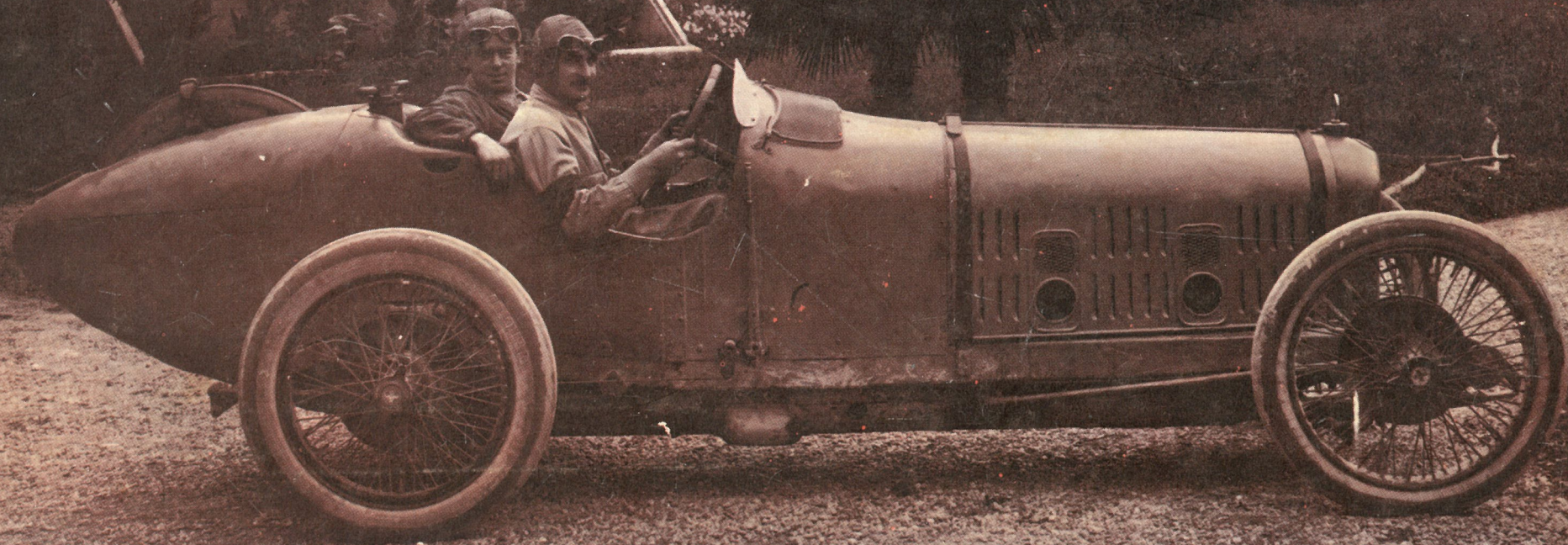


# l'automobiliste



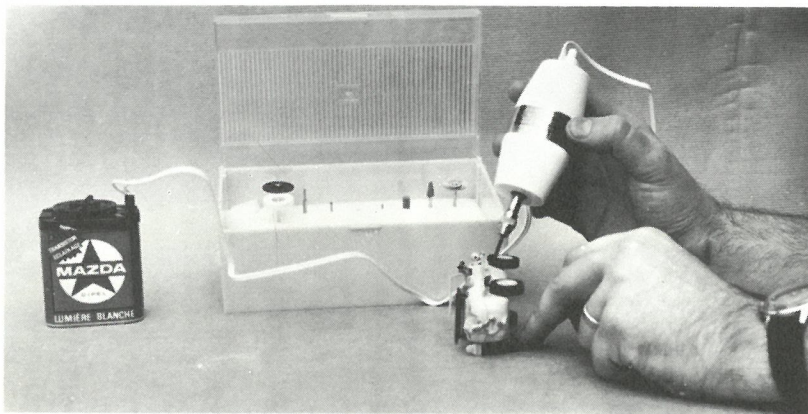
n° 23 - 8f



## ENFIN DU MATERIEL DE PROFESSIONNELS A LA PORTEE DE L'AMATEUR !

Cette petite perceuse fabriquée jusqu'à présent exclusivement pour les laboratoires et l'industrie de précision, est enfin mise dans le commerce. Fonctionnant avec deux piles de 4volts5, sur transformateur de train électrique ou sur batterie, cette perceuse est livrée avec 9 outils et 3 mandrins permettant d'accepter des mèches allant de Ø 0,5 à 2,4 mm.

L'ensemble vous est proposé au prix de 69 F. plus 5 F. de frais de port.



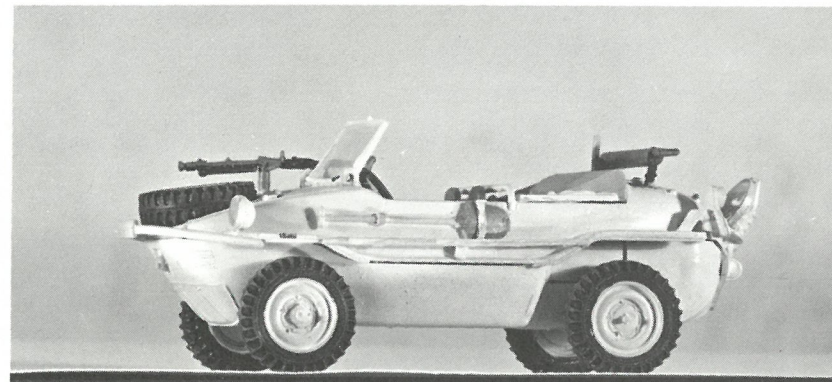
ACCESSOIRE	DESIGNATION	Ref.	PRIX
	MEULES ABRASIVES	A-B-C D-E	Unitaire 2,20 F T.T.C.
	DISQUES ABRASIFS Ø 22, ép. 3,5 mm - dur (smeron) - moyen (rosé) - tendre (bleu) Vendus par jeu de trois.	F	Le jeu de 3 p. 2,20 F T.T.C.
	DISQUES A TRONCONNER en corindon Ø 22, ép. 0,8 mm Vendus par jeu de quatre.	G	Le jeu de 4 p. 2,20 F T.T.C.
	DISQUES-SCIE (en acier) - ép. 0,1 mm Ø 12 - 16 - 19 - 22 POINTE-DISQUES øxØ 2,4 (pour disques F, G, H)	H I	Unitaire 2,20 F T.T.C.

	POLISSOIRS J, K, L - feutre dur M - feutre souple	J, K L, M	Unitaire 2,20 F T.T.C.
	BROSSETTES 3 qualités - crin ou nylon - acier - laiton	N, O P	Unitaire 2,20 F T.T.C.
	FORETS Ø mm Q - à lame R - hélicoïdale	Q R	Unitaire 2,20 F T.T.C.
	FRAISES 3 dimensions - petite - moyenne - grosse	S-T-U V-W-X Y	Unitaire 2,20 F T.T.C.

## DU NOUVEAU POUR L'AMATEUR DE MAQUETTES MILITAIRES

La grande marque japonaise "Tamiya" vient de sortir une excellente maquette de la Schwimmwagen ("Automobiliste" n° 20). Fin et exact, parfaitement à l'échelle (1/35ème), ce modèle devrait ravir tous les amateurs de véhicules militaires. Un grand choix de décalcomanies permet de peindre et décorer cette maquette aux couleurs des différentes unités qui l'ont utilisée pendant la dernière guerre.

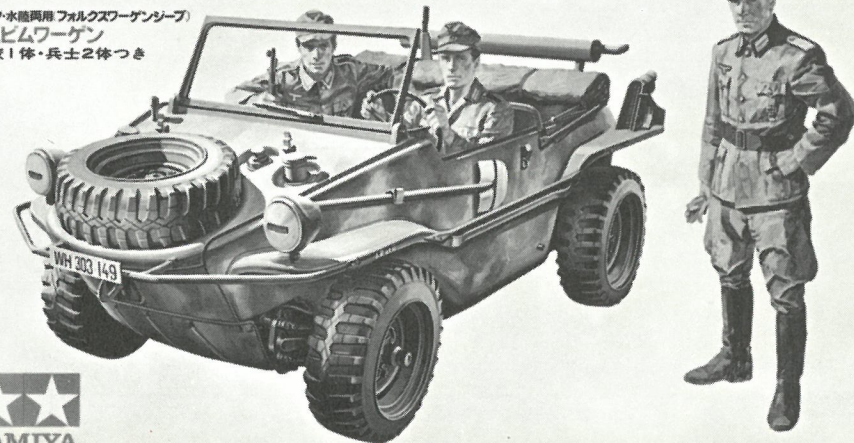
Prix : 19 F. plus 3 F. de frais de port.



## Kfz. 1/20 K2s SCHWIMMWAGEN

1/35 MILITARY MINIATURES SERIES NO.3 GERMAN AMPHIBIOUS VOLKSWAGEN JEEP

ドイツ水陸両用フォルクスワーゲンジープ  
シュビムワーゲン  
将校1体・兵士2体つき







*Albert Peuvergne a reçu de Monsieur Sénéchal cette lettre que nous ne pouvons nous empêcher de reproduire.*

Un ami m'a fait parvenir il y a quelques mois la revue "l'Automobiliste" n° 21, dans laquelle j'ai trouvé votre article à mon endroit.

Je l'ai trouvé formidable à tous points de vue.

Je me demande encore comment vous avez pu donner, après tant d'années, autant de renseignements justes sur ma marque, sans oublier votre appréciation sur ma personne, trop élogieuse.

Quand on a 79 ans et qu'on est retiré à la campagne loin de tous, ça fait toujours plaisir de constater qu'on pense encore aux anciens.

Pour compléter votre information il faut que je vous dise que malgré mes 79 ans je me porte toujours très bien et que je fais encore des moyennes de 90 km/h. (sur les routes limitées à 110 km), pour aller d'Orléans en Suisse normande.

Nous continuons à recevoir de nombreuses lettres nous demandant de parler de telle ou telle voiture.

Nous avons en préparation des articles sur les marques suivantes :

**Rosengart**

**Delahaye 135**

**Talbot**

**Alfa-Romeo 1750**

**Bentley**

**Bugatti 35**

**Citroën traction avant**

**Mercédès et Auto-Union des années 30**

la suite du **Bol d'Or** commencé par Monsieur Hannover.

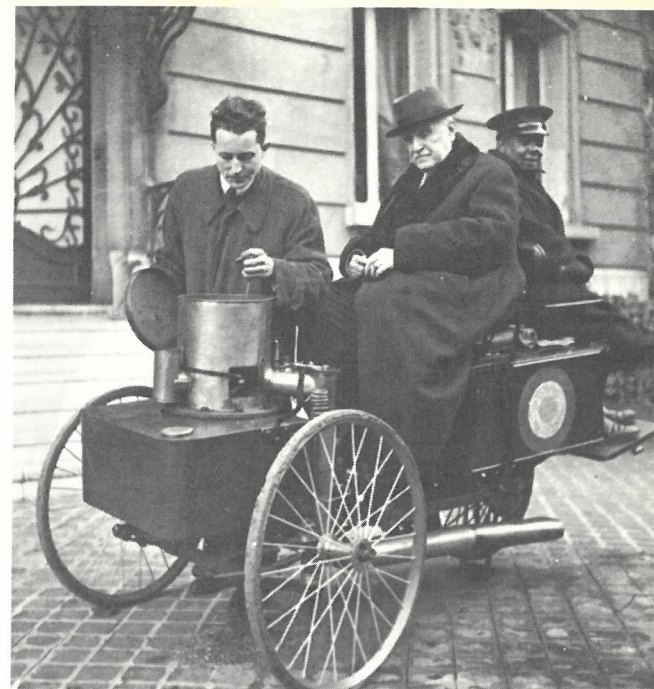
Pour les n°s 24 et 25 **l'Histoire des 24 Heures du Mans de 1922 à 1939.**

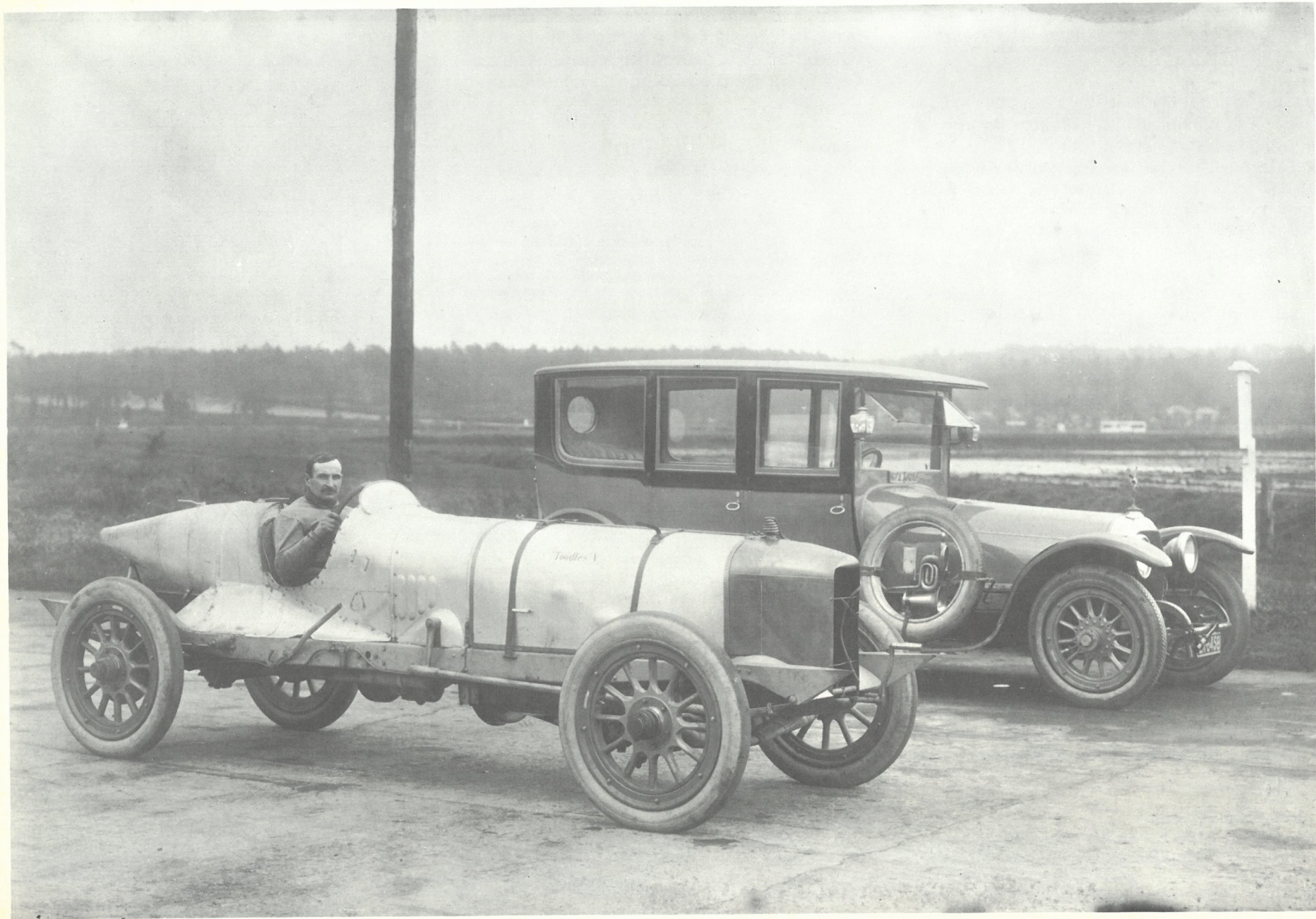
Nous avons reçu de Monsieur Girod-Eymery qui préside aux destinées du Muséi di Rodò à Uzès (Gard), ces deux photos. Nous pensons qu'après l'article sur De Dion Bouton il est intéressant de les publier.

*Le marquis de Dion et son chauffeur Zélélé sur un tricycle à vapeur de Dion, Bouton, Trépardoux et Méréelle, construit en 1889. Photo prise en 1940, avenue d'Iéna à Paris, en l'hôtel de Dion.*

*Au pique-feu, Monsieur Girod-Eymery propriétaire du véhicule à l'époque.*

*Le marquis de Dion, photographié vers 1930, sur un vis-à-vis de Dion Bouton.*





Chassagne sur Sunbeam 9 litres, 12 cylindres - Record de l'heure à 173 de moyenne, 10 octobre 1913

# CHASSAGNE

Je n'ai pas connu Jean Chassagne, "Chass" comme disaient les Anglais. Et pourtant cela aurait pu être : quand il est mort le 13 avril 1947 à la Croisille sur Briançonnais, bien près du hameau où, gamin, je rêvais déjà d'automobiles, qui étaient rares alors, je n'avais que douze ans.

Ce n'est que bien plus tard, en 1960, que j'ai vraiment entendu parler de lui : le sellier qui regarnissait ma Bugatti Stelvio était son lointain cousin. Hasard ou bonne étoile ? Il me rappela le temps où l'équipe Bentley, pour qui pilotait Chassagne, faisait étape à Limoges. Il devait s'agir de Pau 1930 où Birkin amena deux 4,5 litres à compresseur. Je n'ignorais pas que Chassagne avait aussi conduit pour Bugatti et j'obtins l'adresse parisienne de Madame Chassagne.

Là j'ai été reçu avec cette gentillesse dont sont seules capables certaines très jeunes vieilles dames : Madame Chassagne m'a aidé de tous ses souvenirs - qu'elle n'a pas craint de remuer après un si long silence - à évoquer la carrière de son mari, le remarquable pilote et l'homme affable

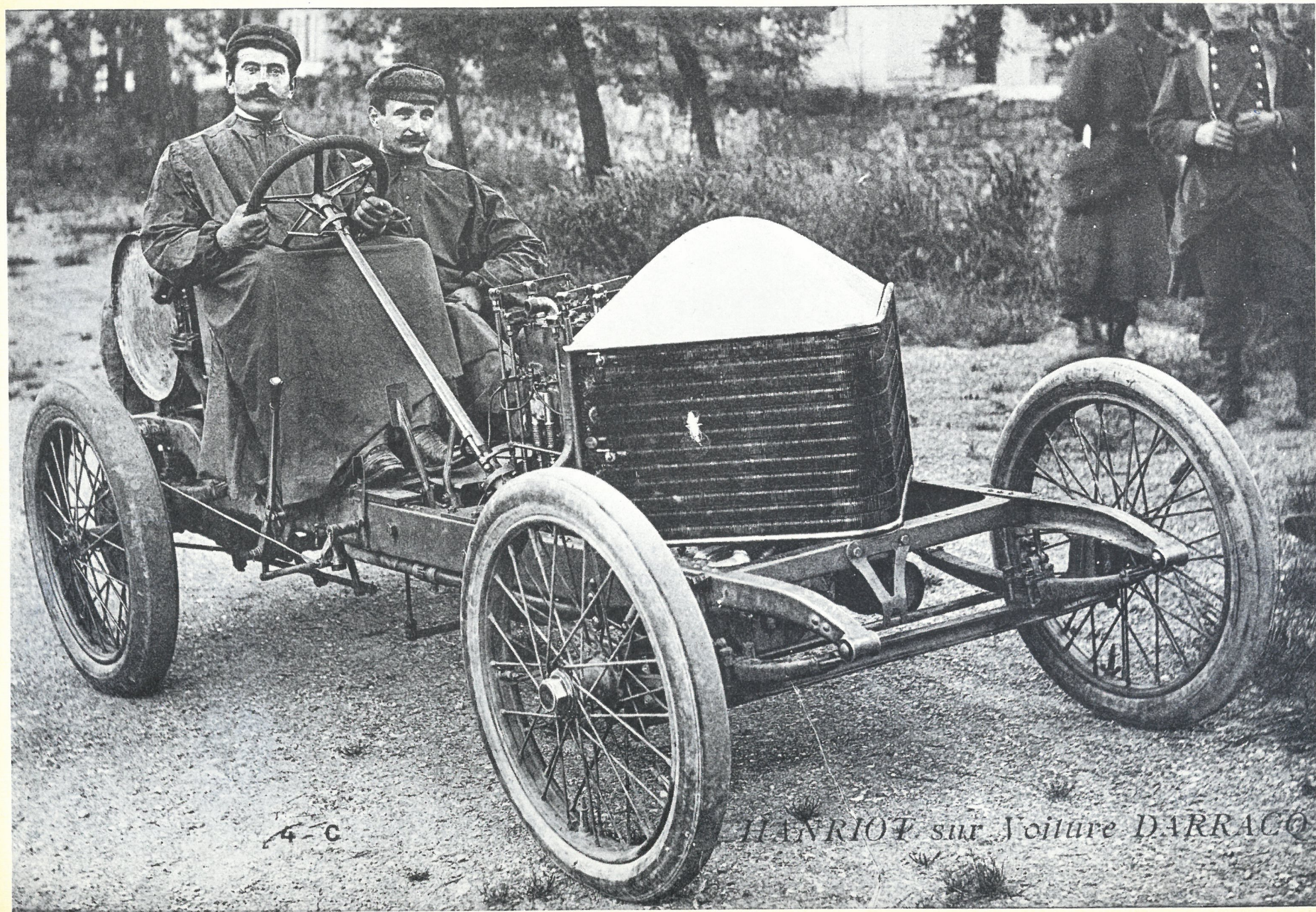
qu'il fut ; heureuse je crois qu'on se souvînt. Un autre véritable hasard - non je ne le fais pas exprès - lui a fait là-dessus retrouver celui qui plus que le mécanicien fut l'ami de Chassagne : Robert Laly. Alors le mécanicien accompagnait le pilote à bord. . . en lui confiant sa vie. Quand l'estime - que dis-je ? l'amitié - a survécu à ce genre d'épreuve cela prouve quelque chose. Et il ne cache pas son admiration pour celui qu'il n'a pas cessé de considérer comme un maître. Laly savait, lui, l'intérêt qu'on porte maintenant à l'histoire de l'automobile. Ensemble nous avons tout épluché, tout photographié, autant que faire se peut.

Et il y avait fort à faire avec une telle vie. Chassagne, ce diable d'homme (il n'est rien sans doute comme un Limousin qui se déchaîne) avait voulu toucher à tout en un temps où l'on restait plutôt chez soi. On devine en lui le virus, modèle 1900, de la mécanique : marin, sous-marinier, ajusteur, metteur au point, mécanicien de course, aviateur, pilote de Grand Prix puis enfin d'Endurance. Ceux-là étaient les nouveaux aventuriers, gagnant toujours leur vie au risque



de la perdre mais en œuvrant durement sans les congés payés et avec le sourire : un sourire qui lui plisse les joues et le coin des yeux sous la visière de la casquette, une tête bien typée du centre de la France, quelque peu burinée après l'effort ; et j'ai vu d'assez près ce genre de moustaches sous le nez des vieux de par ici. Mais les yeux enfoncés, voient loin, anticipent l'espace et l'évènement malgré la décontraction évidente, gage de sûreté et de précision.

Il fallait bien enfin une biographie dans l'Automobiliste puisqu'aussi bien l'automobiliste c'est d'abord celui qui conduit. Je vous livre



4-C

HENRIOT sur Voiture DARRACQ

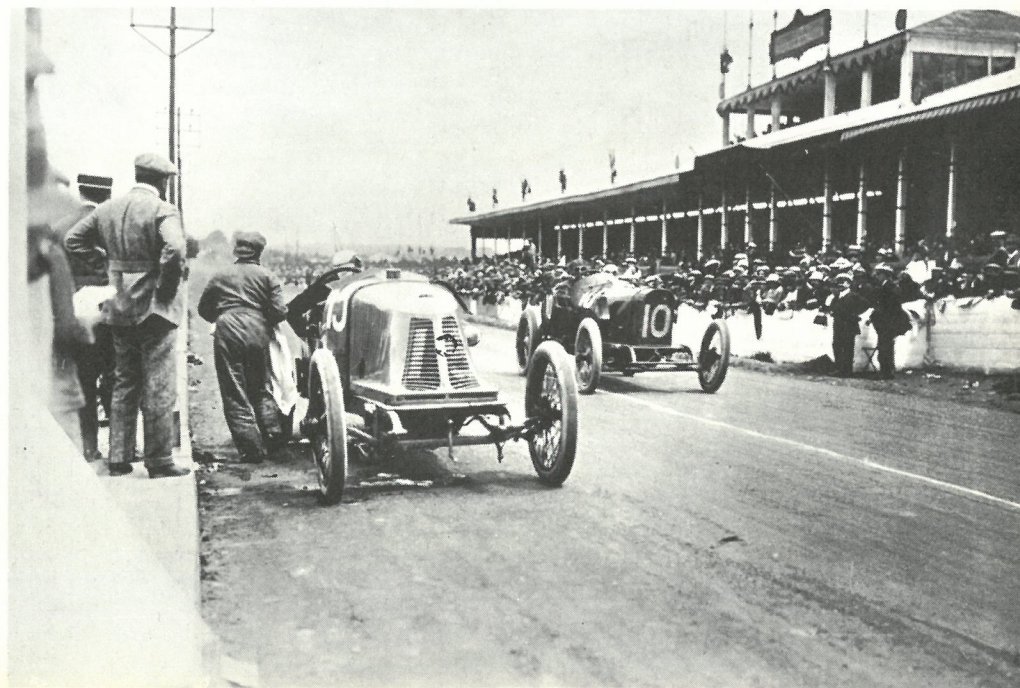
celle-ci comme Chassagne lui-même l'a dactylographiée, très succinctement, sur une feuille volante ; comme moi vous y trouverez des erreurs : c'est amusant à nos yeux d'amateurs pointilleux mais l'essentiel y est, avec la modestie en plus.

### Chassagne Jean

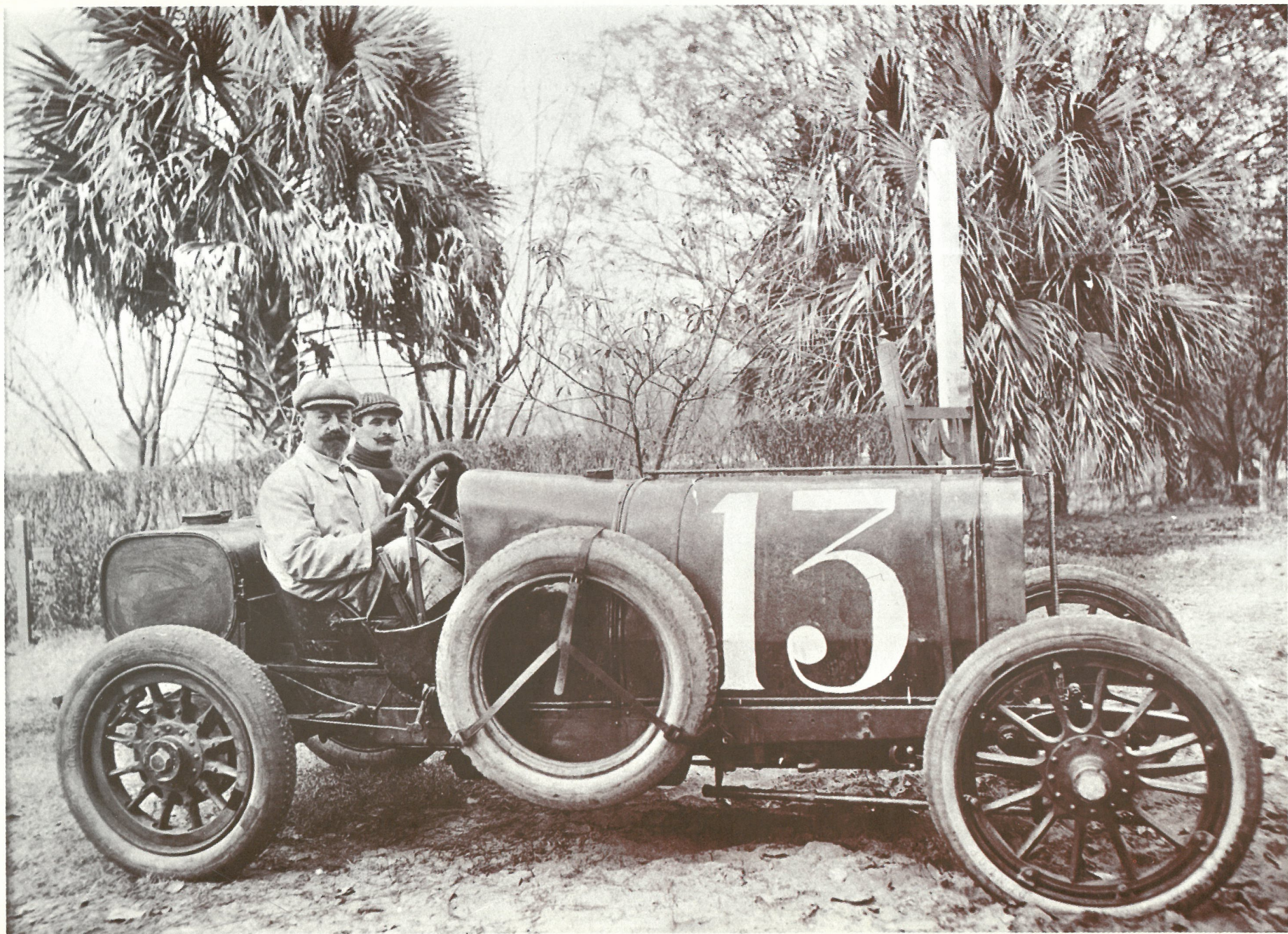
Né à la Croisille Sur Briance, Haute-Vienne,  
le 26 juillet 1881

- 1901 Engagé volontaire pour 5 ans dans les Equipages de la Flotte en qualité de mécanicien.
- 1903 Breveté Mécanicien Torpilleur (sorti avec le n° 1 du cours) Volontaire pour l'Extrême Orient.  
Défense mobile de Saïgon, Montcalm.  
Deux ans de campagne.
- 1905 Volontaire pour les sous-marins (10 mois sur l'Espadon).
- 1906 - 1907 - 1908 - 1909 Etablissements Clément-Bayard, ajusteur, metteur au point à l'atelier Sénat des moteurs de dirigeables et voitures de course.  
Montage, mise au point et essais des Demoiselles Santos-Dumont construites dans ces ateliers.
- 1910 Monoplan Hanriot. Reims.  
Montage, mise au point, essais des premiers appareils.  
Breveté Pilote en août 1910, n° de brevet 160.  
Meeting de la Baie de Seine, traversée de l'estuaire de la Seine.  
Meeting de Liège, Prix d'altitude et de vitesse.  
Chef Pilote à l'Ecole Hanriot, forme de nombreux élèves.
- 1911 Directeur d'une école de pilotage à Algésiras, Espagne, forme des élèves officiers espagnols.

*Chassagne, Mitchell sur Sunbeam 4,5 litres, ACF 1913*



*Chassagne, Mitchell sur Sunbeam 4,5 litres passent en vitesse, ACF 1914*



*Hautvast et Chassagne sur Clément-Bayard, Savannah 1908*

- 1912 Pilote aux Etablissements Clément-Bayard.  
Mise au point et essais des nouveaux  
appareils métalliques.  
Voyages Paris-Reims, Paris-Mourmelon,  
Reims-Soissons-Paris.
- 1913 Sunbeam
- 1914 Mobilisé dans l'artillerie, malgré plusieurs  
demandes ne peut être versé dans l'avia-  
tion.
- 1915 Sur la demande de l'Amirauté Anglaise  
détaché aux Usines Sunbeam en Angleterre  
pour la construction et la mise au point  
des moteurs d'aviation construits par cette  
maison.

### Courses Automobiles (les principales)

Grands Prix de l'ACF 1913 - 1914 - 1921 -  
1922 - 1924 - 1929 : second en 1913, cinquième  
en 1924

Indianapolis (Amérique) 1914 - 1919 - 1920 -  
1921 : quatrième en 1921

Coupe Florio (Italie) 1921-1922 : second en  
1921, 144 de moyenne, quatrième en 1922

Grands Prix d'Angleterre (Tourist Trophy)  
1922-1930 : gagnant en 1922, cinquième en  
1930

Grand Prix d'Allemagne (Avus, Berlin) 1926  
accidenté, direction cassée

Coupe Rudge-Whitworth (24 Heures du Mans)  
Six fois 1926-27-28-29-30-31. Termine quatre  
fois, une fois second, une fois quatrième

24 Heures de Spa (Belgique) 1927 : deuxième

12 Heures de Saint-Sébastien (Espagne) 1927 :  
deuxième

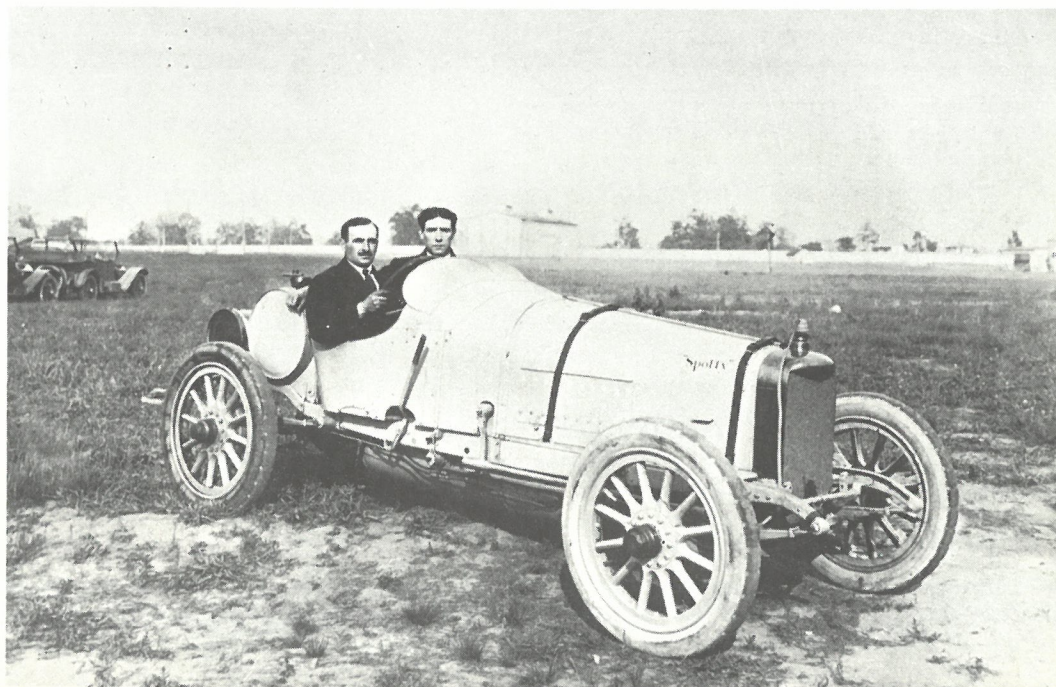
Recordman du Monde de l'Heure de 1913 à  
1924 (174 dans l'heure)

Recordman à Brooklands (Angleterre) des Deux  
Fois 12 Heures en 1913 à 145 de moyenne

Recordman du tour de piste à 195 de moyenne  
en 1913 et vainqueur de nombreuses épreuves.

D'un circuit à l'autre, d'une épreuve à  
l'autre, au vu des résultats, on ne peut que  
constater combien ce palmarès traduit mal la  
valeur réelle du pilote et moins encore ses  
qualités de fin metteur au point. Or ces deux  
caractéristiques sont constamment soulignées  
par tous ceux qui ont approché Chassagne : Laly  
parle de sa finesse de conduite et de son  
extraordinaire façon de ménager la mécanique ;  
Bugatti s'est assuré ses services pour la prépara-  
tion de la 35 et Madame Chassagne m'a raconté  
comment, après le repas du soir, le Patron  
entraînait Chassagne dans les ateliers déserts et  
silencieux pour de longues veilles ; chez Bentley,  
il n'aurait pas été si souvent le coéquipier de  
Birkin s'il n'avait eu également la réputation  
d'être rapide. Alors ?

*Chassagne, Mitchell sur Sunbeam 4,5 litres, Indianapolis 1914*



En fait il n'a commencé à courir qu'après avoir passé les trente ans et la guerre est venue interrompre son ascension. Peu de pilotes d'âge mûr supportent une inaction de quatre années. Chassagne a pourtant passé ce cap difficile : après la cessation des hostilités et jusqu'à sa retraite en 1930, il n'a jamais été considéré comme un second rôle. C'est vraiment une noire malchance qui l'a poursuivi sans jamais le décourager ; d'autres ont connu ce même sort qui comme lui ont été considérés comme de très fins volants cependant. C'est l'éternelle histoire du "champion sans couronne" ; voyez Moss. Je sais bien que la loi du sport est "que le meilleur gagne", mais je ne crois pas moins que ce n'est pas seulement une clause de style que la notion de "vainqueur moral". Que Chassagne lui-même n'ait pas voulu en tenir compte puisque sa liste n'en porte pas mention ne fait qu'ajouter à sa loyauté. Il n'est donc pas sans intérêt de s'attarder sur ce dont il était capable dans l'adversité, quand il ne restait plus rien à gagner qu'une place d'honneur : alors il savait ne pas baisser les bras s'il y avait encore quelque chose à tenter. L'échec ne le rebutait pas et chaque nouveau départ le retrouvait cité parmi les favoris.

Chassagne ne cache pas qu'il est sorti du rang, qu'il fut ajusteur et metteur au point tout en ne mentionnant pas les nombreuses épreuves auxquelles il prit part en tant que mécanicien d'Hanriot, son ami le futur constructeur d'avions, de Demogeot et d'Hautvast. On ne peut donc voir là nul désir de ne parler que de ses propres courses. J'ai longuement étudié les photos d'époque et proposé ce problème à T.A.S.O. Mathieson qui avoue lui-même avoir dû renoncer à mettre un nom sur la plupart des mécaniciens, par ailleurs souvent dissimulés sous les lunettes ou d'étranges masques sans omettre les cagoules du genre de celle que Chassagne portait aux côtés d'Hautvast à l'ACF 1908. Il fallait bien lutter contre l'infamale poussière et

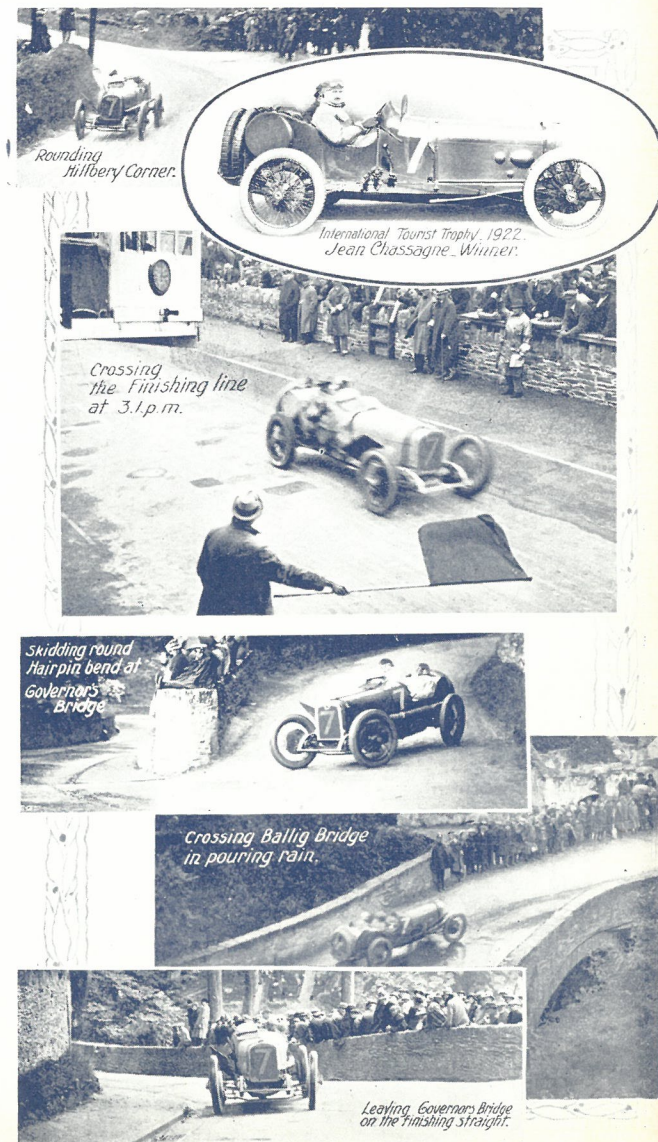
les courses d'alors étaient longues. Mais sans erreur possible, Chassagne accompagnait Hanriot sur la Darracq de l'ACF 1906 et au Circuit des Ardennes également ; Hautvast encore sur la Clément-Bayard du Grand Prix d'Amérique à Savannah en 1908 ; Rigal sur la Sunbeam de l'ACF 1912. A voir d'ailleurs la constance avec laquelle Chassagne est allé chercher R. Laly, là où il se trouvait pour lui demander de le seconder en cours d'épreuve chaque fois qu'il l'a pu, à constater le toujours vivace attachement de celui-ci à celui-là, il ne fait aucun doute que l'esprit d'équipe était une nécessité et le choix primordial. Ce qui fait que Chassagne mécanicien de course n'est pas moins intéressant, pour être moins connu, que Chassagne pilote. L'essentiel de ce qu'on en peut savoir se résume au ballet, presque un film monté avec de merveilleux instantanés, qu'il dessine autour de la Sunbeam numéro 3, à Dieppe en 1912, sautant en marche de la voiture pour courir dévisser le bouchon du radiateur "avant l'arrêt complet", changeant la roue avant gauche puis faisant le plein à l'aide d'un énorme entonnoir pour enfin sauter dans son baquet après avoir lancé le quatre cylindres de 3 litres à la manivelle.

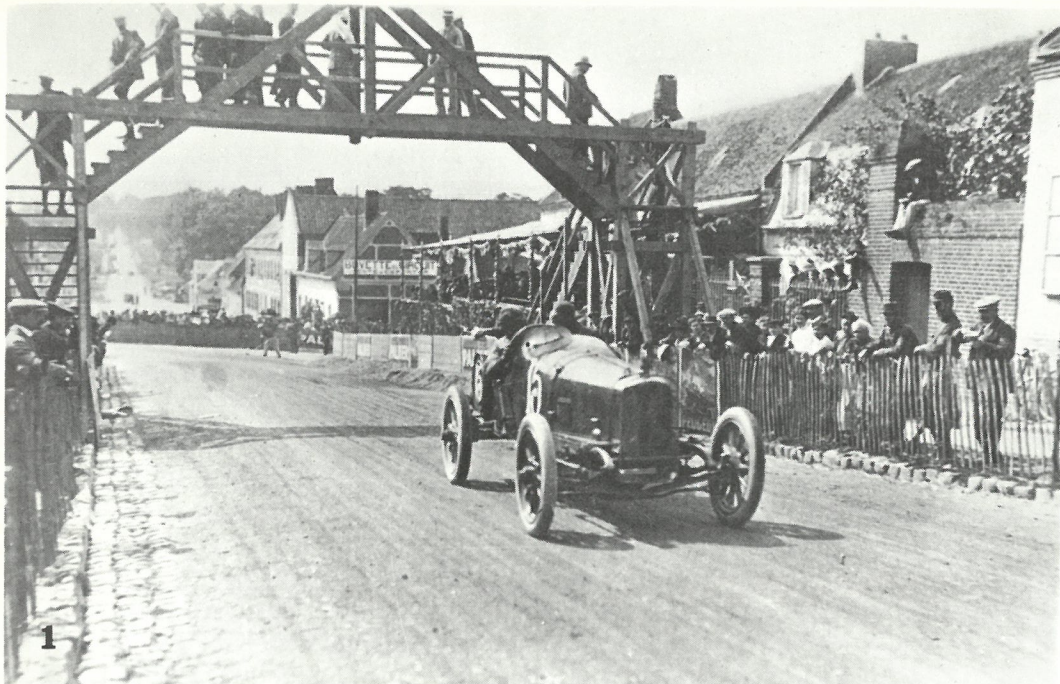
En 1913 Coatalen, gadz'arts de Chiny, ingénieur en chef de Sunbeam, confiait un volant à Chassagne à la suite d'un accident survenu en cours d'essais à Victor Rigal peu avant l'ACF. J'ai cru comprendre que la promotion d'un mécanicien au grade plus élevé de pilote se heurtait parfois à une certaine opposition de la part des gens en place et de telles "occasions" libéraient, au moins momentanément un volant trop fermement tenu. Au bleu de faire ses preuves ! Chassagne fit merveille avec la nouvelle 4,5 litres 6 cylindres terminant 3ème à Amiens derrière les Peugeot intouchables de Boillot et de Goux. Rigal passa chez Peugeot et Coatalen, enchanté du Limousin, l'engagea sur la 3 litres modernisée à la Coupe de l'auto, deux mois plus tard. Les Sunbeam souffrirent d'en-

1\_ Chassagne, Mitchell sur Sunbeam 4,5 litres, ACF 1913

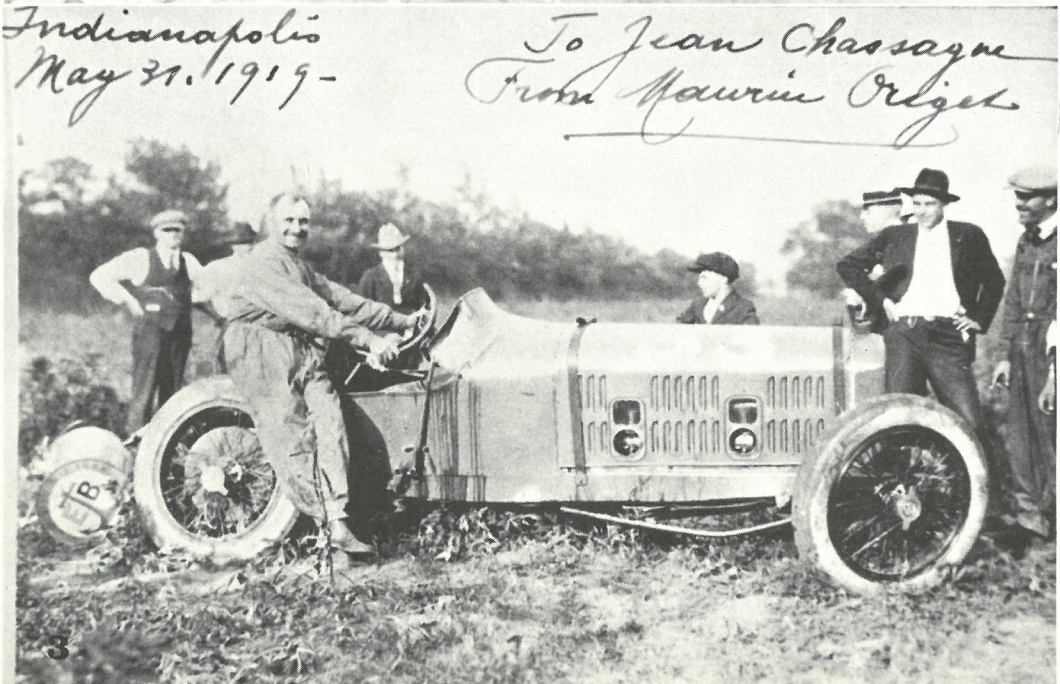
2\_ Chassagne, Mitchell sur Sunbeam 3 litres, Coupe de l'Auto 1913

4\_ La Peugeot de Chassagne, Indianapolis 1921





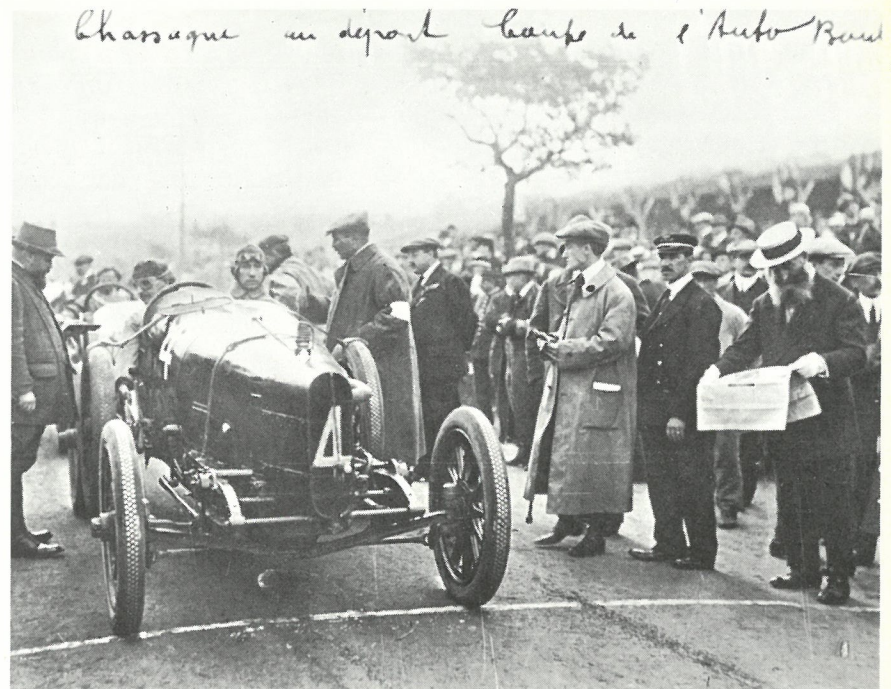
1



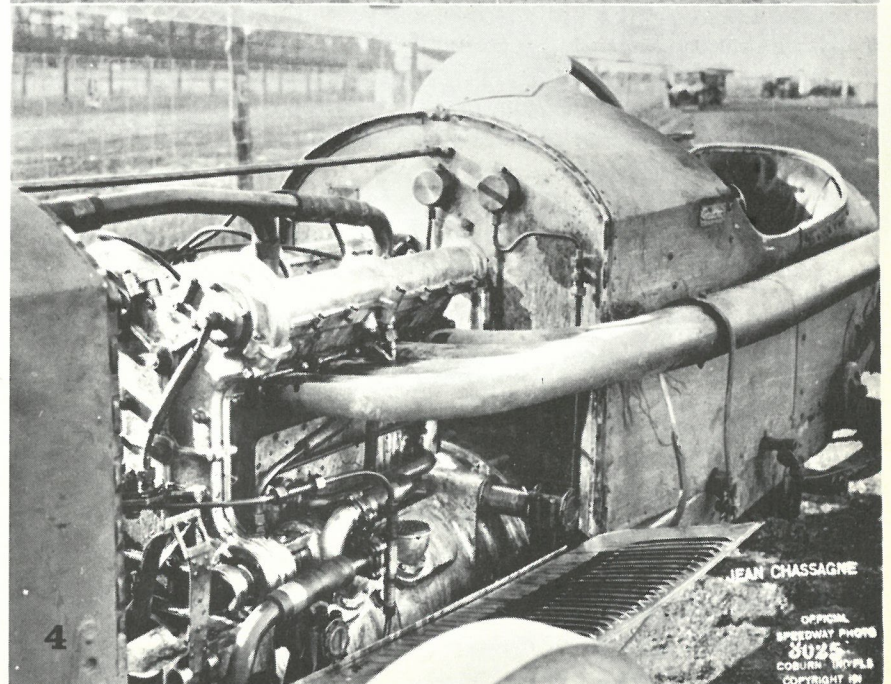
Indianapolis  
May 31, 1919-

To Jean Chassagne  
From Maurin Orizet

3



Chassagne au départ Course de l'Auto Bond



4

JEAN CHASSAGNE

OFFICIAL  
SPEEDWAY PHOTO  
3025  
COBURN INVALS  
COPYRIGHT 1919

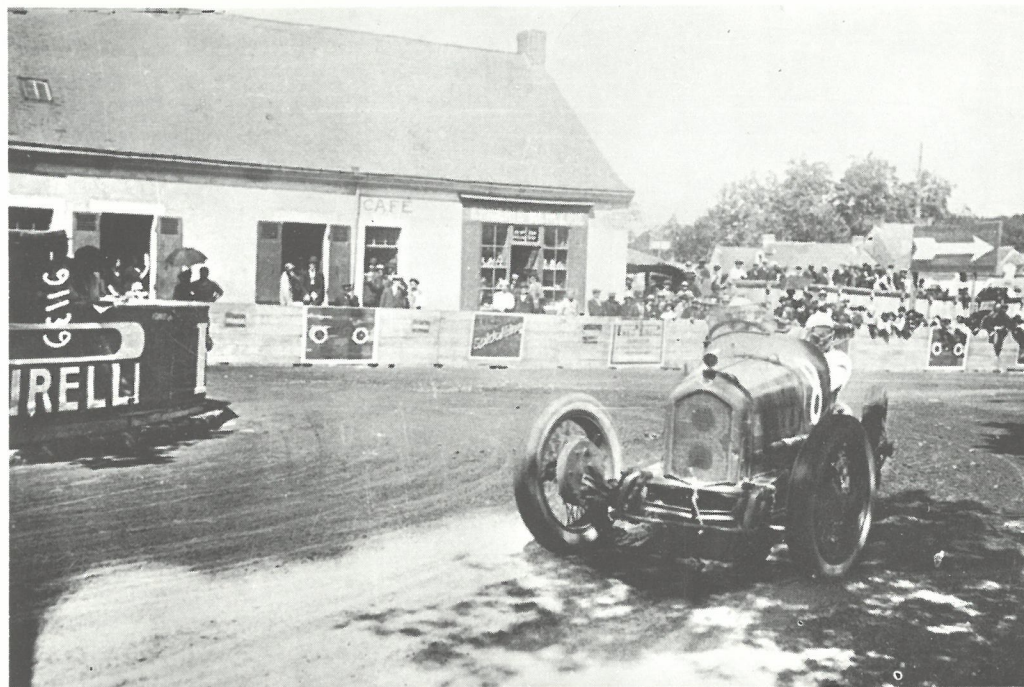
nuis de transmission et seule celle de Guinness termina. Mais Chassagne signait un nouvel et remarquable exploit en battant, le 10 octobre, malgré un éclatement, sur l'énorme 12 cylindres 9 litres, les records établis par Boillot et Goux, le 12 avril précédant sur le même autodrome de Brooklands, dont celui de l'heure à plus de 173 de moyenne. Que la cylindrée fût double n'enlève rien à l'exploit sportif du conducteur, tout au contraire. Chassagne, le fils de l'ancien entraîneur des chevaux d'Archdeacon, était désormais bien en selle. La série noire, pourtant se continuait par une bielle coulée à l'ACF 1914 sur la toute nouvelle Sunbeam 4,5 litres, une copie de la Peugeot cette fois.

Si Chassagne, tout au long de son activité sportive jouit d'une telle réputation, c'est que bien rarement il fut pris en défaut et si les causes de ses abandons ne lui sont guère imputables celles de ses accidents ne le sont pas davantage. Voici comment il a conté celui qui fut le plus spectaculaire. C'était à Indianapolis, en 1919, où il prit au tiers de la course le relais de Bablot sur la 4,9 litres Ballot.

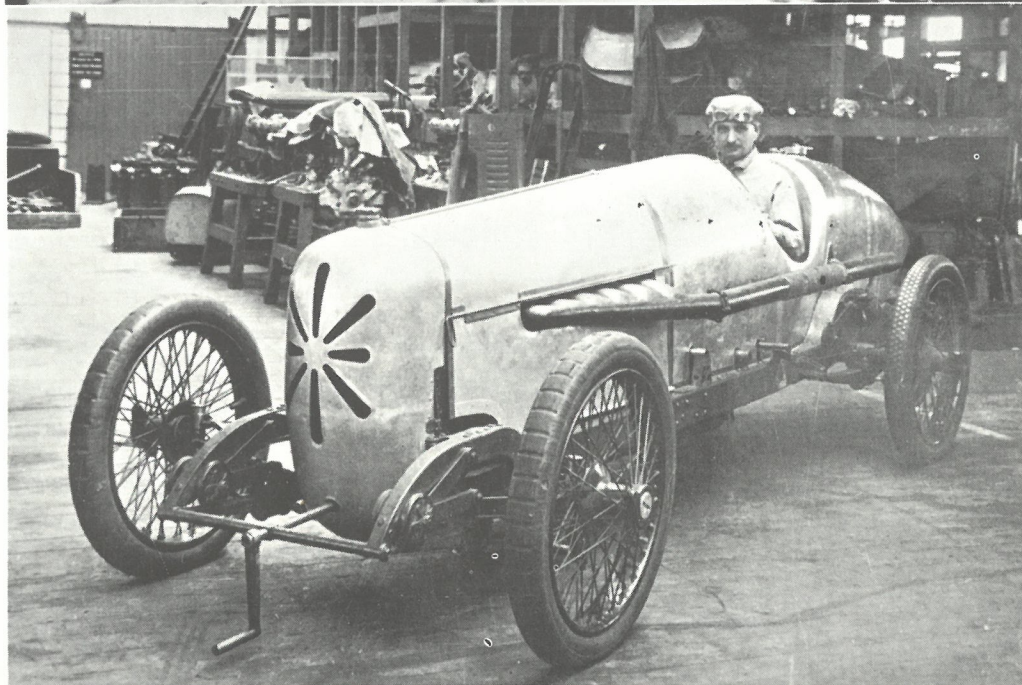
"J'embarque, je file et tout marchait bien quand soudain je ne me sens plus maître de ma direction. Or je roulais à ce moment-là à quelque chose comme 170 kilomètres à l'heure. A ce train-là je monte en haut du virage, je démolis la crête du mur de clôture, j'accomplis un magnifique soleil et vais m'épater à cent cinquante mètres dans un champ. Quel vol plané ! Naturellement la voiture était complètement disloquée et presque en miettes ; quant à moi je n'avais rien de cassé. A peine quelques écorchures à la figure."

(Le Miroir De La Route du 15 juin 1930)

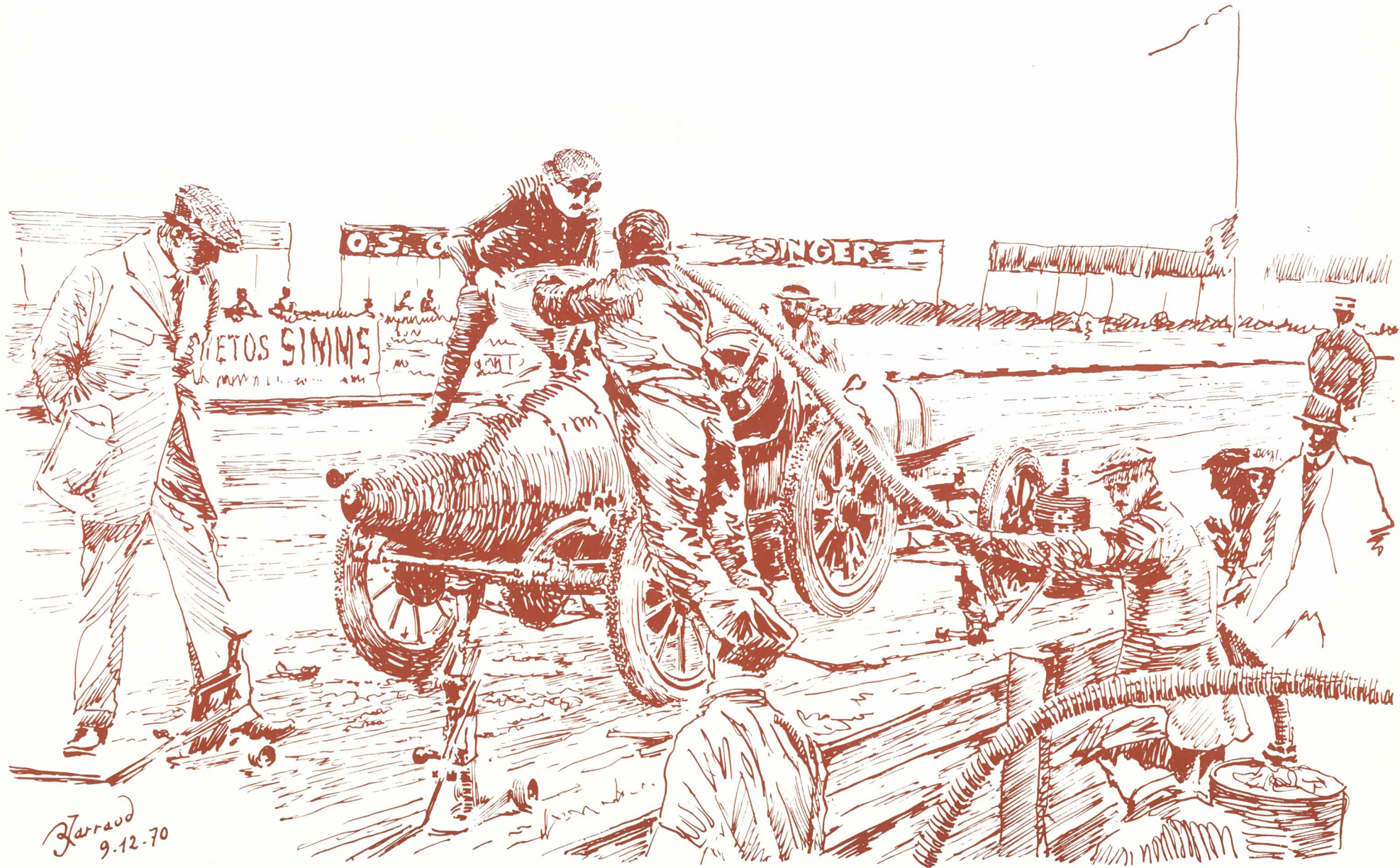
Très calme, tout souriant, il posa près des débris. Ce qu'il oublie de dire c'est que devant lui un concurrent, Thurmann, a capoté, s'est tué,



*Chassagne, Laly sur Ballot  
3 litres, ACF 1921*



*Chassagne sur Sunbeam  
4,9 litres de records, Wool-  
verhampton 1922*



Jarraud  
9.12.70

lui barrant la route et le forçant à sortir. En 1920, sur la 3 litres, il bagarre dans les trois premiers, dérape sur une flaque d'huile, tape, endommage son train avant mais termine quand même au ralenti 7ème. En 1921 le capot de sa Peugeot non officielle s'envole et il doit abandonner car le règlement l'exige.

Malgré ces insuccès américains il ne resta pas moins le chef de file de l'équipe Ballot, dont la 3 litres était ce qui se faisait de mieux, pour se retrouver au départ du Grand Prix de l'ACF 1921. Et c'est Laly qui se souvient :

"Le début de notre course, à Chassagne et moi-même, avait été favorable. Nous étions en tête au 17ème tour et tout semblait aller pour le mieux quand c'était la fâcheuse panne. L'arbre à cardans cassait et venait taper dans les réservoirs d'essence placés de chaque côté et nous arrivions en roue libre à notre poste de ravitaillement, à la consternation générale."

Peut-être est-ce dans ce qui suit et qui dans le temps précéda la panne mécanique qu'il faut en rechercher la raison.

"Auparavant, vers la mi-course, nous avions eu quelque émotion. En effet ayant rejoint André Dubonnet sur la Duesenberg à la fin de la ligne droite des Hunaudières avant le virage de Mulsanne, ce dernier ralentissait exagérément pour négocier cette grande courbe. Nous sommes arrivés sur lui très vite et gênés à tel point que nous avons été embarqués sur la route déchaussée, insuffisamment reconstituée, le manque d'eau consécutif à la chaleur ayant nui à son bon rechargement. Roulant sur ces pierres désagrégées nous sommes partis en travers de la route de gauche à droite et inversement, empruntant même les bas-côtés avec les caniveaux et cela sept ou huit fois de suite ; c'est difficile de l'affirmer, cela se passe tellement vite dans ces moments-là. Toujours est-il que Chassagne s'est défendu comme un beau diable avec son volant, ne levant pas le pied de l'accélérateur et

nous sommes revenus dans la bonne trajectoire, heureusement, mais que nous avons eu chaud ! "

La Duesenberg freinait-elle tellement mieux grâce à ses freins hydrauliques et Chassagne fut-il surpris ou bien Dubonnet n'était-il pas arrivé trop vite ? Toujours est-il que la Ballot était réputée pour la fragilité de son pont ; De Palma en fit l'expérience à ses dépens à Brescia. A propos encore de Wagner qui brûla l'embrayage de la sienne au départ, Laly met les points sur les "i" :

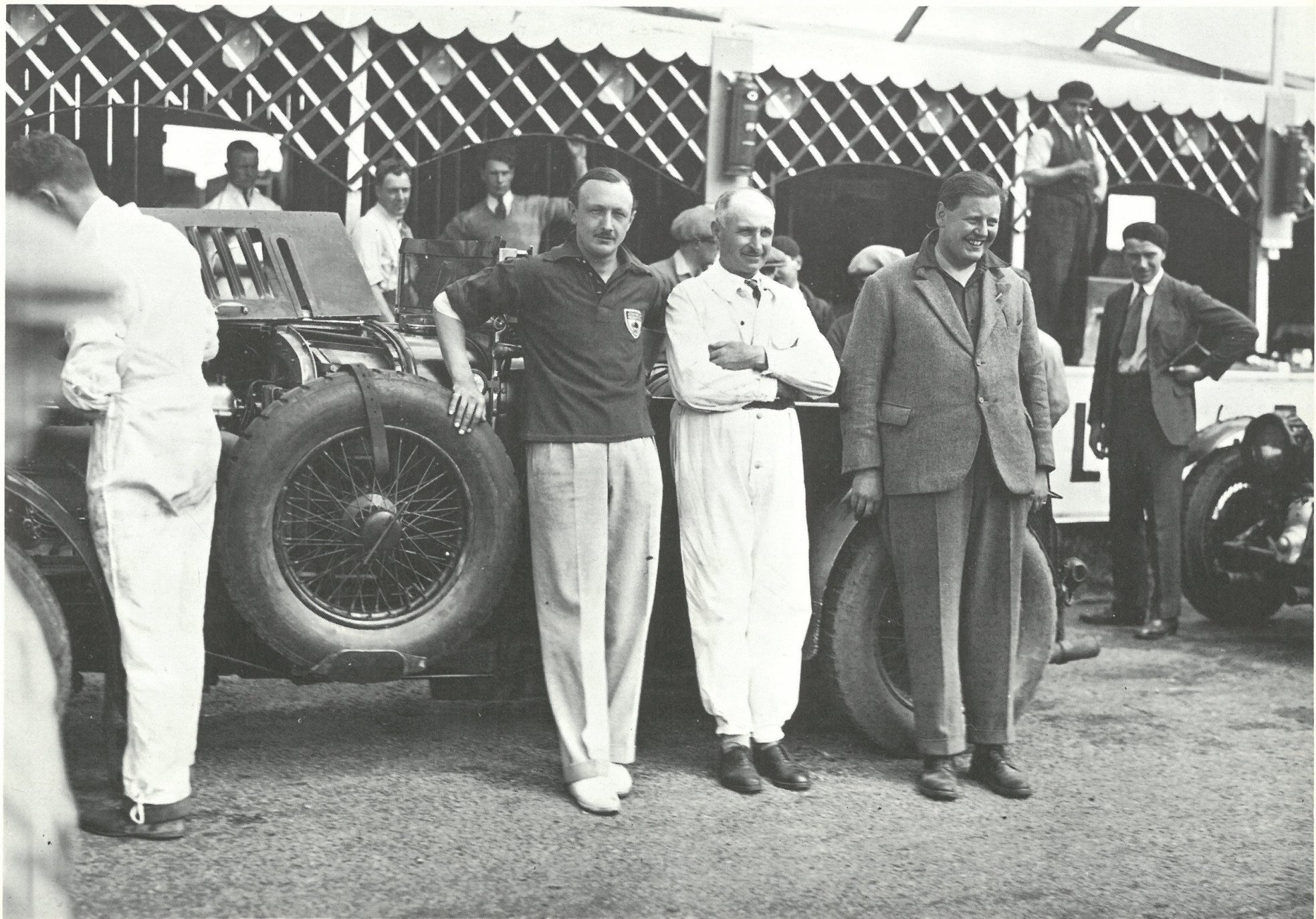
"Il faut bien dire qu'il fallait que ce soit Chassagne pour que l'embrayage ne souffre nullement tant il avait dans l'oreille la perception du synchronisme des régimes moteur et boîte."

Après avoir terminé en seconde position pour Ballot à Brescia Chassagne et Laly se retrouvaient le 22 juin 1922, à l'Île de Man, au Tourist Trophy qu'ils remportaient sous une pluie battante, à bord cette fois d'une 3 litres Sunbeam qui paraît bien n'avoir été qu'une des Sunbeam-Talbot-Darracq de l'ACF 1921, leur adversaire d'hier. La victoire, enfin, leur souriait. Mais à peine avaient-ils savouré l'ovation du public et celle, monstre, du personnel de Sunbeam, que déjà d'autres tribulations les attendaient en juillet à l'ACF à Strasbourg avec la dernière voiture d'Henry : la 2 litres Sunbeam, puis sous la forme d'un inénarrable voyage à Palerme. Les frères Guinness avaient imaginé d'acheter un dragueur de mines désarmé, ou quelque chose d'approchant, aux surplus et de faire à son bord une croisière Angleterre-Espagne-Sicile et retour. L'ingénieur Coatalen et sa femme étaient du voyage et les Chassagne embarquaient avec Laly et les mécaniciens après une nouvelle désillusion à Barcelone. La tenue en mer du rafiot chargé des voitures était si farfelue que la traversée fut loin d'être une partie de plaisir. Un affreux tangage compliqué d'un roulis non moins caractérisé suffirent,

paraît-il, à agrandir les chaussures de ces dames. Chassagne à peu près seul avait le pied marin, les autres survécurent, à quatre pattes. Enfin accosté, sans méfiance, à Palerme le bateau fut "visité" par des indigènes aux mains crochues. La Coupe Florio elle-même échappa à notre pilote et à son mécanicien : en tête au troisième tour et après avoir égalé le record du tour ils perdirent toute l'huile moteur lorsque la soupape de décharge sauta. Le reste de l'épreuve, qu'ils terminèrent 4èmes, mais non officiellement classés, ne fut qu'une harassante et problématique recherche, chez l'habitant, d'un lubrifiant que le colmatage de fortune n'empêchait qu'à demi de s'épancher sur les cailloux ; le tout aux cris vociférés de "Olio ? Olio ? "

Rassasiés de Méditerranée, Chassagne et sa femme rentrèrent par le train. En 1923 Chassagne ne courut pas et en 1924 il était chez Bugatti au Grand Prix de l'ACF (et d'Europe) à Lyon, handicapé, pour changer, cette fois avec le reste de l'équipe, par des pneus impossibles, et au Grand Prix d'Espagne à Saint-Sébastien. 1925 le revit chez Sunbeam au volant de la 3 litres sport qu'il mena avec S.C.H. Davis à la seconde place derrière la Lorraine de De Courcelles-Rossignol, aux 24 Heures. L'évolution s'amorçait : "Chass" renonçait aux Grands Prix et se tournait vers la formule sport. Il courut également le Grand Prix de l'ACF Tourisme à Montlhéry sur Talbot 1500 puis en 1926 rejoignit Laly sur l'Ariès 3 litres au Mans sans que le sort lui soit plus favorable. Cette même année il eut un second accident, très grave, à l'Avus, une clavette de direction étant sortie de son logement. On crut qu'il ne piloterait plus. Point du genre geignant, des radios de ses vertèbres il fit les cartons des sous-verres au dos de ses photos de course (c'est là que je les ai retrouvées) et reprit le volant après les avoir accrochées dans son escalier.

Mais ce n'était pas une voiture fragile que la 3 litres Ariès ; et pourtant ! Dans la matinée du



*Birkin, Chassagne, Kensington Moir sur Bentley à compresseur, Le Mans 1930*

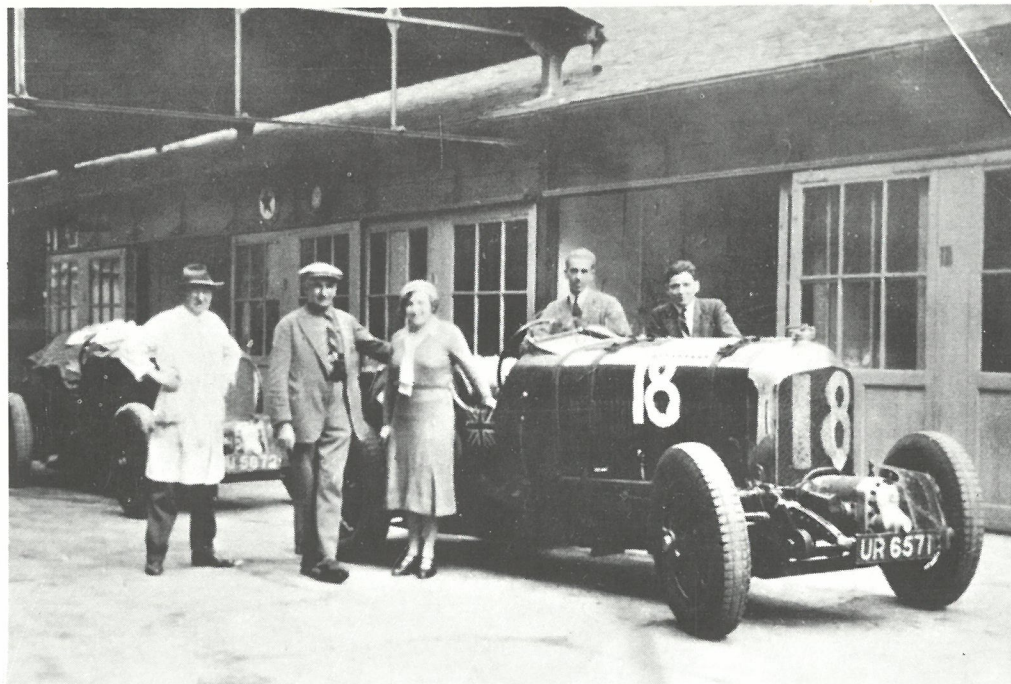
dimanche 19 juin 1927 les deux amis, copilotes de cette voiture que son profilage avait fait surnommer "La Punaise", avaient lentement construit une avance confortable, au cours de ces Vingt Quatre Heures, sur une équipe Bentley décimée par un énorme carambolage. Mais lentement aussi le ver rongea le fruit et à une heure trente deux de la fin la distribution, malade à la suite d'une erreur au montage d'un des mécanos, lâchait, offrant la victoire à la seule Bentley rescapée !

Admiratif et... soulagé, W.O. Bentley offrait l'année suivante la possibilité à Chassagne d'entrer une nouvelle fois dans une équipe anglaise. Les malheurs du Limousin n'en étaient pas finis pour autant. Laissons la parole à Bentley lui-même pour le récit de la prouesse de celui qu'il nomme le "Cher Vieux Chass", coéquipier sur la Bentley numéro 3, à 47 ans du bouillant Tim Birkin.

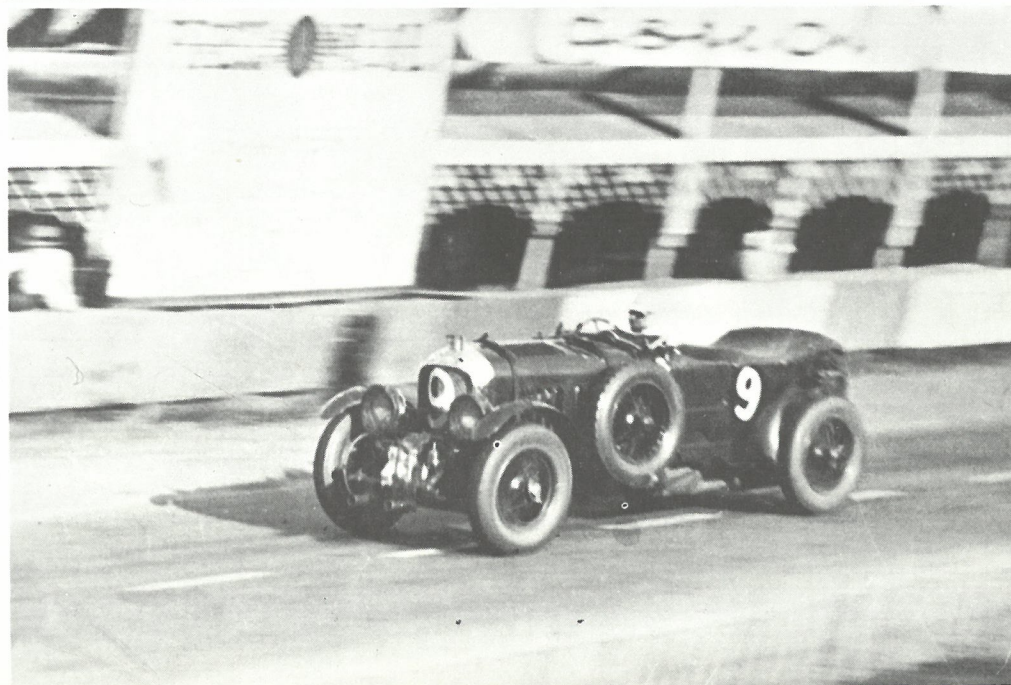
"Birkin ne passait plus. Les nouvelles filtrèrent qu'il avait crevé, mais ce n'était pas un désastre. J'avais décidé, pour alléger les voitures, qu'elles n'emporteraient pas de cric. Nous apprîmes ensuite que Birkin était reparti et roulait, selon les instructions, sur la jante, au ralenti. Malheureusement il accéléra. La roue lâcha à Arnage et l'envoya au fossé. Il arrivait une demi-heure plus tard en courant et si haletant qu'il put à peine demander un cric. Je n'eus pas à dire à Chassagne ce qu'il avait à faire : le petit homme aux cheveux gris partit au galop, un cric sous chaque bras."

(Autobiographie. Bentley. Hutchinson)

Cet épisode leur coûta trois heures mais Chassagne ramena la voiture : Birkin battit au dernier passage, pour la gloire, le record du tour et ils terminèrent 5èmes. Chassagne, après les



*Chassagne et Madame, Pau 1930. Seul Birkin courut*



*Chassagne en vitesse sur Bentley à compresseur. Le Mans 1930*

applaudissements de la foule reçut en souvenir de son exploit un coffret d'argent dédié par W.O. Bentley, coffret que conserve précieusement Madame Chassagne. Qu'on ait retrouvé un athlète pareil, à 49 ans, au volant, en 1930, du plus puissant des modèles de cette marque n'est plus tellement étonnant ; révélateur bien au contraire. Les Bentley 4,5 litres à compresseur n'étaient pas des engins à mettre entre n'importe quelles mains ; celles de Chassagne étaient toujours aussi expertes.

Auparavant il avait fait un retour éphémère à la formule Grand Prix à l'occasion de l'ACF 1929, couru au Mans à la consommation, au volant de nouveau d'une Ballot, une ancienne 8 cylindres. Les photos du départ le montrent en bonne compagnie.

"Onze voitures seulement prirent le départ,

dont 7 Bugatti, 2 Peugeot et 2 Ballot. De ces deux dernières l'une était une ancienne quatre cylindres et l'autre une huit cylindres qui aux mains de Chassagne, aurait dû fort bien faire si son pilote n'était poursuivi par une déveine opiniâtre."

(Gazette Dunlop. Octobre 1929)

Chassagne faillit même participer au Grand Prix Bugatti 1929 avec une 1500 qu'il avait préparée pour son ami F. Aubert mais le règlement mis au point par Ettore Bugatti écartait soigneusement de cette épreuve tout pilote professionnel appartenant ou ayant appartenu à l'équipe officielle de Molsheim. Ce fut à Robert Laly que pensa Chassagne pour le remplacer, Laly qui dut abandonner pour avoir prématurément coulé une bielle.



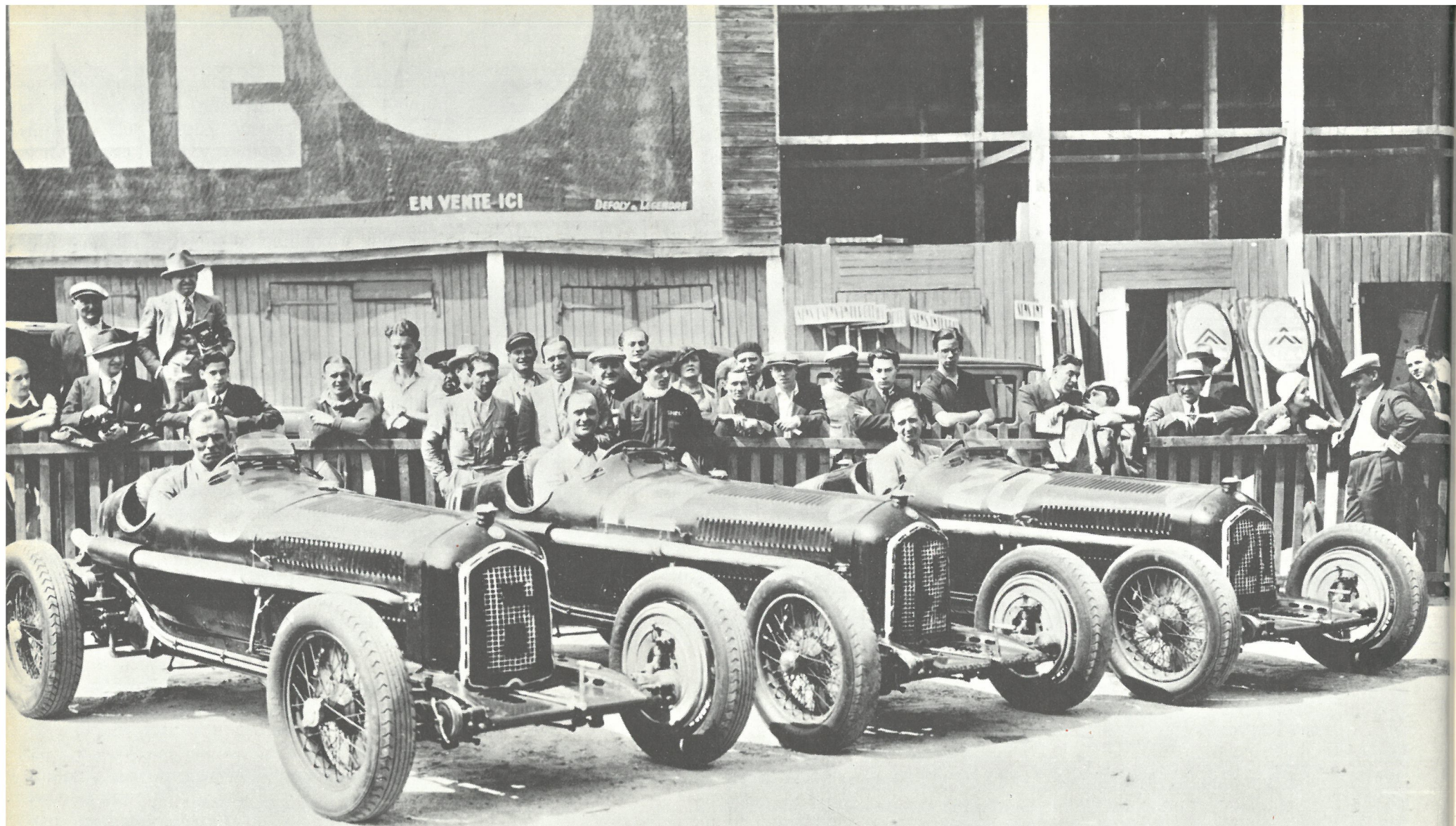
Chassagne, dernière course,  
Grand Prix d'Irlande 1930

Bentley encore dans ses souvenirs, avec un humour bien britannique, rappelle que le "Grand Vieux Monsieur" courait déjà au temps lointain où le roi Edouard VII était encore sur le trône, ce qui nous vaut aujourd'hui le plaisir d'avoir sous les yeux un lot de remarquables clichés, images d'une vie... Indiscutablement Chassagne a conduit de superbes machines qui constituent un intéressant survol de la technique de l'avant et de l'après Grande Guerre. Si les voitures dues, directement ou indirectement, à l'ingénieur Henry y figurent dans une large proportion, parce qu'elles ont marqué leur époque et qu'il était normal qu'on les confie aux meilleurs, le chef-d'œuvre de Bugatti et ceux de W.O. Bentley complètent ce très large éventail.

En Angleterre, à Molsheim, à Paris aussi n'est-ce pas Laly ? ce n'est pas sans une certaine émotion que quelques anciens se souviennent encore. D'ailleurs Jean Chassagne qui a eu pour coéquipiers Wagner, Thomas, Guyot, Bablot, De Palma, De Viscaya, Costantini, Laly, Birkin, S.C.H. Davis, Clément, Barnato, Segrave, Guinness et tant d'autres ne se faisait pas un monde de sa malchance tenace car disait-il : "N'ai-je pas eu la chance de pouvoir faire ce qui m'a plu ?"

Robert Jarraud







MODENA  
ITALIA

# LA SCUDERIA FERRARI



Debout sur la table, bouche arrondie, poitrine en avant, main sur le cœur, le commandatore Ferrari soutenu par une guitare chante la première partie du 1er acte de la Traviata, Alfredo avouant son amour à Violetta : Di quell'amor, quell'amor ch'è palpito. . .

Dans un coin, Vittorio Jano, le regard perdu dans le vague, entouré d'un nuage de fumée bleue, tire sur son éternelle cigarette. Ferrari et Campari se plaindront toujours d'avoir raté leur carrière, leur vraie vocation c'était l'Opéra, un triomphe à la Scala de Milan. . .

Située à la sortie de Milan, sur la petite route sinueuse, parcours favori des essayeurs d'Alfa Romeo, la "Trattoria del Portello" bénéficiait d'une position stratégique enviable. A chaque sortie, soit à l'aller, soit au retour, on ne manquait pas de s'y arrêter le temps de prendre un petit verre de vermouth. Le soir, tout ce que

Milan et ses environs compte de fanatiques vient s'y retrouver pour discuter passionnément d'automobile et d'opéra, autour d'une bonne assiette de lasagne. Il y fonctionne une sorte de bourse du travail et des idées, où le mécanicien nouveau venu dans la ville vient chercher un emploi, et l'ingénieur la solution d'un problème. On échange des tuyaux, des nouvelles : il paraît que les allemands vont s'y remettre. Deux coups de crayon, une boîte d'allumettes poussée du bout de l'index et un pilote explique la meilleure façon de prendre un virage. Jusqu'aux heures avancées de la nuit, on tire des plans sur la comète avec force paroles, force croquis et de jolies bouteilles entourées de raphia. Il y règne la chaude et forte ambiance que seuls connaissent les lieux de réunion des anarchistes, des grands filous et des minorités persécutées.

Pour l'instant l'atmosphère est à la joie,

Ferrari et Campari font trembler les vitres. Le patron offre une tournée générale : on arrose la sortie d'un nouveau modèle qui doit marcher sur la voie triomphale ouverte par les P2.

## UN SYMBOLE DE VIRILITE NATIONALE. . .

Après avoir tiré la substantifique moëlle des glorieuses P2, il arriva qu'au bout de sept ans, complètement vidées, elles furent admises à faire valoir leurs droits à la retraite. On choisit alors comme solution de remplacement de développer une nouvelle voiture de Grand Prix dont le moteur serait basé sur celui des 1750 sport, qui donnaient d'excellents résultats.

Ainsi fut créée la Monza 2.3, dont le moteur était virtuellement le 1750 six cylindres transformé en huit cylindres. La Monza se révéla tout à la fois une très jolie mais aussi une très bonne voiture. Malheureusement pour une voi-

ture de Grand Prix on était complètement tombé à côté. Remarquable voiture de sport, elle accomplit une très belle carrière dans cette catégorie. Trop lourde, avec sensiblement les mêmes performances que les vieilles P2, elle n'était pas compétitive en Grand Prix.

Assisté par son fidèle Luigi Bazzi, Vittorio Jano tenta alors de tourner le problème d'une autre façon en préparant la douze cylindres "tipo A" dont la constitution est pour le moins surprenante : deux moteurs 1750 côte à côte, deux boîtes de vitesses couplées par les leviers, deux arbres de transmission et deux ponts arrière aboutissants chacun à un arbre de roue ! Bien que particulièrement puissante, handicapée par son poids cette 3,5 litres s'avéra décevante et la clientèle de la "Trattoria del Portello" envisageait la nouvelle saison avec un pessimisme qu'aucune bonne bouteille ne pouvait dissiper. Pas même l'annonce d'une troisième tentative la 8C, 2300.

Et cette inquiétude n'est pas près de se calmer, les propos les plus alarmistes, colportés de bouches à oreilles puis bientôt repris par les journaux financiers, font état des déboires de la Société Anonyme Alfa Romeo. Les actions sont tombées entre les mains d'un organisme d'Etat le "Consorzio per le Sovvenzioni Industriali" qui les abandonne bientôt à "l'Istituto di Liquidazione", ce qui ne demande pas un gros effort d'imagination, même pour ceux qui n'ont de la langue italienne que des connaissances sommaires.

Considérant les succès d'Alfa Romeo comme un symbole de virilité nationale, le Parti Fasciste devançant en cela le Parti Nazi, prend en main la destinée d'Alfa Romeo en confiant le gouvernail du navire à "l'Istituto di Ricostruzione Industriale". Mussolini ne se fit pas prier pour donner ce petit coup de main à la marque, son chauffeur Ercole Boratto et son propre fils Bruno comptèrent parmi les pilotes d'Alfa. D'ailleurs, le Duce suivit toujours de très près les

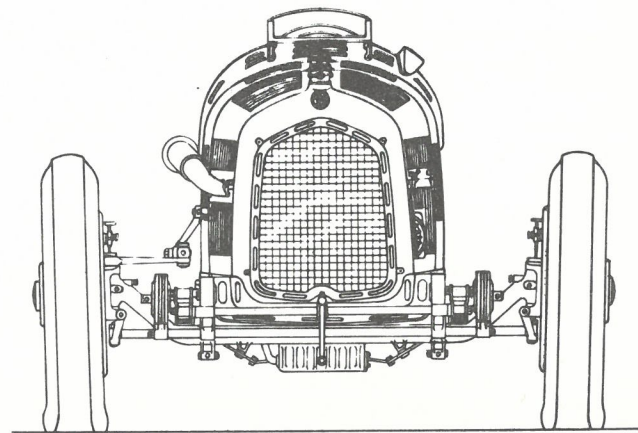
résultats des courses et ne manqua jamais d'envoyer un télégramme au vainqueur.

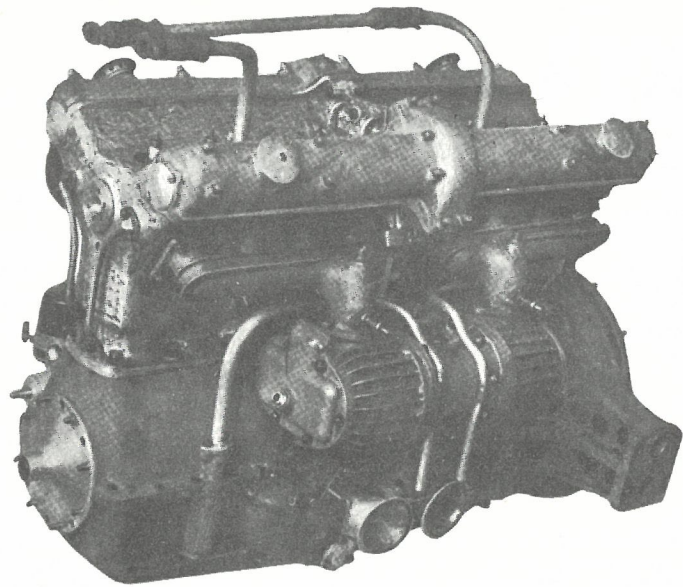
Avant de commencer la description de la P3 nous allons faire état d'une petite querelle de spécialiste qui n'est pas prête de s'éteindre : si l'on suit la progression logique, à la suite des P2 on aurait dû trouver sous l'appellation P3 et P4 les Monza 2.3 et la douze cylindres type A, la P3 devenant la P5 ! Si l'on considère que la douze cylindres dénommée type A dès son origine inaugure une nouvelle série, la P3 devrait donc s'appeler type B, or c'est seulement sa seconde version (2,9 litres) que l'on nommera ainsi ! En fait les documents Alfa Romeo, à l'époque, mentionnent le plus souvent la simple désignation de 2,6 L "Monoposto", tandis que le grand public ignorant les deux tentatives avortées (Monza et type A) se plut à voir en la 2,6 L la digne fille de la P2 et acclama la P3. Par contre incontestablement la 2900 type B figure bien sous cette rubrique dans les archives. L'usage étant aux appellations "P3" et "tipo B", nous n'allons pas ajouter à la confusion et nous y conformer. Sinon on en sortirait jamais, car on peut considérer la Monza comme une sport et non comme une tentative de Grand Prix, et tout remettre en question. . .

### LA PERVERSION LATINE

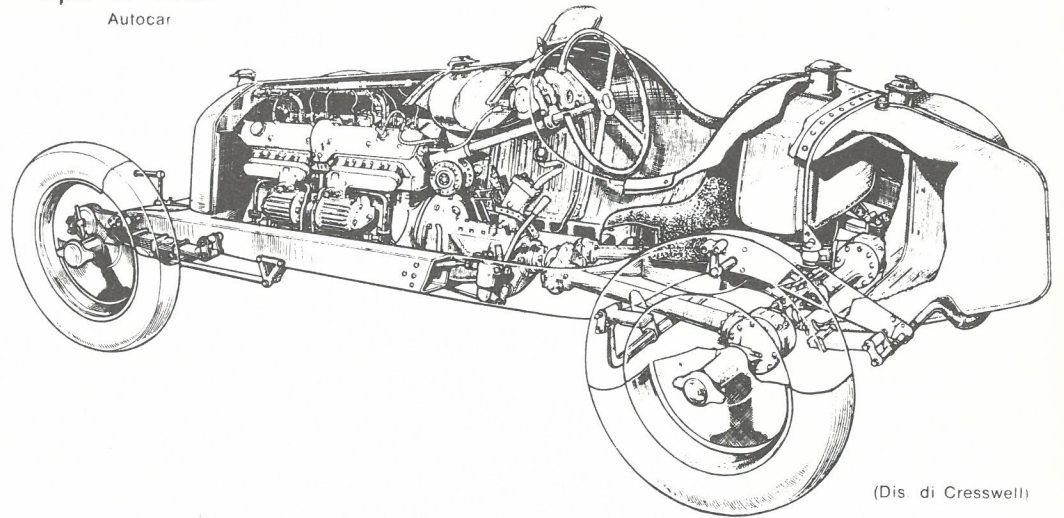
On ne peut pas dire que la formule 1932 impose des acrobaties mécaniques. Les organisateurs d'épreuves doivent respecter une durée "qui sans être supérieure à 10 heures ne peut descendre en dessous de 5 heures". Quant aux constructeurs ils peuvent engager n'importe quoi, aussi, des modèles sport "en petite tenue" côtoieront d'authentiques Grand Prix. Formule libre qui donnera lieu à d'intéressantes confrontations et permettra finalement à la Monza d'entreprendre en G.P. une carrière dans l'ombre de la P3.

Comme le moteur de la Monza semblait intéressant, Vittorio Jano le conserva en aug-

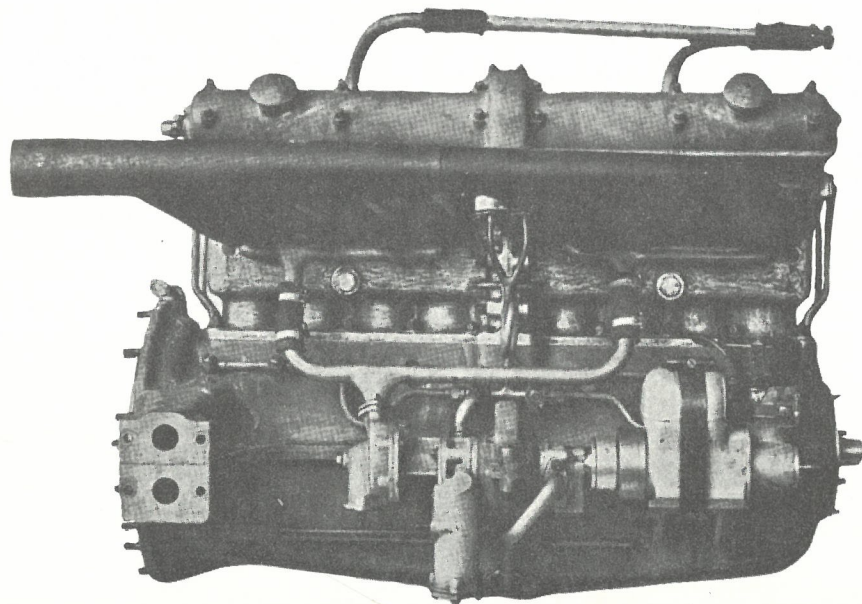




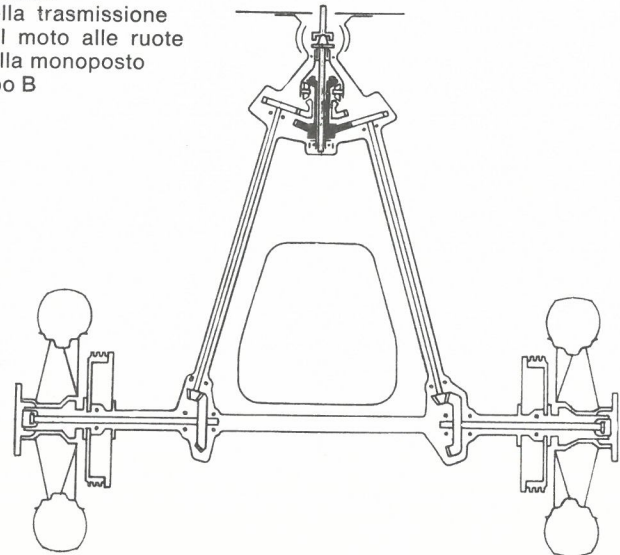
tipo B 1932  
Autocar



(Dis. di Cresswell)



schema  
della trasmissione  
del moto alle ruote  
sulla monoposto  
tipo B



mentant la cylindrée de 2,3 litres à 2,6 litres et surtout s'attacha à la construction d'un châssis le plus léger possible.

Puisque le règlement autorisait les monoplaces, Jano dessina un châssis très étroit, contrecoudé à l'arrière au-dessus du pont. Il est intéressant de noter qu'avec la tipo A et la P3, Alfa Romeo innova en s'engageant dans la construction d'une voiture monoplace. On connaissait déjà les monoplaces américaines type Indianapolis et les Bugatti 1100, 1926, mais en Grand Prix la formule était nouvelle. Pour une grande part, le moteur contribuait à la rigidité du châssis. A l'avant comme à l'arrière, la voiture est suspendue par des ressorts semi-elliptiques renforcés par des amortisseurs à friction : une paire à l'avant, deux paires à l'arrière. Une paire de biellettes prévient l'enroulement de l'essieu avant lors du freinage.

Comme nous l'avons vu, le moteur de la P3 extrapolé de la Monza, découle lui-même du six cylindres de la 1750, dont il conserve l'alésage (65 millimètres) avec une modification qui permet de le différencier de la Monza au premier coup d'œil : l'échappement est à droite.

En examinant le "crevé" on remarque qu'il s'agit en fait d'un 8 cylindres (65x100, 2650cc.) en deux groupes de 4 cylindres, séparés au milieu par tout l'ensemble commandant la distribution. Le 8 cylindres Salmson 1100 cm<sup>3</sup> avait présenté le premier une telle disposition dessinée en 1927 par Emile Petit. Une solution que Laurence Pommeroy qualifie de "perversion latine". On remarque également que le bloc ne comporte pas de culasse détachable. Enfin deux compresseurs Roots assurent chacun l'alimentation d'un bloc, chacun avec leur propre carburateur. Voilà pour les grandes lignes.

Actionnées directement par les arbres à cames les soupapes inclinées à 90° sont au nombre de deux par cylindre. Il est à remarquer que les blocs sont rigoureusement identiques, interchangeables, les soupapes étant de même

dimension pour l'échappement et l'admission. Les cylindres sont chemisés.

En deux parties, supporté par des paliers lisses, le vilebrequin porte au centre le pignon de distribution principal. Comme on le voit clairement sur le "crevé", ce pignon principal au moyen de pignons intermédiaires actionne les deux compresseurs, les arbres à cames, et à droite la magnéto qui alimente une bougie par cylindre, la pompe à eau et la double pompe à huile (alimentation-récupération).

Ce moteur se caractérise également par l'emploi intensif d'alliages légers, toujours dans la recherche d'une économie de poids, mais également pour faciliter les échanges de chaleur.

C'est du côté de la transmission qu'il faut chercher une forme de perversion. Si l'embrayage et la boîte de vitesses (4 rapports) identiques aux modèles sport ne présentent aucun intérêt particulier, si ce n'est une tendance à lâcher aux moments les plus inopportuns, la transmission du mouvement aux roues arrière bat tous les records d'originalité. Il faut pour expliquer ce système, supposer que Vittorio Jano trouva des avantages dans la double commande de la "tipo A". Le différentiel est monté juste à la sortie de la boîte de vitesse. Enfermés dans des tubes de poussée, les deux arbres de transmission formant un "V" s'ouvrant vers l'arrière, aboutissent chacun à leur propre couple conique. Un aussi étrange assemblage permet de soulager le différentiel d'une partie de l'effort de la poussée. On parle également d'un gain de poids par rapport au différentiel monté dans un pont classique. Je veux bien, mais je ne suis pas tellement convaincu.

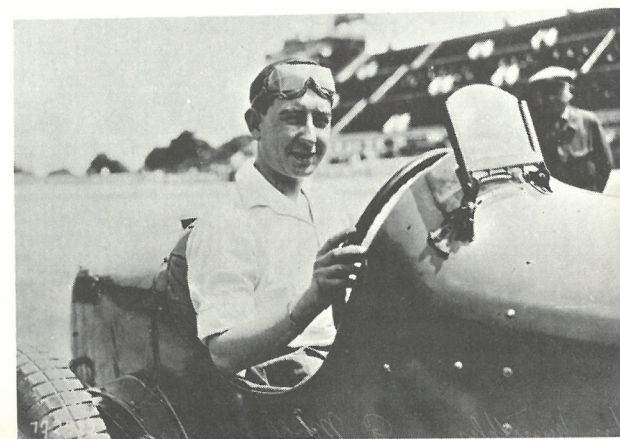
Terminons avec les freins, également empruntés à la production sport, commandés mécaniquement (câbles).

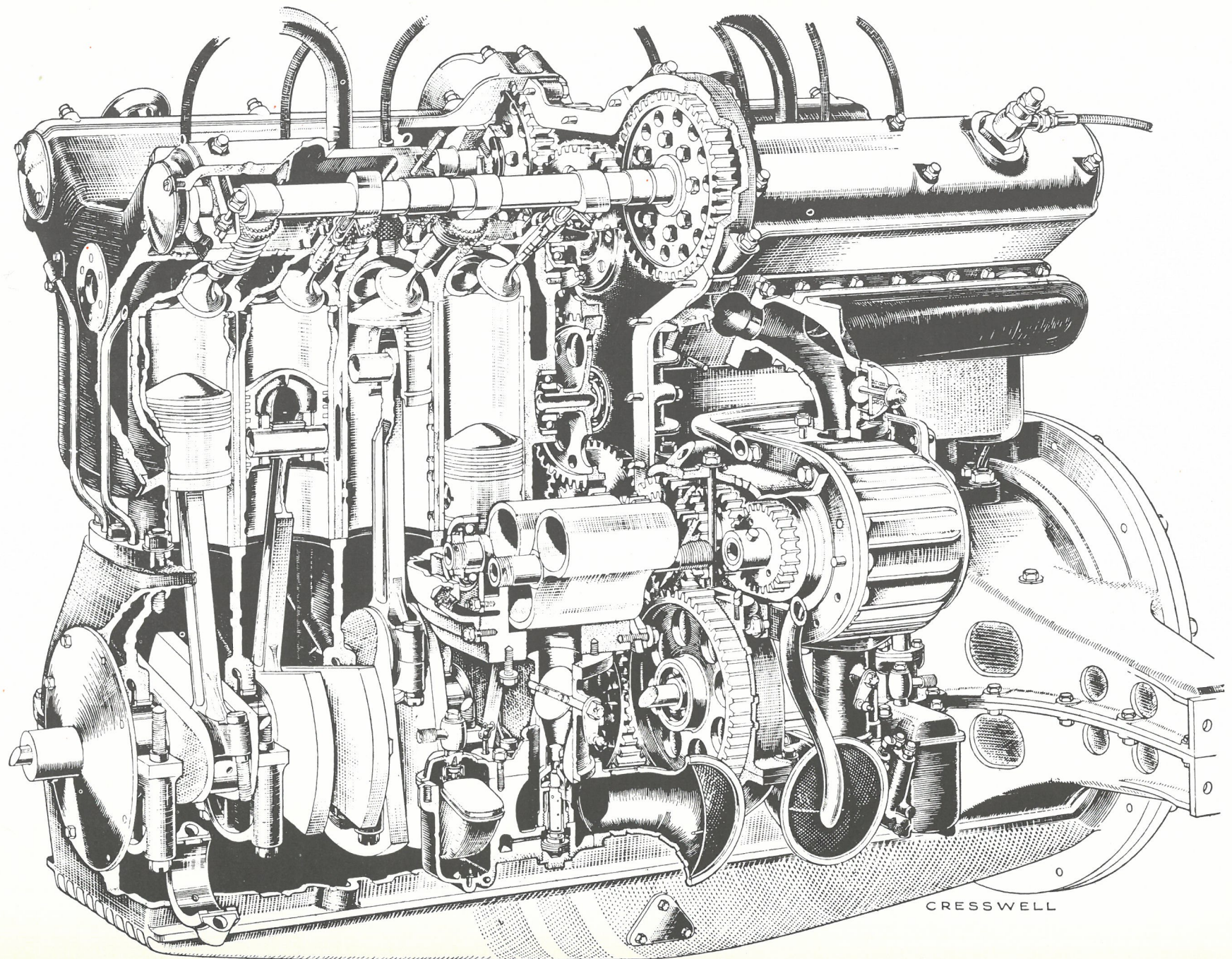
Très élégante, peinte en rouge sang de bœuf, la carrosserie suit la longueur du châssis. Roues noires. Assis assez haut sur la transmission, le pilote a le levier de vitesses entre les



*Campari le "ténor"*

*Guy Moll*





CRESSWELL

jambes. Derrière son dos, se trouve le réservoir d'huile et le réservoir d'essence. D'une simplicité spartiate, le tableau de bord comporte un manomètre de pression d'huile et deux compteurs ! On ne sait jamais. . .

Effectivement la P3 est légère : 700 kilogs. Son empattement est de 2,65 mètres, voie avant 1,30 mètres, voie arrière 1,38 mètres. Dans sa version initiale le moteur donne 215 CV à 5600 tours, pour une vitesse théorique de 232 km/h. En pratique tout dépend du rapport de pont choisi et de la nature du circuit, mais cette estimation est juste.

Entre 1930-1933, une fois de plus paralysée par des querelles intestines, l'A.I.A.C.R. ne fut pas capable de mettre sur pieds une formule décente. L'anarchie la plus complète règne au sein des automobiles clubs, qui, galvaudant le qualificatif de Grand Prix, organisent n'importe quoi, tout en suivant à peu près les grandes lignes de la formule : aucune restriction mécanique, durée limitée entre 5 et 10 heures, autorisant deux pilotes. Néanmoins, 3 Grands Prix seulement comptaient pour les championnats d'Europe : France, Italie et Allemagne.

Il faut attendre une saison déjà bien avancée pour enregistrer la première apparition en course de la P3, au Grand Prix d'Italie à Monza. Deux belles P3 rouge sang, frappées du triangle blanc et du "quadrifoglio". A côté de ces voitures d'usines, on trouvait également quatre Monza, rouge sang également mais frappées du "cavalino rampante". Un petit cheval noir cabré sur fond jaune, l'écusson Ferrari, la "Scuderia Ferrari".

Lorsqu'au volant d'une 3 litres Alfa, Ferrari remporta la Targa Florio 1923, parmi la foule délirante de joie se trouvait le Signor Baracca. En signe de reconnaissance il offrit à Ferrari l'emblème que portait l'avion de son fils en 1914. Mais ceci ne nous explique toujours pas la présence de cet écusson sur les Monza.



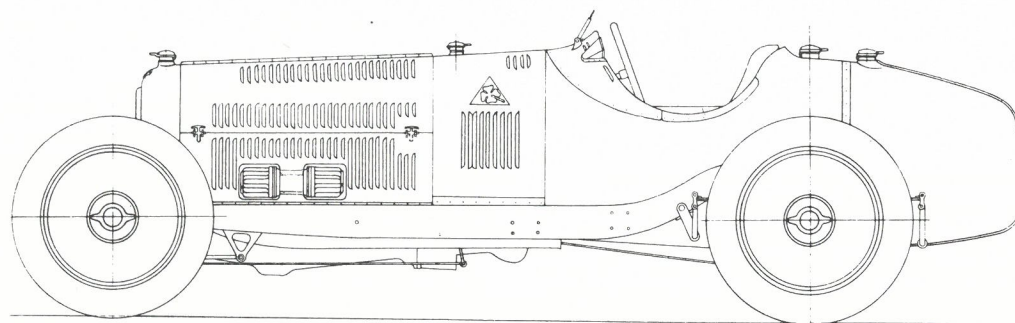
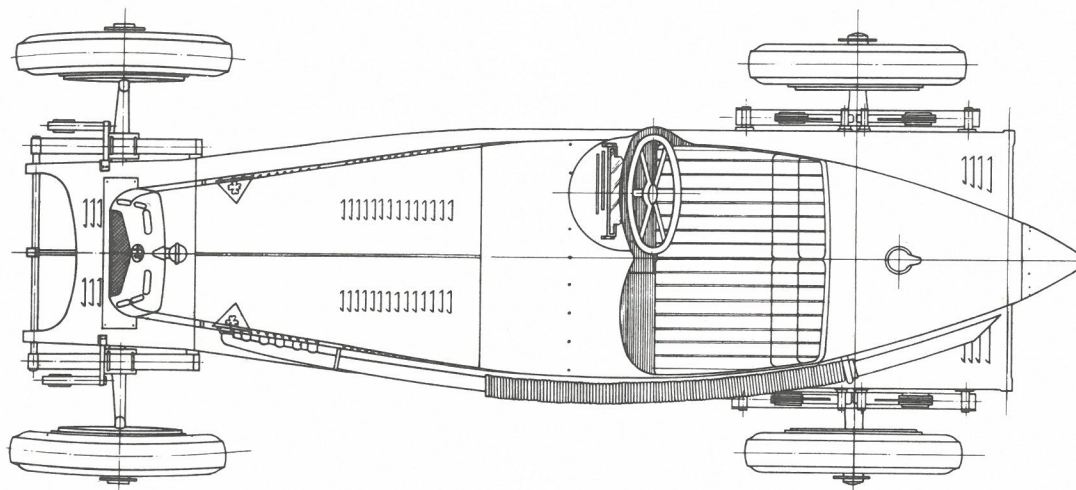
*Grand Prix de l'A.C.F. Reims 1932. Caracciola en pleine vitesse avant le virage Thillois*

Fin 1929, Alfa décida de confier son service compétition à Enzo Ferrari et entreprit de déménager tout son matériel de Portello à Modène. Bien qu'indépendant au point de vue administratif Ferrari était assuré du soutien total de l'usine, d'autant plus que le succès de la marque reposait maintenant entièrement sur ses épaules.

Représenté au Grand Prix d'Italie par deux P3 et quatre Monza, Alfa Roméo peut compter sur une belle brochette de pilotes : Nuvolari-Campari (P3), Borzacchini, Carraciola, Gherzi, Sienna (Monza). Dans l'opposition tout était à craindre de Bugatti avec deux 54 (Chiron-Varzi) et trois 51 (Dreyfus-Divo-Lehoux). Maserati engage quatre voitures dont seul Fagioli saura tirer quelque chose.

Arborant son sempiternel sweater porte-bonheur en jersey jaune, Nuvolari prend la tête dès le départ, poursuivi par Chiron aussi hargneux et batailleur que d'habitude. Malgré le duel qui les aiguillonne, les deux pilotes sont vite dépassés par la Maserati de Fagioli, qui établit immédiatement le record du tour. Malheureusement la grande habileté de ce pilote, souffre de la faiblesse de ses mécaniciens. Après un changement de pneus et le plein effectués en 3'75", Fagioli dans une grande colère repart en neuvième position. Borzacchini cause une grosse impression, lorsque après avoir été blessé par une pierre, il reprend le volant avec un volumineux pansement à la tête. Après quelques tours il passe son volant à Carraciola qui avait déjà été contraint à l'abandon.

En tête Nuvolari et Campari tiennent Varzi, mais la Bugatti abandonne, bientôt suivie par Chiron. Avec la 51 seule en course il n'y a plus beaucoup de chances dans le camp Bugatti. Surtout que Fagioli qui possède la voiture la plus rapide remonte inlassablement occupant maintenant la troisième place. Après un nouveau ravitaillement guère plus heureux que le précédent, Fagioli prend encore une fois le mors



aux dents, remonte en deuxième position établissant définitivement le record du tour. Malgré tout il ne parvient pas à rattrapper l'Alfa et Nuvolari donne à la P3 sa première victoire avec 2'30" d'avance sur un Fagioli inconsolable d'être passé si près du succès à cause du manque de nerf de ses mécanos. Rempporter une victoire à son premier Grand Prix est une belle performance que la clientèle de la "Trattoria del Portello" accepta comme de bon augure pour le Championnat d'Europe.

Deuxième réunion très attendue, le Grand Prix de l'A.C.F. couru à Reims. L'affaire se résume en une bataille Alfa-Romeo Bugatti, aucun autre partenaire ne s'est inscrit. Borzacchini Caracciola, se partagent les P3, tandis qu'Etancelin, Wimille, Zehender, Felix pilotent des Monza. Bugatti aligne quatre 54 avec Varzi, Divo, Howe et Lehoux et cinq 51, Chiron, Gaupillat, Fourny, Dreyfus, Williams.

A midi, sous un soleil de plomb écrasant la Champagne, Caracciola démarre en trombe, talonné par Varzi. On attend beaucoup de cette course. Pour le premier Grand Prix de l'A.C.F. disputé à Reims, les responsables ont fait l'effort d'un revêtement neuf qui doit favoriser les vitesses élevées, on doit franchir le cap de 150 de moyenne.

Derrière Caracciola, Varzi, Gaupillat, Williams et Borzacchini mènent un train d'enfer, Nuvolari traîne à la huitième place. Remontant alors à chaque tour, faisant tomber plusieurs fois le record du tour, Nuvolari atteint la seconde place au huitième tour. Trois tours plus tard, brandissant un poing vengeur sous le nez de Caracciola qui met de la mauvaise volonté à se laisser doubler, il le dépasse et prend la tête. Alors les trois P3, un peu calmées, prennent l'ordre qui leur a été désigné par le directeur de course : Nuvolari, Borzacchini, Caracciola. Après quelques tours Varzi abandonne et avec lui tous les espoirs de Bugatti, les autres sont trop loin, retardées par de multiples incidents mécaniques.

A part les ravitaillements qui mettent un peu d'animation, la course prend un profil bien monotone. De temps en temps, rompant leur bon ordre, les trois Alfa se tirent une petite

bourre, pour amuser le public et surtout s'amuser eux-mêmes, mais à moins d'un miracle la victoire leur semble acquise. En quatrième position, Chiron se fait prendre un tour à cinq tours de la fin. Cette fois c'est la fin, reprenant leur bon ordre, Nuvolari, Borzacchini et Caracciola franchissent la ligne d'arrivée ou les attendent la victoire et une gigantesque bouteille de champagne. Avec le record du tour porté à 156,535, Nuvolari ne décevait pas un public enthousiaste qui lui fit un triomphe aux cris de : Maestro ! Maestro !

Quinze jours plus tard dans la Forêt Noire on joue le troisième et dernier acte du Grand Prix d'Europe le Deutsche Grosser Preis, au Nurburgring.

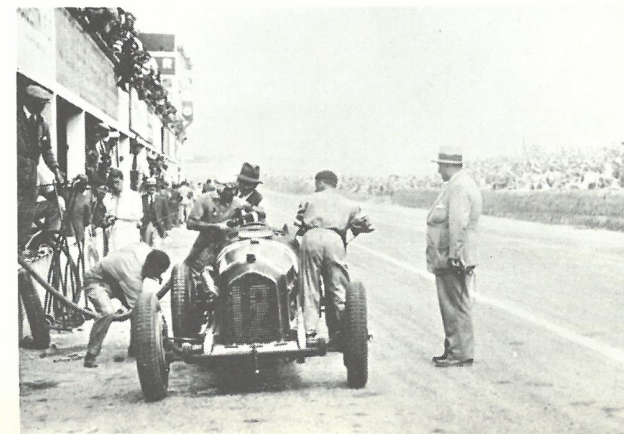
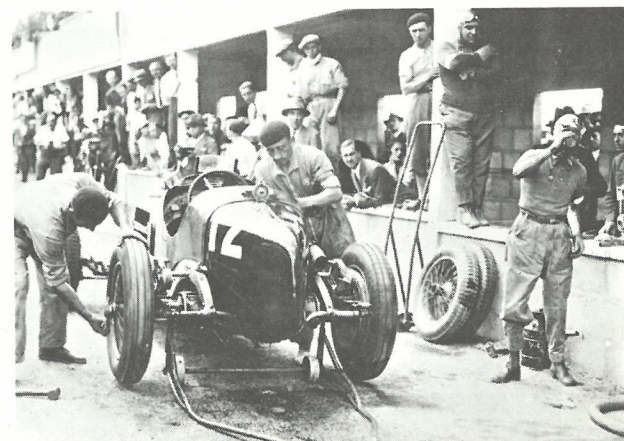
Les mauvaises langues affirment que pour permettre à Caracciola, allemand, de remporter une victoire dans son pays, on aurait donné l'ordre de freiner Nuvolari en employant le moyen universellement exploité : le ravitaillement ralenti. C'est peut-être vrai si l'on compte 1'35" pour Caracciola et 2'40" pour Nuvolari. Effectivement 1'35" c'est le temps moyen des mécaniciens d'Alfa Romeo que l'on retrouve dans toutes les courses. De toute façon cela n'enlève rien à la valeur de Caracciola qui fera une très belle carrière deux ans plus tard chez Mercedes.

L'affaire tourna rapidement à l'avantage des trois Alfa qui ne seront jamais inquiétées. La K3 MG d'Hamilton viendra un moment tourner autour des italiens et abandonnera. Premier Carracciolo, second Nuvolari et Borzacchini troisième. Le championnat d'Europe est dans la poche.

Avant le Grand Prix de Monza qui doit clôturer la saison, les P3 participent encore à quatre épreuves d'importance mineure, mais suffisante pour amener deux défaites. Dans les coupes Ciano et Acerbo, Nuvolari remporte encore deux victoires. La main passe à Brno (G.P. de Tchécoslovaquie), Chiron donne une victoire à Bugatti, victoire inespérée due à l'abandon de Borzacchini, différentiel brisé, et aux troubles d'allumage.

Mais la plus belle défaite d'Alfa sera celle du Grand Prix de Marseille que Nuvolari perd à

*Le "Maestro" se désaltère pendant un ravitaillement du seul Grand Prix de l'A.C.F. (1932), qu'il gagna.*





cause de son optimisme trop latin. Alors qu'il effectue un dernier ravitaillement, pensant avoir un tour d'avance, il s'attarde à échanger quelques bons mots avec ses mécaniciens. Quand on réalise que Sommer vient de prendre la tête, Nuvolari se lance à fond de train et éclate un pneu. Ne pouvant combler son retard le "maestro" doit se contenter d'une place de second derrière la Monza, ce n'est pas bien grave, la victoire reste en famille.

Curieusement le Grand Prix de Monza se court en deux manches, avec finale, où se trouvent rassemblés tout un ramassis de voitures de catégories diverses, P3 et Monza, mais aussi 1500 Miller traction avant, 1500 Delage, Mercedes SSK, etc. . . Caracciola gagne la première manche devant une Maserati (Minozzi) et une Bugatti (Varzi). La deuxième manche est une lutte sans merci entre Nuvolari et Fagioli (Maserati). Roues dans roues, les deux voitures soutiennent un train infernal, jusqu'à ce que l'Alfa sorte de la route au sixième tour.

Un petit scandale vient mettre un peu d'animation avant la finale. Sous prétexte que Fagioli avait un peu aidé à la sortie de route de Nuvolari, Alfa Romeo demande son exclusion. Sur le refus des commissaires, Alfa annonce que ses voitures ne partiront pas, ce qui bien entendu déclenche un tollé général accompagné de jets de pierres. Cherchant avant tout à calmer les esprits, l'équipe Alfa faisant promptement machine arrière, prend le départ, Nuvolari empruntant la P3 de Campari. Néanmoins la victoire lui échappe et Caracciola franchit la ligne d'arrivée avec Fagioli (Maserati) sur ses talons.

Avec un bon palmarès, la saison 1932 restera comme la saison des P3. En remportant les trois Grands Prix Alfa s'est d'abord assuré le Championnat d'Europe ce qui est déjà une belle performance. Pendant que la P3 enlevait six premières places dans les huit courses où elle figurait, la 8C 2300 (Sport et Monza) se taillaient une part de succès non négligeable avec les deux premières places aux 24 Heures du Mans (distance et indice), sans compter la Targa Florio (1 & 2), les Mille Miles (1-2-3), les 24 Heures de Spa (1-2-3). Bref Alfa Romeo totalise vingt trois

victoires sur trente épreuves et encore dans celles où la victoire lui échappe on enregistre quand même cinq secondes places et à la rigueur deux troisièmes places. . .

Quant à Nuvolari, avec son jersey jaune et son pull jacquard sans manches, son serre tête jaune et son éternel sourire dévoilant une généreuse dentition, il devint l'idole des foules. Son style coulé, tout en dérapage contrôlé très en avance pour l'époque, faisait passer des frissons dans le dos du public, qui somme toute était venu pour ça, avec une petite arrière pensée : voir le dompteur se faire bouffer par le lion. . .

### LES BELLES CAPTIVES

L'administration ne fait pas de sentiment, elle agit. Avec plus ou moins de rapidité, mais elle agit. Ce n'est pas nouveau, et cette constatation fit la fortune des auteurs de théâtre de boulevard. Quand les fonctionnaires de l'Istituto di Ricostruzione Industriale mirent leur nez dans les comptes d'Alfa Romeo, ils remarquèrent tout de suite une rubrique comportant un certain nombre de zéros en rouge. La reconstruction industrielle avait besoin de camions, de tracteurs, et pourquoi pas de véhicules militaires. La reconstruction industrielle n'avait pas besoin d'autos de course. La reconstruction industrielle n'avait pas besoin d'un poste éternellement débiteur. Ayant ainsi raisonné, le fonctionnaire zélé, referma le grand livre et rêvant à l'avancement que ne manquerait pas de lui valoir cette idée de génie, annonça qu'Alfa Romeo se retirait de la compétition et boucla les P3 sous clefs.

Malgré tous ses efforts Enzo Ferrari ne réussit pas à sortir le moindre petit boulon de P3. Après une période d'abattement, la "Trattoria del Portello" se résigne, puisque l'on ne pouvait sortir les P3, il restait encore les Monza. En tirant tous les chevaux, c'est bien le diable si l'on ne parvenait pas à un résultat. Et le patron paya une tournée générale.

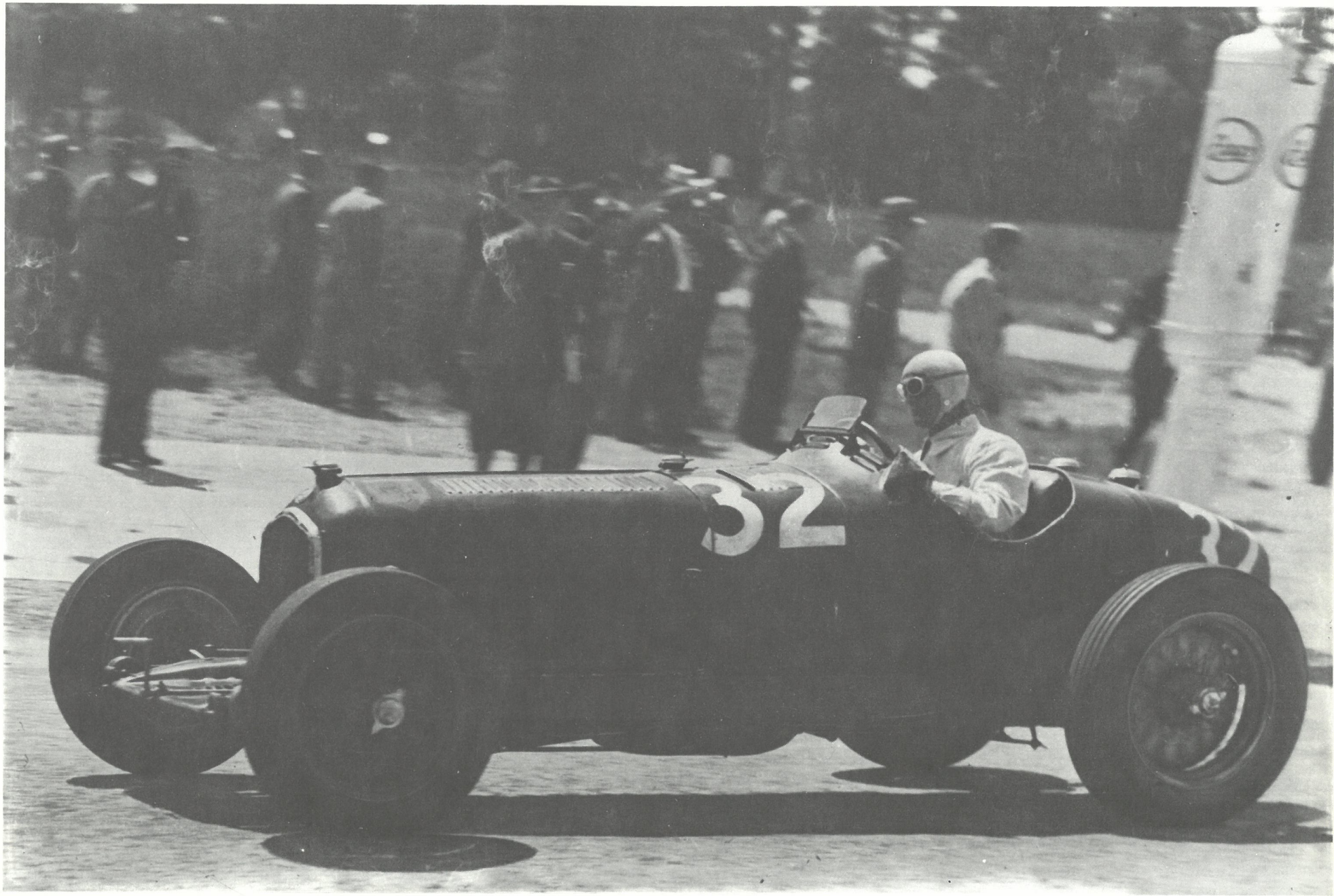
Avec un réalésage on porta la Monza de 2,3 litres à 2,6 litres, ce qui donna environ vingt chevaux supplémentaires, mais elles pesaient toujours le même poids : 920 Kgs. A part la Scuderia Ferrari, quelques particuliers, continuaient à faire courrir leurs Monza, mais en 2,3 litres. C'est tout ce qui tentait de maintenir le prestige d'Alfa Romeo. On courait à un échec.

C'est ainsi que Maserati inaugure la saison 1933 avec une belle série de victoires, bénéficiant à la fois de l'absence des P3 et de la présence dans son équipe de Nuvolari. Le maestro s'étant quelque peu fâché avec Ferrari, mais surtout avide de monter un cheval qui gagne était passé à l'ennemi avec armes, bagages et sweater jaune.

Puis un beau jour d'août, alors que la saison tirait à sa fin, quelqu'un réalisa que si le succès de Maserati n'enlevait rien à la virilité nationale, celle d'Alfa Romeo prêtait à sourire. Alors on rendit la liberté aux belles captives qui regagnèrent la Scuderia Ferrari.

Avec les larmes aux yeux les fanatiques d'Alfa Romeo retrouvent les P3 à Pescara pour la Coupe Acerbo. Il n'y en a que deux, avec un bel écusson Ferrari, pilotées par Fagioli et Campari, pour affronter trois Maserati, Campari, Zehender, Nuvolari. Chacun connaissant à fond la monture de l'autre, Nuvolari et Fagioli ne se font pas de cadeaux. Après une poursuite mouvementée menée par Nuvolari, très à l'aise sur ce circuit sinueux, les P3 réussissent à passer en tête et franchissent la ligne d'arrivée avec plus de deux minutes d'avance sur les Maserati. Néanmoins l'alerte a été rude, les Maserati se révèlent plus rapides que les Alfa et seule une course "non-stop", sans ravitaillement, ni incident sauva la P3 d'une défaite certaine.

Ensuite on voit les P3 en France au Grand Prix de Comminge (St. Gaudens) où Fagioli remporte la victoire et à Miramas pour le Grand Prix de Marseille. Après l'abandon de Nuvolari (Maserati), les deux P3 (Chiron et Fagioli) se partagent alternativement le commandement. Résultat : Chiron premier et Fagioli second.



*Dieppe 1934. Chiron qui termina deuxième*

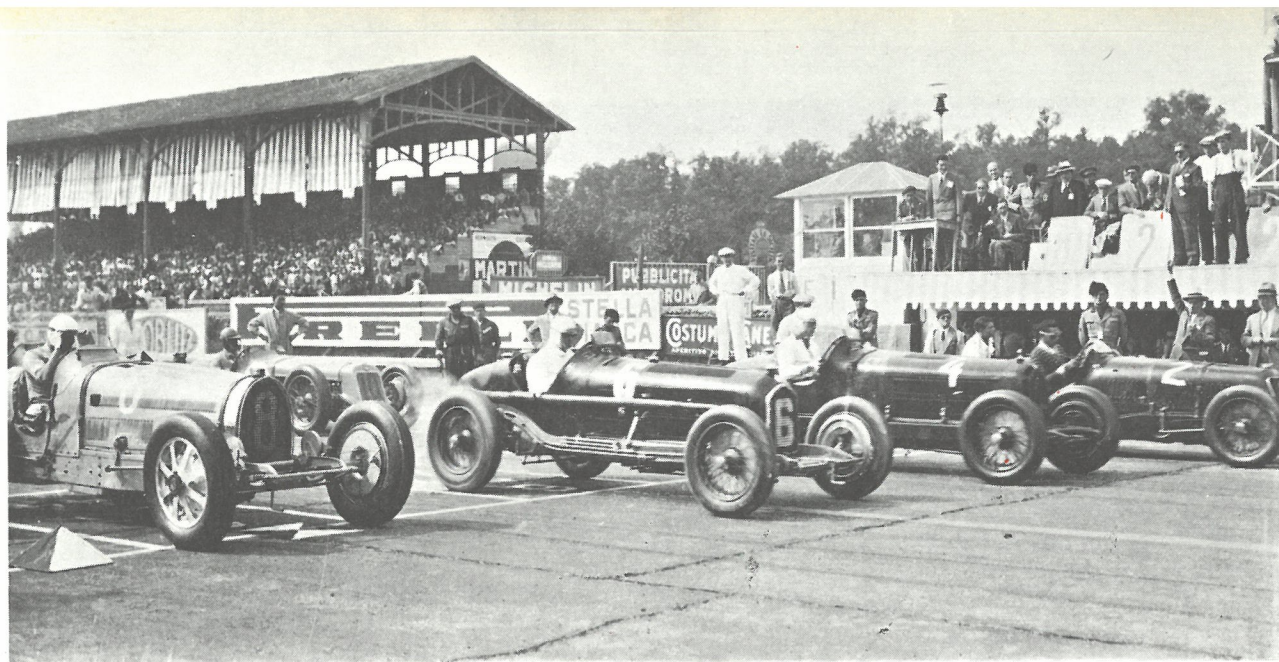
Dans les annales du sport automobile, le Grand Prix d'Italie et le Grand Prix de Monza laissèrent un pénible souvenir. Couru le même jour, à Monza, la première épreuve consiste en un Grand Prix classique, le matin, sur le circuit routier et une épreuve en trois manches et finale, l'après-midi, sur l'anneau de vitesse.

Pour le Grand Prix d'Italie, Chiron et Fagioli (P3) ont tout à redouter du trio Nuvolari-Taruffi-Zehender (Maserati 2.9). Bien entendu il y a aussi le lot habituel de Monza, Bugatti. Comme c'est à prévoir les P3 et Maserati mènent la course. Chiron réussit à dépasser Nuvolari mais abandonne une soupape cassée. Nuvolari, en tête ne réussit pas à décrocher Fagioli et obligé de changer un pneu à deux tours de la fin ne peut reprendre sa place, abandonnant ainsi la victoire à Alfa Romeo.

L'après-midi on attend de grandes performances du Grand Prix de Monza, bien que l'anneau de vitesse soit noyé sous une pluie torrentielle. Campari vient de rendre publique sa décision, c'est fini. A la fin de la saison il abandonne la compétition pour se consacrer à l'Opéra. Massée autour du circuit la foule hurle sur l'air des lampions : Campari ! Campari ! Campari ! Avec la seule P3 il porte tous les espoirs des supporters d'Alfa Romeo. Afin de ne pas les décevoir il a bien préparé son coup. Allant jusqu'à enlever ses freins avant, une vieille combine des pistards.

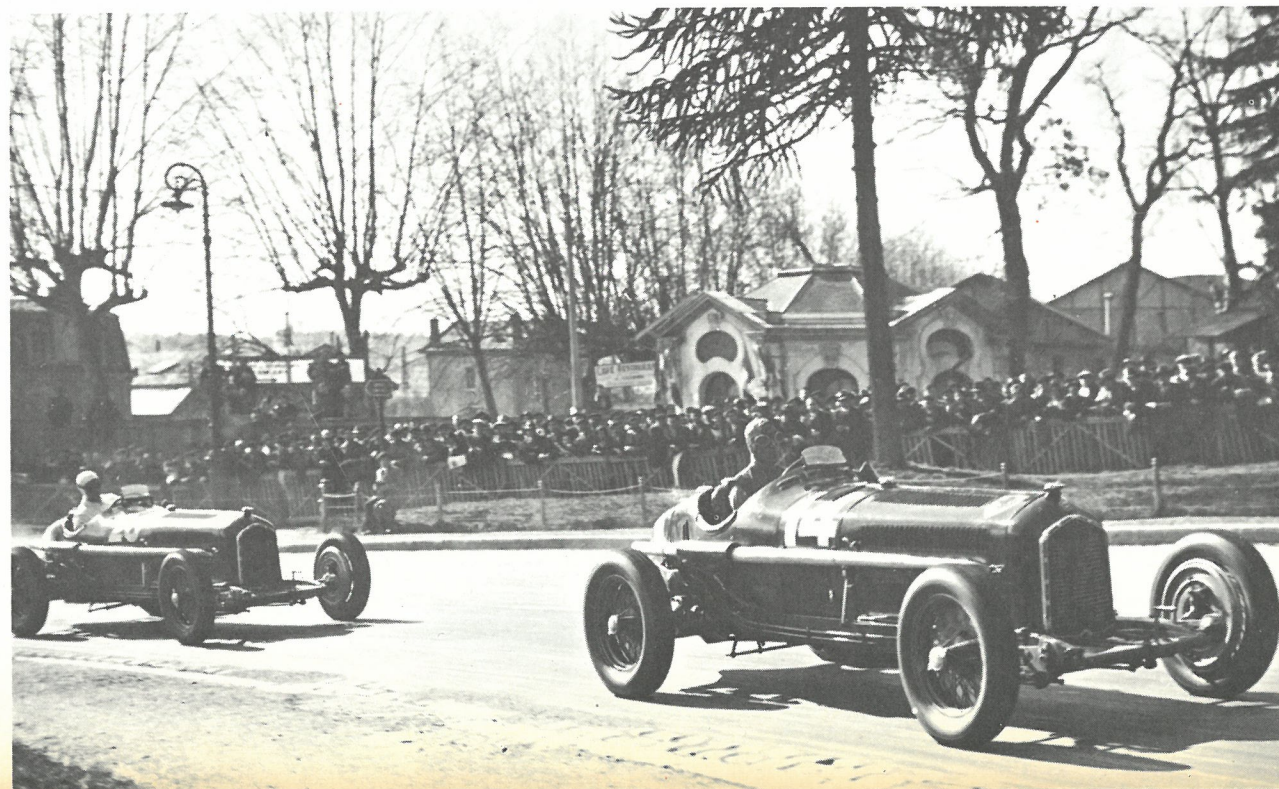
Lorsque dans la première manche, la Duesenberg 4,5 litres passe une bielle à travers le carter dans la courbe sud personne n'en imagine encore les conséquences tragiques.

Au départ de la deuxième manche, les spectateurs hurlaient de plus belle : Campari ! Campari ! Superbe, celui-ci gratifia du salut fasciste la loge royale ou se tenait le prince Umberto et dès le signal du départ démarre en trombe accompagné par les clameurs. Trois Monza bouclent le premier tour. Dans la première, Ballestro sort une main pouce tourné vers le bas, il y a un accident. Pendant une quinzaine de minutes les haut-parleurs commentent la



*Monza 1932. Le départ. De gauche à droite Bugatti 51, P.3, Monza et Maserati*

*Pau 1935. Nuvolari vient de passer Dreyfus*



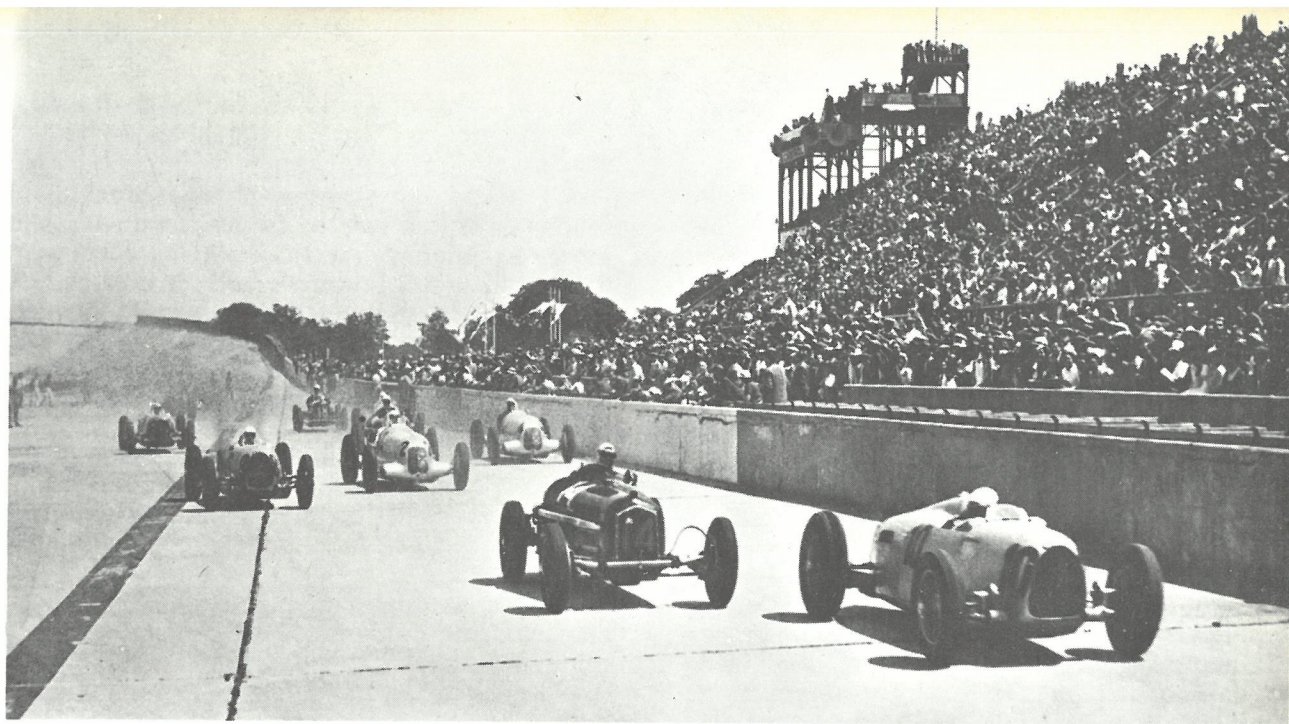
course mais passent l'incident sous silence. Bien entendu, tout le monde a remarqué l'absence de quatre voitures dont celle du favori. Enfin pour calmer la foule qui devient houleuse, le speaker annonce : "un petit incident est survenu dans la courbe sud. Nous vous donnerons les détails plus tard." A ce moment, Barbieri regagne son stand, à pied. Lui doit savoir. Ne se contenant plus, les spectateurs hurlent tant et si bien, que le speaker fait une seconde annonce : "En raison d'un léger incident survenu dans la courbe sud, dans lequel Campari, Borzacchini, Castelborco et Barbieri sont impliqués, nous avons le regret de vous informer de ce que Campari est en de mauvaises conditions. Borzacchini est moins gravement atteint et les deux autres plus ou moins contusionnés. Malgré le sable, vite dissipé par la pluie, l'huile tendit un piège dangereux sous les roues de Campari et Borzacchini. Les deux pilotes qui les suivaient à courte distance purent ralentir juste à temps, non sans dérapé eux aussi. Campari est mort. Tué sur le coup. Borzacchini mourra dans la nuit.

Quelques pilotes se retirent en signe de deuil et la course continue. Dans la troisième manche, au même endroit, le comte Czaykowski perd le contrôle de sa voiture et se tue.

Au début, ils étaient quatre copains, que bien entendu on appelait les "trois mousquetaires", Ugo Sivocci, Antonio Ascari, Giuseppe Campari et Enzo Ferrari. P1, P2, P3. Tous sauf un ont trouvé la mort sur une Alfa Romeo Grand Prix.

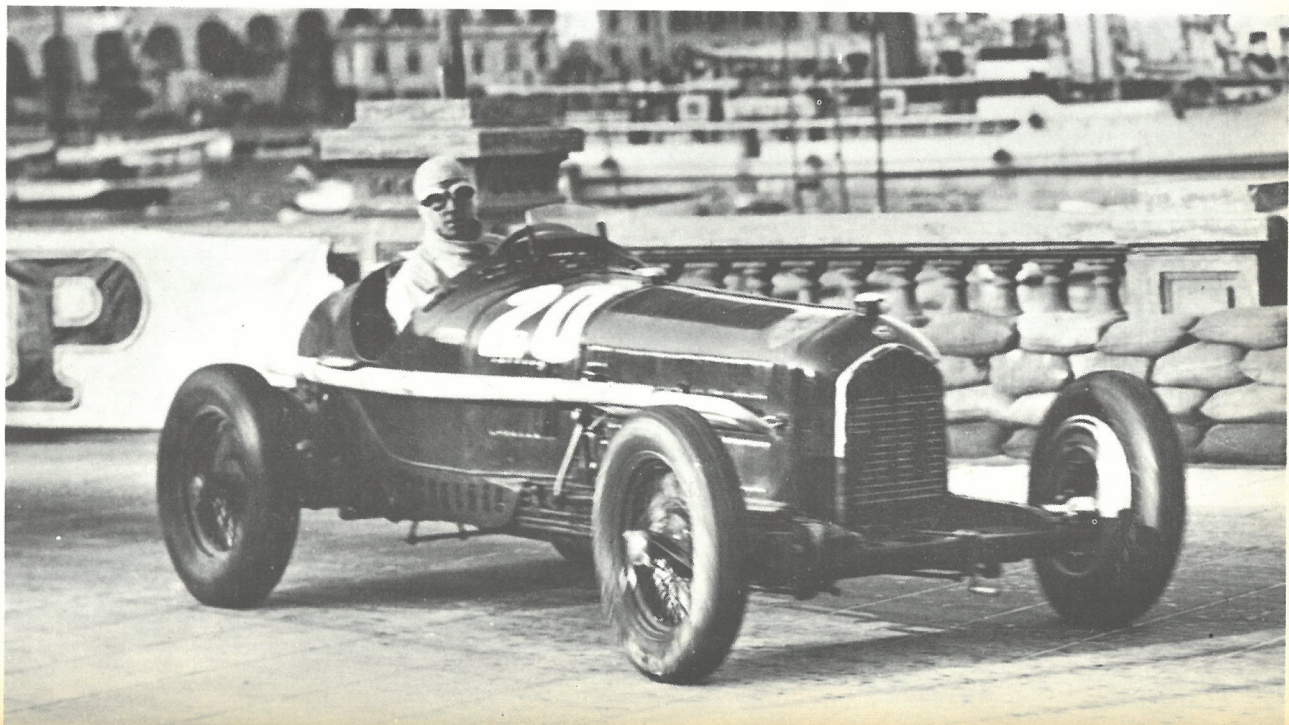
Une semaine plus tard, la Scuderia Ferrari aligne deux P3 au Grand Prix de Tchécoslovaquie, avant dernier de la saison. Sous une pluie diluvienne les P3 mènent la ronde de bout en bout. Chiron remporte sa troisième victoire successive à Brno et Fagioli obtient la seconde place.

Réapparition de Bugatti au Grand Prix d'Espagne, avec deux 2,8 litres qui deviendront plus tard les 59 (3,3 litres). Si Nuvolari, qui mena à fond de train les trois quarts de la course n'avait pas dérapé sur la route mouillée et heurté un arbre (sans blessures sérieuses), les P3 au-



*Montlhéry A.C.F. 1935. Le début de la fin des P.3*

*Monaco 1934. Le vainqueur Guy Moll, qui vient de passer Chiron accidenté (page 36), prend son dernier virage avant la ligne d'arrivée*



raient subi une défaite au profit de Maserati. Profitant de l'occasion, Nuvolari prit la tête, et, suivi de Fagiolo franchit la ligne d'arrivée.

Sauvé in extremis par la réapparition des P3, Alfa Romeo ne pouvait guère nourrir d'illusions pour la saison prochaine. Si les Maserati qui souffraient de maladies infantiles, avaient été au point, c'en était fait des P3. L'année prochaine, bénéficiant de l'expérience de la saison passée, les Maserati seront redoutables. Comme Alfa Romeo ne veut pas entendre parler d'une nouvelle voiture, il va falloir que la Scuderia Ferrari se débrouille avec les moyens du bord.

## MESSIEURS LES "RONDS DE CUIR"

Convaincus de la nécessité de reprendre la compétition les fonctionnaires veulent bien faire quelque chose, mais à moindre frais. Presque en se cachant. Il est bien plus intéressant de construire des camions militaires pour aller chasser le Négus.

S'il n'était pas question d'étudier une nouvelle voiture, le changement de formule oblige pourtant la Scuderia Ferrari et Alfa Romeo à mettre à profit l'hiver pour "sortir quelque chose". La nouvelle formule laissant la cylindrée libre, limitant le poids à 750 kgs à vide, (c'est-à-dire sans eau, sans carburant ni lubrifiant, sans pneu, et sans pilote) impose une largeur de carrosserie minimum : 85 cm. Aussi il faut donc dessiner une nouvelle carrosserie plus large, conforme au règlement et rajouter 30 kgs, ce qui n'est pas fait pour augmenter les performances. Surtout que Maserati et les Allemands dont on parlait beaucoup ne doivent pas être inactifs non plus. Un nouveau moteur s'impose, c'est-à-dire compte tenu du manque de temps et des restrictions, le bon coup de fouet qui avait si bien réussi à la Monza, le réalésage. De 2,6 litres la P3 passe à 2,9 litres (68 x 100-225 CV). De fil en aiguille on en arrive à construire de nouveaux châssis au modèle des anciens et l'on présenta sept "tipo B" pour 1934.

Malgré tout les P3 première édition peuvent encore servir avec les modifications d'usage.

Tant et si bien que pour s'y retrouver un peu il faut classer les "tipo B" en trois catégories distinctes.

D'abord les voitures d'usine, dont nous venons de voir la recette. On les reconnaît à leur poste de pilotage ventru, dont les côtés sont moins échancrés. Ensuite le second type (1935) c'est-à-dire le précédent avec une suspension arrière par ressorts quart elliptiques (style Bugatti) inversés. Parallèlement Ferrari développa un troisième modèle à partir des P3 1932 qu'il équipa d'un moteur 2,9 litres. On peut reconnaître ces voitures aux deux ouvertures sur le côté gauche du capot au niveau du compresseur. Principalement destinées aux jeunes pilotes de la Scuderia ces voitures seront plus tard vendues à des particuliers.

Enfin la quatrième et dernière version, les P3 deuxième formule équipées d'un essieu à roues avant indépendantes, système Dubonnet (le monsieur des apéritifs), de freins hydrauliques Ariston et de moteurs 3,2 litres (71x100 - 265CV) ou 3,8 litres (78x100 - 305CV) et d'une boîte trois vitesses. Le nouveau couple ne rendait plus nécessaire l'emploi d'un premier rapport mais nécessitait un renforcement des trois autres. A ce dernier stade les P3 tournaient aux alentours de 275 km/h.

## L'AXE BERLIN-ROME

Pendant l'hiver 33, tout le monde avait bien travaillé, Alfa à la modification des P3 ; Maserati sur la mise au point des 2,9 litres, Bugatti mettant la dernière main aux 59. Ces trois marques ne s'écartant pas beaucoup de leurs caractéristiques précédentes on pouvait prévoir le profil de la saison suivante : un affrontement Alfa Romeo-Maserati. . .

Bouleversant tous les pronostics, les allemands confirmant la rumeur mettent les pieds dans le plat et les agitent en faisant de grosses vagues. Il faut réexaminer le problème avec deux inconnues : Auto Union et Mercedes. L'une d'entre elle, au cours d'essais privés a dépassé le 250. On ne sait pas laquelle, mais c'est bien suffisant pour semer la panique chez tous les

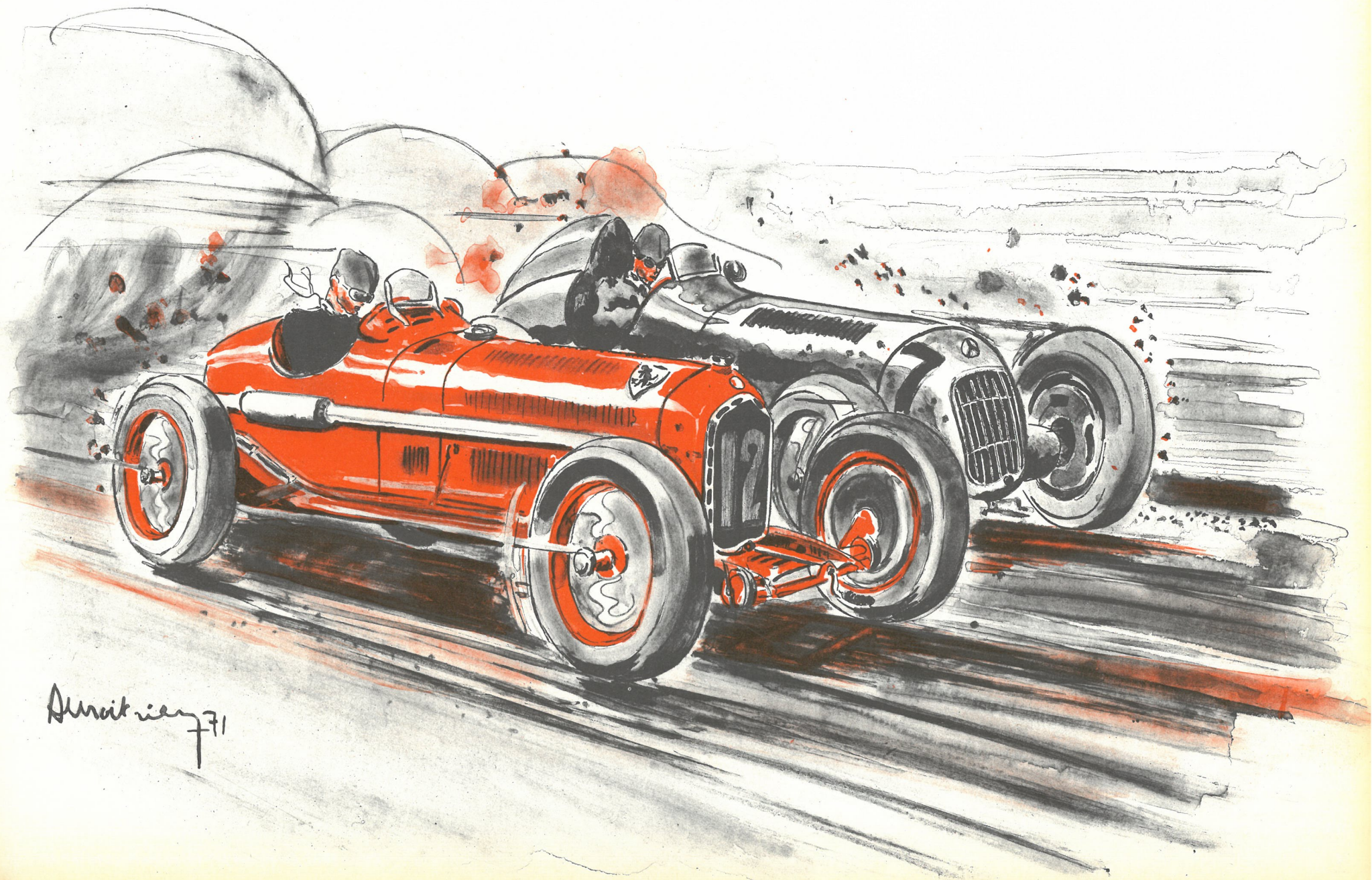
constructeurs.

Déception. Aucune voiture allemande ne participe au Grand Prix de Monaco, inaugurant la saison, bien que Mercedes ait été présent aux essais. Plus que pour l'épreuve elle-même les amateurs se sont déplacés pour le pesage, la grande opération à cœur ouvert qui permet à chaque début de saison et surtout à chaque nouvelle formule de découvrir ce que les constructeurs ont mitonné pendant l'hiver. Et bien entendu, les commissaires sont les plus acharnés. Alfa et Bugatti passent leur examen haut la main ! Pour Maserati c'est toute une histoire. Après avoir retiré tous les pneus, drainés les carters jusqu'à la dernière goutte, vidé les réservoirs de la dernière trace de carburant, vidangé toute l'eau, on est encore loin du compte. Avec des roues à jante aluminium on y arrive enfin, sauf pour Etancelin ou il sera nécessaire de sauver quelques grammes en décomptant le poids des cales soutenant la voiture !

Chiron mène la course presque de bout en bout, espérant donner à Monaco un vainqueur monégasque, mais à deux tours de la fin il sort au virage de la Gare et heurte les sacs de sable. Le temps de se remettre en piste et Guy Moll décroche la victoire, suivi de Chiron et de la Bugatti de Dreyfus. Pour Alfa Romeo la saison s'annonce bien avec les deux premières places, la défection des allemands et la fragilité de Maserati.

Alfa Romeo continue de participer aux compétitions secondaires. Compétitions d'autant plus intéressantes que les allemands n'y figurent pas, nous pouvons y suivre avec intérêt les péripéties du duel Alfa-Maserati dont l'intérêt en Grand Prix est éclipsé par un autre duel : Auto-Union-Mercedes.

Au Grand Prix d'Alexandrie, en deux manches et finale difficiles à maintenir sur route mouillée, les Maserati (Varzi) ne peuvent suivre Chiron (2.9 B) et Tadini (2.6). Perdant le contrôle de sa Maserati, Nuvolari s'est écrasé contre un arbre. Une jambe cassée le mettra sur la touche pour quelques semaines.

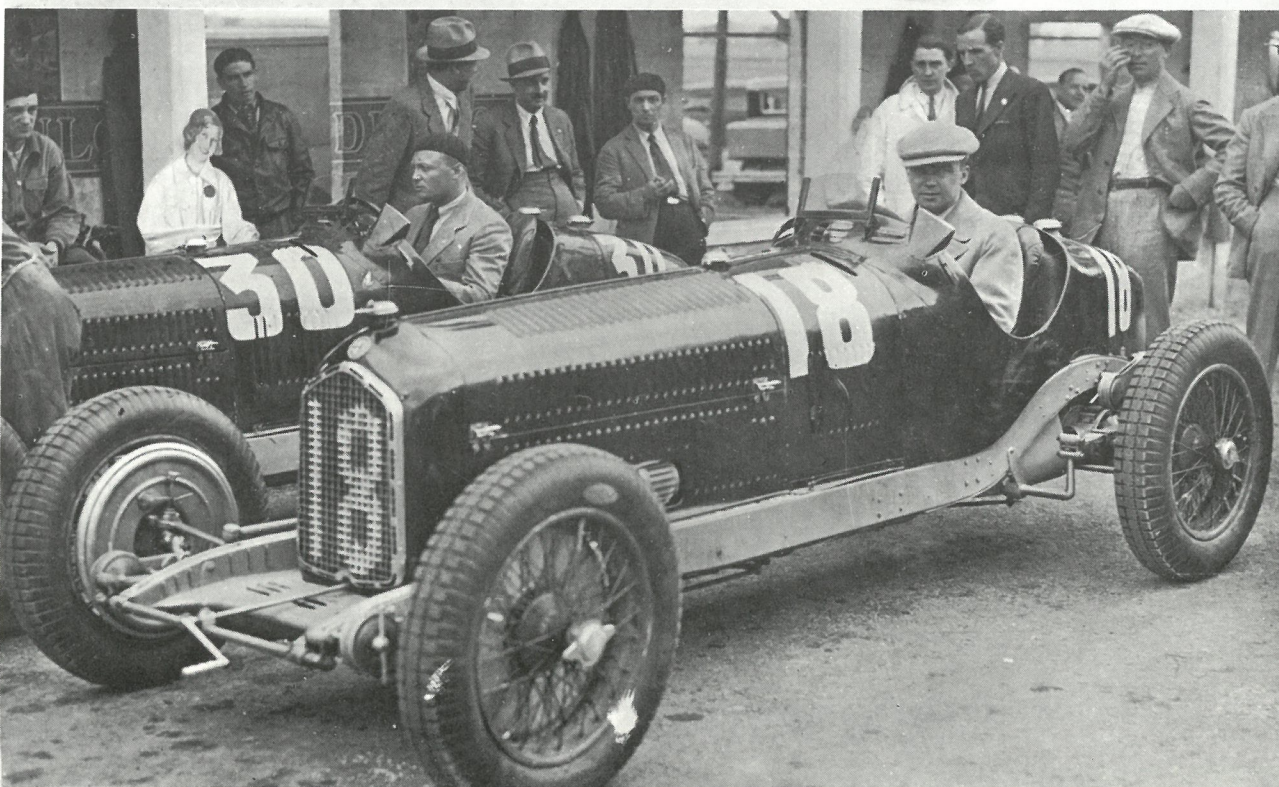
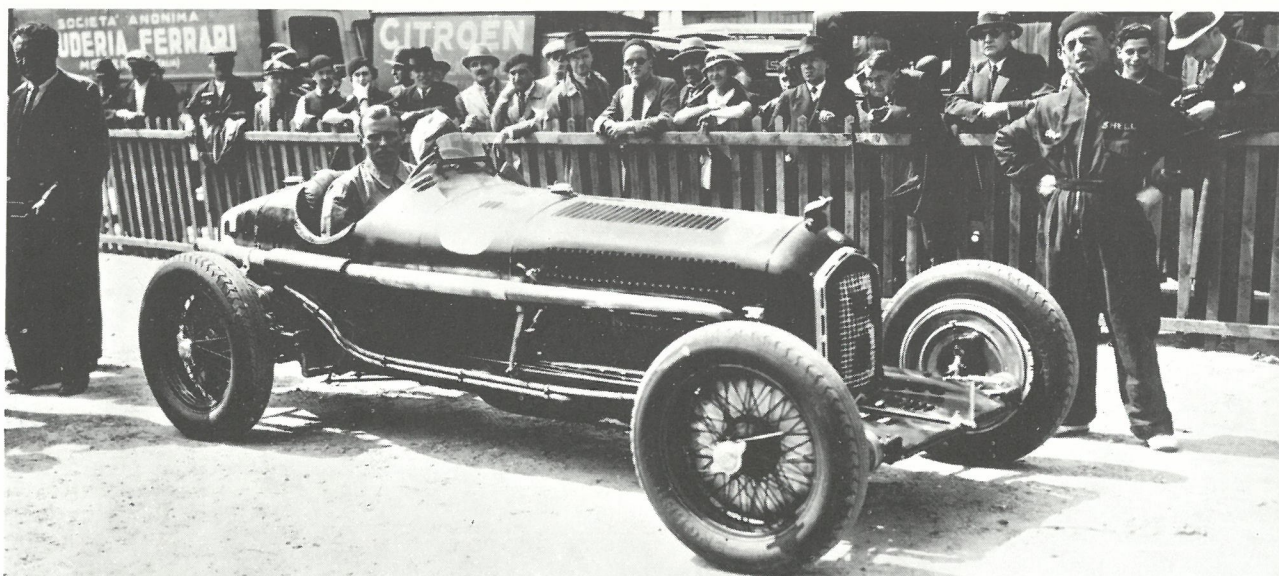


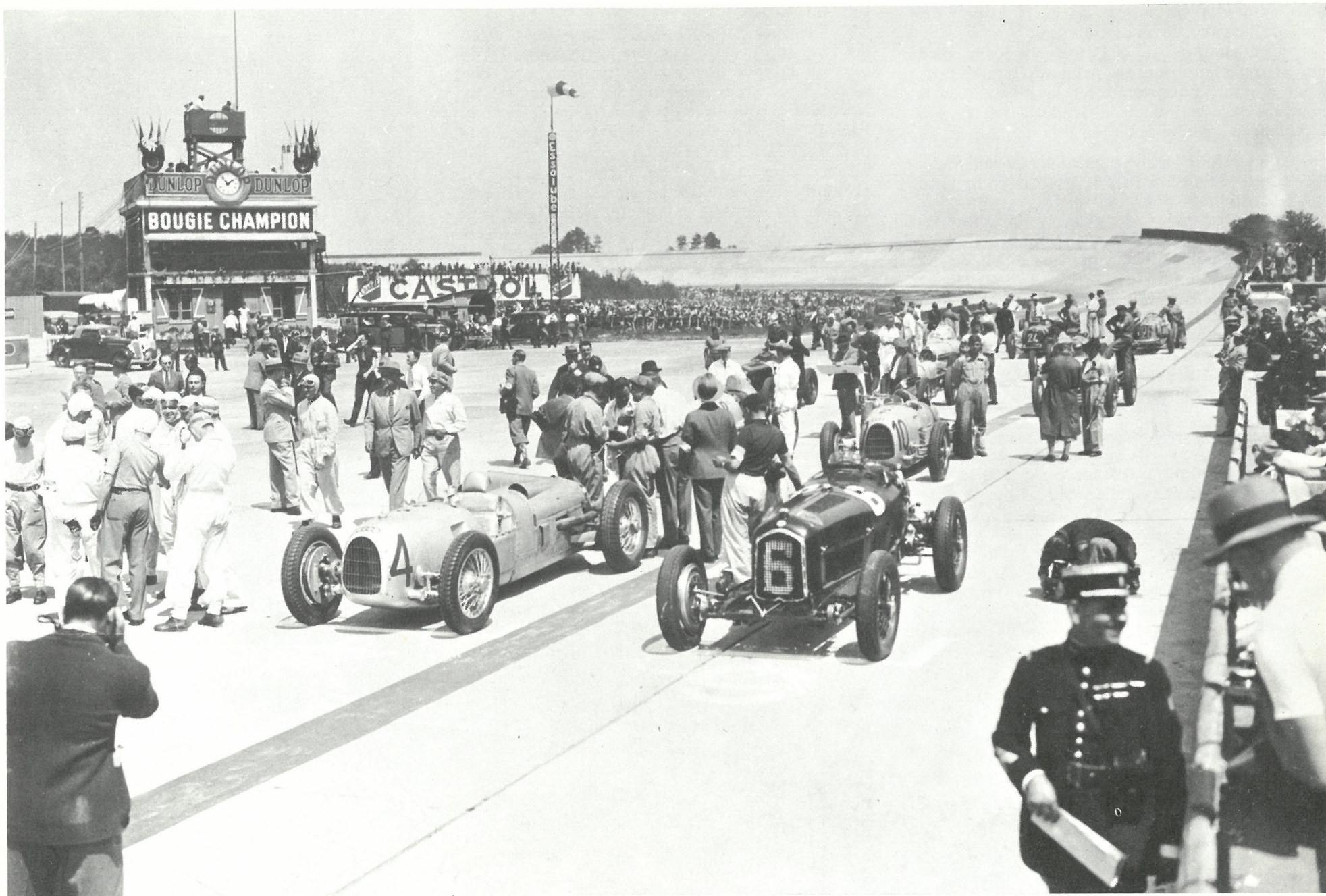
Stratton 71

Après une écrasante victoire des 2.9 B à Tripoli, Varzi premier, Moll second et Chiron troisième, malgré la présence de la Maserati W 5 (2 moteurs 16 cylindres) on trouvera une 2.9 B à la Targa Floria. Varzi remporte la victoire avec sa monoplace au milieu d'un bataillon d'Alfa, seule marque à terminer la course. Le même jour au Grand Prix du Maroc, Chiron conserve de bout-en-bout la première place avec une P3.

Il faut attendre l'A.V.U.S. à Berlin pour une première confrontation Alfa Romeo Auto-Union. Mercedes déclare forfait. Cette confrontation était très attendue car la piste de l'A.V.U.S., une portion d'autoroute rectiligne en sortie de Berlin permet les plus fortes moyennes de tous les circuits existants. A cette occasion Ferrari a préparé une 3.2 à carrosserie profilée confiée à Guy Moll et deux 2.9 pour Chiron et Varzi. Moll s'adjuge une belle victoire, suivi de Varzi. La seule Auto-Union rescapée termine troisième. Tous les espoirs sont encore permis pour une équipe Alfa Romeo très satisfaite, et qui ne croit plus beaucoup au succès des Auto-Union d'une apparence assez déroutante. Quant aux Mercedes, elles n'ont encore rien donné.

Cette belle assurance dure exactement une semaine. Le temps de se déplacer au Nurburgring et d'y ramasser une belle piquette, la première depuis longtemps. La Mercedes de Brauchitsch fait la loi, suivie de Fagioli et Stuck. Chiron derrière n'espère plus grand chose. Fagioli plus rapide que son camarade Brausitsch, se dispute avec Neubauer son directeur de course au sujet de l'ordre de marche : un circuit allemand, une voiture allemande, un pilote allemand et un vainqueur allemand, tels sont les ordres. Aussi au dernier tour, l'italien stoppe sur le bord de la piste et gagne la ligne d'arrivée à pied. Ce petit incident qui semble inimaginable aux yeux des allemands disciplinés, l'est moins en Italie où il semble que les pilotes d'Alfa eurent toujours du mal à se plier aux ordres de marche. Ce qui se solda souvent par de petites sorties de route, un peu aidées, des poings brandis sous le nez de copains que l'on double, ou de ravitaillements ralentis pour calmer l'ardeur du récalcitrant. De





*Montlhéry 1934. Contre toute espérance encore une victoire pour les P3.  
Varzi (n° 6), Stuck (n° 4) (Auto-Union).*

quoi alimenter les soirées de la "Trattoria del Portello" en anecdotes savoureuses.

Une victoire au 24 Heures du Mans, bien que n'apportant rien au palmarès Grand Prix, vient à point pour remonter le prestige de la marque et le moral de la Scuderia Ferrari qui attend avec angoisse le Grand Prix de l'A.C.F.

Sans être un grand spécialiste de la compétition automobile il suffit de jeter un coup d'œil sur le paddock pour se rendre compte que quelque chose vient de changer. A côté des Auto-Union et Mercedes qu'un journaliste décrit ainsi : "des fuselages d'aéronefs sur roues, faits de frêle aluminium battu et couverts d'ailettes et d'ouïes", les Bugatti 59 archaïques, les Alfa Romeo et Maserati traditionnelles donnent à cette course une allure de rétrospective historique. En battant le record du tour du précédent Grand Prix, dès les premiers tours d'essais, Hans Stuck donne le ton de ce qu'allait être cette épreuve.

Quatre vingt mille spectateurs se sont déplacés pour assister à cet événement, et, parmi eux, beaucoup se souviennent d'un certain Grand Prix de l'A.C.F. vingt ans auparavant.

Entre pilotes on aime bien comparer le mérite des montures, les pilotes d'Alfa savent à quoi s'en tenir sur leurs adversaires, au sein de l'équipe ou plutôt de la coalition allemande n'y a-t-il pas leurs vieux copains des beaux jours de Portello ? Fagioli et Carracciola, qui avec Von Brausitch travaillent pour Mercedes. Stuck, Momberger, pilotent les deux Auto-Union, Nuvolari, Benoist et Dreyfus les Bugatti, Varzi, Chiron, Trossi les Alfa et Etancelin, Zehender les Maserati.

Dès le drapeau abaissé, Chiron bondit de la troisième ligne. Une grande clameur salue son premier passage quand ayant bouclé son premier tour il se présente en tête, poursuivi par Carracciola et Fagioli. Au troisième tour Stuck remonte la colonne et repousse Chiron à la deuxième place. Déjà, handicapées par de fréquents arrêts au stand les Bugatti et Maserati

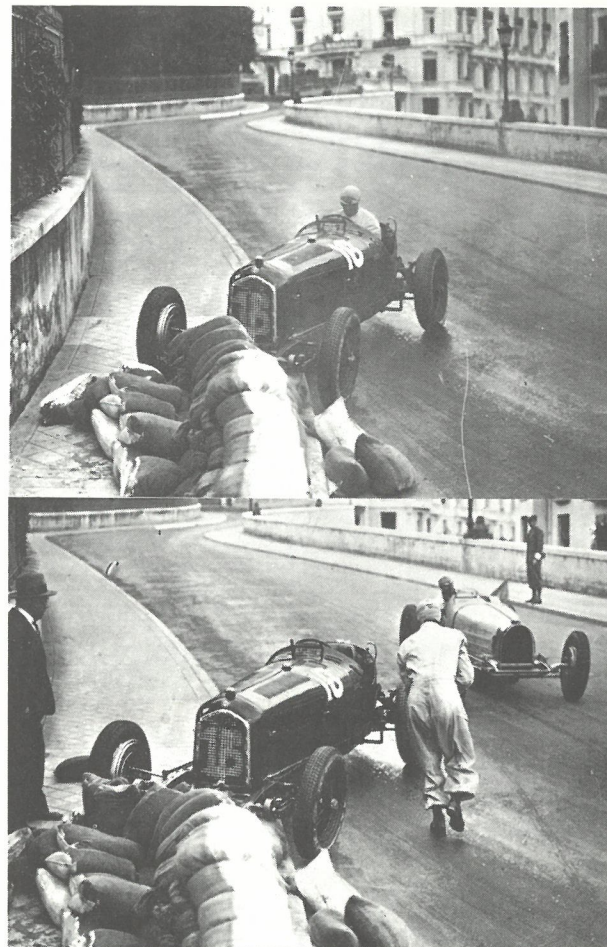
sont surclassées.

Obstiné, Chiron colle à l'Auto-Union et au dixième tour, salué par des hurlements, l'Alfa reprend la tête. Ralenti par un long ravitaillement, Hans Stuck perd des places, laissant aux Mercedes le soin de mater les Alfa. Peine perdue. Fagioli talonne Chiron, derrière, Carracciola poursuit Varzi. En vain. Au quatorzième tour Chiron réapparaît suivi de Varzi. Carracciola est définitivement immobilisé. Au seizième tour la débâcle est presque complète avec Stuck, seul allemand rescapé, en troisième position. Intactes, les Alfa encadrent l'allemand. Benoist et Zehender ferment la marche. Trossi s'arrête un instant au stand avec des ennuis de boîte de vitesses et passe le volant à Moll (remplaçant) qui repart avec la seconde et la troisième. Stuck est aux abois, Les alfa ne le lâchent pas d'une semelle et l'Auto-Union chauffe de plus en plus. Après une série d'arrêts, Stuck abandonne au trente deuxième tour, bientôt rejoint au tour suivant par Zehender. Benoist suit très loin. A sept tours de la fin la course est jouée. Le drapeau à damiers s'abat sur Chiron, suivi de Varzi, et Moll. Benoist termine avec quatre tours de retard et n'est pas classé. Les plus surpris de ce retournement de situation sont certainement les membres de la Scuderia Ferrari qui apprennent que Chiron vient de signer le meilleur tour à 147,508 km/h. Avant la course, personne n'aurait misé une pièce de vingt sous sur les Alfa.

Un Grand Prix de la Marne, sans allemand mais avec champagne vit la victoire d'Alfa, avec dans l'ordre : Chiron, Moll, Varzi-Marinoni, tous sur 2.9 B. Mais on attend surtout le Grand Prix d'Allemagne qui promet une belle empoignade, car le prestige du Reich est en jeu.

D'ailleurs le carnaval nazi déployé à cet occasion ne permet pas d'en douter. La sinistre croix gammée se charge de rappeler à ceux qui l'auraient oublié que le Führer n'entend pas se laisser battre les fesses par son collègue italien. Et surtout pas en public.

Sous une haie de bras tendus par des milliers de spectateurs délirants Hans Stuck (Auto-Union) franchit la ligne d'arrivée, suivi de Fagioli (Mercedes). Unique rescapé des trois





2.9 B, Chiron, a 8' du vainqueur termine en troisième position. Essuyant la première d'une longue série de défaites, la Scuderia Ferrari ne peut que s'incliner devant "l'ordre nouveau".

A partir de ce moment, la fin de la saison est facile à résumer. Les allemands ont terminé leur crise de puberté et, eux aussi, brandissent bien haut leur virilité nationale toute neuve avec l'application d'un exhibitionniste lâché dans un couvent d'orphelins sans défense. Carnage abominable. Sur les six grandes épreuves qui terminent la saison, Mercedes en signe trois, Auto-Union deux. Au Grand Prix de Belgique alors que les allemands sont absents, Alfa Romeo, sans une voiture classée, se laisse ravir la victoire par Bugatti. Bien commencée, cette saison se termine en déroute totale : Coupe Acerbo quatrième, Grand Prix de Suisse quatrième, Grand Prix d'Italie l'humiliation en prime et une place de troisième, Grand Prix d'Espagne cinquième, Grand Prix de Tchécoslovaquie cinquième. Une nouvelle épreuve frappe la Scuderia à la Coupe Acerbo. Lancé à pleine vitesse, Guy Moll, pour des raisons que l'on ne pu découvrir, percute un arbre à pleine vitesse et se tue. Avec ce jeune pilote français, la compétition automobile perdit un de ses plus sûr espoir.

Avec la nouvelle formule, l'avenir s'annonce mal.

## LES DERNIERES CARTOUCHES

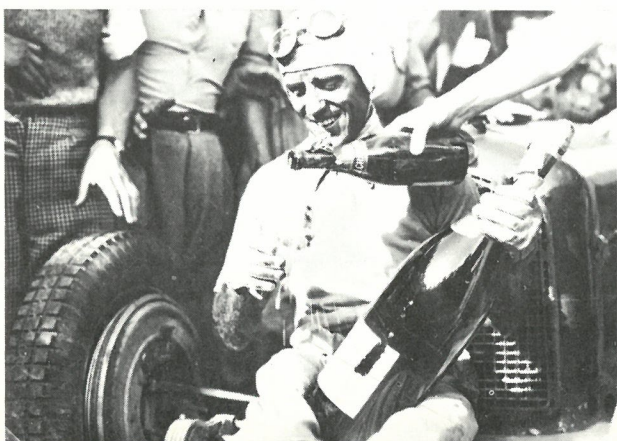
Pendant que couverts d'honneurs les allemands se partagent la substantielle prime gouvernementale. Ferrari et Jano retapent leurs voitures avec des bouts de ficelle. A peu près sans ressources, c'est tout ce qu'ils peuvent faire.

Avec leur formidable connaissance de la science automobile, Ferrari et Jano ont tout de suite compris ce qui fait la supériorité des voitures allemandes : plus que dans la puissance de leurs moteurs, le secret de la réussite tient dans la tenue de route. Une suspension à roue indépendante, c'est le seul remède qui puisse procurer quelques vitamines aux Alfa Romeo.



Monaco 1934. Dreyfus et Trossi au virage de la gare

Le "maestro" Nuvolari



Sous la bénédiction de Jano, tout le travail, est réalisé par la Scuderia Ferrari. En premier lieu on s'attache à réaliser une suspension avant à roues indépendantes en employant un système déjà éprouvé, le système Dubonnet. André Dubonnet, cher au cœur des piliers de bistrots, aimait passionnément l'automobile, on lui doit en particulier l'extraordinaire Hispano "Boulogne" à carrosserie en bois. Après mûres réflexions il s'avère impossible de préparer un système de roues arrières indépendantes qui aurait entraîné de gros frais à cause d'une refonte totale de la transmission. On se contente seulement de remplacer les ressorts semi-elliptiques par des quarts elliptiques inversés, style Bugatti. C'est également à cette occasion que l'on généralise les réalésages pour augmenter la cylindrée, qui, de 2,9 litres atteindra jusqu'à 3,8 litres. Mais il ne faut pas se leurrer, au meilleur de leur forme (3,8 litres) les Alfa donneront 300 CV, contre 350 pour Auto-Union et 400 pour Mercedes. . .

Sur un châssis P3 rallongé Ferrari installe deux moteurs, un à l'avant et un à l'arrière, dans la pointe. Entre les deux, sous les pieds du pilote se tient la boîte de vitesse et l'embrayage commun. On produisit deux modèles, une double 2.9 et une double 3.2. Avec une implacable logique cette énormité fut nommée "bi-moteur".

Malgré ces modifications Alfa Romeo ne peut remonter la planche savonnée. Avec une énergie farouche, la Scuderia Ferrari continue de figurer dans tous les Grand Prix et dans toutes les courses secondaires. Dans ces dernières épreuves ne figuraient pas les allemands, aussi Alfa y écrase tous ses rivaux.

Au Grand Prix d'Allemagne, contre toute attente, Alfa Romeo infligea au Führer une cruelle humiliation devant le front de ses fanatiques et signa en beauté sa dernière victoire en Grand Prix, tout au moins avec les P3.

C'est pendant ces efforts désespérés, qu'Alfa Romeo annonce l'incroyable nouvelle : la marque fonce en avant, tête baissée et construit de nouvelles voitures suivant les critères modernes. Ce seront les 8 C 35 et les

12 C 36, qui prendront la relève des P3, comme celles-ci succédèrent aux P2. Mais contre les allemands il n'y a pas grand chose à faire et Alfa Romeo se tourne sérieusement vers la formule "voiturette" 1500 qui verra le triomphe des "Alfettes".

Jacques Potherat

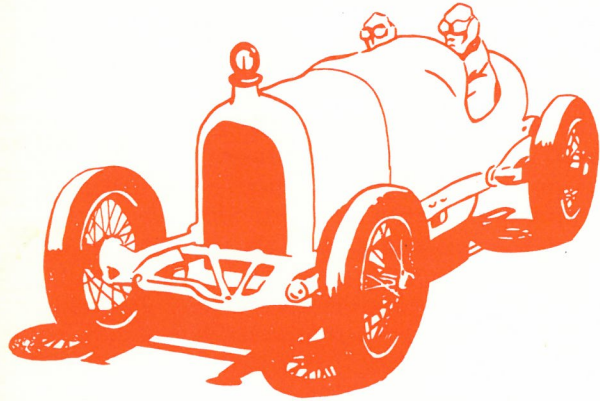
documents : Hannover, A.C.F., Alfa-Romeo



# MA VOITURE DE COURSE

par Gaston de PAWLOWSKI

Illustrations de J. ROUTIER



V

## LE BOMBARDEMENT DE DUNKERQUE

A Dunkerque des événements d'une autre gravité nous attendaient, si graves que c'est un soulagement pour moi de pouvoir les confesser enfin. Eh bien oui, mes chers amis je préfère tout avouer !

Depuis des années le remords m'accable, mes nuits sont sans sommeil, mes digestions se font mal, j'ai essayé en vain de tous les remèdes indiqués en pareil cas à la quatrième page des journaux : un aveu seul pourra libérer définitivement ma conscience. Avec la complicité de Coucaragea et d'une Boche, je suis l'auteur responsable d'un des bombardements de Dunkerque.

La censure n'a pas toujours permis de tout dire sur les bombardements de Dunkerque et le silence fut fait particulièrement autour de celui dont je fus l'auteur.

Maintenant que de longues années nous séparent de ce triste événement, on peut en parler, je crois, librement. Voici les faits dans toute leur émouvante simplicité ; je laisse à mes victimes le soin de me condamner ou de m'absoudre.

La Boche était une 100 HP Benz du plus mauvais caractère : irritable, brutale, capricieuse ; son double allumage, je viens de vous le dire, se livrait depuis quelque temps à d'étranges combinaisons dignes d'un

habitué de Monte-Carlo ; par moments, le trois jouait sur le quatre, le un allumait le deux et, dans leur obscure canalisation, les fils d'allumage se livraient à de frauduleux échanges électriques. Tant bien que mal, cependant, échappant aux horreurs de *l'atelier couvert* nous étions revenus à Dunkerque, Coucaragea et moi, comptant sur une journée d'arrêt pour remettre en place les noirs macaronis de l'allumage.

Dunkerque venait tout justement la veille de recevoir quelques bombes de zeppelins comme l'état de notre petit hôtel nous l'avait suffisamment démontré et l'émotion était assez grande dans toute la ville. Il n'y avait eu d'accident mais, d'une façon générale, les habitants paraissaient prodigieusement dégoûtés par le nouvel usage que les Boches avaient fait de leur charançon en baudruche. Bombarder les maisons, passe encore, mais vider une fosse d'aisances, cela paraissait à tous les habitants un procédé de guerre inacceptable. Une bombe était tombée, en effet, exactement entre deux maisons dans une cour déserte qu'elle avait défoncée et son explosion, savamment retardée dans les entrailles du sol, avait rejeté sur les maisons voisines une pluie dont la petite femme de Loth elle-même n'eût pas compris le sel, hors du célèbre bombardement de Gomorrhe.

- Comme c'est désobligeant, Monsieur, me disait une brave femme qui eut la gentillesse de m'inviter à déjeuner, je suis obligée, comme vous le voyez, de nettoyer tous mes objets de cuisine que l'on me remonte de la fosse d'aisances. . . Je ne sais pourquoi j'étais invité tout justement ce jour-là dans un restaurant voisin. . .

Ce fut dans cette ville, profondément écœurée par les agissements germaniques, que nous cherchâmes tout aussitôt à loger notre destroyer pour la nuit.

A la fin, une brave dame timorée mais compatissante commit la redoutable imprudence d'offrir l'hospitalité à notre voiture dans une véranda qui, certes n'était point faite pour cela. Il fallut déplacer de jolies caisses de fleurs, de paisibles fauteuils de paille et, par une porte cochère qui ne s'ouvrait jamais que pour les vieilles dames, l'horrible monstre boche couvert d'huile et de boue fut traîtreusement introduit dans cette silencieuse maison provinciale.

Peu importait, du reste, la propreté et le calme de cette demeure au fougueux Coucaragea, que le côté mécanique de l'aventure intéressait seul. Tandis que, à la manière des banderilleros dans une course de taureaux, je détournais l'attention des propriétaires de la maison, en développant de longues considérations philosophiques sur la guerre, Coucaragea, suivant une forte expression mécanique, "foutait tout en l'air dans la bagnole". Les fils arrachés pendaient sur le sol ; des bidons d'huile, aux soudures fatiguées par de longs voyages, s'oubliaient sous

eux ; le capot, lancé d'une main sûre, écrasait de timides géraniums ; un buste vénérable en terre cuite se couronnait bientôt de chatterton et de fils de bougie, tandis qu'un nègre d'ébène, bourgeoisement préposé à la garde des parapluies, blanchissait de terreur sous un sac de talc projeté avec rage au dehors des coffres.

Pour vous dévoiler le fond de ma pensée, les automobilistes sont des gens qu'il vaut mieux ne pas recevoir avec leur voiture dans un salon bien tenu surtout en temps de guerre. Vous me répondrez à cela qu'il est toujours facile d'intervenir et de protéger dans la mesure du possible son hôte contre les ravages qu'entraîne une réparation mécanique ? Cela prouve simplement que vous ignorez tout de la mécanique et de Coucaragea en particulier. Lorsqu'un mécanicien qui connaît son boulot a entrepris une réparation difficile, toute intervention entraînerait des désastres. Et puis, quelle conversation raisonnable voulez-vous entreprendre avec deux godasses et deux fragments de pantalon bleu qui émergent seuls d'un châssis ? Quand un homme est assez dévoué pour se plonger dans le cambouis jusqu'à la cheville en commençant par la tête, il faut respecter son mystérieux travail et ne le contrarier sous aucun prétexte.

Je pris donc, comme je l'ai dit, le parti le plus sage : celui de détourner l'attention de la vieille dame en lui tenant d'interminables propos optimistes sur la durée de la guerre et le succès certain de nos armes.

Au reste, l'entreprise n'était pas inutile ; on entendait, en effet, par intervalles, de sourdes détonations qui semblaient provenir de la direction du port, tandis que le bruissement de lointains moustiques troublait la sérénité du ciel. La vieille dame, enfouie dans un fauteuil de tapisserie, au fond de son petit salon provincial, finit par dresser l'oreille. Angoissée, elle murmura :

- Vous entendez ? Ils reviennent !

Sans en être bien persuadé moi-même, je lui affirmai qu'il s'agissait de simples exercices d'hydravions sur le bord de la mer et qu'aucun danger n'était à craindre. Mais la vieille dame, désabusée par deux années d'explications officielles analogues, se montrait de plus en plus agitée ; elle se dressait angoissée à chaque nouvelle détonation. J'employai alors tous les subterfuges : je lui fis croire que des ouvriers travaillaient dans la cave voisine, je m'indignai contre de prétendus voisins qui fermaient leur porte cochère comme de véritables brutes.

Intrigué moi-même, je finis par aller faire un petit tour dans la cour, mais je constatai avec plaisir qu'il s'agissait certainement d'exercices en mer. Aucune ambulance céleste n'avait encore disposé dans le ciel des petits tampons d'ouate hydrophile en prévision d'un accident et l'habituel culot des artilleurs anti-aériens ne

Coucaragea, transformé en homme-cambouis et plus noir maintenant que le nègre porte-parapluies devenu mulâtre, s'acharnait sans résultat après la manivelle de mise en marche de son orgue de Barbarie, mais sans en tirer la moindre note consolante. Trempé de sueur, les cheveux collés dans les yeux, s'appuyant défaillant après chaque effort sur les phares fléchissants, il paraissait à bout de forces. Sa rage muette était impressionnante et l'on sentait que toute parole de consolation eût été sauvagement accueillie. Par instant, quelques mots à peine intelligibles sortaient de sa bouche desséchée. Dans ses propos sans suite, on discernait vaguement d'amères allusions aux *saloperies qui ne veulent pas partir, aux zincs qu'on ferait mieux de fout' à la ferraille plutôt que d'esquinter des bonshommes dessus* puis d'amères allusions aux *types qui ne vous donneraient même pas un coup de main et qui vous laisseraient crever plutôt que d'essayer à leur tour de mettre en marche la bagnole*.

J'ajoute de suite que *les types qui vous laisseraient crever*, ayant proposé leur aide amicale, furent écartés avec mépris et renvoyés dans le salon *ousqu'y feraient mieux d'occuper la vieille, rapport à ce que ça serait une explosion à fout'le pot d'échappement en l'air, si jamais ça se décidait à partir avec tous les gaz qu'étaient accumulés là-d'dans*.

Philosophiquement, je repris donc mon rôle de missionnaire dans le petit salon provincial et discret.

- Vous avez entendu la dernière explosion ? me dit la vieille dame, terrifiée : cette fois, c'est tombé tout près : vous ne me direz pas le contraire !

J'allais dire le contraire, lorsqu'une explosion, véritablement formidable cette fois, ébranla l'immeuble, remplissant le hall d'une effrayante fumée noire et portant la dévastation jusque dans un paisible quatre-mâts construit avec des allumettes et qui, posé sur la cheminée, se croyait à l'abri des tempêtes sous son globe de verre. Le grand mâât s'écroula sous la commotion. La vieille dame poussa un cri, un seul cri, un long cri d'agonie et retomba inanimée dans son fauteuil de tapisserie.

Coucaragea, le cambouis de sa figure délayé par la sueur, apparut triomphant sur le seuil du salon et dit ces simples mots :

- Ca y est, je crois qu'elle va partir.

Et, en dépit de toutes les lois de l'hospitalité, jetant un regard méprisant vers le fauteuil de tapisserie, il ajouta simplement :

- Tiens, la vieille souris qu'est dans les pommes !

Il me fallut, je l'avoue, quelque temps pour extraire à grands renforts de compresses notre vieille mère Eve de son pommier. A la fin, elle ouvrit des yeux révéulsés par la terreur ; elle me dit pas : "Où suis-je ?"

comme dans les romans, elle dit simplement :

- Ca y est, cette fois-ci, vous ne me direz pas le contraire !

Il me fallut, en effet, assez longtemps pour lui prouver *le contraire*, et cette démonstration ne tourna pas à notre avantage.

Suffoquée par l'indignation et par les gaz brûlés, la vieille dame émit dignement quelques réflexions, en somme assez justes.

- Vous m'aviez dit, monsieur, que c'était une voiture automobile et vous avez mis dans ma maison une auto-canon ! Cela ne se fait pas !

Ce fut ainsi que, quelques minutes plus tard, nous nous retrouvâmes, Coucaragea et moi, sans abri sur le pavé de Dunkerque.

Blasé sur ces menus incidents de la vie militaire et habitué à la complète incompréhension des civils en matière mécanique, Coucaragea, un pied dans le ruisseau, continuait à méditer le problème d'allumage qui se posait devant lui. Il conclut d'une façon impérative :

- Ce zinc doit marcher comme ça, mais j'en ai marre de tourner la manivelle : j'ai la colonne vertébrale qu'à du gauche, faut trouver un camion qui nous prenne en remorque pour mettre en marche, autrement c'est l'parc !

Cette menace militaire ne laissant aucune place à la discussion, je me mis en quête d'un camion corruptible que je trouvai bientôt.

- Le temps de la faire remorquer trois cents mètres dans la ville, affirma Coucaragea après avoir solidement accroché la remorque, et la bagnole partira toute seule. Restez ici, au cas où qu'on viendrait nous chercher ; je reviens dans cinq minutes.

Plein de confiance dans l'issue de l'opération, j'attendis paisiblement le retour de Coucaragea en me promenant de long en large dans la rue déserte, dont les pavés semblaient joints avec de l'herbe pour éviter le bruit.

Ce fut alors que, par delà le pâté de maisons, me parvint le bruit d'une explosion formidable, la première, sans doute, obtenu par un savant embrayage de Coucaragea. Et tout aussitôt, quelques croisées s'ouvrirent timidement, tandis que des visages pâlis par les veilles se montraient aux fenêtres.

Le scandale, maintenant, s'étendait à toute la ville ! Tout aussitôt, une seconde explosion plus lointaine de l'affreuse Boche imita à s'y méprendre un nouveau bombardement de Dunkerque. Une femme traînant un panier de provisions auquel étaient attachés quelques gosses, se mit à courir en rasant les murs, tandis que d'autres habitants hâtaient le pas vers des abris connus d'eux seuls. Bientôt les explosions se multiplièrent dans toutes les directions. Au hasard du camion

remorqueur, on entendit les formidables ratés de la Benz vers la place Jean-Bart, puis au loin vers la gare ; le port ne fut pas épargné. La jolie plage de Malo-les-Bains connut à son tour les angoisses du bombardement, qui se localisa un instant vers la route de Cassel pour menacer bientôt Mardyck.

Coucaragea, penché avec sollicitude sur le problème mécanique que recérait son capot, ignorait sans doute l'impression d'épouvante que semait son moteur, véritablement à explosions, dans toute la ville de Dunkerque. En voyant de longues files d'habitants, se précipiter vers les caves ouvertes à leur intention sur le trottoir et impuissant à expliquer à des foules entières la véritable cause du bombardement, j'en arrivai à souhaiter que Coucaragea ne réparût jamais, et ma seule crainte fut de voir éclater aux yeux de tous ma complicité dans cette affaire.

A la fin, cependant, l'affreuse Boche, précédée de son camion, revint au point de départ. Et sans souci de ses lourdes responsabilités, Coucaragea, avec calme, me lança triphalement ce simple chiffre :

- 1342 !

Et comme, affolé par le scandale grandissant, je le regardais avec angoisse sans comprendre, il ajouta simplement :

- Bien sûr, c'est l'allumage qu'est chambardé ; pour la Benz, c'est le un qu'allume d'abord, puis le trois, le quatre et le deux !

Je voulus lui expliquer combien notre situation à Dunkerque était précaire et que nous aurions avantage à être moins remarqués ; il me regarda avec dédain sans comprendre et répéta doucement :

- 1342, que j'vous dis. Le temps de r'démonter les fils et ça va marcher tout seul.

Ce fut alors, je le confesse, qu'avec une lâcheté inavouable, je lui indiquai doucement l'adresse de l'hôtel où j'allais dîner et où il pourrait me retrouver. . .

Et libre désormais, ignorant tout de l'automobilisme, affectant l'allure tranquille d'un militaire qu'aucun bombardement ne saurait émouvoir, je m'en fus, anonyme et tranquille, par les ruelles désertes.

Et comme le soir tombait, ce fut avec émotion que j'entendis quelques fenêtres s'ouvrir doucement, tandis que des voisines, la voix étranglée par la peur, échangeaient leurs impressions, dans le silence nocturne :

- Oui, oui, madame, c'est fini, il n'y a plus de danger, ils sont partis.

Ils sont partis ! Admirable confiance féminine, que je ne pouvais entièrement partager.

Car je savais, moi, que Coucaragea était encore là et la Benz avec lui !

à suivre. . .

# LES «MUSÉES» FRANÇAIS

13 - Bouches-du-Rhône

**Musée Automobile de Provence, N.7, ORGON.**  
Ouvret tous les jours, sauf le mardi.

Pierre Dellière conservateur de ce musée est un véritable amateur et un mécanicien hors pair. Il reçoit les visiteurs avec beaucoup de sympathie. Pièces rares : l'Amilcar 6 cylindres de Trintignan et une très jolie Mase de 1923. Le local n'est pas très agréable surtout en été où il y fait nettement trop chaud, mais les voitures présentées sont de belle qualité et leur restauration ne souffre aucune critique. C'est le repère préféré des Trapadelles. A proximité "Auberge Basque" de bonne réputation.

13 - Bouches-du-Rhône

**Musée de l'Automobile du Sud-Est, RN.7, SAINT-CANNAT.**

Il s'agit de l'ancien musée créé par Lucien Mette & fils pour abriter sa collection et dont nous avons annoncé la fermeture dans notre dernier numéro. L'ouverture de celui-ci aura lieu le 15 juin 1971. Il est situé à quelques kilomètres d'Aix-en-Provence.

54 - Meurthe-et-Moselle

**Musée de Lorraine, Parc de Haye, RN.4, VELAINES.**

Ce nouveau musée abrite les voitures des membres de "l'Association Lorraine des Amateurs d'Automobiles de Collection". (A.L.A.A.C.).

60 - Oise

**Musée de la Voiture et du Tourisme, COMPIEGNE.**  
Ouvret tous les jours de mars à octobre de 10 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h.  
De novembre à février de 10 h. à 12 h. et de 14 h. à 16 h.30.

Dans ce musée sont réunis les trésors du conservateur national des Arts et Métiers. Quelques Antiques allant de la Mancelle à vapeur d'Amédée Bollée 1878, à la "jamais contente" de Camille Jenatzy, première automobile à avoir dépassé le 100 km/h. Est exposée également une des Citroën de la croisière noire, 1924.

69 - Rhône

**Musée Berliet, Automobiles M. Berliet, LYON-VENISSIEUX.**  
Ouvret tous les jours de 8 h. à 12 h. et de 14 h. à 17 h., sauf le samedi et le dimanche.

Installé dans les usines Berliet ce musée nous montre les principales étapes de la production Berliet de 1895 à nos jours. Parfaitement bien conservée et restaurée cette collection ravira les amateurs de véhicules utilitaires et militaires, trop rare à notre avis en France. Pour visiter ce musée il faut se souvenir qu'il est dans l'enceinte des usines Berliet donc ouvert seulement aux heures de travail. Pour les groupes il est bon de prévenir.

69 - Rhône

**Musée Français de l'Automobile, ROCHETAILLEE-sur-SAONE.**  
Ouvret tous les jours, toute l'année.  
Du 1er novembre au 14 mars de 10 h. à 12 h. et de 14 h. à 18 h.  
Du 15 mars à fin octobre de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.

Il est inutile de présenter en détails ce musée où Monsieur Henri Malartre a réuni sa collection commencée bien avant la dernière guerre. Avec le musée du Mans on peut considérer que ce sont les deux seuls vrais musées répondant à la définition : "Un musée est une institution dont le but est de pourvoir à la conservation des objets qui illustrent le mieux les phénomènes de la nature et les travaux de l'homme, et d'utiliser des objets pour le développement des connaissances humaines" (Larousse ill.). L'amateur trouvera ce qu'il y a de mieux de 1880 à 1947, et particulièrement des voitures historiques où ayant appartenu à des hommes qui ont marqué l'histoire de l'automobile. La plupart sont merveilleusement restaurées mais sans outrance ni faute de goût. Une Bugatti 35 ayant appartenu au coureur Dreyfus laissée dans l'état où elle courait a beaucoup plus d'intérêt et est bien plus excitante pour l'amateur que si elle avait été repeinte et ses essieux chromés comme c'est malheureusement le cas dans beaucoup de musées.

- 
- 75 - Paris **Autobiographie Renault, 53, Champs-Élysées, PARIS 8ème.**  
Ouvert tous les jours de 9 h. à 23 h.
- La Régie Nationale des Usines Renault a réuni au 1er étage de son immeuble aux Champs-Élysées, les différents modèles de sa production. A côté de fabrications récentes sont exposés les principaux modèles produits par Louis Renault (1898/1944). C'est certainement le musée le plus fréquenté de France grâce à sa situation idéale à proximité d'un Drugstore à la décoration très "Porte Maillot" et à l'entrée libre. Les voitures exposées sont toutes dans un état exceptionnel et font honneur à Monsieur Broual qui en a assumé la restauration.
- 
- 75 - Paris **Musée des Arts & Métiers, 292, rue Saint-Martin, PARIS 3ème.**  
Ouvert tous les jours de 13 h. à 17 h., sauf le lundi.
- Dans ce musée sont réunis les maquettes ou même les originaux de chefs-d'œuvre de la technique moderne. L'amateur d'automobiles y trouvera une réplique du véhicule à vapeur de Cugnot (1771) et d'intéressants véhicules à moteur d'avant 1900. Le visiteur devra également s'arrêter dans les salles consacrées à l'aviation, à l'électricité, à la photographie et aux chemins de fer. D'autres salles aussi fort intéressantes sont consacrées à toutes les activités de l'industrie.
- 
- 76 - Seine-Maritime **Musée Automobile de Normandie, D.6, CLERES.**  
Ouvert tous les jours de 8 h.30 à 20 h.  
Prix des entrées : adultes 2,50 F., enfants 1 F., groupe 1 F.
- Messieurs Pichon père et fils ont installé en face de leur célèbre auberge "Au cheval noir", leur collection de voitures anciennes. L'amateur pourra contempler, Antiques, Ancêtres et Veteran de très belle qualité, après ou avant un excellent repas. Depuis quelques temps Jacky Pichon s'attache à reconstituer une collection de véhicules militaires. C'est là une très bonne initiative car ce genre d'engin aussi exceptionnel que la Schwimmwagen, la moto chenille NSU ou la moto Viollet n'a pas encore trouvé la faveur des musées. Une étape agréable sur la route d'Angleterre qui vaut un détour autant par la qualité de sa cuisine que par celle des véhicules présentés.
- 
- 78 - Yvelines **Musée du Vélocipède, Moulin de la Petite Reine, MAULE.**  
Ouvert dimanche et jours fériés.  
Pour les visites en groupe il faut prendre rendez-vous.  
Prix des entrées : 3 F.
- Installé dans un ancien moulin ce charmant musée groupe une collection incroyable de vélos de toutes espèces (200). C'est invraisemblable le nombre d'inventions qui ont pu être réalisées pour la bicyclette et c'est après des années de recherches patientes que cette collection a pu être créée. On y voit de tout : des vélos à cardans, souples, suspendus, articulés, dans des matériaux invraisemblables. Le champion en est certainement ce cultivateur inconnu qui planta un arbre, le tailla et lui donna la forme d'une bicyclette. En effet, le cadre par exemple est une seule branche sans aucun collage, le guidon et les roues sont du même style. Une collection à voir et à revoir même pour l'amateur de véhicules à moteur.
- 
- 86 - Vienne **Musée Automobile de Châtelleraut, Ancienne Manufacture d'Armes, 3, rue Clément Creps, CHATELLERAULT.**  
Ouvert tous les jours de Pâques à octobre de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h.  
Hors saison ouvert tous les jours, sauf le mardi, aux mêmes heures.
- Après la fermeture du musée de Lourdes, le Comte Delassée a réuni une partie de sa propre collection et de celle de quelques amis, dans un musée installé dans une ancienne manufacture d'armes. Près de 100 voitures y sont exposées mais également des motocyclettes, cycles, ainsi qu'une importante documentation. Ce musée se classe tout de suite derrière Le Mans et Rochetaillée-sur-Saône.
- 
- 36 - Indre **Musée Automobile de Vatan, Station Service Total, RN.20, VATAN.**  
Ouvert tous les jours.
- Installé dans l'arrière salle d'une station service ce petit musée réunit quelques pièces de qualité à la restauration quelquefois surprenante. Il ne faut pas compter sur les explications du guide éventuel qui est plus occupé à distribuer son essence qu'à parler "voitures anciennes".

72 - Sarthe	<p><b>Musée Automobile de la Sarthe, BP D. Les Reineries, LE MANS.</b> Ouvert tous les jours de Pâques à octobre de 9 h. à 12 h. et de 14 h. à 19 h. Hors saison ouvert tous les jours, sauf le mardi, aux mêmes heures. Prix des entrées : adultes 3,50 F., par groupe de 20 personnes 2 F., enfants de 6 à 12 ans 1.50 F.</p>	<p>Tout ce que nous venons de dire pour le musée de Rochetaillée s'applique au musée du Mans. Sous l'égide du Comte Delassée ce musée, installé dans l'enceinte des 24 Heures du Mans, mérite les dizaines de milliers de visiteurs qu'il reçoit chaque année.</p>
42 - Loire	<p><b>Musée Automobile du Forez, D.105, SURY-le-COMTAL.</b> Ouvert tous les jours en juillet et août de 9 h. à 12 h. et de 14 h.30 à 19 h. Le reste de l'année, ouvert tous les samedis, dimanches et jours fériés aux mêmes heures. Fermé complètement en décembre. Prix des entrées : adultes 2,50 F., enfants 1 F.</p>	<p>A quelques kilomètres de la nationale Roanne/Saint-Etienne, Jacques Lefranc a réuni dans un hangar bien aménagé sa collection de voitures anciennes : environ 40 véhicules. Une 6 cylindres Germain de 1909 vaudrait à elle seule le déplacement, mais l'amateur trouvera également une 6 cylindres Minerva de 1907, une mase de 1923 et évidemment comme dans tout musée qui se respecte : Bugatti, Rolls-Royce et Hispano.</p>
45 - Loiret	<p><b>Musée Automobile du Val de Loire, RN.7, BRIARE.</b> Ouvert tous les jours en juillet et août de 9 h. à 12 h. et de 15 h. à 19 h. En septembre et juin ouvert uniquement le samedi et le dimanche aux mêmes heures.</p>	<p>A la sortie de Briare sur la nationale 7, ce musée abrite la collection réunie par Monsieur Broual à qui l'on doit la restauration de toutes les Renault exposées aux Champs-Élysées à Paris. Dans une ancienne usine désaffectée sont réunies de très belles voitures. Beaucoup sont restaurées mais certaines laissées telles qu'elles furent trouvées. Une importante collection d'affiches et de jouets complète heureusement cet ensemble de 50 voitures.</p>
27 - Eure	<p><b>Musée de l'Abbatiale, LE BEC-HELLOUIN.</b> Ouvert tous les jours du 1er avril au 1er octobre de 9 h. à 19 h., sauf le jeudi. Prix des entrées : adultes 3 F., enfants 2 F., collectivités 1,50 F.</p>	<p>Ce musée abrite la collection réunie par Monsieur Chassaing de Borredon. Installé à proximité d'une magnifique abbatiale on y trouve quelques jolies Bugatti et une Simca Gordini de 1937. Restauration inégale et présentation un peu serrée.</p>
30 - Gard	<p><b>Museo di Rodo, 3bis, route de Nîmes, UZES.</b> Ouvert tous les jours des Rameaux à la Toussaint et le dimanche en hiver, de 10 h. à 12 h. et de 15 h. à 19 h. Prix des entrées : adultes 2,50 F., enfants 1,50 F.</p>	<p>Monsieur Girod-Eymery collectionnait des voitures anciennes bien avant la guerre. Il est aussi un amateur passionné de trains miniatures. Son musée abrite une collection exceptionnelle de maquettes de trains et un réseau ou évoluent des trains à l'échelle "0". Les voitures exposées sont peu nombreuses mais toutes de qualité : une Bugatti type 13 de 1912, une Peugeot 1898 et une Bentley 4,5 litres de 1929 en sont les vedettes. Nous aimons ce petit musée qui reflète vraiment ce que peut être un vrai collectionneur.</p>
33 - Gironde	<p><b>Musée Automobile Bonnal-Renaulac, 80, rue Ferdinand-Buisson, BEGLES-BORDEAUX.</b> Ouvert tous les jours de 8 h.30 à 12 h. et de 13 h. à 17 h.30.</p>	<p>L'usine de peinture Renaulac est bien connue en France et Monsieur Bonnal, son créateur, s'est attaché à réunir une très belle collection de voitures anciennes. Quelquefois trop bien restaurées, 70 voitures de valeur sont merveilleusement présentées. La vedette de cette exposition : une Peugeot Grand Prix de 1914 (voir "l'Automobiliste" n° 13).</p>
35 - Ille & Vilaine	<p><b>Musée Automobile de Bretagne, CESSON-SEVIGNE (près de Rennes).</b> Ouvert tous les jours de 9 h. à 19 h., sauf le mardi. Prix des entrées : adultes 3 F., collectivités 2 F.</p>	<p>Abritant la collection de Monsieur Louis Desbordes, ce musée réunit de très belles motos et une cinquantaine de voitures allant d'une Grégoire 1908 à une Amilcar Compound de 1936.</p>

# automobilistes automobilisme CHRONIQUES

Guide Michelin ou Guide Kléber, les gastronomes ont le choix. Pour ceux qui préfèrent un bon petit restaurant plus simple mais toujours copieux, le "Guide des Relais Routiers" vient de paraître. (Les Routiers, 7 rue de l'Isly, Paris 8ème).

Nous avons apprécié le n° 2 de la revue Hispano Suiza. Toutes nos félicitations pour la qualité des documents, tant historiques que techniques.

## CALENDRIER DES EPREUVES A VENIR POUR 1971

- 4 juillet** : 3ème "Course de Côte de Soissons" (G.A.P.V.A.-Dr. Leulier)
- 17 & 18 juillet** : 2ème "Aigle d'Or de Val d'Isère" (Ecurie Corail des A.A.A. Lyon - Mr. Pierrefeu J., Ilôt Burie, 69-Tarare, Tél. 628)
- 17 & 18 juillet** : 3ème "Rallye-Pèlerinage" St-Christophe-sur-le-Nais (A.C.O.)
- 24 & 25 juillet** : 11ème "Rallye des Grand'Mères" (Club des 3 Heures de Contres)
- 8 août** : Course de Côte (Les Trapadelles et l'A.C. Vauclusien)
- 4 & 5 septembre** : Rallye de la région parisienne (Club des Propriétaires de Bugatti/Ferrari)
- 5 septembre** : 1ère Concentration de Voitures Anciennes (Sect. V.A. de l'A.C. des Alpes)
- 18 & 19 septembre** : Rallye des Sapins à Amplepuis (Ecurie Corail des A.A.A. Lyon)
- 19 septembre** : 3ème "Grand Prix de Villers-Bretonneux" (G.A.P.V.A.-Dr. Leulier)
- 19 septembre** : Paris-Dieppe (Amicale Salmson-Dr. Granier)
- 1, 2 & 3 octobre** : Mas du Clos - Epreuves sur circuit (Club des Propriétaires de Bugatti/Ferrari)
- 2 & 3 octobre** : 2ème Randonnée du C.A.F.E. : en Beaujolais
- 30 & 31 octobre** : 5ème "Paris-Deauville" (Club de l'Automobiliste)
- 11 novembre** : Circuit des Champs de bataille de l'Aisne (G.A.P.V.A.-Dr. Leulier)

- en août** : Rallye-Randonnée Delage à Andrait (Baléares - Club Delage)
- en octobre** : Sortie au Mont-Ventoux (Amicale Salmson-Mr. Jaubert)
- en octobre** : Paris-Barcelone "Retour aux Sources" (Club Hispano-Suiza)

Du 23 au 27 juin 1971 se tiendra à Saint-Etienne le Salon Rétrospectif de la Voiture de Course organisé par les A.A.A., section Forez-Velay. Cette exposition, réalisée grâce à la participation des amateurs de la région, réunira de très belles pièces.

Les 26 et 27 juin se déroulera le Grand Prix Torpédo qui comportera deux épreuves :

- le 26 juin une épreuve à Saint-Étienne,
- mais ce qui intéressera surtout les amateurs, le 27 juin, la côte de Grangent. Une cinquantaine de véhicules se mesureront dans cette montée très dure. De nombreux cyclecars sont engagés et donneront certainement un spectacle de qualité.

Enfin, pour la première fois une épreuve sera réservée aux motocyclettes anciennes et des amateurs de motocyclettes de Paris comptent bien se mesurer à la Koehler-Escoffier 1000 cm<sup>3</sup> du Musée de Rochetaillée.

Voilà une initiative dont "l'Automobiliste" sera heureux de donner un compte rendu détaillé ; mais nous ne saurions trop conseiller aux amateurs de se déplacer, même d'assez loin, pour ces deux journées.

Pour tous renseignements : A.A.A., 44, rue de Narvick, 69-Lyon.

Le samedi 22 mai 1971 a eu lieu à Bièvres une vente de voitures anciennes. La plupart des voitures était en très mauvais état et d'un modèle populaire. Sur les 29 voitures mises en vente, on ne comptait pas moins de 10 Citroën (C4, B14, etc. . .), le reste était partagé entre Peugeot, Renault et Fiat.

Le prix le plus bas fut adjugé à une Citroën C4 en piteux état qui ne trouva preneur qu'à 50 francs. Une voiture du même modèle mais en très bon état et comportant une carrosserie nettement plus engageante, trouva preneur à 6.200 francs.

Cela prouve une fois de plus qu'il est impossible de fixer une cote pour les voitures anciennes.

Le jeudi 13 mai, Monsieur Henri Malartre accueillait le "tout Lyon de l'automobile", ainsi que de nombreux amateurs qui s'étaient déplacés pour assister à la réception de 3 nouvelles voitures qui viennent s'ajouter à la collection du Musée de Rochetaillée:

- **RENAULT 1933 (Limousine avec strapontins)** - "Vivastella" type PG 7 - 6 cylindres - 16CV - alésage 75mm, course 120mm -

Cette voiture appartenait à Messieurs Auguste et Louis Lumière qui inventèrent à Lyon le Cinématographe en 1895.

Carrosserie Billeter & Cartier, Lyon.  
Don de Monsieur Henri Lumière.

- **BUGATTI 1930 (Baby Royale)** - Décapotable 4 places - moteur 8 cylindres en ligne - 19CV - 3257 cm<sup>3</sup> - vitesse 140 km/h.

Ce modèle est considéré comme l'un des meilleurs et l'un des plus beaux des années 30 réalisé par Ettore Bugatti - Carrosserie Gangloff.

- **ROCHET-SCHNEIDER 1909 (Cab de Ville)** - Moteur 4 cylindres - 16CV - alésage 80mm, course 120mm - allumage par magnéto - Roues bois non interchangeables -

Freins sur différentiel et sur roues arrière.



## PETITES ANNONCES

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

## ventes

Vends **MERCEDES 13 CV 6 cyl. C.I. 4 portes 1949** bon état de marche 1.000 F. GIORGI, L'Abri, Rte de Bédoin -84- Carpentras.

Vends rare coupé **JAGUAR XK 120 1954 - 180 CV 8.000 F.** GRAVIER G. 53, av. Aimé Martin -06- Nice. Tél. 86-72-05.

Vends ou échange (photo sur demande) **MOTO-CYCLETTES** : Guzzi alu+side. - Excelsior 700 cm<sup>3</sup> en V, 1919 + side. - Motosacoche 2 cyl. en V. - H.D. 750. - Guzzi moteur Gambalango. - Koelher Escoffier 500 ACT. - **AUTOMOBILES** : 15 CV **CITROEN** tract. 1ère main. - **HOTCHKISS** 6x6 licence Laffly rare. **BOZON B. 3**, rue Lamartine -73- Chambéry.

Vends à amateur avertis de la qualité et des prix 2 **HISPANO SUIZA 1912** moteur 4 cyl. monobloc 12 HP. une en coupé chauffeur et l'autre en double phaëton, aspect identique à Hispano Alphonso XIII, complet à restaurer. - 1 **HISPANO 1910-1911** type Alphonso XIII 15 HP, torpédo sport manque carrosserie arrière, complète jusqu'au pare-brise. - 1 **BENZ 1911** 16 HP. sport, radiateur pointu genre SSK, châssis complet fourni avec un baquet (rarissime). - 1 **AMILCAR** 8 cyl. 2 pl. sport, moteur refait à neuf. - 1 **ROLLS ROYCE 1934** 25-30 HP. état rare carrosserie coupé-chauffeur Barker. - 1 **DELAGE D8 15 S 1934** coupé-chauffeur de Franay, exceptionnelle. - 1 **CHRYSLER 1937** 6 cyl., limousine, séparation, 55 000 kms 1ère main, exceptionnelle, peinture neuve 2 tons, idéale pour tracteur et long rallye 3.500 F. Le tout visible sur place. R.V. en tél. au 07-38-54 après-midi. **LALANNE St-Julien -13-MARTIGUES** 50 kms de Marseille, 2 h 30 de Lyon par autoroute sortir à Marignane.

Vends voiture Amphibie récente mais rare. **LASALLE G.** Herbstrasse 24 -1 Berlin 51- Allemagne de l'Ouest.

Vends **PEUGEOT 6 Cyl. C.I. 1930.** - **RENAULT NN** torpédo peinture neuve. - **UNIC** camionnette boulangère 1920. - **CITROEN B 14 C.I.** - **CITROEN C 4 C.I.** - **DE DION BOUTON C.I. 1920.** **GAILLARD 164**, rue de Grenelle -Paris 7e-. Tél. 705-94-76.

Vends **LANDAULET DE DION 1909** en très bon état. Tél. 705-95-76 - 525-12-28.

N° 585 - Vends **PEUGEOT 301 D 1935 C.I.** roule régulièrement plus seconde 301 D pour pièces 1.500 F.

Vends ou échange **DR 70 1929**, Breack de Chasse, carros. Chapron, état de marche. - **RENAULT Mona 4 1932**, restaurée. Tél. 470-16-72 après 20 h.

Vends ou échange moto **TERROT 250 cm<sup>3</sup>** type F.T. compl. carte grise année 1927, entraînement par courroie. **DEBOTE 83**, av. Foch -78- Châtou.

Vends **20 VOITURES DE 1920 A 1940** liste sur demande et nombreuses pièces détachées. **ETTERLE Ch.** Cresserons par Douvres -14- La Délivrande.

Vends radiateur boîte et moteur (latéral) **TOPOLINO 1938**, 50.00 F. **MATHOT Cl. 42**, rue Wery 1050 Bruxelles -Belgique-.

Vends **TORPEDO C4F 2.000 F.** **ABADIE J. R.N. 124 -31- PIBRAC.** Tél. 86-60-61.

Vends ou échange **HUDSON SUPER-SIX 1925** (Brougham) 5 passagers, excellente voiture solide et confortable facile d'entretien carrosserie tout métal 11.000 F. (Frais transport Montréal Le Havre moitié payés). **BUREAU G.** 1320 Bernard Ouest, app. 7 -Outremont- Montréal Québec.

Vends **CATALOGUES ET MANUELS D'ENTRETIEN** : **CHRYSLER AIRFLOW 1934** - **OAKLAND 1930** - **DESOTO 1941** - **OVERLAND 1927** - **AERO-WILLYS 1954** - **FORD 1946** - **MERCURY 1946** - **TRIUMPH TR3-TR2** - **CADILLAC 1947** - **REO-CAMIONS 1922** - **ERSKINE-6** - **LASALLE 1934** et 1936 et bien d'autres. (Frais port Montréal Le Havre moitié payés). **BUREAU G.** 1320 Bernard Ouest, app. 7 -Outremont- Montréal Québec.

Vends ou échange belle **FACEL VEGA HK 500 28 CV**, moteur Typon, 1958. **BACLET 9**, rue des Cheneaux -78- Bonnières. Tél. 478-05-16.

N° 580 - Vends pièces détachées moteur **BENTLEY MARK VI.**

Vends rare cabriolet **MERCEDES** 1953, type 220 2+2 laque beige, restaurée entièrement, d'origine, moteur remis à neuf 12.500 F. STEVENART L. 29, rue Caussin 5500 Dinant -Belgique-. Tél. 082-236-63.

Vends **MERCEDES** type 300 SL roadster. Faire offre. STEVENART L. 29, rue Caussin 5500 Dinant -Belgique-. Tél. 082-236-63.

Vends **PONTIAC SILVER STREAR** 1948 bon état. STEVENART L. 29, rue Caussin 5500 Dinant -Belgique-. Tél. 082-236-63.

N° 583 - Vends **CITROEN** C.I. B14 G 1928 très bon état mécanique et carrosserie 2.000 F.

N° 584 - Vends **RENAULT** type KZ 1 1925 carrosserie Weymann parfait état général 2.500 F.

Vends **FIAT** Ballila coupé 1933, moteur et intérieur impeccables, peinture refaite, pneus neufs. 2.200 F. LIMIDO G. 60, av. d'Iéna -Paris 16e- Tél. 720-10-34.

Vends ou échange contre **2 CV CABRIOLET** traction 1934 entièrement restauré. PARIENTE J.-P. 10 Bd. Charles de Gaulle -92- Villeneuve-la-Garenne.

Vends **DELAHAYE** cabriolet Labourdette type 134 6.500 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **PEUGEOT** 203 décapotable, état exceptionnel. BRICKA J. Rte de Suzy -58- Château Chinon. Tél. 53.

Vends **CITROEN** B 2 Torpédo H.P. 10 1924. Bon état. 2.500 F. GABARD Cl. -86- Quincay.

Vends **ROADSTER** 201 C type TRC 1932, entièrement restaurée, pare-brise rabattable et spider, peinture deux tons marron et crème. COSTE D. 82, rue du Général Leclerc -92- Bois-Colombes.

Vends : **LA VIE AU GRAND AIR**. Importante série du N° 381, Décembre 1905, au N° 876, Avril 1922, inclus en 21 volumes. Reliures demi-chagrin (bien complète avec toutes les couvertures sans aucun manque). Faire offre. BOUCOMONT A. 12, rue Bouquet -76- Rouen.

Vends très rare cabriolet **DELAHAYE** 235 1953, 3 carburateurs 6 cyl. 13.000 F. CADILHAC 4bis, rue Descombes -Paris 17e-.

Vends **CITROEN** Rosalie 1933, 1ère main état exceptionnel, 2 roues secours sur ailes, C.I. 5 pl. BEDOS 28, rue Fr. Arago -93- Pantin.

Vends **AMILCAR** sport décap. 6.000 F. - **AMILCAR** Compound 2.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **SALMSON** type S4C coupé 2 portes 7.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **DE DION SKIF** spécial type 1 W 10.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

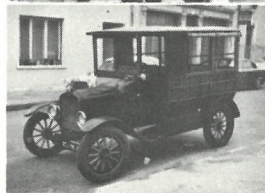
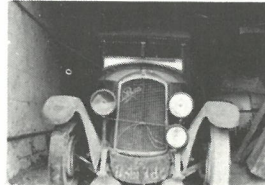
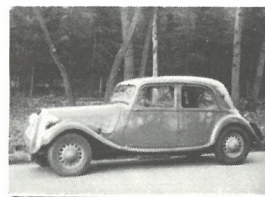
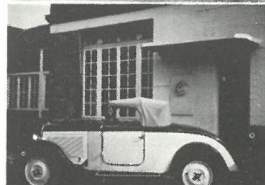
Vends **DELAUNAY BELLEVILLE** 23 CV, 8 cyl. 7.500 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **DELAGE** type D 4 H. Chapron, coupé 2 portes 6.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **PACKARD** type 115 E coupé 2 portes 5.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **ROLLAND PILAIN TORPEDO** type RP 12.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends **FORD T, RENAULT NN, TORPEDO, B2, B14 et C4F** Motobloc, **GM GENDREAU, DE SOTO 1928, HOTCKISS, PANHARD** type X 47, **SUERE, MINERVA, SALMSON S4E, TALBOT** Berline et Cabriolet. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.



Vends **DODGE** coupé type D 24 C 1948 4.000 F. Ecrire B.P. 13 -13- Saint-Cannat.

Vends pour collectionneur, 202 **PEUGEOT** 30 ans, excellent état. LES PETITS FRERES 9, rue Léchevin -Paris 11e-.

Vends moteurs, pièces mécan., électr., carros., access. de Voit. Anciennes et Autos compl. RECEVEUR R. -25- Taillecourt.

Vends **TALBOT LAGO** Baby B. Wilson, 1950, peinture à faire. RENARD 74 A. Strasbourg -59- Douai.

Vends **TRIUMPH** sport TR2, 1955 très bon état. - **FORD** V8 C.I., 1946. Faire offre. DARDAILLON J. 4, Impasse Germaine -78- Verneuil/Seine. Tél. 965-65-48.

Vends **PILAIN PHAETON** 4 pl. état parfait de 1910, affaire rare. - Deux **RENAULT FRERES** 2 cyl. 1908 restaurées. - **RENAULT** sport 1923 6 cyl. type LZ1. - **CITROEN** A, B2 et 5 HP. - **AMILCAR** 7 CV C.I. 4 pl. 1928. GIORGI, L'Abri, Rte de Bédoin -84- Carpentras.

Vends **MG TC** 1947 entier. restaurée par spécialiste, exceptionnelle à tous points de vue 25.000 F. Tél. 533.55.41

Vends **CITROEN** A C4 1929 C.I. bon état 3.200 F. PION F. B.P. 22 -38- Vienne.

Vends **LA LICORNE** type 415 8 CV 1935, parfait état d'origine 2.000 F. A débattre. Visible à Paris. Tél. AUT-14-41.

Vends 201 **BERLINE** 1931 origine et 201 **BERLINE** 1932 restaurée. - **CITROEN** B2 Torpédo 24 restaurée à terminer. LENDEL 38, rue des Caves -92- Sèvres. Tél. 357-46-11 après 20 h.

Vends **LA BUIRE** état marche, carrosserie Canadien. Tél. 533-98-78 le soir.

Vends **MGA** 1958 décap. entièrement refaite contre facture. LINHART La Châtaigneraie de Retz -78- Chambourcy. Tél. 965-30-72.

N° 573 - Particulier vend **FORD T** de 1914 immatriculée en France en 1917, en parfait état de marche, aucune dépense supplémentaire n'étant à faire, mise à prix : 7.500 F.

Vends **DELAHAYE** 135 M 1949 coupé parf. état. - Moto **ARIEL** 4 cyl. 1000 1954 parf. état. Faire offre : **GONFARD** 91, rue Horace Bertin -13- Marseille.

Vends **PANHARD** 1913 x 20. - **PHILOS** 1911. - **BUGATTI** 57 cabriolet. - **HOTCHKISS** 1933. - Cabriolet **HOTCHKISS** 1946, 4 portes. - **DELAGE** D8 100. Ecrire **BARRE** J. -31- Pins-Justaret.

Vends Unique au monde, Cabriolet 4 pl. **BRISTOL** 405, année 1955, entier. remise à l'état de neuf absolu par importateur, 175 Kms/H., 11 L., 35 000 dépenses prouvées, rodage terminé, vendue avec garantie 40 000 F. Tél. **WAG** 47-24 heures bureau.

Vends cabriolet 202 **PEUGEOT** 1.400 F. **ABADIE** J. R.N. 124 -31- Pibrac. Tél. 86-60-61.

Vends **MATFORD** état origine 22 CV 1.300 F. **ABADIE** J. R.N. 124 -31- Pibrac. Tél 86-60-61.

Vends **CITROEN** Rosalie parfait état de marche 1.200 F. **ABADIE** J. R.N. 124 -31- Pibrac. Tél 86-60-61.

Vends moteur **DE DION** 2 cyl. et 4 cyl. **ABADIE** J. R.N. 124 -31- PIBRAC. Tél. 86-60-61.

Vends **CITROEN** T.A. 11 CV BL 1951, ancienne malle très bon état. **MAUVIEUX** 20, Rue de Châtenay -92- Antony.

Vends en pièces détachées **B.12**, **BERLINE** complète. Nombreuses pièces rénovées. **HOCHET** Daniel. Tél. 285-15-76.

Vends **BUCHET** 1912 état impeccable d'origine 15.000 F. **STREIT** O. 3bis, rue de la Marne -92- Sceaux. Tél. 702-38-56

Vends 2 roues à rayons  $\phi$  75 cm (20 rayons de chaque côté) bandage plein largeur 1,5 cm, style de roues semblable à celles équipant véhicule **DE DION** page 21 du N° 22. **PENARD** J. Résid. Peyronneau Bât. D3 -33- Libourne.

Vends 1 lot de Voitures Anciennes en très bon état de marche et de conservation : 2 **BUGATTI** - 1 **DELAGE** D8 85 Berline - 1 **RALLY** grand sport - 1 **RENAULT** I torpédo - 1 **C6** coupé - 1 Torpédo **UNIC** carrosserie Pontet sport - 1 **DARRACQ** 1900. Pour tous renseignements s'adresser : M. **AUBOUER** J. 135, Rte de Creuzier -03- Vichy. Tél. 98-78-60.

Vends **B 14** C.I. 1927, carrée, état de marche 1.500 F. **BARTHE** R. -32- Simorre. Tél. 1.

Vends **CITROEN** C 4 A 1929 C.I. beige et noir d'origine, excellent état marche 1.500 F. **BARTHE** R. -32- Simorre. Tél. 1.

Vends **SIMCA-CINQ** décapotable parfait état. **BARTHE** R. -32- Simorre. Tél. 1.

Vends moteur, boîte, pont B 2 **CITROEN** état neuf. **BARTHE** R. -32- Simorre. Tél. 1.

Vends, pièces mécaniques neuves pour **201**, **301**, **401**, **601**, **302**, **402**, **MKD** etc. . . **COLSOULLE** Ph. 13, rue des Amiraux -Paris 18e-.

Vends **MG TC** 1948 parfait état, blanche. **ETTE** J. 3, av. Edouard Branly -78- Viroflay. Tél. 926-69-45.

Vends **SALMSON** S4, 1950, moteur 2 ACT, boîte Cotal, bon état. Ste **PERSILLON & Cie** 10,12, av. Sadi Carnot -40- Mont-de-Marsan. Tél. 1224.

N° 574 - Vends **DELAHAYE** T 122 1933 bon état origine 2.500 F.

N° 575 - Vends **AUTO UNION** 1000S 1961 1.000 F.

N° 576 - Vends **JUVAQUATRE BREAK** mod. lot 1946 500 F.

N° 577 - Vends **AUSTIN SHEERLINE SALOON** AI25 voiture exceptionnelle 12.000 F.

N° 578 - Vends **GEORGES IRAT** cabriolet 1936 bon état. - Torpédo **BERLIET** 1921 bon état.

Vends urgent cause déménagement **DODGE** 1947 22 CV 6 glaces teintées très bon état. - **HOTCHKISS** Anjou 13 - 50 très bon état lot de pièces. - **LANCIA AURELIA** B 20 S, GT 2.500, 1958 entièrement restaurée. - **SALMSON** S4 1930 complète. - **HOTCHKISS GREGOIRE** 1953 très bon état. - Moteur et nombreuses pièces. - **BENTLEY** type R. - Moteur **AUSTIN-HEALEY** A 100 six. **ROLLER** Ph. Tél. ARC-79-04.

## recherches

N° 579 - Recherche cabriolet ou coupé **BUGATTI** bon état.

Recherche : " **LA FRANCE AUTOMOBILE**", " **OMNIA**", " **L'ILLUSTRATION SALON DE L'AUTO**". **BOUCOMONT** A. 12, rue Bouquet -76- Rouen.

**ARTISAN** qualifié, longue pratique machines de précision, refait moteurs même anciens, essence, diesel. Réalésages, rectifications vilbrequins, lignes d'arbres, réglage, coussinet spéciaux, transmissions boîtes, pignons. **BALLET** P. 5, rue Le Terme -17- Marennes.

Recherche carrosserie complète 5 CV "Trèfle 2 pl. avec ailes arrières plates. **GAUTHIER** J. 25, rue de Reims -94- Maisons-Alfort.

Recherche Notice utilisation ou entretien **FARMAN** 1925 A6 B achat ou prêt. **HOCHMAN** 26, av. Président Wilson -Paris 16e-. Tél. 727-72-27.

Recherche "ANNEE AUTOMOBILE N° 2" et "ILLUSTRATION" Salon de l'Auto. **BOUCOMONT** A. 12, rue Bouquet -76- Rouen.

Recherche **BUGATTI** faire offre à **MARLY** P. "La Marlière -91- La Norville.

Recherche moteur pour voiture **BERLIET VRD 19**. Faire offre à **BOISSON** J.-N. 55, bd. Murat -Paris 16e-.

Recherche 2 roues pour **AMILCAR** 1923 710x90. - **JAGUAR** SS 100 ou **MG TD** à restaurer. Ecrire : **PANAGET** D. 14, rue Paul Morel -70- Vesoul.

Recherche carrosserie **MERCEDES** 300 B. 1955. **GODET** P. B.P. N° 33 -76- Sotteville-Lès-Rouen.

Recherche toute documentation photo ou objet sur les carrossés ou carrosseries **BELVALETTE** de 1804 à 1930 et sur la marque **HUGO MAYER**. **BELVALLETTE** 25, Quai Voltaire -Paris 7e-.

Recherche 5 roues **RAF** à talon 815 x 120, 48 rayons d'un côté, 24 de l'autre, 39 dents en moyeux pour **DELAGE** D.E. 1921. **SMIT'S** Van Ruckevorsellaan, 24 -Moergestel- Holland.

Recherche pour exposition **PEUGEOT** coupé et cabriolet avant 1939. Ecrire Ets **LACHEVRE** B.P. 76 -76- FECAMP.

Achète comptant **ROLLS-ROYCE** modèle indifférent max. : 15.000 F. **GUITARD** F. 35, port Saint-Sauveur -31- Toulouse.

N° 581 - Achète cher tout document **CITROEN**, **OMNIA**, **VIE AUTOMOBILE**, **AUTO-MOBILIA**.

N° 582 - Recherche une voiture sport course des années 30. faire offre détaillée avec photo et prix.

# L'automobiliste

## your vintage magazine

### ALFA ROMEO

#### A NATIONAL VIRILITY SYMBOL

After seven years' time, when the fabulous P2's had been exploited to their fullest, they were finally put to pasture. A new Grand Prix model was chosen as a replacement, whose engine would be built along the lines of the 1750 sports model, which brought excellent results.

Thus came into being the Monza 2.3, whose engine was virtually the 1750 6-cylinder transformed into an 8-cylinder. The Monza was at the same time a very attractive as well as a very good car. Unfortunately it didn't have the makings of a Grand Prix. A fine sports car, it had a great career in this category. Too heavy, with more or less the same performance as the old P2's, it couldn't compete in the Grand Prix's.

With the help of the faithful Luigi Bazzi, Vittorio Jano then attempted to tackle the problem from another angle by preparing the "tipo A" 12-cylinder, whose construction is at the least, surprising: two 1750 engines side by side, two gear-boxes coupled by levers, two cardan shafts and two rear axles each terminating in a wheel axle! Even though it was quite powerful, handicapped by its weight this 3.5 l proved disappointing. The clientele of the "Trattoria del Portello" awaited the new season with a pessimism that not even a fine bottle of wine could dissipate.

Nor even the announcing of a third attempt with the 8-cylinder 2.300.

And this state of dismay was nowhere near subsiding; the most alarmist remarks, spread by word of mouth, soon reached the financial journals, and turned the Alfa-Romeo Corporation into a state of despair. The controlling shares fell into the hands of the "Consorzio

per le Sovvenzioni Industriali", a government agency, which soon gave them over to the "Istituto di Liquidazione", which doesn't require too much imagination to comprehend even if one knows only a smattering of Italian.

Considering the success of Alfa-Romeo as a national virility symbol, the Fascist Party, the forerunner of the Nazi Party, took in hand Alfa-Romeo's destiny by entrusting its management to the "Istituto di Ricostruzione Industriale". Mussolini didn't need persuading to lend a hand; Ercole Boratto, his chauffeur, and his own son Bruno both raced Alfa's. The Duce always closely studied the results of races, and never failed to send the winner a telegram.

Before we begin describing the P3, we shall make reference to a standing quarrel among specialists: if we follow the logical progression, after the P2 we should have found the Monza 2.3 and the 12-cylinder A-type under the appellation P3 and P4, the P3 becoming the P5! If we consider that the 12-cylinder, denominated A-type from the very beginning, inaugurates a new series, then the P3 should be called B-type. However, only its second version (2.9 l) is to bear that name. Actually, the Alfa-Romeo documents from that era most often mention the simple designation of 2.6 L "Monoposto", while the public, unaware of the two abortive attempts (Monza and A-type) thought the 2.6 l to be the offspring of the P2 and acclaimed the P3. However, the 2.900 B-type holds an uncontested place in this category in the archives. The names "P3" and "tipo B" being those in general usage, we shall conform to these terms so as not to add to the confusion. Otherwise we could never get things straight, since the

Monza could be considered a sports model and not a Grand Prix contestant, which would change everything...

#### THE LATIN PERVERSION

The 1932 formula could not have been said to demand great mechanical acrobatics. The test organizers had to respect a duration "which, without exceeding 10 hours, can not go below 5 hours". The builders could enter whatever they chose to; thus, stripped down sports models would be seen side by side with authentic Grand Prix's. It was a flexible formula, which was to encourage some interesting confrontations, and which would at last permit the Monza to undertake a Grand Prix career in the footsteps of the P3.

As the Monza's engine seemed fairly interesting, Vittorio Jano retained it, raising the cylinder capacity from 2L3 to 2L6, insisting upon the construction of the lightest possible chassis.

Since the rules allowed one-seaters, Jano designed a very narrow chassis, in the rear above the rear-axle. It's interesting to note that with the "tipo A" and the P3, Alfa Romeo made an innovation by undertaking the construction of a single-seater. The American single-seaters such as the Indianapolis type, and the 1926 Bugatti 1100 were already familiar sights, but the formula was new to the Grand Prix. The engine contributed in great part to the rigidity of the chassis. In front as well as in the rear, the car was suspended by semi-elliptic springs reinforced with friction shock absorbers: one set in front and two sets in the rear. One set of connecting rods prevented the rolling of the front axle during braking.

As we have seen, the P3's engine comes from the Monza, a direct descendant itself of the 1750 6-cylinder, whose cylinder bore (65 mm) it retains, with a modification that allows one to tell it from the Monza at a single glance ; the exhaust is on the right.

If we take a look at the "exploded view", we can see that it's actually an 8-cylinder (65x100 2.650 cc) in two groups of four cylinders, separated in the middle by the entire ensemble controlling the timing a solution that Laurence Pomeroy labels "the Latin perversion". We can also note that the block does not include a detachable cylinder head. Finally, two Roots superchargers each ensure the feeding of one block, each with its own carburator. So much for the broad outlines.

Directly controlled by the camshaft, the valves are at 90° angles, and there are two for each cylinder. One should note that the blocks are strictly identical and interchangeable, the valves being of the same dimensions for the exhaust and the intake. The cylinders are jacketed.

In two parts, supported by plain bearings, the crankshaft holds in its center the main timing gear. As we can easily see on the "exploded view", this main gear activates, by way of counter gears, the two pumps, the camshafts, and the magneto at the right which feeds one spark plug per cylinder, the water pump and the double oil pump (feed recovery).

This engine is also characterized by the intensive use of light alloys, again in the interest of economizing weight, but also to facilitate heat changes.

We may see a sort of perversion if we look in the transmission ; if the clutch and the gear-box (4 speed), identical to the sports model, have no special interest in themselves except perhaps for a tendency to break down at the most inopportune moments, the transmission of movement to the rear wheels beats all records for originality. In order to explain this system, we must assume that Vittorio Jano saw some advantage in the "tipo A"'s twin final drive. The differential is mounted just at the exit of the gear-box. Enclosed in the torque tube are the two cardan shafts, forming a V opening towards the rear, each terminating in its own mitre wheel gearing. Such a strange assemblage permits relief of the differential from one part of the torque effect. There is also supposed to be a weight gain as compared to the differential mounted in the classic rear axle, but there I have my doubts.

Lastly we come to the brakes, again borrowed from the sports production, and controlled mechanically (cables).

Quite elegant, painted blood-red, the body runs the

length of the chassis. Black wheels. Seated fairly high up, above the transmission, the driver has the gear shift lever between his legs. Located behind him are the oil and petrol tanks. Of spartan simplicity, the dashboard bears an oil pressure gauge and two revolution counters ! You never know. . .

The P3 is, in fact, lightweight : 700 kilos. Its wheel base is 2.65 ; front tracks 1.30 m, rear tracks 1.38 m. In its initial version, the engine put out 215CV for 5600 revolutions, doing a theoretical speed of 232 km/h. In practice, it all depends on the relation of the chosen rear axle ratio and the nature of the track, but this estimation is correct.

From 1930 to 1933, once again paralyzed with internal disorders, the A.I.A.C.R. was incapable of setting up a decent formula. Total anarchy reigned in the automobile clubs, which, sullyng the term Grand Prix, organized whatever they felt like, although still following more or less the broad outlines of the formula : no mechanical restrictions, duration limit between five and ten hours, authorizing two drivers. Nevertheless, only three Grand Prix's counted for the European Championship : France, Italy and Germany.

Represented in the Grand Prix of Italy with two P3's and four Monzas, Alfa-Romeo could count on a fine assortment of drivers : Nuvolari-Campari (P3), Borzacchini, Carraciola, Ghersi, Sienna (Monza). In the opposition, Bugatti was the most feared, with two 54's (Chiron-Varzi) and three 51's (Dreyfus-Divo-Lehoux). Maserati entered four cars, which only Fagioli was able to handle well. . .

Waving his eternal yellow jersey good-luck sweater, Nuvolari took the lead from the start, followed by Chiron, as cantankerous and quarrelsome as ever. In spite of the duel that was goading them on, the two drivers were quickly overtaken by Fagioli's Maserati, which immediately established the record for the lap. Unfortunately, the driver's great agility suffered due to the ineptitude of his mechanics. After a change of tyres and refuelling executed in 3'75", Fagioli, in a rage, took off again in ninth position. Borzacchini caused quite a stir when, after having been injured by a stone, he got back behind the wheel with an enormous bandage on his head. After several laps, he turned the wheel over to Carraciola, who had already had to abandon.

In the lead, Nuvolari and Campari held Varzi, but the Bugatti gave up, soon followed by Chiron. With only the 51 in the race, there was not much hope left in the Bugatti camp. Especially since Fagioli, who had the fastest car, was gaining steadily, now holding third place. After a new refuelling - scarcely more fortunate than the

preceding one, Fagioli once again set out and got back into second place, setting the definitive record for the lap. However, he didn't manage to catch up with the Alfa, and Nuvolari secured the P3's first victory with a 2'30" lead on Fagioli - beside himself for having been overtaken so close to victory as a result of his mechanics' lack of nerve. Carrying off a victory at one's first Grand Prix is a fine performance and one which the clientele of the "Trattoria del Portello" accepted as a good omen for the European Championship.

A second much-awaited meet was the ACF Grand Prix, which took place in Reims. The affair turned into an Alfa-Romeo-Bugatti fight, no other competitors had entered. Borzacchini, and Caracciola shared the P.3's, while Etancelin, Wimille, Zehender and Felix drove the Monzas. Bugatti lined up four 54's with Varzi, Divo, Howe and Lehoux, and five 51's with Chiron, Gaupillat, Fourny, Dreyfus and Williams.

At noon, with a hot sun beating down on Champagne, Caracciola started out like a shot, with Varzi at his heels. Much was expected from this race. For the occasion of the first ACF Grand Prix raced in Reims, the organizers had had the road resurfaced, to favorize high speeds. The cape could be rounded at an average of 150.

Behind Caracciola, Varzi, Gaupillat, Williams and Borzacchini were driving like mad. Nuvolari was lagging in eight place. Then, gaining at every lap, and several times breaking the lap record, Nuvolari took second place at the eighth lap. Three laps later, shaking a vengeful fist in the face of Caracciola - who didn't appreciate being passed - he overtook him and took the lead. Then the three P.3's relaxed a little, took the proper order assigned to them by the director of the race : Nuvolari, Borzacchini, Caracciola. Several laps later, Varzi gave it up, and with him went all Bugatti's hopes. The others were too far behind, slowed down by repeated mechanical difficulties.

Apart from the refuellings, which added a little excitement, the race took on a rather monotonous tone. From time to time, breaking out of their formation, the three Alfas laped furiously for their own as well as the crowd's amusement. But, short of a miracle, victory seemed to be theirs. In fourth place, Chiron lost one lap five laps from the finish. Now it was all over. Getting back into formation, Nuvolari, Borzacchini and Caracciola crossed the finish line, where victory and a gigantic bottle of champagne awaited them. With the lap record brought to 156.535, Nuvolari didn't disappoint the crowd, who cheered him with shouts of "Maestro ! Maestro ! "

In the Black Forest two weeks later, the third and

last act of the Grand Prix of Europe was played : the Deutsche Grosser Preis, in Nurburgring.

Evil tongues claimed that in order for Caracciola, a German, to carry off a victory in his country, the order had been given to stop Nuvolari by employing the universally practiced method : slow motion refuelling. This is perhaps true if we count 1'35" for Caracciola and 2'40" for Nuvolari. In actual fact, 1,35" was the Alfa-Romeo mechanics average time for every race. In any case, this didn't at all detract from Caracciola's worth, and he had quite an outstanding career two years later with Mercedes.

The three Alfa's, who were never very worried, soon had the advantage. Hamilton's K 3 MG approached the Italians for a moment and then gave up. First was Caracciola, Nuvolari second, and Borzacchini third. The European Championship was in the bag.

The 1932 season was to go down as the season of the P.3's. By carrying off the three Grand Prix's, Alfa primarily assured itself of the European Championship, already quite a feat. While the P.3 took six first places out of the eight races it entered, the 8 C 2.300 (sports and Monza) was taking a large share of the glory, with two first places in the 24 Hours of le Mans (distance and performance, not counting the Targa Florio (1 & 2), the Thousand Miles (1-2-3), and the 24 Hours of Spa (1-2-3). To sum it up, Alfa-Romeo totaled 23 victories out of 30 trials, and, moreover, in those it didn't actually win, it took five second places and at least two third places. . .

As for Nuvolari, with his yellow jersey and his jacquard pullover, his yellow helmet, and his eternal smile revealing a fine set of teeth,, he became the idol of the crowds. His smooth style of controlled skidding, very much ahead of the times, thrilled the spectators who had, in fact, really come for that, with a little notion at the back of their minds : to witness the lion tamer being devoured by the lion. . .

## THE FAIR CAPTIVES

With a reboring, the Monza was brought from 2.3 L to 2.6L, which added about 20 extra horsepower, but the weight was still the same : 920 kilos. Except for the Scuderia Ferrari, several private owners continued to race their Monzas, but in 2.3 l form. This was the only attempt to maintain the prestige of Alfa-Romeo. They were headed for failure.

With tears in their eyes, the Alfa-Romeo fans again saw the P.3's in Pescara for the Acerbo Cup. There were only 2 of them, with a fine Ferrari cover plate, driven by Fagioli and Campari, challenging three Maseratis with Campari, Zehender and Nuvolari. Each one knew the

other's mount inside and out. Nuvolari and Fagioli weren't doing each other any favors. After an exciting chase led by Nuvolari, very much at ease on the narrow winding circuit, the P.3's succeeded in taking the lead and crossed the finish line more than 2 minutes ahead of the Maseratis. Nevertheless, it was a rude awakening. The Maseratis showed themselves to be faster than the Alfas, and only a non-stop race, with neither refuelling nor mishap, saved the P.3 from certain defeat.

In the Grand Prix of Italy, Chiron and Fagioli (P.3) had everything to fear from the Nuvolari-Taruffi-Zehender trio (Maserati 2.9). Of course, there was also the usual lot of Monzas and Bugattis. As predicted, the P.3 and Maserati were leading the race. Chiron succeeded in passing Nuvolari, but had to give up, with a broken valve. Nuvolari, in the lead, couldn't manage to dislodge Fagioli. Obligated to change a tyre two laps from the end, he was unable to recapture his place, thus abandoning the victory to Alfa-Romeo.

That afternoon, a fine performance was expected from the Monza Grand Prix, even though the track was flooded by a torrential rain. Campari had just made public his decision : it was all over. At the end of the season he was giving up racing to devote himself to the opera. Packed in all around the track, the crowd shouted : "Campari ! Campari ! Campari ! " With the only P.3, he carried all the hopes of the Alfa-Romeo supporters. To avoid disappointing them, he carefully prepared his move. He went so far as to remove his front brakes, an old track man trick.

When, in the first heat, the Duesenberg 4 L 5 slipped a connecting rod through his casing in the south curve, nobody could foretell the tragic consequences.

At the start of the second heat, the crowd again began chanting, "Campari ! Campari ! ". The latter made the fascist salute, gesturing his thanks, toward the royal box where Prince Umberto was seated, and at the starting signal, took off like a shot amid loud cheers. Three Monzas came in to complete the first lap. In the first one, Ballestro stuck out his hand with the thumb turned down : there had been an accident. For fifteen minutes the loud speakers commented the race, but remain silent about the mishap. Obviously, everyone noticed the absence of four cars, one of which was that of their favorite. At last, to calm down the crowd, which had become restless, the speaker announced, "there's been a little trouble at the south curve. We'll give you the details later on". Just at that moment, Barbieri arrived back at his stand on foot He was sure to know what had happened. Restraining themselves no longer, the spectators were shouting so much and so loudly that the speaker made a second announcement : "Due to a

slight accident at the south curve, that Campari, Borzacchini, Castelborco and Barbieri were involved in, we regret to inform you that Campari has been seriously injured. Borzacchini is less seriously hurt, and the other two are a little bruised". In spite of the sand, quickly washed away by the rain, the oil held a dangerous trap beneath the wheels of Campari and Borzacchini. The two drivers who were following them closely were able to slow down just in time, though not without skidding themselves. Campari was dead. Killed instantly. Borzacchini died during the night.

Several drivers withdrew as a symbol of mourning, and the race continued. In the third heat, at exactly the same spot, Count Czaykowski lost control of his car and was killed.

At the beginning they were four friends who, of course, were called the "three musketeers" : Ugo Sivocci, Antonio Ascari, Giuseppe Campari and Enzo Ferrari. P.1, P.2, P.3. All except one met their death at the wheel of an Alfa Romeo Grand Prix.

One week later, the Scuderia Ferrari aligned two P.3's at the Grand Prix of Czechoslovakia, next to the last race of the season. Under a driving rain, the P.3's held the lead from start to finish. Chiron carried off his third successive victory at Brno and Fagioli took second place.

Bugatti reappeared at the Grand Prix of Spain with two 2,8 L, which later became the 59 (3.3 l). If Nuvolari, who was leading for three quarters of the race, hadn't skidded on the wet road, struck a tree (with no serious injuries), the P.3 would have suffered a defeat at the profit of Maserati. Taking advantage of the situation, Nuvolari took the lead, and, followed by Fagioli, crossed the finish line.

Saved in extremis by the reappearance of the P.3's, Alfa-Romeo could scarcely entertain any false illusions for the coming season. If the Maseratis, which were having "childhood maladies", had been perfected, it would have been curtains for the P.3's. The following year, benefitting from the experiences of the past season, the Maseratis would be fearsome competition. Since Alfa-Romeo wouldn't hear of a new car, the Scuderia Ferrari would have to make do with what they had.

Convinced of the necessity to re-enter competition, the directors wanted to come up with something, but at the least expense. And practically in hiding. For it was far more lucrative to build military vehicles and peddle them to the African armies.

While there was no question of producing a new car, the change in formula, however, obliged the

Scuderia Ferrari and Alfa-Romeo to spend the winter trying to "put something out". The new formula left the cylinder capacity open, limiting the weight to 750 kilos. empty; (that is, without water, fuel or lubricant, without tyres and without driver), required a minimum body width of 85 cm. Thus, a new wider body had to be designed, conforming to the regulations and 30 kilos had to be added, which wasn't going to help improve performance. Especially since Maserati and the Germans, who were much talked about, couldn't have been biding their time either. A new engine came to the fore, that is, considering the lack of time and the restrictions, the shot in the arm that had made such a success of the Monza, the re-boring. The P.3 went from 2.6 L to 2.9 L (68 x 100 - 225 CV). Eventually, they ended up by building new chassis from the old models, and seven "tipo B's" were presented for the year 1934.

The first edition P.3's were still salvageable, with modifications in usage. In fact they were so intact that, in order to take our bearings a little, we must classify the "Tipo B" into three distinct categories.

First, the factory cars, whose makeup we have just studied. They can be recognized by their enormous drivers's seats, with the sides less indented. Next, the second type (1935), that is, the preceding with a rear suspension of inverted quarter-elliptic springs (Bugatti style). Paralleling this, Ferrari developed a third model from the 1932 P.3's, which he equipped with a 2.9 L engine. These three cars can be recognized by two openings on the left hand side of the bonnet at the level of the Blower Chiefly designed for the young drivers of the Scuderia, these cars were later to be sold to the public.

Lastly, the fourth and final version: the second formula P.3's equipped with an independent front wheel axle, Dubonnet system (the aperitif man), Ariston hydraulic brakes and 3.2 L (71 x 100 - 265 CV) or 3.8 L (78 x 100 - 305 CV) engines, and a 3-speed gear-box. The new torque no longer necessitated the use of first gear, but rather a reinforcement of the other three. At this last stage, the P.3's ran at around 275 km/h.

During the winter of 33, everyone had worked hard: Alfa on the modification of the P.3's; Maserati on the tuning of the 2.9 L's Bugatti putting the last touches on the 59's. With these three makes not moving too far away from their preceding characteristics, the next season's profile could be predicted: a confrontation between Alfa-Romeo and Maserati. . .

Upsetting all the prognostics, the Germans, confirming the rumour, began making themselves noticed. The problem had to be re-examined with two unknowns: Auto-Union and Mercedes. One of them,

during private trials, did over 250. We don't know which one, but it was enough to cause panic among all the auto builders.

Disappointment. Not one German car participated in the Grand Prix of Monaco at the inauguration of the season, though Mercedes was present at the trial. More than for the event itself, the enthusiasts had come for the weighing in - the major "open-heart surgery" which provided the opportunity at each season debut, and particularly with each new formula, of discovering what the builders had been cooking up during the winter. And, of course, the commissioners were the most eager. Alfa and Bugatti passed their exams with flying colours. For Maserati, it was quite an ordeal. After having removed the tyres, drained the last drop from the gear-cases, emptied the tanks of their last trace of fuel and drained all the water, they were still far from the right weight. With aluminium-rimmed wheels, they finally made it, except for Etancelin, where they had to save a few grams by subtracting the weight of the cables supporting the car.

Chiron led the race almost from start to finish, hoping to give Monaco a Monacan victor, but two laps from the end, he went off the road at the station turning, and struck the sandbags. During the time it took to get back on the track, Guy Moll won the race, followed by Chiron and Dreyfus' Bugatti.

Alfa-Romeo continued to participate in minor competitions; Competitions which were all the more worthwhile since the Germans had not been entered. We can see in them the vicissitudes of the Alfa-Maserati duel, where the interest in the Grand Prix races is eclipsed by another duel: Auto-Union - Mercedes.

Eighty-thousand spectators came from near and far to witness this event, and among them, many still remembered a certain ACF Grand Prix twenty years earlier.

Drivers like to discuss among themselves the relative merits of their cars. The Alfa drivers knew the weak points of their adversaries. At the nucleus of the team, or rather the German coalition, were their friends from the good old days at Portello: Fagioli and Caracciola who, with Von Brausitch worked for Mercedes. Stuck, and Momberger drove the two Auto-Unions; Nuvolari, Benoist and Dreyfus the Bugattis, Varzi, Chiron and Trossi the Alfas; and Etancelin, and Zehender the Maseratis.

As soon as the flag went down Chiron bounded into the third line. A loud uproar greeted his first passage when, having completed his first lap, he took the lead followed by Caracciola and Fagioli. At the third lap, Stuck caught up and pushed Chiron back into second

place. Already handicapped by frequent stops at the stands, the Bugattis and Maseratis were outclassed.

Determined, Chiron tailed the Auto-Union and at the 10th lap, cheered on by the crowd, the Alfa recaptured the lead. Slowed by a long refuelling. Hans Stuck lost a few places, leaving to Mercedes the task of tackling the Alfas. A lost cause Fagioli was on the heels of Chiron; behind, Caracciola pursued Varzi. Caracciola was almost neck and neck with Stuck, the only German escapee, in third place. Intact, the Alfas had the German surrounded. Benoist and Zehender closed in. Trossi stopped for a moment at the stand with gear-box trouble, and handed the wheel to Moll (replacement), who set out in second and third. Stuck was at bay, with the Alfas at his heels, and the Auto-Union was getting more and more nervous. After a series of halts, Stuck gave it up at the 32nd lap, soon joined at the next lap by Zehender. Benoist followed far behind. Seven laps from the end, the race was decided. The checkered flag went down on Chiron, followed by Varzi, and Moll. Benoist finished four laps behind and wasn't counted. Most surprised at this turn of events were certainly the members of the Scuderia Ferrari, who learned that Chiron had just done the best lap at 147.508 km/h. Before the race, no one would have bet a penny on the Alfas.

A Grand Prix of the Marne, without champagne instead of Germans, saw Alfa's victory with respectively: Chiron, Moll, Varzi-Marinoni, all of them on 2.9 B's. But specially awaited was the Grand Prix of Germany, which promised good thrills, for the prestige of the Reich was at stake.

Moreover, the Nazi carnival deployed for this occasion left no room for doubt. The sinister Swastika served as a careful reminder to those who might have forgotten that the Furher had no intention of inviting a kick in the pants from his Italian colleague. And certainly not in public.

Beneath the archway of a thousand arms, the spectators having gone completely wild, Hans Stuck (Auto-Union) crossed the finish line, followed by Fagioli (Mercedes). The only escapee of the three 2.9 B's, Chiron, 8' from the victor, finished third. Effacing the first with a long series of defeats, the Scuderia Ferrari could only bow before the "new order".

From this point on, the end of the season is easy to sum up. The Germans left their growing pains behind, and they too proudly displayed their brand new national virility, with the madness of an exhibitionist let loose in an orphanage. An abominable carnage. Out of the six major events which ended the season, Mercedes carried off three, and Auto-Union two. At the Grand Prix of

Belgium, from which the Germans were absent, Alfa-Romeo, without one classified car, sees victory stolen from them by Bugatti. Well begun, the season ends in total downfall : fourth place in the Acerbo Cup, fourth in the Grand Prix of Switzerland, humiliation and one third place in the Grand Prix of Italy, fifth in the Grand Prix of Spain, fifth in the Grand Prix Czechoslovakia. A new ordeal awaited the Scuderia at the Acerbo Cup. Guy Moll, for reasons unknown struck a tree at full speed and was killed. With this young French driver, automobile racing lost one of its greatest hopes.

With the new formula, the future looked none too bright.

### THE LAST STAND

Covered with honours, the Germans shared a substantial government subsidy. Ferrari and Jano repaired their cars with bits of old string. Just about ruined, that was the best they could do.

With their formidable knowledge of automobile science, Ferrari and Jano understood right away what made the German cars superior to theirs : more than in the power of their engines, the secret of success lay in road performance. Independent wheel suspension was the only remedy that could give Alfa-Romeo its needed shot in the arm.

With Jano's blessing, all the work was done by the Scuderia Ferrari. They concentrated on executing a forward suspension with independent wheels by using an already tried and tested system : the Dubonnet system. Andre Dubonnet, so dear to the hearts of bistro regulars, had a passion for the automobile. Especially attributed to him is the extraordinary Hispano "Boulogne", with its wooden body. After long and careful study, he deemed it impossible to construct an independent rear wheel system which would have entailed great cost due to a total remodelling of the transmission. They settled on simply replacing the semi-elliptic springs with inverted quarter-elliptics, style. It was also on this occasion that they generalized the reboring in order to raise the cylinder capacity, which was to go from 2.9 L to 3.8 L. But one mustn't delude oneself. At their best (3.8 L), the Alfas would do 300 CV as compared with 350 for Auto-Union and 400 for Mercedes. . .

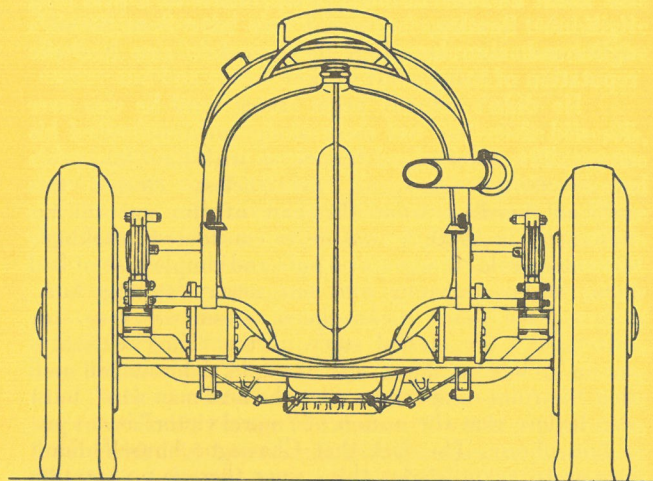
Upon an elongated P.3 chassis, Ferrari installed two engines ; one in front and the other in the rear, in the tail. Between the two, beneath the driver's feet was the gear-box and the clutch. They produced two models ; a double 2.9 and a double 3.2. With implacable logic, this monstrosity was named "bi-motore".

In spite of these modifications, Alfa-Romeo was unable to get back into its feet. With ferocious energy, the Scuderia Ferrari continued to participate in all the Grand Prix's and in all the minor races. The Germans did not attend these latter events, so Alfa defeated all its rivals.

At the Grand Prix of Germany, against all hopes, Alfa-Romeo inflicted a cruel humiliation upon the Fuhrer before the very eyes of his fanatics, and made its last Grand Prix victory with the P.3's.

It was during these desperate efforts that Alfa-Romeo announced the incredible news : the make forged ahead and began to build new cars according to modern criteria. These were to be the 8 C 35 and the 12 C 36, which would take over for the P.3's, as these had succeeded the P.2's. But there wasn't much they could do to compete with the Germans, and Alfa-Romeo turned seriously to the "voiturette" - formula 1500, which was to see the triumph of the "Alfettes".

Jacques POTHERAT



## « CHASS »

I never met Jean Chassagne, or "Chass" as the English used to say. And yet I might have ; when he died on April 13, 1947 in La Croisille Sur Briançonne, just near the little village where, as a child, I already dreamed of autos, still rare at the time, I was only 12 years old.

It wasn't until much later, in 1960, that I really heard about him. The saddler who was recovering my Bugatti Stelvio was distant cousin of his. Was it blind hazard or a Lucky star ? He told me about the time when the Bentley team, for which Chassagne was a driver, had stopped in Limoges. He was probably referring to the 1930 Pau where Birkin entered two 4,5 litres with supercharger. I knew that Chassagne had also driven for Bugatti, and I found Madame Chassagne's address in Paris.

I was received there with that special kindness to be found only in spritely old ladies. Unafraid of stirring old memories after so long a silence, Madame Chassagne shared with me tales of her husband's career. He was an extraordinary driver and a friendly man, and it made her happy, I think, to know he had been remembered. Another real stroke of luck made her locate the man who was Chassagne's mechanic and close friend : Robert Laly. The mechanic would accompany the driver, entrusting him with his life. When esteem, or rather friendship can survive this sort of test, that really proves something ! And he didn't attempt to conceal his admiration for the man he never ceased to consider as his master. Laly knew all about the interest taken today in the history of the automobile. Together we rummaged through everything, photographed everything, whatever we could get our hands on.

And there was plenty of material to be found : Chassagne was a real daredevil, who was willing to try anything and everything - and this during an era when people led fairly sedentary lives. It was easy to recognize his "bug" - 1900 style - for mechanics : sailor, submariner, fitter, tuner, racing mechanic, aviator, Grand Prix and Endurance driver. These were the new-adventurers, earning their living by risking their lives, hard working, without paid vacations, but always with a smile ; Chassagne had a broad smile, with crinkly eyes beneath his visor, a face typical of those in the center of France, creased from hard work ; and I've often seen this sort of mustache around here. But those deep set eyes can see great distances, anticipate space and events,

despite their relaxed air, a sign of safety and precision.

The Automobilst needed a biography since, after all, the automobilist is the one who drives. I give you this one, typed by Chassagne himself, quite succinctly, on loose leaf. You'll find a few errors in it, as I did ; it strikes us a bit funny, but the essentials are there, with added modesty.

Chassagne Jean

Born : La Croisille Sur Briance, Haute-Vienne,

July 26, 1881

- 1901 5 year volunteer in the "Equipage de la Flotte" as a mechanic.
- 1903 Cicensed Torpedo Mechanic (first in the class). Volunteer for the Far East. Mobile defense of Saigon, Montcalm. Two year campaign.
- 1905 Submarine volunteer (10 months on the Espadon).
- 1906 - 1907 - 1908 - 1909 Etablissements Clément-Bayard, fitter, tuner at the Senat atelier for dirigible motors and racing cars. Assemblage, tuning and trials of the Demoiselles Santos-Dumont built in these shops.
- 1910 Hanriot Monoplane. Reims. Assemblage, tuning, trials of the first machines. Licensed Pilot in August 1910, License N° 160. Bay of the Seine Meet, crossing of the Seine Estuary. Liège Meet, Prize for altitude and speed. Chief Pilot at the Ecole Hanriot, trains many pupils.
- 1911 Director of a pilot school in Algesiras, Spain, trains Spanish officers.
- 1912 Pilot for the Etablissements Clément-Bayard. Perfecting and trial of new metallic mechines. Flights Paris-Reims, Paris-Mourmelon, Reims-Soissons-Paris.
- 1913 Sunbeam.
- 1914 Mobilized in the artillery ; despite several requests, is unable to obtain a transfer to the air corps.
- 1915 At the request of the English Admiralty, is detached to the Sunbeam Plant in England for the building and tuning of the airplane engines built by this company.

#### Automobile Races (the major ones)

- ACF Grand Prix 1913 - 1914 - 1921 - 1922 - 1924 - 1929 : second in 1923, fifth in 1924
- Indianapolis (America) 1914 - 1919 - 1920 - 1921 : fourth in 1921

Florio Cup (Italy) 1921 - 1922 : second in 1921, average 144, fourth in 1922

Grand Prix of England (Tourist Trophy) 1922-1930 : winning in 1922, fifth in 1930

Grand Prix of Germany (Avus, Berlin) 1926 had an accident, steering damaged

Rudge-Whitworth Cup (24 Hours of le Mans) Six times 1926-27-28-29-30-31. Finishes four times, once in second place, once in fourth

24 Hours of Spa (Belgium) 1927 : second

12 Hours of Saint Sebastien (Spain) 1927 : second

World Recordsetter for Speed from 1913 to 1924 (174 an hour)

Recordsetter at Brooklands (England) for the Two Times 12 Hours in 1913 at average 145

Track recordsetter at 195 average in 1913 and Winner of many trials

If we judge from the results of one circuit to another, one trial to another, we can't help but see how badly this list of honours conveys the true value of the driver, and even less his talents as a fine tuner. These two characteristics are constantly stressed by all those who worked with Chassagne : Laly speaks of his driving finesse and of his extraordinary knack for mechanics. Bugatti secured his services for the preparation of the 35, and Madame Chassagne told me how, after the evening meal, the director would lead Chassagne off to the silent and deserted workshop, where he'd pass long vigils. At Bentley, he would not have been Birkin's right-hand man so often if he hadn't also had the reputation of being a fast worker.

He didn't actually begin racing until he was over 30, and then the war came along and interrupted his ascent. Few middle-aged drivers can withstand four years of inactivity. Chassagne, nevertheless, cleared this difficult hurdle : from the end of the war till his retirement in 1930, he was never considered as taking a secondary role. It was just a pure and simple case of bad luck, always pursuing him but never daunting him ; others have never theless been considered very fine drivers. It's the eternal story of the "King without a crown" ; look at Moss, for example. I know full well that the rules of sport say "let the best man win", but I also believe that the notion of "moral victor" is not just a fine phrase. The fact that Chassagne himself didn't choose to acknowledge this - since there is no mention of it on his list - can only add to his loyalty. It would thus perhaps be interesting to have a good look at his capabilities under adversity, when there was nothing left to gain but a place of honour : he knew how to keep up

the fight as long as there still remained even the slightest hope. Failure never daunted him, and each new departure found him listed among the favorites.

Chassagne doesn't hide the fact that he rose from the ranks, that he was a fitter and tuner, while he never mentios the numerous trials in which he took part as a mechanic for his friend Hanriot, the future airplane builder, Demogeot and Hautvast. So we cannot there detect the slightest desire to emphasize only his own races. I've carefully studied photographs from that era and have put the question to T.A.S.O. Mathieson, who himself admits having had to give up trying to identify most of the mechanics who, furthermore, were often heavily disguised beneath glasses or strange masks, not to mention those hoods of the sort that Chassagne wore with Hautvast at the 1908 ACF. They had to protect themselves from the infernal dust, and the races in those days were very long. But there is no doubt that Chassagne accompanied Hanriot in the Darracq at the 1906 ACF, as well as in the Ardennes Circuit ; again Hautvast in the Clément-Bayard at the 1908 Grand Prix of America in Savannah ; Rigal in the Sunbeam at the 1912 ACF. From the persistence with which Chassagne sought Robert Laly as his second during a trial, whenever he was able to, plus their constant strong attachment for each other, there can be no doubt that team spirit was a necessity, and choice of prime importance. Which means that Chassagne the racing mechanic is no less interesting, though less well known, than Chassagne the driver. The essence of what there is to learn about him is summed up in the "ballet", almost a film edited with wonderful snapshots, that he executed around the Number 3 Sunbeam, in Dieppe in 1912, leaping from the moving car to run and unscrew the radiator cap "before a complete stop", changing the left front wheel, then filling the petrol tank by means of an enormous funnel, and finally jumping into his bucket seat after having started up the 3-litre four cylinders by crank.

In 1913, Coatalen, "gadz'arts" of Chiny, chief engineer at Sunbeam, entrusted the wheel to Chassagne following Victor Rigal's accident during the trials shortly before the ACF. I took it to understand that the promotion of a mechanic to the higher rank of driver was often met with some opposition on the part of the "highers up", and such opportunities opened up, at least temporarily, too tightly held a driver's seat. It was up to the novice to prove himself. Chassagne worked miracles with the new 4,5 litre six cylinders, finishing third at Amiens, behind the Peugeot untouchables of Boillot and Goux. Rigal went to see Peugeot and Coatalen, delighted with the man from Limousin, hired him to race the

modernized 3 litres in the Automobile Cup two months later. The Sunbeams had transmission trouble, and only Guinness finished. But Chassagne engineered a new and remarkable feat by beating, on October 10, despite a blowout, in the enormous 9 litres 12 cylinders, the records set by Boillot and Goux on April 12 at the same Brooklands autodrome, the speed record being more than 173 kph. The fact that the cylinders were doubled detracts nothing from the driver's accomplishment; quite the contrary. Chassagne, the son of a former horsetrainer of the Archdeacon, was there-after firmly in the saddle. His run of ill-luck, however, continued with a slipped connecting rod in the 1914 ACF on the brand new Sunbeam 4,4 litres, this time a copy of the Peugeot.

If Chassagne, during the course of his sporting career, enjoyed the reputation he did, it was because he was rarely given a penalty, and if the causes of his withdrawals are hardly ever attributable to him, those of his accidents are not either. Here is how he relates his most spectacular one. It was at Indianapolis in 1919, where, at the 1/3 mark of the race, he took the relay from Bablot, on the Ballot 4,9 litres.

"I set out, I'm spinning along and everything's going smoothly when suddenly I can't control my steering. Now, at the moment I was doing something like 170 an hour. At this speed I'm approaching a sharp turn. I demolish the top of the enclosing wall, execute a magnificent cartwheel, and go flying into a field 150 meters away. What a gliding flight! Naturally, the car was completely wrecked; as for myself, there were no broken bones: just a few slight scratches on my face".

*(Le Miroir De la Route, June 15, 1930)*

Perfectly calm and all smiles, he sat down beside the debris. What he neglected to mention, was that ahead of him, a rival, Thurmann, had overturned and was killed, blocking his way and forcing him off the road. In 1920, in the 3 litres, he struggles among the three in the lead, skids on an oil spot, and damages his front axle, but manages to finish seventh even at his reduced speed. In 1921, the bonnet of his unofficial Peugeot flies off, and he is required by the rules to withdraw.

Despite these American fiascos, he remains no less the captain of the Ballot team, whose 3 litre was the best to be had, and found himself at the starting line in the 1921 ACF Grand Prix. Laly relates:

"For Chassagne and myself, the race began very well. We were leading at the 17th turn and everything seemed to be running smoothly when suddenly we had a breakdown. The Cardan shaft broke and was knocking

into the petrol tanks on either side. We arrived with a "free wheel" at our refueling station to the great consternation of one and all"

The cause may perhaps be found in what then happened and in the moments preceding the mechanical breakdown. "Earlier on, towards midway, we'd had a bit of a scare. Having caught up with André Dubonnet on the Duesenberg at the end of the straight road of the Hunaudières before the Mulsanne turn, the latter slowed way down in order to maneuver this sharp turn. We came up on him very fast, and were so crowded that we were sent out into the unpaved, insufficiently reconstituted road, the lack of water proportionate to the heat having ruined its proper resurfacing. Driving on those awful stones, we went hurtling across the road from left to right and from right to left, and in and out of the ditches at the side of the road. This happened seven or eight times in a row; it's hard to be sure; everything happens so fast in moments like this. At any rate, Chassagne put up a great fight at the wheel, never taking his foot from the accelerator, and we got back into the right path - fortunately - but we really had a close call!"

Did the Duesenberg brake so much better, thanks to its hydraulic brakes, and was Chassagne caught off guard; or had Dubonnet approached too quickly? In any case, the Ballot was notorious for the fragility of its rear axle; De Palma learned this the hard way at Brescia. With reference to Wagner, who burned out his clutch at the outset, Laly makes things quite clear:

"We should realize that it took a man like Chassagne for the clutch not to cause any trouble. He had an ear for perceiving the synchronization of the engine and box speeds".

Having finished second for Ballot in Brescia, Chassagne and Laly again met on June 22, 1922, at the Isle of Man, for the Tourist Trophy, which they carried off under a driving rain, this time aboard a 3 litre Sunbeam, which seems to have been none other than one of the Sunbeam-Talbot-Darracq's from the 1921 ACF, and their adversary of yesterday. At last victory smiled upon them. But scarcely had they tasted of public acclaim and that of the Sunbeam personnel, when new tribulations awaited them in July at the Strasbourg ACF with the latest Henry: the 2 litre Sunbeam, then an unspeakable voyage to Palermo. The Guinness brothers had decided to buy an old mine sweeper, or something like that, from the war surplus, and to make a circuit from England to Spain to Sicily and return. The engineer Coatalen and his wife went along on the trip, and the Chassagne set out with Laly and the mechanics after a

new disappointment in Barcelona. The seaworthiness of the old tub, loaded down with cars, was so dubious that the crossing was anything but a joyride. A horrible pitching, added to a no less typical rolling, seems to have been enough to send the ladies reeling to their cabins. Chassagne was the only one with sea legs; the others survived, but on all fours. When we docked at last at Palermo, the boat was boldly approached and "visited" by light-fingered natives. The Florio Cup itself was lost by our driver and his mechanic. They were in the lead at the 3rd lap, and after having tied the record for the lap, they lost all their motor oil when the relief valve burst. The remainder of the trial, which they finished in 4th place - though unofficially classed - was nothing more than a harrassed and complicated, almost door to door search for a lubricant that the makeshift plugging only half prevented from spilling out into the pebbles; all this to the vociferous cries of "Olio, Olio?"

Having had their fill of the Mediterranean, Chassagne and his wife took the train home. In 1923, Chassagne didn't race, and in 1924 he was with Bugatti at the ACF (and European) Grand Prix in Lyon, handicapped, for a change, this time along with the rest of the team, by impossible tyres; and at the Grand Prix of Spain in Saint Sebastien. 1925 saw him again at Sunbeam, at the wheel of the 3 litre sports model, which, with S.C.H. Davis, he took second place, behind the De Courcelles-Rossignol Lorraine in the 24 Hours. The evolution began: "Chass" gave up the Grand Prix and turned to the sports formula. He also raced in the ACF Tourist Grand Prix in Monthéry aboard the Talbot 1500; then in 1926, teamed up with Laly again on the Ariès 3 litre in the Le Mans with no better luck. That same year he had a second accident, this time very serious, in the Avus, the steering is split pin having come out of its position. They thought he'd never drive again. Not the whining type, he took the X rays of his vertebrae and made backings for his racing photos (that's where I found them), and took the again after he'd hung them along his staircase.

The 3 litre Ariès was not a fragile car by any means, but nevertheless...! Sunday morning, June 19, 1927, the two friends, co-drivers of this car whose shape had suggested the nicknames "La Punaise" (the Bug), had slowly built up a comfortable lead during the 24 Hours, on a Bentley team, which was decimated by an enormous crash. But the worm slowly ate its way into the apple, and with just an hour and 32 minutes till the end, the timing, malfunctioning as a result of an error in assembling on the part of one of the mechanics, gave out, offering the victory to the one Bentley survivor!

Full of admiration and relief, W.O. Bentley offered

Chassagne the following year the possibility of once again joining an English team. The misfortunes of the man from Limousin were nowhere near their end. Bentley himself tells the story of the prowess of the man he called "Cher Vieux Chass", team-mate on the Bentley Number 3, at the age of 47, of the fiery Tim Birkin.

"Birkin had dropped from sight.. News filtered back that he'd had a crash, but it wasn't a disaster. I'd decided that in order to lighten the cars, they wouldn't carry a jack. We later learned that Birkin had got started again, and was driving slowly, as directed, on his wheel rim. Unfortunately he accelerated. The wheel fell off at Arnage and sent him into a ditch. He arrived half an hour later at a run and so out of breath that he could scarcely ask for a jack. I didn't have to tell Chassagne what to do. The grey-haired little man took off at a gallop, a jack under each arm."

*(Autobiography, Bentley, Hutchinson)*

This episode cost them 3 hours, but Chassagne brought the car in : at the last lap, Birkin broke the record, for glory, of the round, and they finished 5th. Chassagne, after the applause of the crowd had ceased, was given as a souvenir of his exploit a silver box, dedicated by W.O. Bentley, a box preciously guarded by Madame Chassagne. The fact that there was such an athlete behind the wheel, at the age of 49, of the most powerful 1930 model of this make, is no longer so astonishing. On the contrary, it is revealing. The Bentley 4,5 litre with supercharger was not a machine that could be put into the hands of just anybody. Chassagne's were always the most expert.

Previously he had made a brief return to the Grand Prix format, at the much talked-about 1929 Le Mans ACF, again at the wheel of a Ballot, an old 8 cylinder. The photos of the start-off show him to be in good company.

"Only eleven cars started off: 7 Bugattis, 2 Peugeots and 2 Ballots. Of these last 2, one was an old 4 cylinder and the other an 8 cylinder which, in Chassagne's hands, should have done very well if its driver hadn't been pursued by an obstinate run of ill-luck."

*(Dunlop Gazette, October 1929)*

Chassagne almost took part in the 1929 Bugatti Grand Prix with a 1500 that he had worked on for his friend F. Aubert, but the rules, set up by Ettore Bugatti specifically excluded from this client trial all professional drivers belonging to or having belonged to

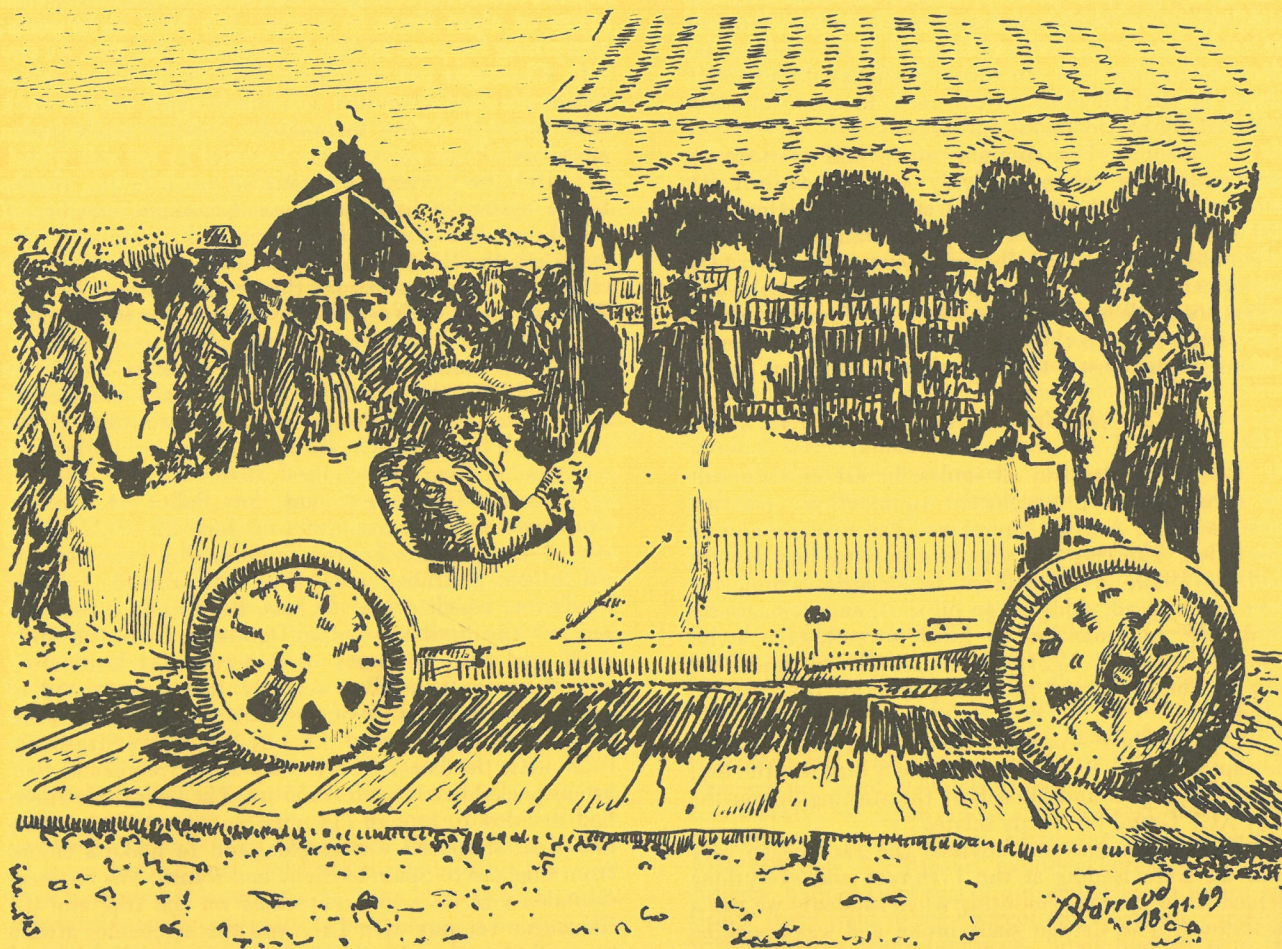
the Molsheim official team. It was Robert Laly whom Chassagne chose to replace him, and it was Laly who had to withdraw after having prematurely slipped a connecting rod.

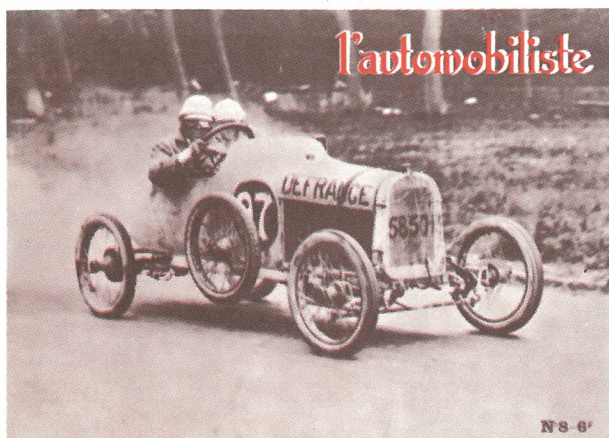
Bentley, still reminiscing, with typical British humour, remembers that the "Grand Vieux Monsieur" was already racing long ago when King Edward VII was still on the throne; which means that today we can enjoy looking through a remarkable collection of snapshots, pictures portraying an era... Without a doubt, Chassagne drove some superb machines. They constitute an interesting bird's eye view of the pre and post World War I techniques. If the cars attributed directly or indirectly to the engineer Henry represent a

high proportion - for they made their mark on the era, and it was perfectly normal that they be entrusted to the best - the masterpieces of Bugatti and W.O. Bentley complete this wide range.

In England, Molsheim and Paris, Laly was always present. It is not without emotion that a few old-timers still look back. What's more, Jean Chassagne, whose team-mates were Wagner Thomas, Guyot, Bablot, De Palma, De Viscaya, Costantini, Laly, Birkin, S.C.H. Davis, Clément, Barnato, Segrave, Guinness and so many others, never attached great importance to his bad luck. For he said, "Didn't I have the Good luck to be able to do what I enjoyed?"

Robert Jarraud





- 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
- N° 20** PARIS/NICE  
SCHWIMMWAGEN  
MONTLHERY
- N° 21** J.A.P.  
R. SENECHAL  
MG K3  
LES C4 CITROEN
- N° 22** MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905  
LA 57S BUGATTI  
DE DION BOUTON