. A marvellous sight of more than sixty cars parked in front of the castle. A cold buffet was served accompanied by a Piat beaujolais of a good vintage. Dennis "Jenks" Jenkinson joined us. A really good stop for the rally, where everybody could enjoy the sun and have a sunbath on the grass. After the meal,

l'automobiliste

FOR ENGLAND

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE
SHOULD BE ADRESSED TO :

ALBION SCOTT

distributors Ltd

524 HIGH ROAD

CHISWICK

LONDON W4

TEL. 01 995 9555

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE :

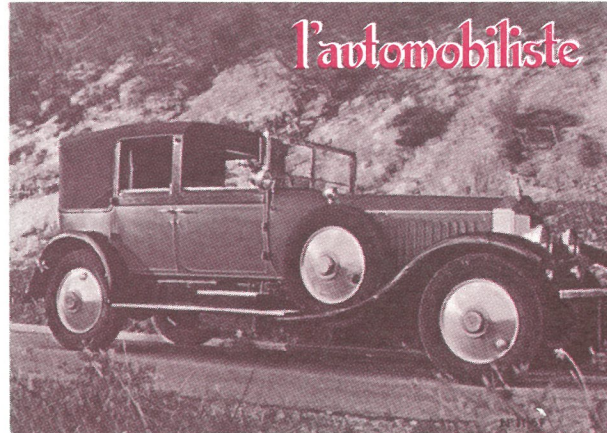
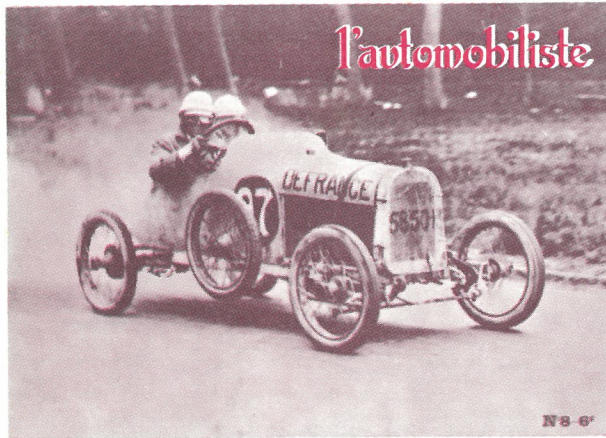
Standard : one year	£3. 15-/-
each copy	£0. 12-/- 6 d.
De luxe : one year	£ 5.



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

l'automobiliste

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



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

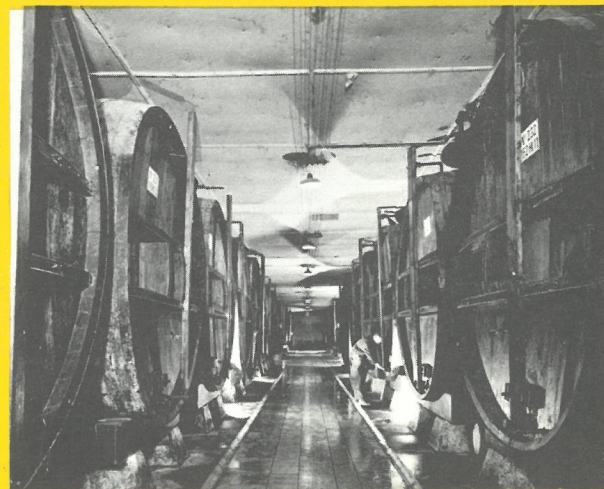
- N° 7 DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGE SALMSON, AMILCAR
- N° 8 LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES
- N° 9 LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.
- N° 10 LES MASCOTTES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

- N° 13 MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION (Suite)
- N° 14 LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA
- N° 15 MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896
- N° 16 TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500
- N° 17 BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969
- N° 18 B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT
- N° 19 MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

Le Piat de Beaujolais



*la forme
qui
garantit
la
qualité*



*fin,
fruité, racé,
dans
une présentation raffinée
réservée
aux meilleurs
Beaujolais de l'année*

C'est une Sélection

PIAT

Père & Fils

NÉGOCIANTS-ÉLEVEURS A MACON
DEPUIS 1849