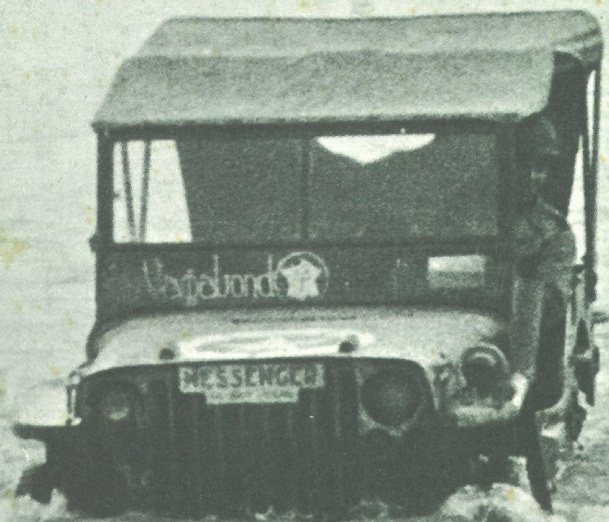


l'automobiliste



n°26 - 8f



NOTICE DE CONDUITE ET ENTRETIEN

DU CHASSIS 1500 «TYPE 40» - 10 CV. TOURISME
4 CYLINDRES

ET

DU CHASSIS 2 LITRES «TYPE 38» - 11 CV. TOURISME
8 CYLINDRES

ÉDITION 1929

AUTOMOBILES
ETTORE BUGATTI

USINES ET BUREAUX A MOLSHEIM (BAS-RHIN)
TÉLÉPHONE 14 et 61

MAGASIN DE VENTE
46, Avenue Montaigne, à PARIS

ATELIER DE RÉPARATION
75, Rue Carnot, LEVALLOIS-PERRET

MOTEUR 4 cylindres - 1 litre 500 - type 40

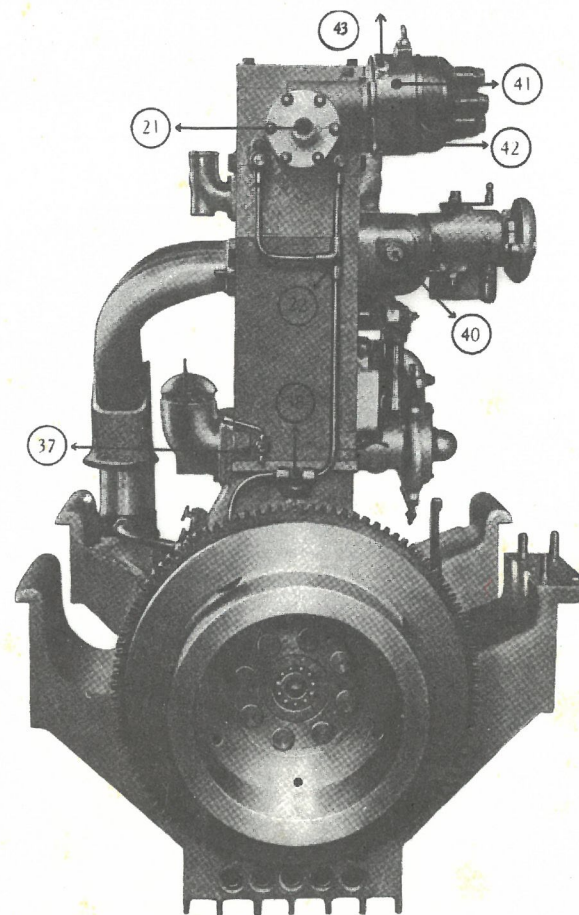


FIG. 4. Vu de l'arrière

- | | |
|--|--|
| 37) Robinet de vidange du cylindre. | 40) Raccord du tube de dépression allant à l'exhausteur. |
| 38) Raccord du tube allant au manomètre de pression d'huile. | 41) Distributeur Delco |
| 22) Tuyauterie de graissage de l'arbre à cames. | 42) Manette d'avance du distributeur. |
| | 43) Graisseur de l'axe du distributeur. |

J, J1, J2, J4, PA, TC, autant d'énigmes pour l'Amateur ; extérieurement, rien ne ressemble plus à une MG qu'une autre MG ! Jean-Pierre Dauliac s'est rendu en Angleterre et soulève le voile qui recouvrait la gamme des MG-J.

Après la BMW type Russie et la Schwimmwagen, "l'Automobiliste" se devait de conter l'histoire, peut-être déjà bien connue de la Jeep. De toutes les voitures construites depuis un demi-siècle, la Jeep est certainement celle qui est le plus liée à l'Histoire. Combien de légendes ont couru et courent encore sur les origines de la Jeep, combien d'essais ont été faits de cette voiture, dans un esprit "collectionneur" ? Certainement très peu.

Pour ceux qui roulent, le calendrier des manifestations réservées aux voitures anciennes est particulièrement chargé cette année et tout amateur pourra et devra trouver un rallye lui convenant.

Enfin, le Salon du Jouet nous a apporté beaucoup de satisfactions et les Amateurs de maquettes auront de quoi s'occuper.

l'automobiliste



N° 26
Le numéro : 8 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

| Articles | Auteurs | Pages |
|-------------------------|-----------------|-------|
| Editorial | | 1 |
| Salon de Paris (Jouets) | | 2 |
| MG - Les "J" | J.P. Dauliac | 4 |
| La Jeep | A. Maeght | 18 |
| Paris/Deauville | | 38 |
| Rallye Salmson 71 | | 40 |
| Ma voiture de course | G. de Pawlowski | 42 |
| Chroniques | | 44 |
| Petites annonces | | 46 |

Traduction anglaise par Peter Blair Richley

Notre couverture : décembre 1944, une jeep en Alsace

Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro

France : 45 F. - Etranger : 60 F.

Couverture cartonnée : 55 F. - Etranger : 70 F.

Directeur de la publication : Adrien Maeght

*Dépôt légal premier trimestre 1972
commission paritaire n° 44.457.*

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

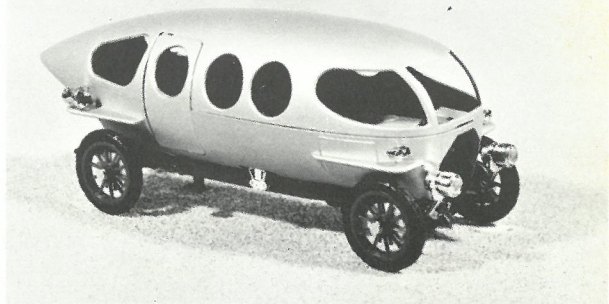
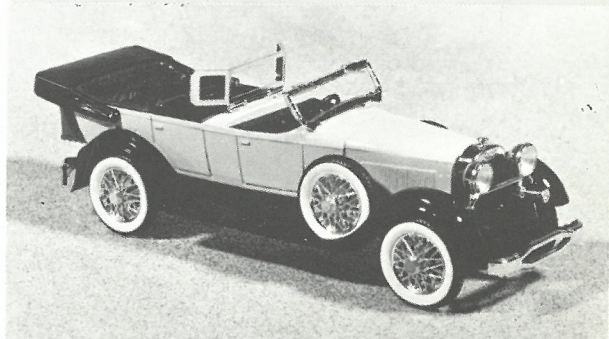
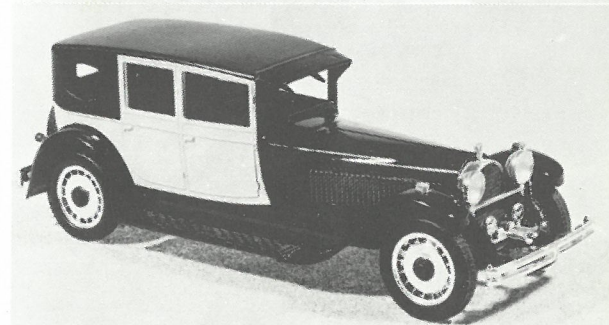
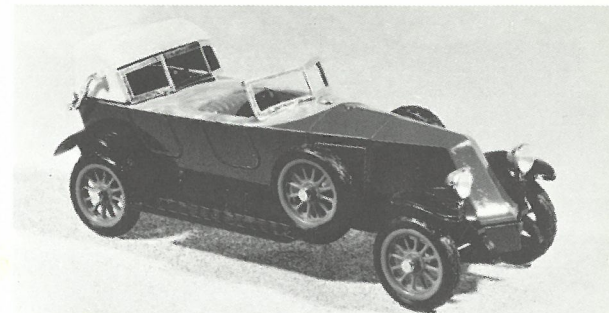
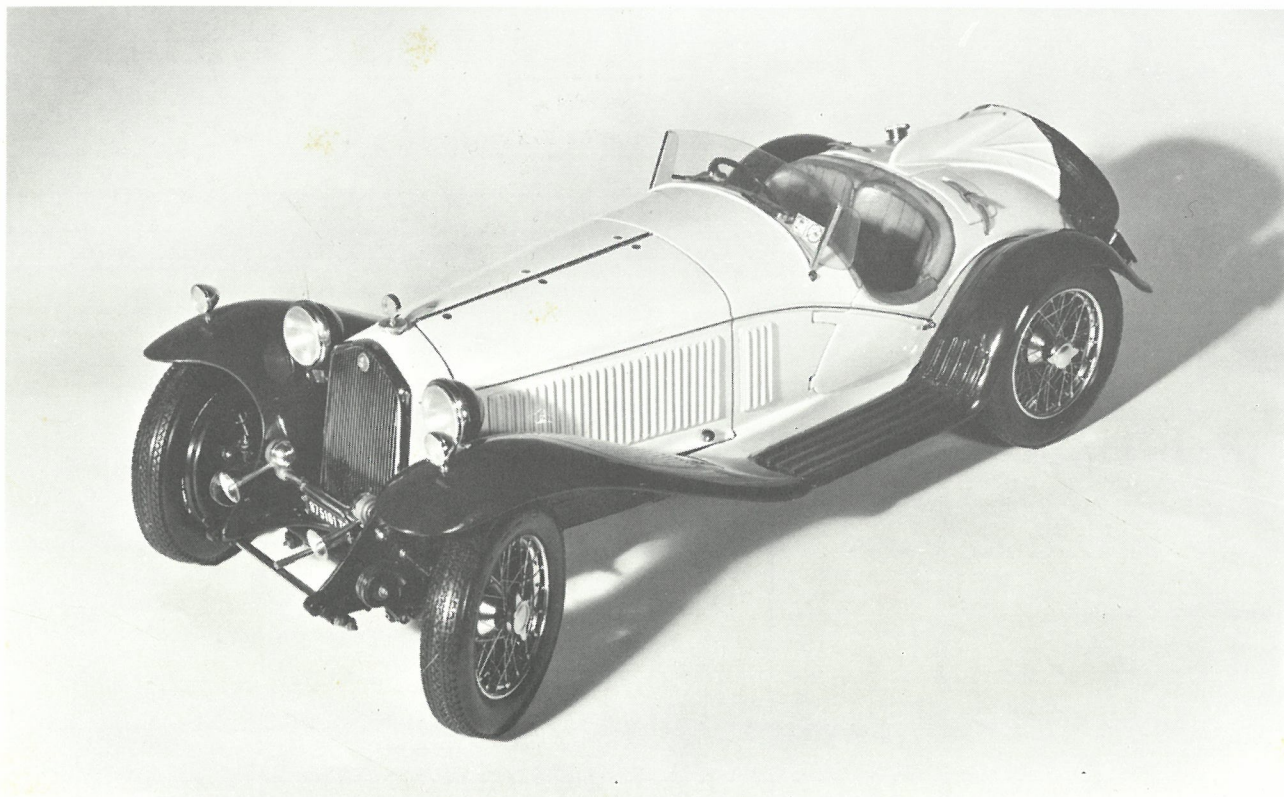
NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

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

salon de Paris

Salon de Paris (Jouets). La Maison Pocher nous avait déjà gâtés en proposant aux amateurs 3 très beaux modèles à monter : la Fiat F2, de 1914, l'Alfa Roméo 2,3 litres et la Rolls Royce Phantom II. Cette année elle a présenté au salon ce superbe modèle d'Alfa Roméo 2,3 litres qui sera disponible à partir de juin et vendu au prix de 600 F.

RIO →



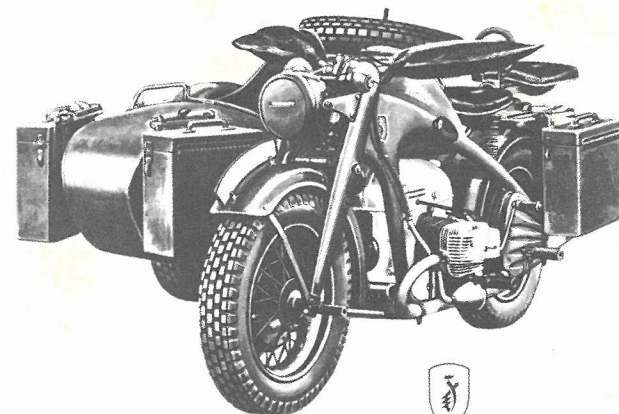
Une nouveauté qui intéressera les amateurs : la maison ESCI Modellistica à Milan, spécialistes dans les décalcomanies, se lance dans la maquette et il faut dire que pour un coup d'essai, c'est un coup de maître. En effet, il ouvre la série par une magnifique BMW type Russie (R 75) au 1/9ème (environ 25 cm de long), qui sera disponible courant avril, au prix de 80 F. Cette première maquette sera suivie par une Harley Davidson type armée U.S. et pour Noël la prestigieuse Zundapp type Russie, suivra une Triumph 3HW, moto utilisée par les estafettes de l'armée anglaise. Peut-être verrons-nous bientôt une moto française, pourquoi pas une Gnome et Rhône ou encore mieux une René Gillet qui équipa l'armée française en 39-40.

Dans le stand Rio nous avons pu admirer, pièces en mains, les "nouveautés" annoncées depuis quelque temps déjà. La 40CV Renault et une Bugatti Royale semblent être les plus réussies. Enfin, la marque Hubley

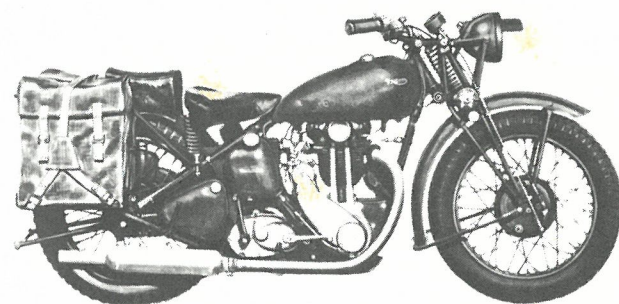
qui avait disparu des vitrines en France depuis quelque temps, fait sa réapparition et tous les modèles seront bientôt disponibles. A Nuremberg, la marque Ziss présentait quelques modèles de camions anciens, en particulier une voiture de pompiers de 1922 très réussie. Chez Air Fix une magnifique Bentley 4,5 litres à compresseur de 1930, type Le Mans, à l'échelle 1/12ème, 37 cm de long, au prix de 170 F.

Un regret : Solido ne nous présente pas de nouveautés dans sa série "l'Age d'Or" et un autre regret, la maison Rami, qui avait lancé sur le marché 38 modèles de voitures anciennes la plupart exposées au Musée de Rochetaillée, a fermé définitivement ses portes.

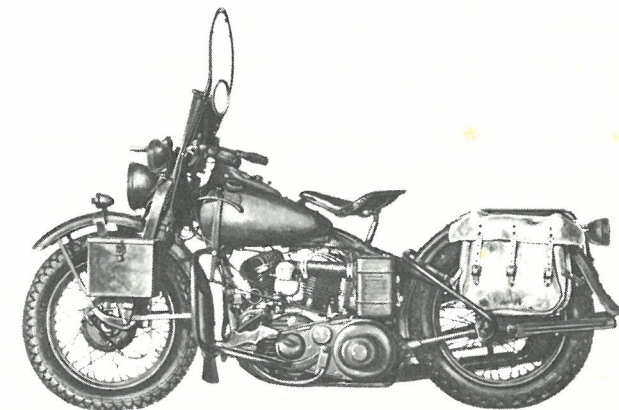
Toutes ces nouveautés seront disponibles au fur et à mesure de leur parution à La Boutique de l'Automobiliste.



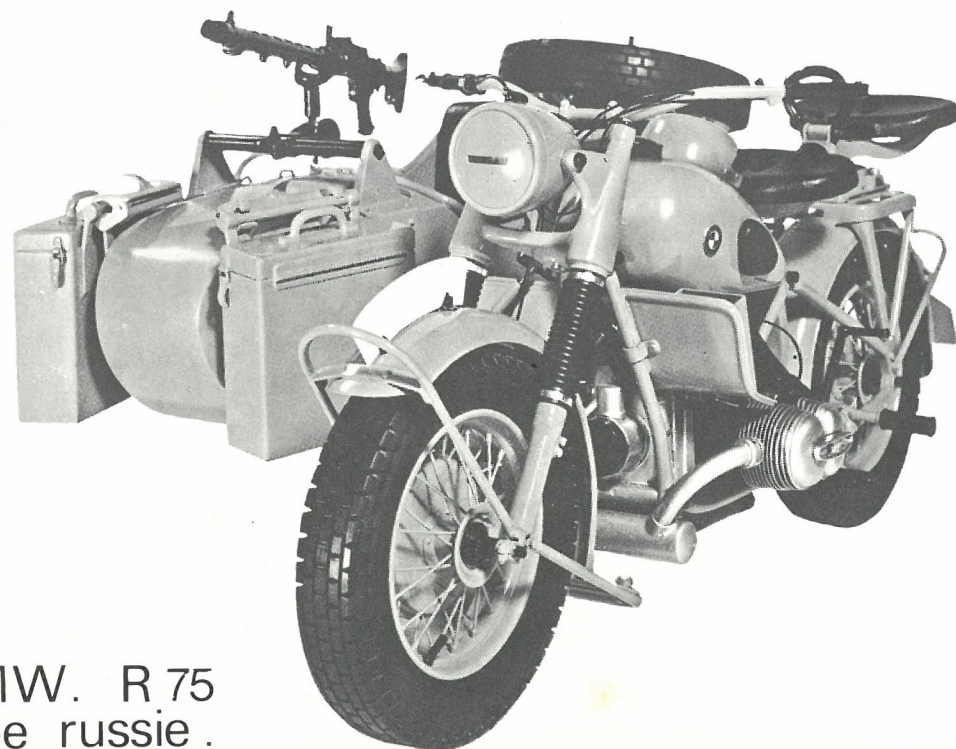
ZUNDAPP KS 750



TRIUMPH 3HW



Harley-Davidson WLA 45



BMW. R 75
type russe.

les "J".

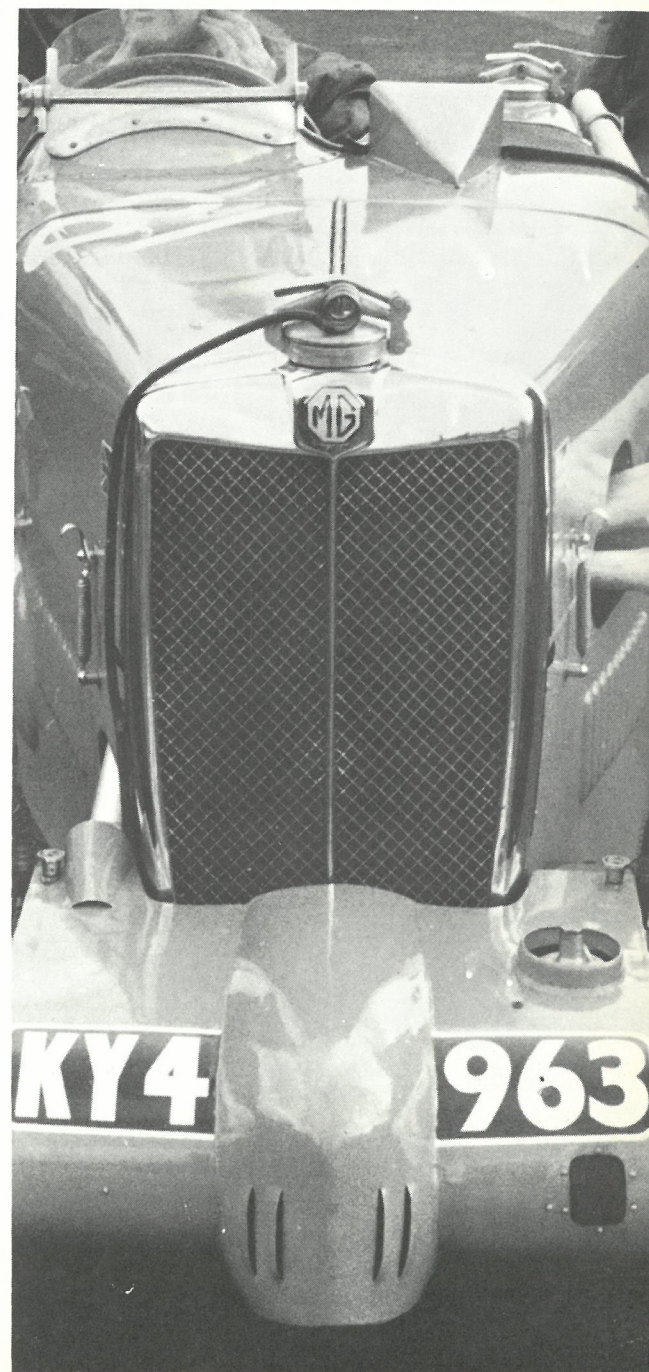
par J.P. DAULIAC



Ailleurs l'herbe est plus verte. Sans motif et sans raison on peut préférer systématiquement et jusqu'à la passion ce qui vient d'ailleurs, le whisky, le poil de chameau, les Suédoises, donner trois Brigitte pour une Marilyn et, si l'on a un peu de bon sens, un plein sac de C4 pour une "MG" : ce dernier choix me paraît éminemment judicieux encore qu'il faille, une fois n'est pas coutume, choisir une "bonne" MG. Car sous cette appellation générique se cache cette anglaise dont vous rêvez : la petite voiture spartiate, vive et qui supporte si bien les averses. Tout le monde connaît sa silhouette : radiateur rectangulaire, fin capot à angles vifs, minuscules portières indispensables à l'accès d'une carrosserie qui permet l'emport d'un couple de sacs de voyage étanches à la poussière et aux hydrocarbures de toutes natures, et de deux passagers de corpulence réduite, au squelette robuste, dont l'un devra peser moins de 50 kg.

Plusieurs modèles répondent à ces critères

d'emploi : de la M de 1929 à la F de 1955. Il faut un œil exercé pour repérer au passage une J ou une K ou une T, plus fûté encore pour y accrocher le suffixe qui vous classe dans les "connaisseurs" : J2 ou PA, ou TA, TB, TC .. La MG a sa légende, ses fables (quelle tenue de route !) et son image (piège à minettes) entretenues par des emplois cinématographiques plutôt étroits. Pourtant en dépit de leur parenté trop évidente, car sorties du même moule, les différences sont grandes et ne sauraient tromper l'amateur qui cherche autre chose qu'un accessoire de film sentimental. Cette silhouette à nulle autre pareille, réellement sportive même sur les derniers modèles envahis d'un confort vulgaire (jusqu'au chauffage) est née dans les années 30, a pris le relais des petites "sports" françaises et pendant vingt cinq ans, associée au tweed et aux "Craven A" conférait à l'utilisateur, jeune ou vieux beau, un "british look" qui rendait admissibles les pires instincts.



4 FILLES ET LEUR MERE ...

En 1929, l'année du "jeudi noir", Abingdon-on-Thames, petite ville du Berkshire ne se doutait ni de la crise qui secouerait avant peu la jeune firme, nouvellement installée, comme toutes les entreprises du royaume, ni de la prestigieuse lignée de voitures automobiles qui en sortirait quand même, grâce à l'enthousiasme d'une poignée de fanatiques, qui, britanniques, mélangeaient obstinément audace et technique.

Directeur Général des "Morris Garages", Cecil Kimber technicien passionné de performances sportives vendait dans les années vingt d'honnêtes Morris sans prétentions. Pour lui-même et pour quelques amateurs il en "améliorait" certaines et les engageait en compétition dans des épreuves à caractère touristique et sportif comme le "London-Land's End Trial". En 1924 et 25 la presse mentionne les bonnes performances des "MG Super Sport Morris". Mais personne n'aurait osé les comparer aux Amilcar et aux Salmson.

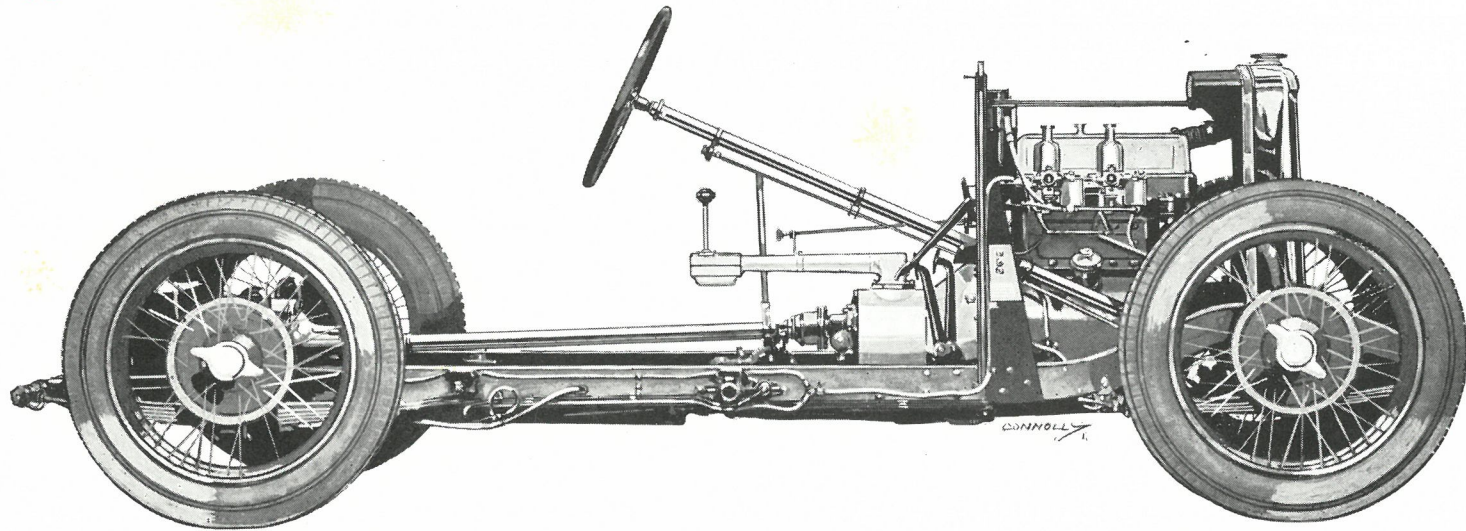
En 1924 Kimber pense et réalise la première "MG". Sur un châssis original équipé d'un moteur Hotchkiss de fabrication britannique et d'une caisse légère tout révèle un souci de performances et d'endurance. Le sigle "MG" apparaît seul dépourvu du mot "Morris". En 1927 l'octogone est adopté comme insigne de marque. Jusqu'en 1929 MG autonome produit de robustes 6-cylindres qui se classent aux places d'honneur dans les épreuves de grand tourisme et remportent fréquemment le classement par équipes ayant terminé sans casse avec toutes les voitures.

La première "Midget", vit le jour fin 1928 : Moteur Morris Minor de 847 cc 4 cylindres à ACT entraîné à l'avant par la dynamo montée verticalement, 20 hp à 4000 tours 2 paliers boîte 3 vitesses, rapport de pont 9/44 vitesse de pointe environ 105 km/h. Performance à l'époque remarquable pour une cylindrée aussi faible. Cette voiture fabriquée en série venait à point



DESCRIPTION DU CHASSIS

CHASSIS M.G. MIDGET Type "J"



Le prix du châssis comprend : tableau de bord, phares, lanternes, feux arrière, avertisseur, contacteur, faux tablier, tôles de protection, manivelle de mise en marche, roue de secours complète, tuyauterie à essence et trousse d'outils complète.

| | | | | | |
|------------------------------|-----------------|----------------------------|----------|------------------------------------|----------|
| Nombre de cylindres. | 4 | Empattement. | 2 m. 20 | Longueur totale Roadster | 3 m. 15 |
| Alésage et course | 57 mm. × 83 mm. | Voie. | 1 m. 06 | Largeur totale Roadster. | 1 m. 31 |
| Cylindrée | 847 cc. | Poids du châssis | 495 kgs. | Hauteur totale Roadster | 1 m. 33 |
| | | | | Poids du Roadster | 584 kgs. |

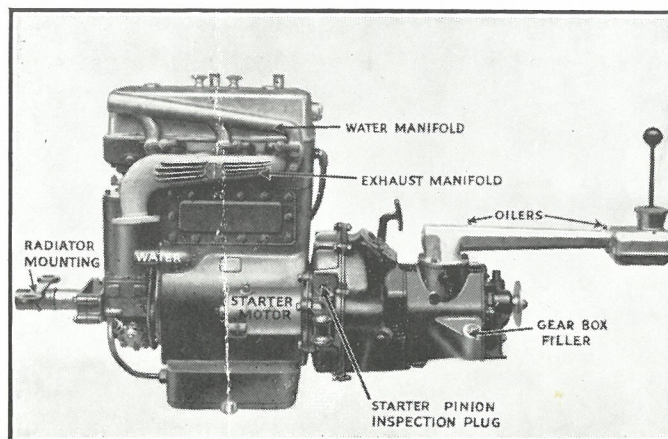
DESCRIPTION

MOTEUR : 847 cc. quatre cylindres à haute compression, bloc-cylindres en fonte chromium coulé avec le carter supérieur. Le vilebrequin est porté à l'avant par un roulement à billes et une portée en régule de grand diamètre à l'arrière. Les soupapes en tête sont commandées par un arbre à cames en tête entraîné verticalement par la dynamo incorporée dans cet entraînement. Cet entraînement a été choisi de préférence à l'entraînement par chaîne, car aux essais il a donné des résultats infiniment meilleurs. Les pipes d'admission sont sur la droite et l'échappement qui a quatre sorties séparées se trouve sur le côté gauche. Une innovation sur ce modèle est le passage absolument droit pour les gaz. Une tuyauterie d'eau ayant trois tubulures est montée sur la chemise d'eau sur le côté gauche de la culasse. Bielles en acier à haute résistance. Pistons aluminium à 3 segments. Bougies de 14 mm. Le carter inférieur nervuré contient environ 4 litres et demi d'huile et la forme spéciale de ce carter offre une surface maximum de refroidissement et permet de maintenir une température basse. Ceci est encore le résultat de nos expériences en course. Le graissage s'effectue par l'intermédiaire d'une pompe à engrenages. Nous recommandons pour un graissage parfait l'emploi de l'huile CASTROL type XXL en été et XL en hiver.

EQUIPEMENT LUXE

MONTRE 8 JOURS.....
VOLANT " MACOLM CAMPBELL ".....
PARE-PIERRE SUR PHARES
THERMOMETRE DE RADIATEUR
THERMOMETRE A HUILE
COURROIE DE CAPOT
BOUCHON SPECIAL POUR RADIATEUR...
BOUCHON SPECIAL POUR RESERVOIR...
LANTERNE ARRIERE LUXE.....

Ces accessoires peuvent être fournis sur tous nos modèles standard et sont facturés en supplément.



Le côté gauche du moteur M.G. MIDGET et boîte de vitesses. Remarquer le montage du radiateur et le levier de changement de vitesse.

CARBURATEURS ET ESSENCE : Deux carburateurs S.U. à piston Semi-Down-draught avec contrôle de mélange et réglage de ralenti montés sur l'extension de boîte de vitesses alimentés par pompe électrique S.U. Réservoir de 55 litres.



REFROIDISSEMENT : Système thermosiphon avec calandre chromée et pare-pierre, dessin exclusif M.G. Le radiateur est monté par un point central d'une façon telle que le mouvement relatif avec le châssis et la flexibilité de la calandre sont éliminés.



SILENCIEUX : Très efficace, du type BURGESS à passage direct des gaz.

sur le marché sensibilisé par les victoires de Bentley au Mans et aux Six-Heures de Brooklands.

La "M" bien construite et bon marché comblait les ambitions de nombreux jeunes sportifs qui eurent enfin et pour la première fois peut-être une voiture de sport véritablement solide et peu coûteuse d'entretien. Brûlant 7 litres aux 100 kms, la "M" pouvait assurer un service quotidien et le dimanche donner à son pilote toutes les joies de la course en rallies, trials, handicaps, courses de côte et "toutes ces sortes de choses..."

Cette vigoureuse machine devait donner naissance à 3 rejetons : la "C" dont le moteur à la course réduite à 73 mm au lieu de 83 classait la voiture en 750 cc, la "D" qui reprenait les cotes d'origine pour emporter des caisses à 4 places du style "tourer" ou des conduites intérieures légères et EX 120.

Equippée d'un compresseur et d'une nouvelle culasse à orifices opposés, la "C" développait 52 hp à 6500 t/m. Cette culasse avait été en fait dessinée pour la série "J" qui de Juillet 1932 à Décembre 1933 disputa à la série des "K" 6-cylindres de 1100 cc la responsabilité de la gloire de la jeune marque.

Cette série "J" devait surtout à une croqueuse de records EX 120 d'autres particularités : en 1930-31 l'objectif était en classe internationale "H" (750 cc) d'accomplir 100 miles en 1 heure. Une telle ambition peut faire sourire le profane qui se vantera de mener sa berline de nos jours avec chien, femme, enfants et belle-mère à 160 km/h. Outre qu'il lui faudra au moins deux litres pour atteindre cette vitesse à laquelle il se croit entraîné, cela n'a rien de comparable avec le maintien du régime pendant une heure. On mesurera l'importance de l'enjeu il y a quarante ans pour une équipe de techniciens disposant de 750 cc même suralimentés. Enfin le pilotage demande un faisceau de qualités qu'on trouve rarement. Endurance et

vitesse sont difficiles à marier et malmènent rudement moteur, châssis et conducteur.

Après les succès des "M" et des "C", surnommées les "Monthéry Midgets", MG pouvait prétendre s'attaquer à un certain nombre de records internationaux. EX 120 fut dessinée à partir d'éléments de la "M", mais travaillant sur une voiture de records, les techniciens de MG pensaient de gré ou de force à la future voiture "de production" qui en découlerait. Tous les traits originaux devaient se retrouver sur les "J". Un nouveau châssis surbaissé, passant sous l'axe arrière, rigidifié par des tubes transversaux manchonnés et rivetés aux longerons fut construit tout exprès, les châssis précédents ayant montré des faiblesses trop fréquentes. Les ressorts arrière semi-elliptiques assurant la suspension, la poussée et la réaction travaillent parfaitement parallèlement à l'axe de la voiture. Ancrés à l'avant sur les prolongements d'une traverse, ils sont tenus et guidés à l'arrière non par les classiques jumelles mais dans des tourillons de bronze dans lesquels ils coulissent portés par le dernier tube transversal. L'arrière des ressorts avant est tenu au châssis par un système analogue, les tourillons étant portés par des pattes rivetées au longeron. De ce fait les ressorts sont parfaitement guidés latéralement, l'amortissement étant assuré par des Hartford à friction, montés transversalement à l'arrière.

Le moteur est fixé en trois points, deux à l'arrière sur les longerons, un à l'avant sur un coussinet porté par la traverse. Le radiateur supporté par le même appui est fixe par rapport au moteur et oscillant sur le châssis.

Le système de freinage est nouveau.

A câbles évidemment, les 4 freins sont actionnés au pied ou à la main avec la même force. Pédale et levier attaquent le même axe constitué par un arbre parallèle aux traverses du châssis et pourvu à chaque extrémité d'une poulie à double gorge sur laquelle sont ancrés les câbles aboutissant aux roues. Une gaine Bowden

classique permet un réglage particulier à chaque roue. Les mâchoires sont munies d'un système anti-vibratoire simple constitué par une masselotte susceptible de vibrer avec un certain déphasage et d'absorber plus d'énergie que le segment ne peut lui en fournir. (1)

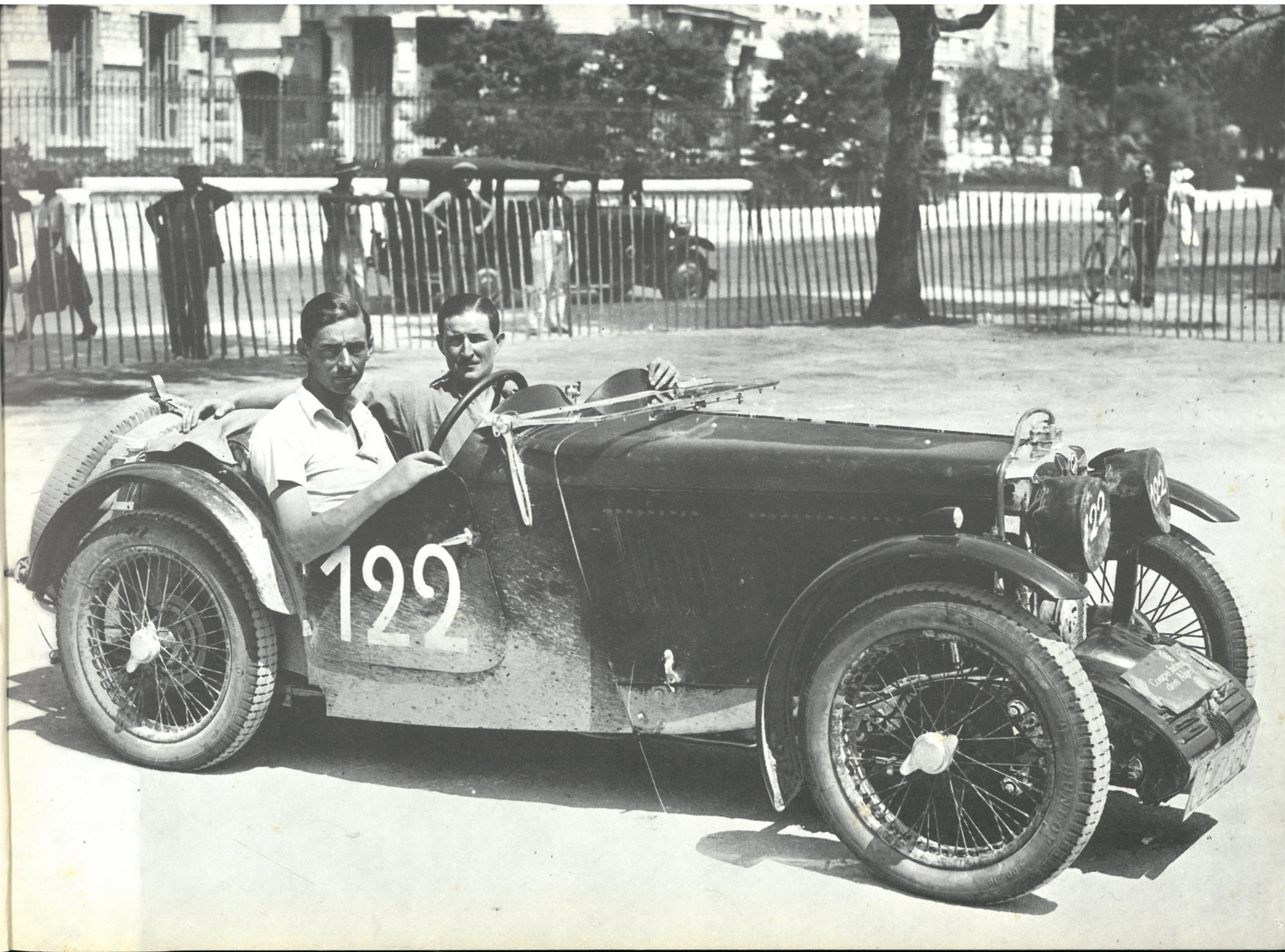
Le frein à main est du type "racing", le cliquet n'entre en jeu que d'une manière positive, ce qui permet son usage en marche.

Enfin le châssis est graissé par un système centralisé, les graisseurs étant regroupés sur les supports de tablier et reliés aux points à graisser par un réseau de fins tubes de cuivre. EX 120 fut équipée provisoirement de l'essieu avant de la "M" en attendant de pouvoir disposer du modèle destiné à la future série.

"MAGIC M.P.H."

Brooklands fermé pour travaux, EX 120 après quelques galops qui réveillèrent les campagnes oxfordiennes dans les brouillards matinaux partit pour Monthéry le 26 décembre 1930 "with their best wishes".

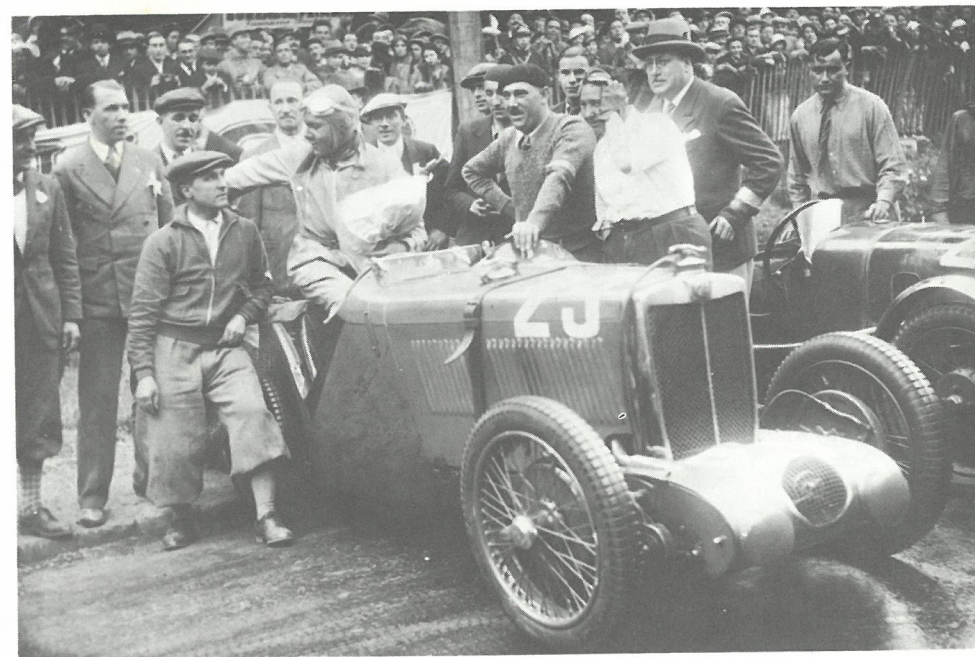
Janvier 31 : EX 120 sans compresseur frôle les records à peine établis par Austin puis, avec le petit, les bat. Mais il semble que les 100 miles à l'heure ne seront à la portée du Captain Eyston et d'EX 120 qu'avec le gros compresseur. Pendant une semaine les mécaniciens travaillent, changent les compresseurs, les rapports d'entraînement, le carburateur, les aiguilles. Utilisant un carburant alcoolisé pour obtenir une pression d'admission et une compression correctes sans détonnement, le gros S.U. accolé au compresseur entre les mains avant, givre dès la mise en route. Il fallut le masquer, prélever l'air de l'arrière du radiateur, lui-même réduit. Les mécaniciens en oublièrent l'heure du thé, mangèrent quelquefois et dormirent encore moins. Enfin la voiture parut prête. Eyston enlevait les records des 5 et 10 kms et des 5 et 10 miles en prenant 7000 tours. Il fallut rentrer en Angleterre. Les essais se poursuivirent à Brooklands. On décou-



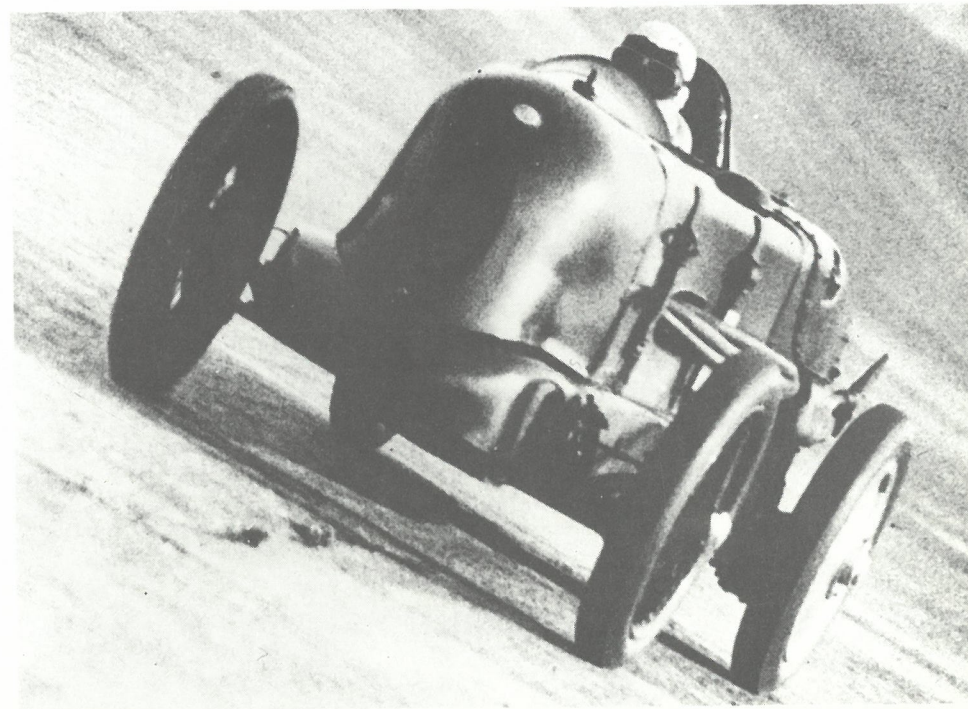
vril que les performances établies à Montlhéry avaient été limitées par un appauvrissement progressif du mélange dû probablement au rétrécissement du gicleur. A Brooklands, l'équipe entreprit de nouveaux essais. La voiture battait le record de l'heure mais à 97 miles seulement. Ce fut de nouveau une patiente recherche de chevaux. Un soir, Eyston sortit la voiture qui semblait en forme. Assis sur une barrière Eldridge (2) et Jackson respectivement ingénieur-conseil et mécanicien d'Eyston tendaient l'oreille. Au son, tout allait bien et les amis commençaient d'exprimer flegmatiquement leur satisfaction quand un "bang" formidable et une intense fumée bleue surgirent de la voiture. En courant vers EX 120 qui roulait encore vite, Jackson aperçut quelque chose qui s'échappait de l'avant de la voiture vers le haut de la courbe. Ils trouvèrent Eyston sain et sauf mais le beau moteur était désintégré : une bielle avait disparu ainsi que les deux parois du carter. Après quelques recherches, il s'avéra que la chose aperçue fuyant de la voiture était un piston pieusement conservé depuis. A la fin de l'été 1931, EX 120 reconstruite fut ramenée à Montlhéry.

Nantie d'une carrosserie un peu plus soignée aérodynamiquement, elle s'attaquait, aux mains d'Eyston, au record de l'heure. Après quelques mises au point le tour était bouclé à 106 miles à l'heure. Seul objectif cette fois : 100 miles dans l'heure. Pas de risques, pas de fantaisie, Eyston se réglait à 101 et la ronde fatigante commençait. Personne n'avait roulé dans une si petite voiture aussi longtemps ni aussi vite. Eyston rapporte qu'il eut l'impression après avoir placé la voiture sur la courbe idéale d'être sur une paire de patins à roulettes géants qui cherchaient à l'entraîner de plus en plus haut. Mais bientôt le monde extérieur à la voiture s'estompe ; le groupe des chronométrateurs se fige en bloc et passe sans visage ; la piste se réduit à une trajectoire qu'il faut tenir

MG J4 : cette voiture appartenant à Jacques Menier (des chocolats) et conduite par Maillard-Brune qui se classa 1er ex-aequo avec Chevalier (à gauche), au Bol d'Or 1934



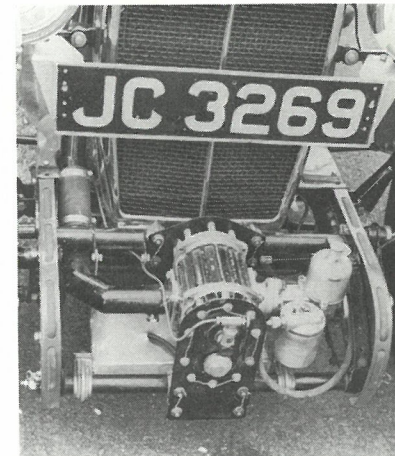
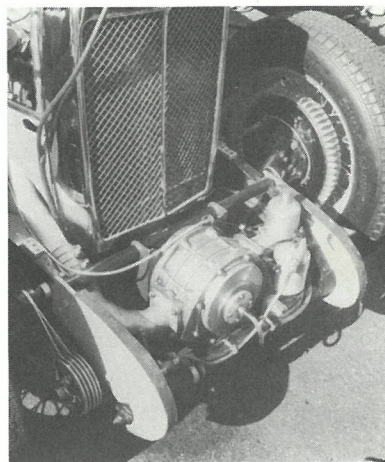
MG EX 120 des records, pilotée par le Capt. George Eyston



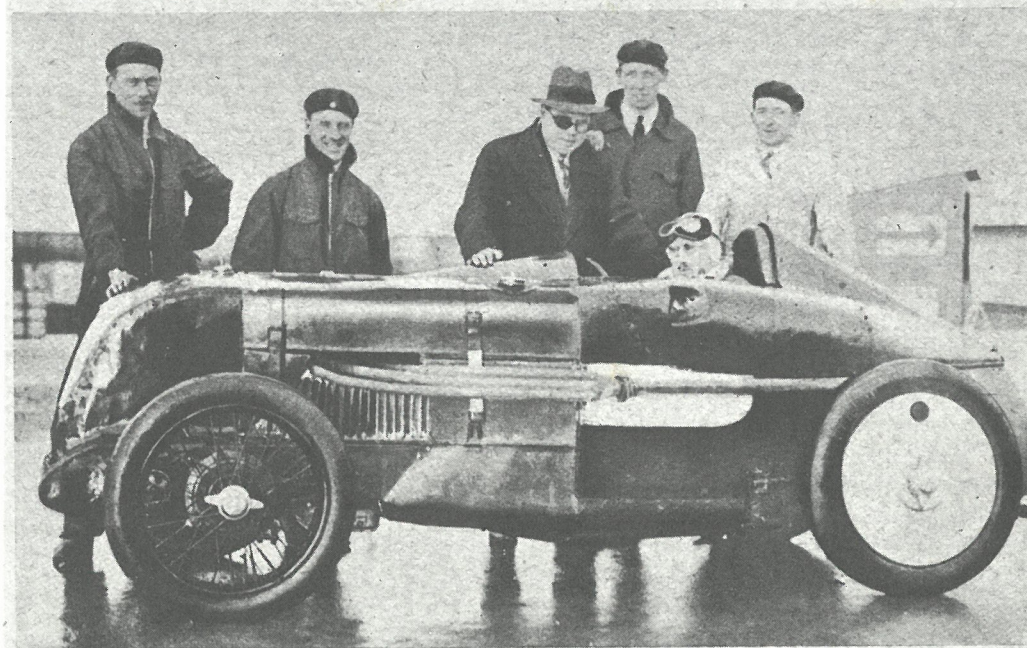
avec rigueur sinon le compte-tours accuse. Tout ce qui n'est pas la voiture disparaît de la conscience immédiate. Restent les trépidations du volant, la danse de l'aiguille du compte-tours causée par les terribles différences d'adhérence des roues motrices sur la piste mouillée, la pression d'huile où l'on garde un œil scrutateur, les températures dont on craint les accroissements fatals, la pression dans le réservoir de carburant qu'il faudra dans quelques secondes, sans faute, et régulièrement, remonter... Et puis écouter, écouter sans cesse à travers le grondement de l'échappement et le sifflement du compresseur si la moindre variation n'apparaît pas. Penser au vent qui peut se lever brutalement, au pneu qui peut éclater à des températures prolongées jamais atteintes. Pour le reste, faire confiance aux ressorts, aux essieux, aux fusées, aux roulements, aux rayons qui reçoivent des coups à chaque tour...

Eyston maintint 7000 tours environ pendant 58 minutes. Puis l'équipe de chronométrage à l'oreille attentive perçut dans le son de l'engin une légère variation. La voiture reparut apparemment à son régime. Eyston manqua le signal de fin de chronométrage donné après une heure de ronde et entama un tour inutile.

L'équipe MG attendit la voiture du côté opposé. Un léger vent s'était levé et un instant s'écoula avant qu'on comprenne que la rumeur du moteur avait cessé. Jackson et Marney, 2 mécaniciens sautèrent dans une voiture de service à la recherche de George Eyston et de sa voiture. Après le virage ils furent frappés d'horreur par le spectacle paralysant qui s'offrait à eux : EX 120 plantée à la corde et brûlant sauvagement. Et cette carrosserie avait été faite aux mesures d'Eyston, homme fort et de grande taille qui ne pouvait s'y installer ou en sortir seul ! Il était donc forcément encore dans la voiture au milieu des flammes. Ils se ruèrent et parvinrent en quelques secondes à dériver un panneau latéral : personne !



A L'ASSAUT DES RECORDS INTERNATIONAUX



(Photo Meurisse.)

Le champion anglais Eyston, habitué de l'autodrome parisien de Linas-Montlhéry, vient de s'attaquer avec succès aux records internationaux des 5 kilomètres, 5 miles, 10 kilomètres et 10 miles de la catégorie H, réservée aux véhicules d'une cylindrée comprise entre 500 et 750 cmc.

Eyston, pilotant une voiture M.G., a réalisé, sur les distances indiquées, les performances suivantes :

5 kilomètres, moyenne 165 km. 900 ; 5 miles, moyenne, 165 km. 300 ; 10 kilomètres, moyenne, 164 km. 800 ; 10 miles, moyenne 163 km. 900.

Ces records internationaux furent, en 1927, la propriété de Vinatier, sur voiture Graziade.

Le document représente Eyston, après la tentative, félicité par Eldridge, ex-recordman du monde de vitesse, toutes catégories.

— "Laissez brûler dit Jackson aux pompiers qui arrivaient, mais où diable est passé George ?" Aucun signe du pilote à l'intérieur du virage, aucune trace de franchissement de la barrière de sécurité en haut de la courbe d'ailleurs trop élevée... Que s'était-il passé ?

Au dernier passage, Eyston vit des flammes entre ses pieds. Un palier coulé par une heure de marche à pleine admission et surchauffé mit le feu à l'huile du carter. Eyston réussit à s'extirper du cockpit et perché sur la partie arrière du siège garda le contrôle de la direction, guidant la voiture qui ralentissait vers la banquette d'herbe où vers 60 miles à l'heure il se laissa rouler. La voiture se planta dans un talus de sable et l'incendie s'amplifia tandis qu'Eyston choqué et blessé était secouru immédiatement par un essayeur qui, voyant l'accident, arrêta la voiture et chargeant sur son dos — comment y parvint-il ? cela est encore un mystère — le "big" Eyston le conduisit illico à l'hôpital de Montlhéry.

Néanmoins le record était battu. Les enseignements donnés par EX 120 allaient servir à perfectionner la série des "J" et en faire l'MG telle qu'en elle-même...

1, 2, 3, 4, LES PETITES "J" MODELES

4 chiffres accolés au préfixe permettent de différencier les 4 sœurs construites, à partir de juillet 1932. La J1 équipée du moteur de 847 cc fut l'héritière de la "D" conduite intérieure légère ou torpédo à tendances sportives. Elle bénéficiait du nouveau châssis surbaissé, de la culasse à orifices opposés et surtout, grosse différence avec la "M" de la boîte légère à 4 vitesses qui rend si agréable la conduite de ces voitures.

La J2, la plus construite et la plus répandue encore de nos jours, était la version deux places sport sur le même châssis. Elle inaugurerait la célèbre carrosserie "Ulster" qui devait habiller les MG jusqu'en 1953 : le long capot plat à flancs verticaux, un rien de caisse percée de deux

minuscules portières et le grand réservoir vertical à l'arrière portant la roue de secours. Les premières reçurent des ailes "moto" les dernières de longues ailes élancées raccordant en marche-pieds à l'aile arrière. Un pare-brise rectangulaire rabattable bloqué en position choisie par un robuste système de rondelles crantées et une courte capote en font une tous-temps qui demande un rien de résignation. En cas d'averse deux attitudes sont possibles en fonction de la distance qui vous sépare du but et de l'intensité de la précipitation.

1 — Relever pare-brise et capote, tendre et fixer cette dernière, veiller à ne pas coincer les balais d'essuie-glace, s'assurer de leur fonctionnement qui, en raison de court-circuits s'avère capricieux précisément en cas de pluie. Tout ceci prend du temps, bouleverse les calculs de moyenne et n'offre qu'une protection relative surtout aux yeux des passagères non fanatisées.

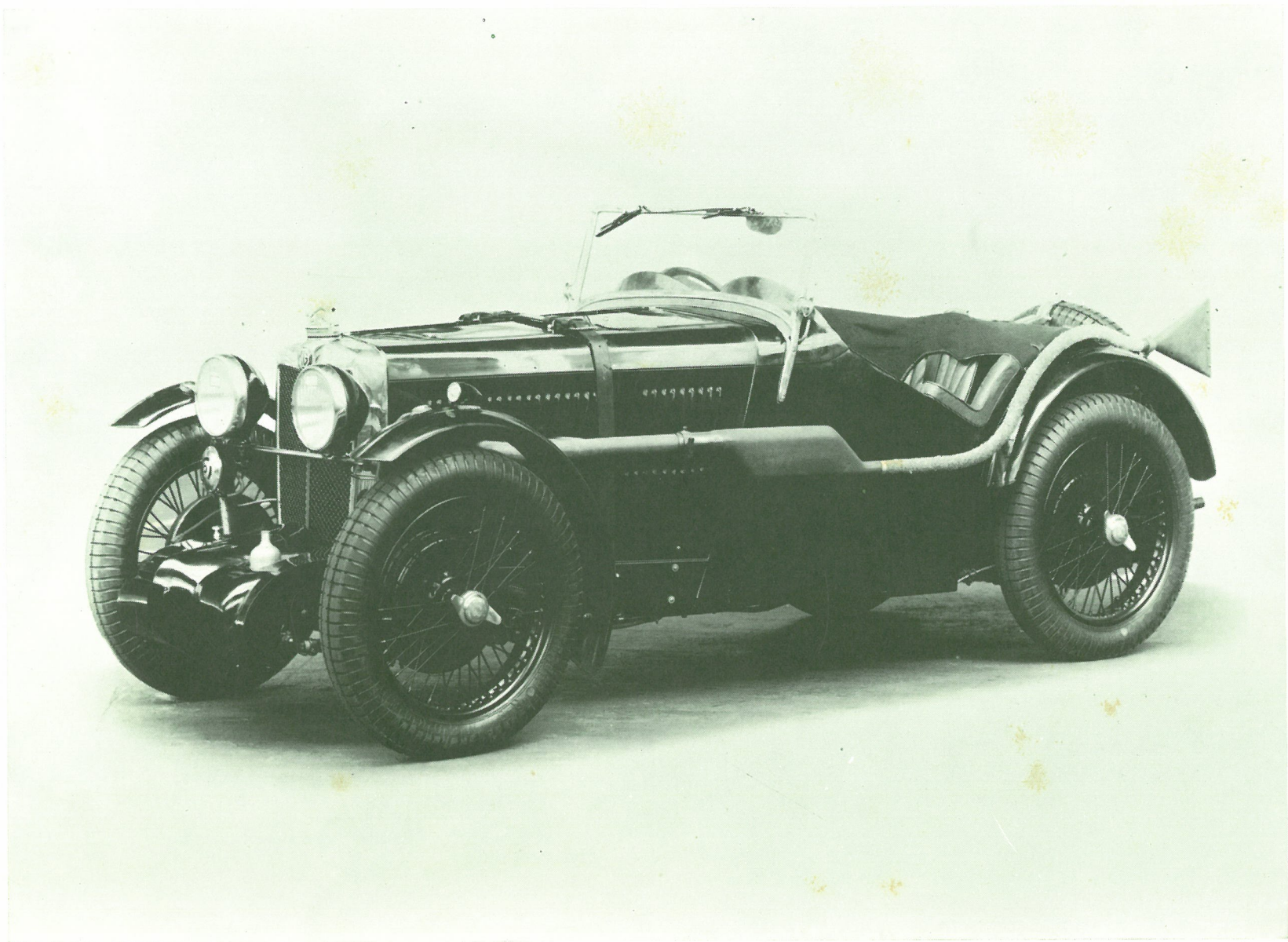
2 — Ne rien relever du tout et foncer vers un endroit sec et chauffé. Avantages du système : gain de temps, suppression des vents coulis tournoyants et neutralisation au moins provisoire des récriminations. En cas d'éclaircie séchage rapide de l'ensemble automobile-passagers. La J2 normale, du commerce pourrait-on dire, atteint 130 km/h à 5500 tours. Sachant qu'elle pose des problèmes de tenue de cap à 100 km/h et de freinage à 90, imaginez les sensations éprouvées lors de l'emploi des 30 % de vitesse encore disponibles. Car cette délicate et rude "routière" n'est pas sans défaut et non des moindres. Direction et freinage sont en effet... faibles. Le premier point mérite un détour. Le boîtier de direction était fourni par une maison pourtant sérieuse, Marles Weller, qui équipa SS Jaguar plus tard et British Salmson entre autres. La maison MG essuya-t-elle les plâtres ? Cette chose destinée à transformer le mouvement de rotation du volant en mouvement de translation latérale d'une pièce forgée reliée aux roues s'avère d'une imprécision in-

quiétante surtout après quarante ans d'utilisation quasi quotidienne. Du type à vis et à doigt, ce dernier est guidé dans le filet de la vis par quatre demi-billes libres de pivoter dans leur logement et dont les faces planes sont en contact avec la vis quelle que soit la position du doigt, lequel décrit une courbe. En théorie, douceur et précision par auto-alignement et grande surface de contact. En pratique, le boîtier Marles Weller fut abandonné deux ans après sur le modèle PA. Dont acte.

Quant aux freins, mâchoires à deux points fixes et tambours de 200 mm (8 pouces). Un peu "courts", mieux vaut ne pas être surpris. Les transformations Lockheed ou Girling effectuées sur les J2 survivantes n'ont guère amélioré les distances d'arrêt, mais les réglages et l'équilibrage, et permirent l'obtention plus facile du MoT (3).

Dans la famille "J" et selon la politique "maison", J1 et J2 payaient les fantaisies des petites dernières J3 et J4. J3 parut dès novembre 1932. Ses ambitions véritablement sportives étaient révélées par son moteur réduit à 746 cc pour courir favorablement en 750 et par son compresseur Powerplus n° 6 flanqué du gros S.U. d'1 1/4 de pouce. A 6000 tours l'ensemble atteignait 96 mph (153 km/h) ce qui pour une voiture de sport vendue à n'importe qui pour courir les routes et taquiner les Bentley posait le problème du freinage. Néanmoins les J3 construites pour durer malgré leur vilebrequin qualifié par les méchantes langues de fil de fer, devaient en association avec EX 127 une autre voiture de record, compléter pour MG la liste des records en classe "H", en s'attribuant les records de longue durée : 2000 km et 24 heures entre autres. C'était en décembre 1932, MG détenait avec les J3, EX 120 et EX 127 tous les records internationaux en 750 cc !

Il fallut attendre mars 1933 pour voir apparaître la version course : les "J4". La raison ? Les freins nécessaires n'étaient pas dis-



1933 - MG MIDGET J4

ponibles. La mise en fabrication des "F" de la série Magna permit de disposer des tambours de 12 pouces. Les "J4" étaient faites pour courir les grandes épreuves sur route comme les Mille Miles ou le Tourist Trophy. Les tambours de 8 pouces jusque-là utilisés n'auraient pas permis d'exploiter les 7000 tours possibles du 746 cc suralimenté qui équipait la voiture. D'origine un compresseur Powerplus n° 7 ou 8 était monté donnant 12 ou 14 livres par pouce carré de pression à l'admission, (850 g ou 1 kg par cm²). Très vite et à la demande des "clients" on en vint à monter la pression à 18 livres (1,25 kg/cm²). Le compresseur retourné permit le montage du S.U. du côté gauche et un conduit d'admission plus direct à droite. Le vilebrequin était taillé dans la masse et entièrement équilibré. Pour le reste : le châssis de la J2, les freins de la F ou de la L, la boîte 4 vitesses de la C plus solide et la minuscule caisse de la J2 mais sans porte et en aluminium. Un boîtier Bishop remplaçait le Marles Weller.

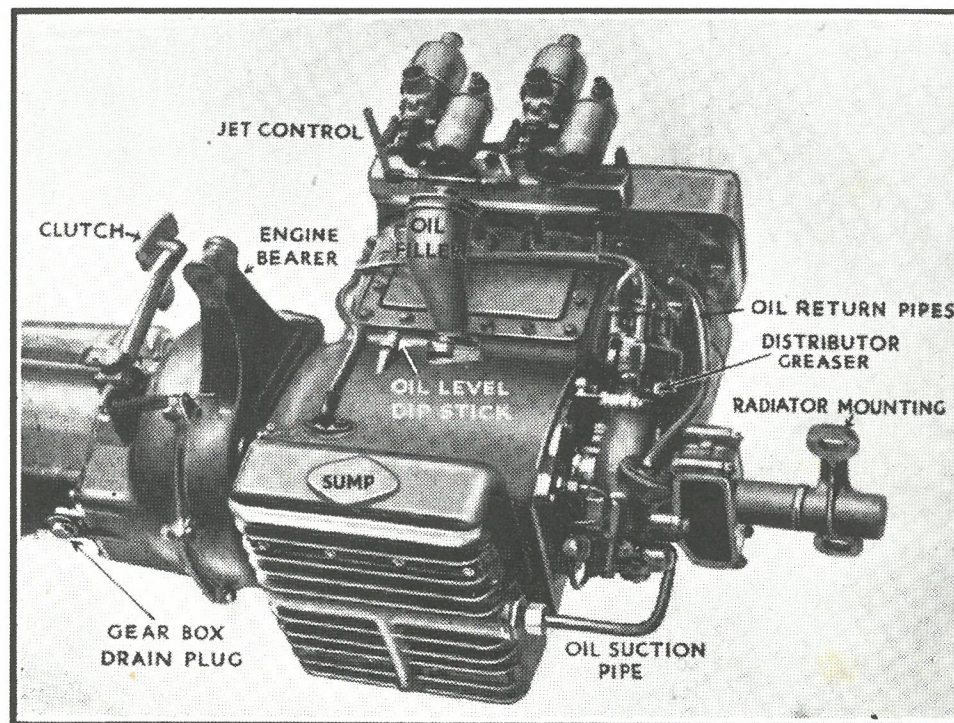
J4 vit le jour dans le même mois que la 6-cylindres 1087 cc K3 de la série Magnette. On sait qu'après l'étonnante victoire de cette dernière dans les Mille Miles (4) Nuvolari demanda et se vit confier un volant par MG pour le Tourist Trophy 1933. On sait aussi que la victoire revint à Nuvolari de justesse grâce à un ravitaillement trop long effectué par le mécanicien d'Hamilton qui courait sur J4. Déchaîné par ce contre-temps, Hamilton battit et rebattit le record du tour à plus de 123 km/h de moyenne. Informé par son stand, Nuvolari répliquait aussitôt mais la J4 par le jeu du handicap aurait conservé la tête si le ravitaillement du dernier tour avait pu être évité. Ce résultat spectaculaire en dit long sur les qualités de la voiture et sur celles du pilote.

L'histoire de la J4 est inséparable du nom d'Hugh Hamilton qui, parti l'année suivante sur le continent avec Seaman, trouvait la mort au Grand Prix de Suisse au volant d'une Maserati.

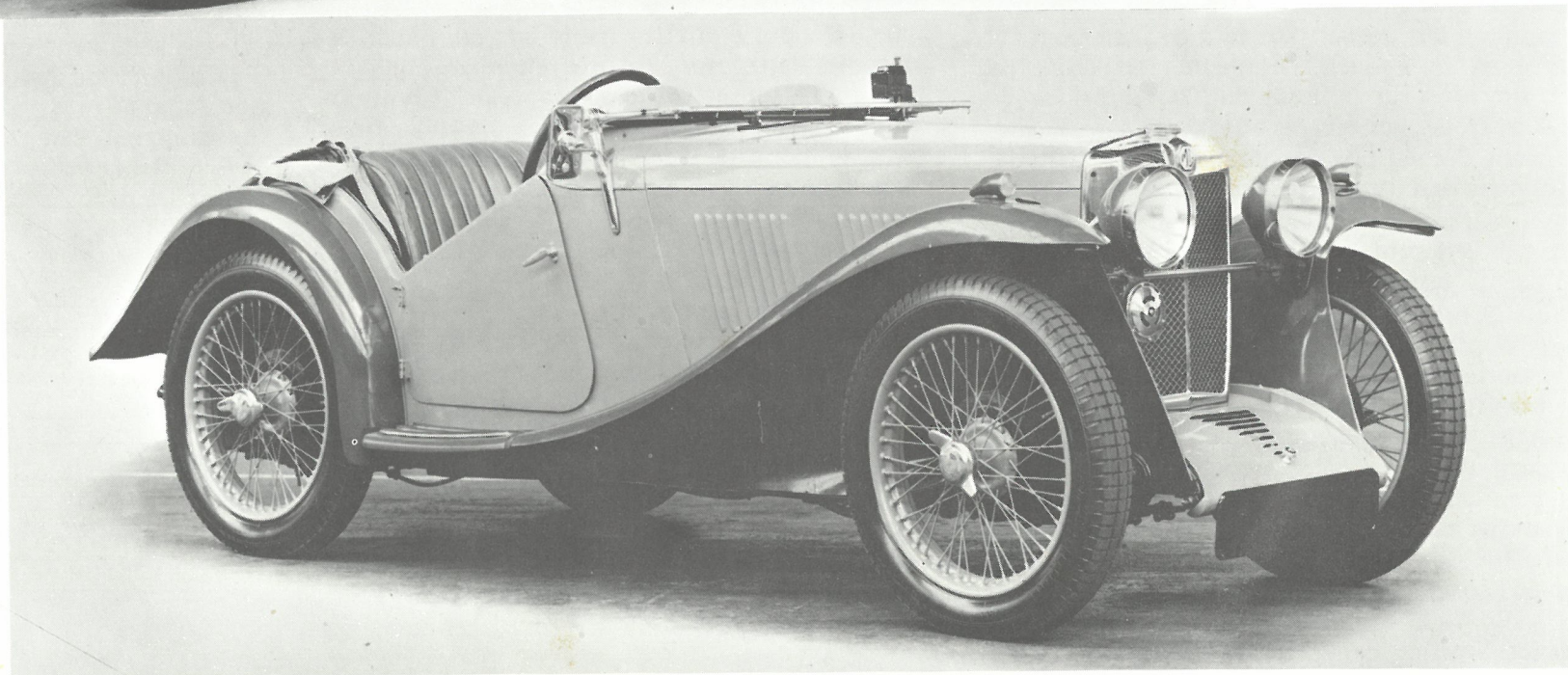
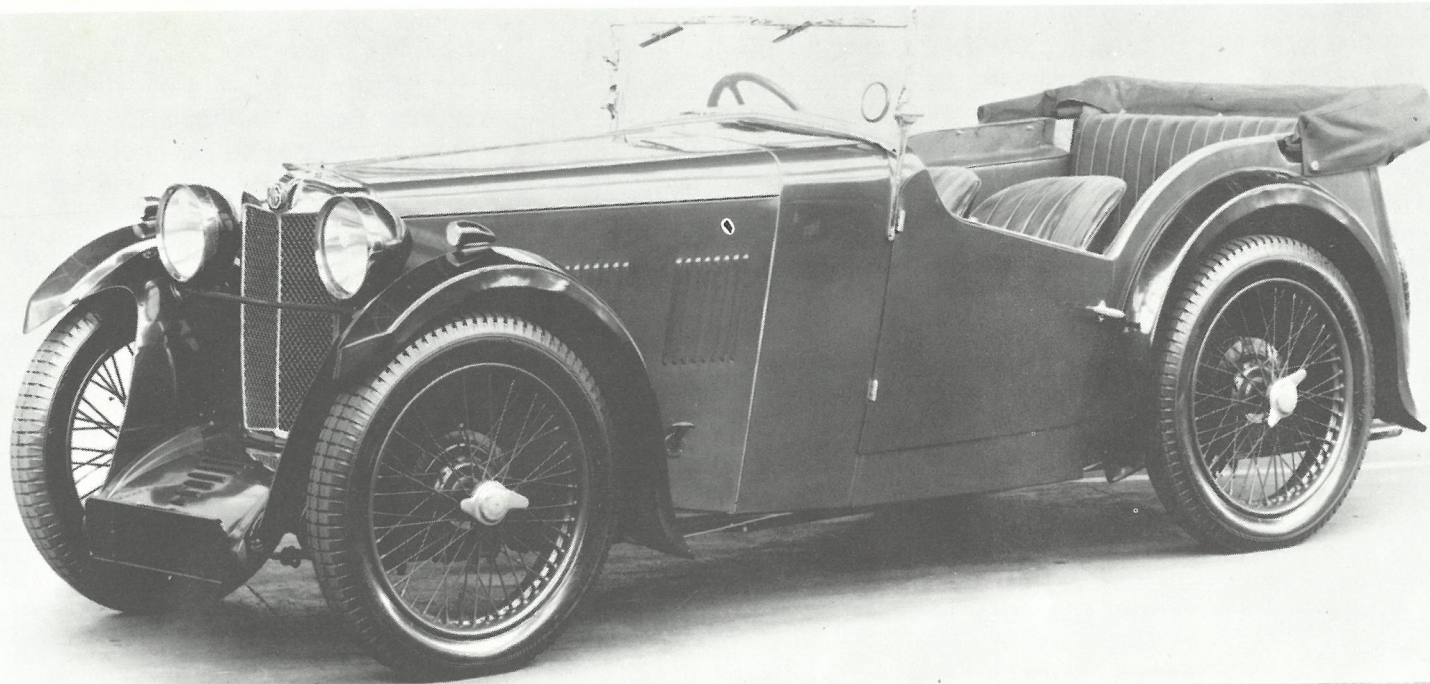
Hamilton avait acheté la première J4, l'avait mise sur wagon et était parti gagner, en 1933 sur le circuit allemand du Nurburg l'"Eifelrennen" dans sa classe. En attendant le Grand Prix d'Allemagne, Hamilton au cours de différentes épreuves continentales domptait sa fougue de jeune lion et perfectionnait auprès des pilotes "latins" sa manière de conduire et d'utiliser sa boîte. Mais son enthousiasme pour la voiture n'avait guère de bornes. Engagé au "Mountain Lap Record" à Brooklands, il fit monter un rapport de pont plus réduit. A la grande satisfaction de l'équipe des mécaniciens et de la

Direction, la voiture fut prête le jeudi précédant la course. Cela laissait trois jours de mises au point. Le Samedi soir, Cousins responsable de la préparation des voitures fut convoqué à l'usine par Cecil Kimber LE DIMANCHE MATIN ! Une telle urgence alors que la période de grande activité était passée inquiéta Cousins toute la nuit. Par précaution il arriva au rendez-vous avec une confortable avance et eut tout le temps d'examiner la voiture d'Hamilton : une grenade explosant à l'intérieur n'aurait pas fait plus de dégâts.

Kimber arrivant alors se mit sans préambule



1932, MG Midget J1



1933, MG Midget J2

à "rhabiller" Cousins dans des termes sans équivoque visant à lui faire comprendre qu'il était inadmissible de laisser sortir des voitures dont la mise au point pouvait laisser à désirer. Lorsque Kimber reprit sa respiration, Cousins n'était pas sans arguments. Depuis quelques temps, le service des courses d'Abingdon commençait à en avoir "assez" de ces diabolos de J4 et de leurs pilotes et d'une série de moteurs en l'air pour cause de surrégime la plupart du temps inavoué. Pour se couvrir, ils avaient fixé sur les compte-tours des "mouchards" sous forme de petits index irréversibles indiquant le maximum atteint. Cousins releva sur celui d'Hamilton 8200 tours ! On savait Hamilton incapable de dépasser le régime normal de plus de 10 % sur les intermédiaires mais sur la prise... 8200 tours avec ce rapport de pont emmenaient la voiture à près de 200 km/h ! Il était évident que M. Hamilton avait fait une escapade sur le grand circuit. Dans ces conditions d'emploi, M. Hamilton pouvait réparer lui-même. Hamilton dû avouer plus tard qu'il en avait été ainsi et qu'il avait désintégré son arbre de transmission sur la bosse du "Water Bridge" là où les roues arrière décollent. Ce soir-là, elles avaient décollé plus longtemps que d'habitude. Tel était Hamilton : préparant sa voiture avec un soin extrême, lui vouant une confiance absolue et oubliant tout derrière son volant où il était d'abord "against the clock".

Ce fut dans l'histoire MG une période faste sur le plan sportif par l'ensemble des succès remportés dans la quasi-totalité des différents compartiments de la compétition automobile : grands tourisme, grands prix, courses de côte "speed trials", records de vitesse pure et de durée. Les fanatiques de la marque gardent la nostalgie de cette époque qui parut un instant renaître avec les MG A "twin-cam" ramenant au Mans l'écusson octogonale.

En 1935 la décision fatale fut prise par la haute direction de Morris responsable des finan-

ces du groupe : "MG ne construirait plus de voitures en vue de la course". Déjà les "PA" et "PB" reprenant les grandes lignes des "J" s'étaient quelque peu "embourgeoisées".

En 1936 le pas était franchi par l'abandon du joli moteur à arbre à cames en tête. Un simple culbuté de 1300 cc équipa des châssis plus lourds pourvus de freins hydrauliques. L'esprit demeurait cependant chez les utilisateurs et les "J2" devaient longtemps encore faire la joie de leur conducteur. De nos jours les "originales" sont rares et chères. Ce sont les moteurs qui font le plus défaut. Combien de centaines de milliers de milles ont-ils parcouru depuis quarante ans ? Impossible à dire mais leur rareté ou l'état dans lequel on les trouve prouve leur emploi prolongé. Il est possible de trouver des "J2" équipées de moteurs MG plus récents ou très souvent de Ford 100 E de 1172 cc, un latéral incassable pour lequel des adaptations étaient fournies (pattes avant de fixation et contre-plaque pour la boîte notamment). Les puristes pousseront les hauts cris mais sont-ils capables de trouver à un prix raisonnable un "J" ou un "P" qui ne soit pas "worn out" ? A 4500 tours le Ford emmène la voiture à 110 environ avec le pont de 8/43 (5). Avec 36 cv et du couple en bas il ne souffre pas des 600 kg de la "J2" qui sur les plus petites routes normandes ou auvergnates vous réserve de savoureux moments automobiles.

Enfin sachez que le commerce britannique peut vous procurer des éléments d'amélioration dudit Ford. Mais ceci est une autre histoire. (6)

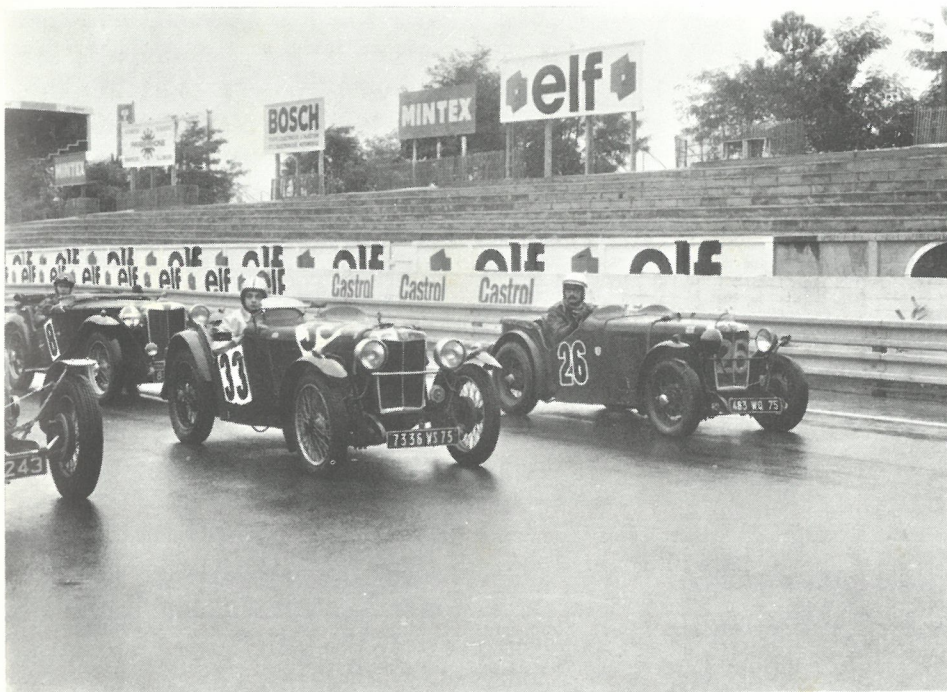
MG J "PRATIQUE"

On ne fera pas ces voitures à moins de les copier au boulon près. Les pâles copies modernes qui s'en inspirent n'ont ni la ligne, ni le comportement, ni le sentiment. Une voiture de sport n'est pas que le résultat des sueurs d'un bureau d'études. Toute une époque s'y reflète avec ses ressources et ses ambitions, ses compromis et ses choix. Conduire vite était un risque

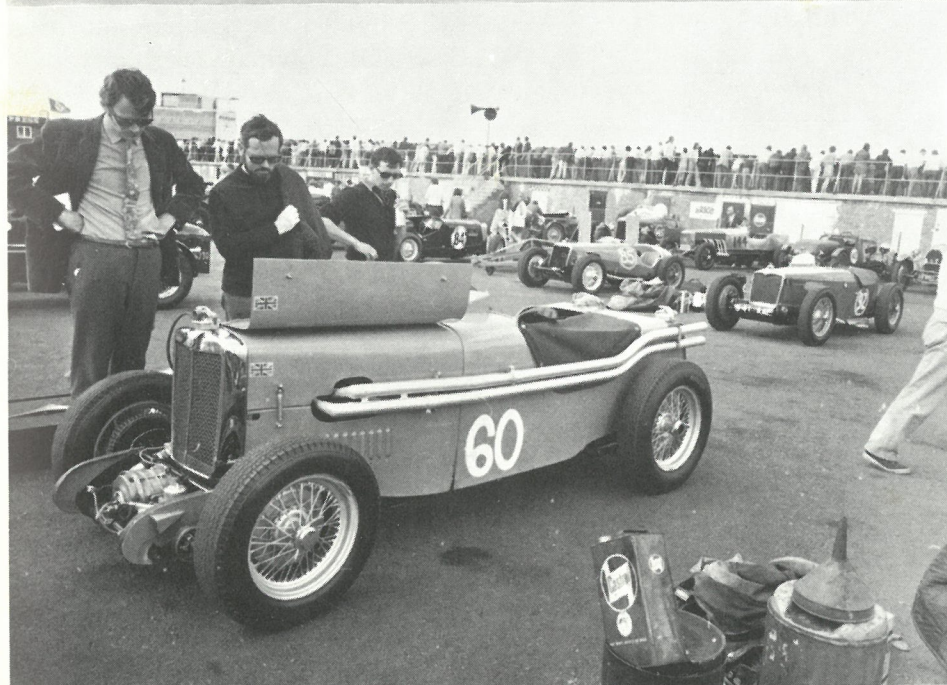
individuel, sur des routes souvent vides. Si vous craignez les suspensions dures, les freins symboliques qui obligent à prévoir longtemps, les directions approximatives, les virages réfléchis, les bruits, les odeurs, les chocs, tout ce qui renseigne en plus des "pendules", le grand air, l'eau traversant les planchers disjoints en gerbes échappées des ailes minuscules, l'huile de la boîte sur les chaussettes après un long parcours, achetez la R 12 de l'année. Sinon, parcourez les annonces de "Motor Sport", écrivez et traitez sur place. Il vous restera le retour sur le continent, la douane et le passage aux Mines. Ces "formalités" accomplies vous pourrez examiner la voiture.

Côté moteur, l'attention devra se porter plus particulièrement sur l'état de la culasse et des sièges de soupapes, sur les portées de la ligne d'arbre à cames et l'étanchéité du palier côté entraînement. Les fuites d'huile fréquentes et quasi inévitables au bout d'un certain temps malgré l'emploi de joints modernes mettent hors d'usage la dynamo verticale. L'arbre d'induit sert à la montée du mouvement et subit de ce fait des alternances de régime telles que la rupture est toujours à craindre. Ingénieux système qui réduit l'inertie des pièces mobiles mais additionne les contraintes. Le vilebrequin est à deux paliers. Quelque soit son équilibrage les régimes atteints lui font "prendre du ventre" d'où, en raison de la durée d'utilisation, risque de rupture. L'axe avant, classique n'offre pas de piège particulier. Réserves faites pour le boîtier de direction Marles Weller.

On contrôlera sur l'axe arrière les roulements du différentiel et des roues et l'alignement de l'ensemble. Les tubes de pont sont en effet souvent déformés d'où rupture d'arbre de roues et du différentiel. Les moyeux arrière sont en deux parties assemblés par 6 goujons qui portent aussi le tambour. L'usure de ces pièces se manifeste par le matage de la partie lisse qui centre l'ensemble et l'ovalisation d'où jeu du



*Le Mans 17 oct. 1971 :
J.P. Dauliac, à gauche (au-
teur de l'article), au départ
de la Coupe André Morel*



MG J4 à compresseur,

demi-moyeu externe et du tambour sur la partie interne qui porte le roulement, jeu qui provoque la rupture des pions et la perte, généralement en virage, de la roue, du demi-moyeu et du demi-arbre ; "réellement désagréable", aux dires des expérimentateurs.

Parmi les particularités du châssis J, il faudra contrôler le système de graissage des articulations : et s'assurer qu'il n'est pas bouché. Ce graissage à distance, s'il simplifie l'entretien du châssis, présente l'inconvénient d'exiger l'emploi d'une huile semi-fluide qui s'écoule trop rapidement des points à graisser. On peut, sans dommage technique sinon une entorse à l'originalité du modèle, remplacer le réseau de canalisation par des graisseurs indépendants.

(1) – On retrouve ce principe des étouffeurs de vibrations dans les batteurs de roues des 2 CV et dans les dampers de vilebrequins. Calcul et réalisation pratique sont aussi complexes que l'exposé en est simple.

(2) – Eldridge : fut jadis ancien recordman du monde de vitesse toutes catégories.

(3) – Contrôle technique annuel. lit : Ministry of Transport une vignette de réception est apposée sur le véhicule.

(4) – en 1 100 cm 3.

(5) – pneus de 4,50 x 19 maximum supportable par les arbres de roues.

(6) – jusqu'à 7 000 tours et 80 CV.

Documents : A. Hannoer, F. Wilson, McComb.

TRUCK, 1/4-TON, 4x4, COMMAND RECONNAISSANCE

JEEP



DE 1914 A 1939

Pour essayer de conter l'histoire d'une voiture qui a été de si près liée à l'histoire de la dernière guerre, il est utile de remonter un peu dans le temps et c'est en 1927 que nous commencerons notre récit.

Après la première guerre mondiale les Etats-Unis à la tête d'un potentiel industriel en plein essor, vivent dans l'euphorie totale. Des fortunes s'édifient en quelques semaines. Le volume des échanges et des capitaux en bourse est considérable ; la bourse intéresse autant le banquier que l'ouvrier.

C'est à cette époque que Ford lance son modèle A qui vient enfin remplacer l'inoubliable modèle T par trop démodé.

Mais la situation va se dégrader rapidement et en 1929 Wall Street craque ; les Etats-Unis se réveillent en pleine crise. Du jour au lendemain les usines sont en difficultés ; nombreuses sont celles qui préfèrent fermer, d'autres sont rachetées par des groupes plus puissants. Le nombre des chômeurs augmente à une vitesse folle et en 1930 un ouvrier sur trois est au chômage.

Les Etats-Unis vont traverser 3 années pénibles et ce n'est qu'en 1934 que l'économie américaine voit la fin du tunnel.

1934

L'Allemagne réarme, l'Espagne est en feu, Mussolini lorgne l'Abyssinie, la Russie se remet lentement de 10 ans de crise et de famine, et guette la Pologne, en France le Front Populaire inquiète la bourgeoisie, mais tout cela laisse les

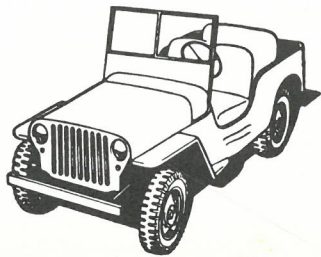
Etats-Unis totalement indifférents. Un nouvel état d'esprit est né "l'isolationisme américain" : "... battez-vous si vous voulez mais ne comptez pas sur nous ! "

Si l'Europe n'intéresse pas les Etats-Unis, par contre du côté du Soleil Levant, le Japon commence sérieusement à vouloir empiéter sur ce que les américains considéraient jusqu'alors comme leur zone d'influence.

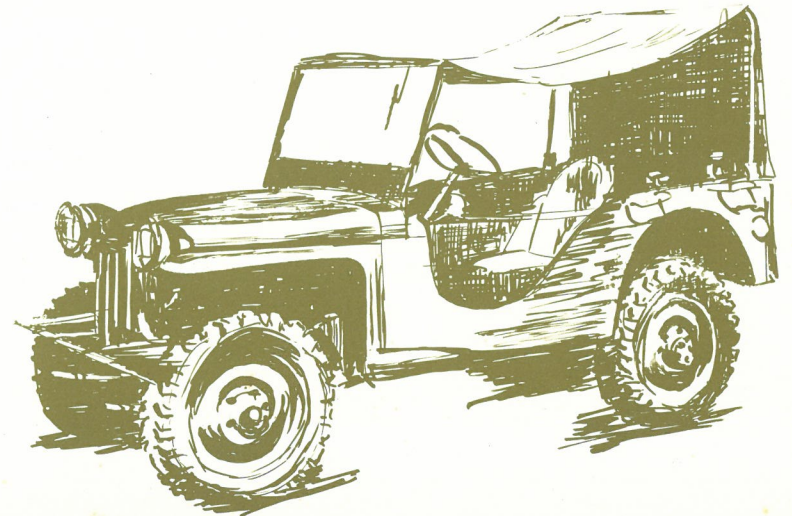
"L'intervention" du Japon en Chine en 1937 et la mise en chantier par celui-ci d'une flotte puissante et moderne commencent pourtant à inquiéter les experts militaires américains. Un plan de modernisation de la marine est rapidement mis au point et les porte-avions qui en sortiront seront les bienvenus du côté de Midway, quelques années plus tard.

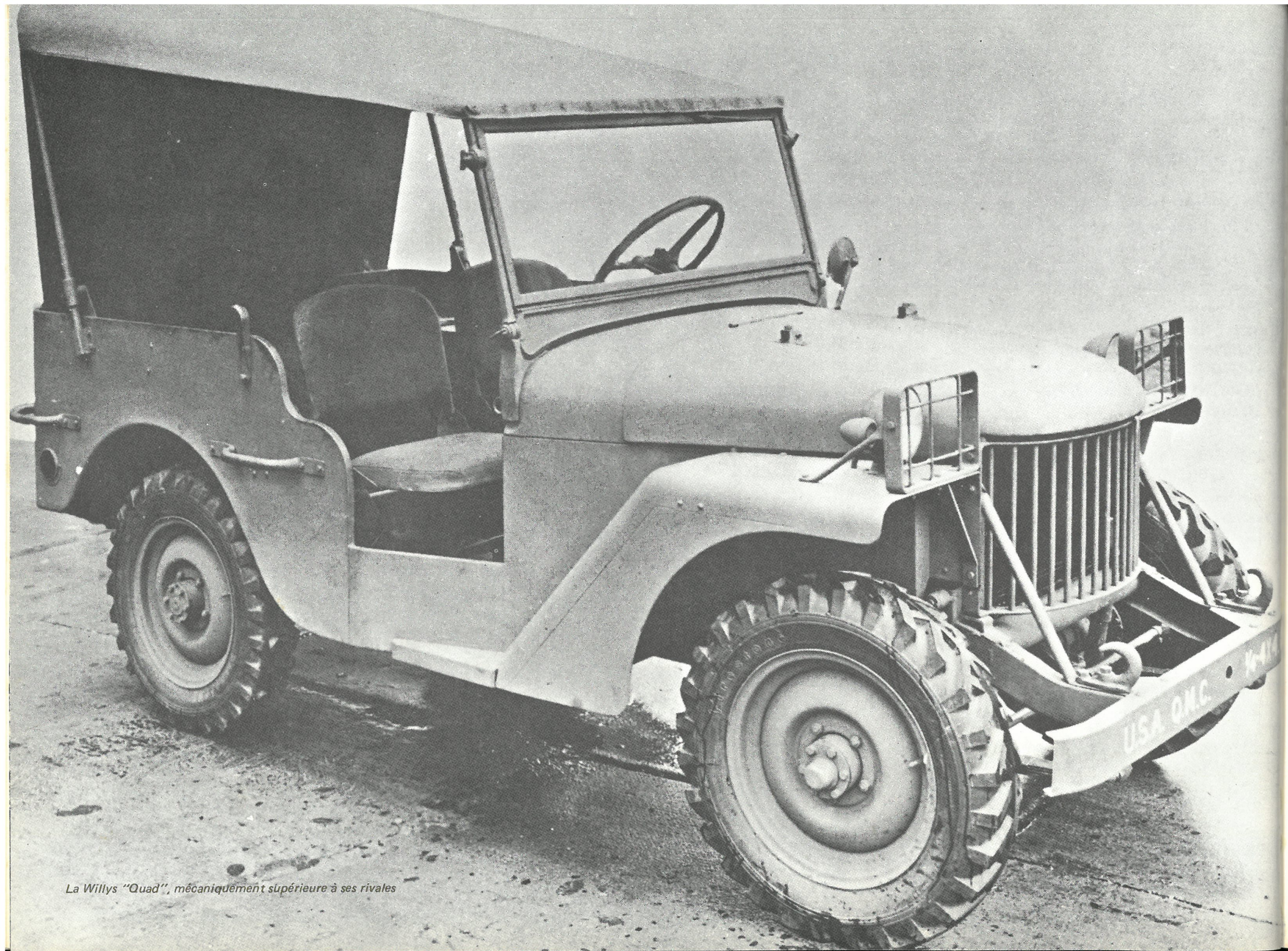
Côté aviation le bi-plan est encore roi au sein de l'U.S. Air Force et si quelques chasseurs modernes sont à l'essai, c'est dans l'espoir d'en vendre bientôt en Europe où tout laisse présager une guerre proche.

Côté armée de terre on pense plus à améliorer l'ordinaire du soldat américain que sa puissance au combat, et la Ford A, sous toutes ses formes, continue à donner satisfaction. Même Mussolini achète des Ford A pour équiper son corps expéditionnaire en Ethiopie.



L'ancêtre fabriquée par la Bantam & Co.





La Willys "Quad", mécaniquement supérieure à ses rivales

1939

La guerre éclate en Europe, mais l'américaine pleure en écoutant le succès de l'année :

*"...Qu'avez-vous fait de mon amant,
de sa gaieté de ses 20 ans,
la guerre l'a meurtri,
c'est un homme fini.
Ou est-il maintenant,
il avait des mots tendres,
des rêves un peu fous,
et si doux à entendre,
rendez-le moi voulez-vous...."*

Mai 40

Après la Pologne, la France subit à son tour la loi d'une armée mobile et mécaniquement super-équipée.

Coïncidence ou évidence, toujours est-il que c'est en juin 40 que l'U.S. Army met en concurrence 150 industriels pour étudier et proposer, dans les plus courts délais, un véhicule léger. Bien entendu l'armée a d'abord cherché où ce véhicule serait le plus utile, sinon indispensable ?

L'Europe ? les routes y sont bonnes et nombreuses, les plus petits chemins sont utilisables par la plupart des camions et véhicules légers courants ; par contre, le Pacifique a besoin d'un véhicule spécial. Pour circuler sur les nombreuses îles, dont certaines sont plus grandes qu'un état, il n'existe que quelques routes mal entretenues et des pistes à peine tracées, des marais de Birmanie aux confins de la Chine, des plages de Hawaï à la jungle de Sumatra, il faut pouvoir passer.



Une des premières Jeep Ford (MB) reconnaissable à la calandre en fer soudé et qui furent livrées aux forces françaises libres, en Afrique du Nord



Les généraux De Gaulle et Juin en inspection dans la zone de Cassino en Italie

Aussi les militaires imposent des normes précises : voiture étroite, courte, très maniable, pouvant se déplacer dans les terrains les plus difficiles, d'une solidité à toute épreuve, résistant à l'humidité et à la chaleur.

En ce qui concerne le confort, l'utilisateur de ce véhicule aura à se protéger du soleil et des pluies chaudes, aussi une simple capote suffira. Enfin, inutile de prévoir une voiture fermée dans un pays où le thermomètre est plus souvent au-dessus de 40 degrés qu'en-dessous, donc pour le froid rien de prévu.

Et l'aventure de la Jeep commence...

Sur 150 industriels, seule la Bantam Car & Co. présente un prototype dans les délais imposés. Trois exemplaires sont construits et présentés aux responsables de l'U.S. Army en septembre 1940.

Equipés d'un 45 CV, 4 cylindres L-Head Continental, ils dépassent de plus de 300 kg le poids imposé par le cahier des charges de l'U.S. Army. Ce véhicule passera pour être l'ancêtre de la Jeep et pourtant Karl K. Probst, son père, l'avait dessinée en respectant les normes bien précises imposées par l'armée.

Une des légendes veut que le mot "Jeep" vienne de General Purpose (GP), mais il semble d'après "The Olyslager Organisation" que "Jeep" ait été utilisé pour la première fois par la Minneapolis-Moline Power Implement Co. de Minneapolis (Minnesota) pour désigner un tracteur agricole transformé en tracteur d'artillerie, et c'est bien sous l'appellation Jeep qu'il est désigné pendant les grandes manœuvres à Camp Ripley en 1940. Néanmoins, c'est ce surnom que

les soldats américains donnent au véhicule officiellement appelé "Truck 1/4 de tonne, 4x4". Ce n'est qu'en 1942 que les rapports officiels américains mentionneront le mot "Jeep".

De son côté la Willys-Overland met au point un véhicule répondant, aux spécifications de l'U.S. Army, mais utilisant un moteur nettement plus puissant que celui de la Bantam et dépassant, lui aussi, le poids imposé.

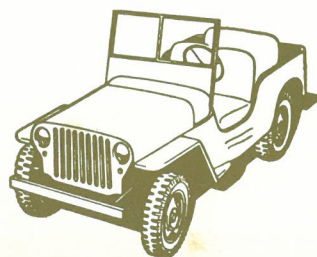
C'est le 11 novembre 1940 qu'est livré le premier exemplaire d'une série de 70 qui doit permettre à l'armée de tirer tout ce qu'il est possible de ce véhicule et d'en faire la critique. Cette première série prend le nom de "Quad". D'autre part, Ford présente quelques semaines plus tard un véhicule appelé "The Pygmy" utilisant le moteur Ford-Ferguson particulièrement au point puisque déjà monté sur de nombreux véhicules utilitaires, et une boîte de vitesse de Ford A, et qui est désigné pour la première fois sur le nom de modèle GP (la plupart des historiens ont choisi comme explication de l'appellation Jeep la contraction de General Purpose, G.P.).

Après avoir essayé les trois modèles, l'armée commande 1.500 exemplaires à la Bantam dont la plupart, achetés par les Anglais, recevront le baptême du feu en Afrique face à Rommel. Les autres partiront en Russie où, copiés, ils seront à l'origine de la Jeep russe.

De la Jeep-Ford, 1.500 exemplaires sont produits en 1941 avec quelques modifications. C'est sur ce modèle que pour la première fois on voit apparaître les phares dans la calandre qui peuvent être basculés pour éclairer l'intérieur du

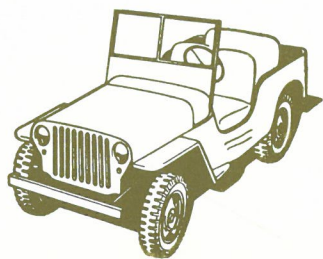


MACARTHUR : "Je reviendrai..."





Noël 1944. Près du village de Dagami dans l'île de Leyte (Philippines), un aumônier utilise le capot d'une Jeep comme autel

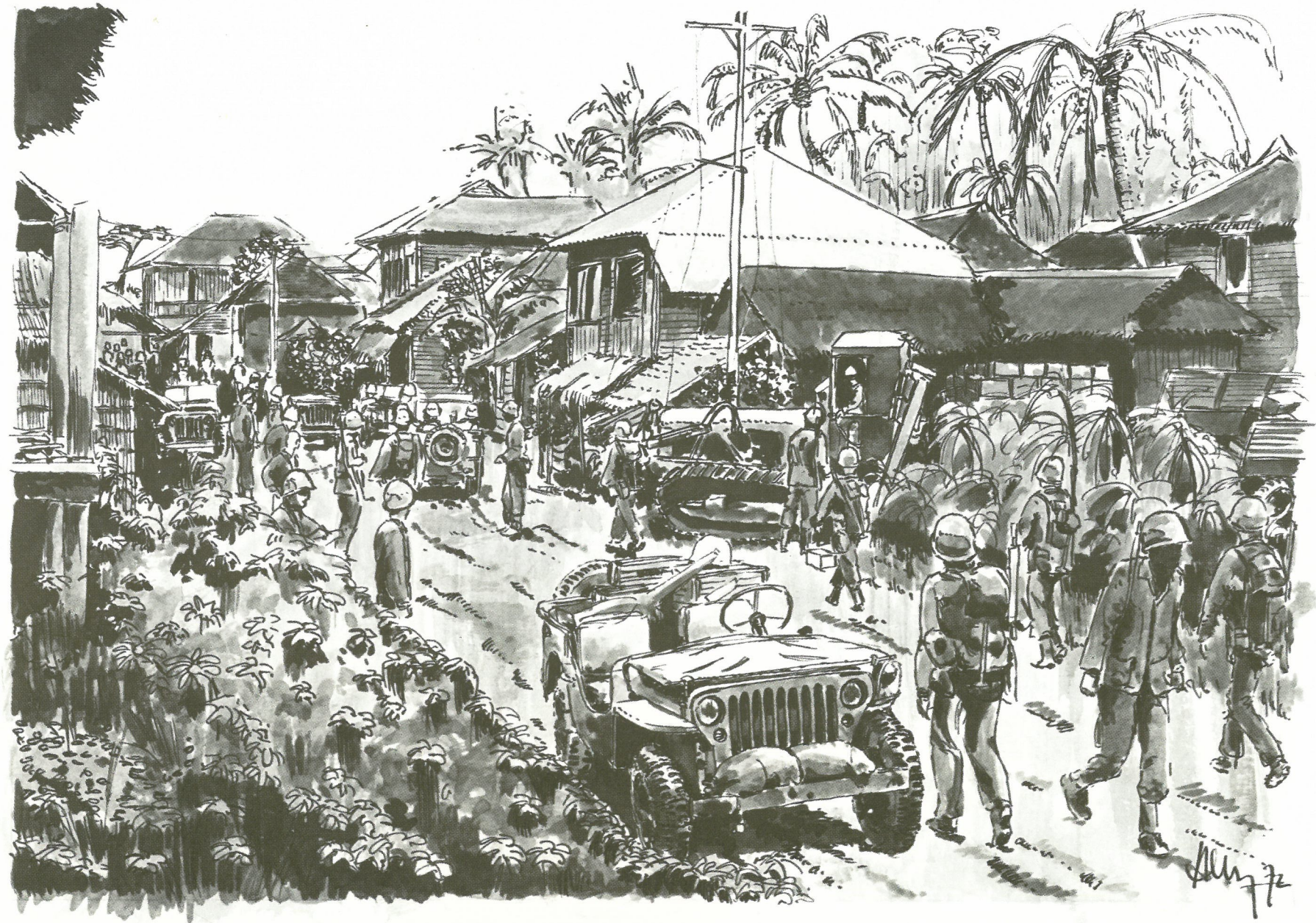


Dans l'île de Leyte la "grand'rue" d'Ormoc, transformée en bourbier, à l'aube du 14 décembre 44 (page 25)

moteur en cas de réparation de nuit. La plupart de ces modèles GP seront expédiés en Grande-Bretagne. De son côté la "Quad Willys" se voit octroyer une commande de 1.500 véhicules. C'est finalement après des essais très durs que le modèle fabriqué par Willys est choisi pour être construit en grande série. 16.000 exemplaires de ce modèle sont commandés en juillet 1941, mais avec de nombreuses modifications de détail et un allègement par rapport au modèle initial qui met le modèle MA à environ 1 tonne.

1941 - PEARL HARBOR ...

Avec l'entrée en guerre de l'Amérique en décembre 1941, de nouveaux contrats sont passés et autant Ford que Willys s'attaquent à la production de la Jeep-Willys. La différence entre les deux modèles est infime ; la principale consiste dans la forme de la traverse avant : tubulaire sur la Willys, en "U" sur la Ford. Avec l'expérience, les G.I. préfèrent la Ford qu'ils considèrent de meilleure qualité. De nombreuses améliorations seront apportées en cours de fabrication et une des plus utiles pour l'Europe sera l'adaptation, par les Anglais, de fermetures latérales rendant la Jeep un peu plus confortable où plutôt un peu moins inconfortable. Il est amusant de noter que durant l'hiver 44-45 la Jeep avait été surnommée par les soldats anglais : "The pneumonia wagon". A partir du châssis de base, de nombreuses versions verront le jour. Certaines seront équipées de roues spéciales leur permettant de circuler sur voies ferrées, quelques-unes se retrouveront transformées en ambulance, d'autres en voiture incendie, etc..., quelques modèles allongés seront équipés à l'arrière de chenillettes. Enfin, beaucoup reçoivent à l'avant un morceau de rail, soudé verticalement afin de



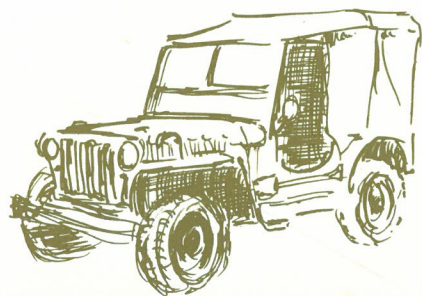


pouvoir circuler pare-brise rabattu sans crainte des fils de fer tendus horizontalement en travers de la route et qui firent pas mal de dégâts parmi les conducteurs américains.

A partir de 1942, la Jeep fait son apparition sur tous les terrains d'opération, c'est-à-dire sur les quatre continents. Elle participa activement à toutes les grandes batailles : tantôt véhicule de combat au plus fort de la mitraille, tantôt ravitaillant les postes avancés et ramenant vers l'arrière les blessés, posant les fils téléphoniques avec une rapidité incroyable, liaison ou reconnaissance, il serait vain de vouloir faire la liste de tout ce qui fut demandé à cette voiture. Elle fut pour beaucoup de français la première vision de la liberté retrouvée après quatre ans de peur, et si elle eut droit, le jour de la victoire, à l'honneur d'ouvrir plus d'un défilé, elle l'a bien mérité.

En 1945, la guerre terminée, l'U.S. Army commence à réembarquer vers la mère patrie ses G.I. égarés aux quatre coins du monde. Pour le matériel les ordres de Washington sont précis : rééquiper les armées alliées, fournir le matériel indispensable aux besoins civils, surtout en camions, enfin, détruire les surplus qui risqueraient, dans le futur, de gêner le développement de l'industrie américaine. La Jeep fut la grande victime de ces décisions.

L'armée française, pour sa part, reçut un nombre important de Jeeps mais la vente aux civils fut extrêmement limitée, le gouvernement français craignant, lui aussi, d'encombrer pour longtemps le marché de l'automobile en France, d'autant que l'industrie française se remettait rapidement en route et dès le printemps 1945 recommençait à sortir, à cadence réduite, les modèles d'avant-guerre.



FRANCE, 1944. Le pire hiver depuis 20 ans, 30 jours de pluie sans interruption

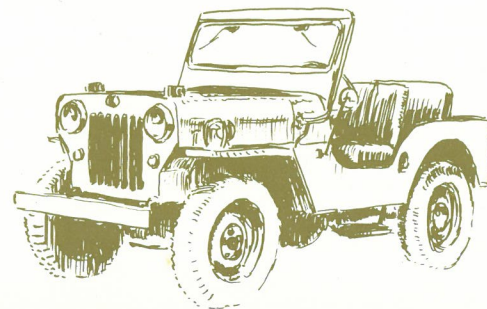
Les Jeeps qui n'allèrent pas à l'armée furent cédées par l'Etat à des "spécialistes" dont un des plus connus fut Monsieur Joanovici, plus connu sous le nom de Monsieur Joseph, ferrailleur n° 1 pendant l'occupation et fournisseur attitré du Grand Reich, en métaux non ferreux. Il se procura un certificat de bonne conduite en aidant pécuniairement la résistance à partir de 1944.

Ces "spécialistes" ne devaient vendre en France qu'un nombre très limité de Jeeps, le restant devant obligatoirement sortir de nos frontières. Profitant d'une certaine pagaille et de pas mal de complaisances, ils réalisèrent d'assez beaux bénéfices en exportant fictivement des Jeeps en Afrique mais qui restaient, bien entendu, en France, pour être revendues directement à la clientèle privée ; mais le comble, c'est qu'ils touchaient de l'Etat des remboursements de taxes.

Une fois l'affaire des Jeeps terminée, Monsieur Joseph se tourna vers la ferraille en grand où il continua l'escroquerie à la détaxe à l'exportation pour finalement se retrouver devant la justice française, mais cela est une autre histoire...

En 1948, avec le blocus de Berlin et la guerre froide qui s'en suivit, les américains réutilisèrent leur surplus et la Jeep, dont les cadences de production étaient pratiquement tombées à zéro, refit son apparition sur les chaînes de montage de Willys.

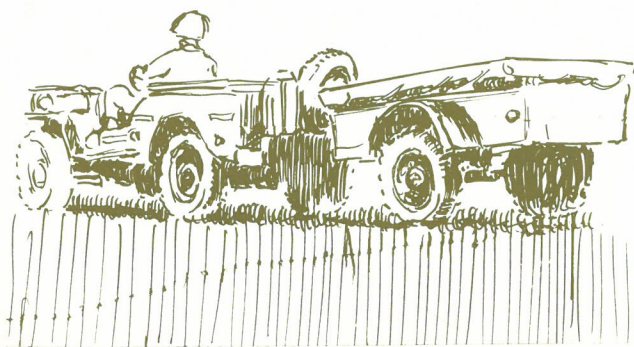
En 1953, avec la guerre de Corée, la cadence de sortie des Jeeps s'accéléra mais modifiées et améliorées.



ITALIE, 1944



Le Lieutenant-Colonel Massu, commandant le 2ème Bataillon du Régiment du Tchad, sur sa Jeep, traverse un village des environs de Paris



Les Jeeps se firent rares ; en 1954 Hotchkiss commença la fabrication de la Jeep-Willys sous licence. Très peu de détails la différenciaient de sa sœur américaine : pare-brise différent, accessoires de marque française.

LA CONDUITE

Maintenant parlons de la conduite de la Jeep. La Jeep n'a pratiquement pas d'ennemis à part l'eau, la pluie en particulier. Il faut 10 bonnes minutes et une clé à molette pour mettre la capote en place, mais où la pluie devient dangereuse c'est sur bonne route, là la Jeep perd toutes ses qualités. Alors qu'elle peut être conduite sans aucune délicatesse, toucher à l'accélérateur sur route mouillée est une véritable aventure. Au moindre changement de régime la Jeep est capable de réactions les plus diverses et toujours imprévisibles et l'expression "tenir la route" est tout juste assez bonne. Quant aux freins, poser son pied sur la pédale est aussi dangereux que de marcher sur une mine ultra sensible. (Les mauvaises langues militaires prétendent que la Jeep a plus tué de soldats alliés que l'ennemi). A la moindre sollicitation du frein la Jeep ira, selon son humeur du moment, ou bien tout droit (si la route ne tourne pas c'est que vous avez de la chance), ou au contraire choisira un fossé bien creux alors que la route est parfaitement droite. Bref, sous la pluie tout est possible et la plus grande fantaisie dans la conduite est autorisée. Je vais vous faire part maintenant d'une expérience qui m'est arrivée : "Sous une pluie fine de novembre, imaginez un petit chemin de terre bien bombé, qui monte légèrement, avec des ornières à peine marquées faites par des roues de charrettes légèrement plus larges que l'empattement de la Jeep. Tant que vous arrivez à rester sur le haut du bombé, tout

ira bien, mais si par malheur vous laissez glisser deux roues dans l'une des ornières vous êtes piégés. Tandis que vos roues qui se trouvent sur la crête, surtout si une herbe bien grasse y a poussé, tourneront dans le vide, vos différentiels jouant parfaitement leur rôle vous essayerez de passer crabot ou surdémultiplié rien n'y fera et seul le retour en arrière vous sauvera de la honte". Toujours l'eau. Autant la Jeep peut rouler dans plus de 60 cm mais au pas, 20 cm d'eau traversés à plus de 30 à l'heure vous immobiliseront irrémédiablement. En effet rien n'est prévu pour protéger le moteur et le delco contre les éclaboussures. Il est d'ailleurs curieux de noter que la plupart des moteurs américains à soupapes latérales de cette époque avait le delco au-dessus de la culasse, alors que sur la Jeep il est sur le côté du bloc et très mal protégé des éclaboussures. C'est à peu près les seuls cas où la Jeep risque de décevoir la confiance que vous avez en elle. Encore un petit reproche avant d'en terminer : la position curieuse du volant, très près de votre estomac. Le moindre embonpoint vous obligera à une gymnastique, pas toujours très esthétique, pour vous glisser aux commandes et le volant caressera votre petit ventre et vous fera vite regretter l'abondance des bons dîners d'après-guerre, surtout si la route est parsemée de "dos d'âne" que la Jeep n'aime absolument pas.

LES QUALITES

Elles sont nombreuses et je ne les citerai que pour mémoire. Maniabilité, moteur souple et embrayage progressif, boîte incassable et d'un maniement extrêmement facile, freinage bien suffisant sur route sèche même avec une remorque, solidité proverbiale et même sobriété relative pour un véhicule de cette catégorie.



Pendant le service solennel célébré à Notre Dame pour la libération, des allemands isolés ont ouvert le feu sur la foule : femmes et enfants se réfugient derrière une jeep.

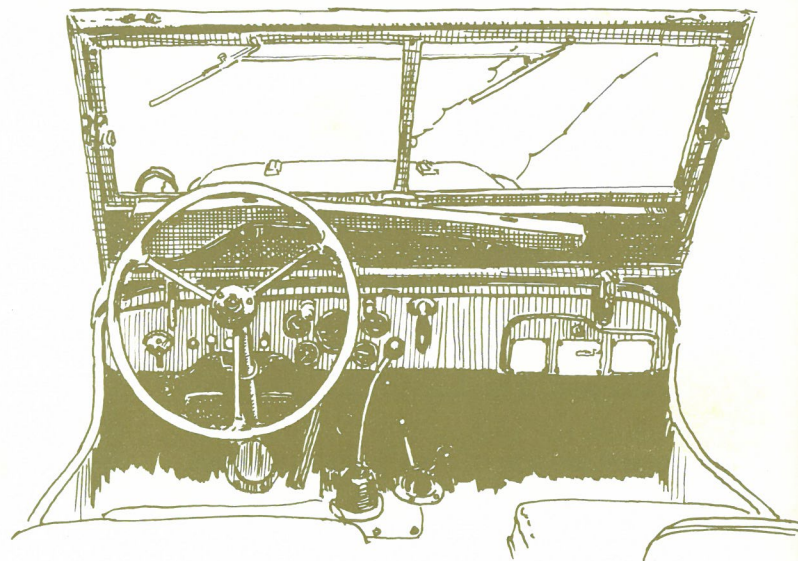
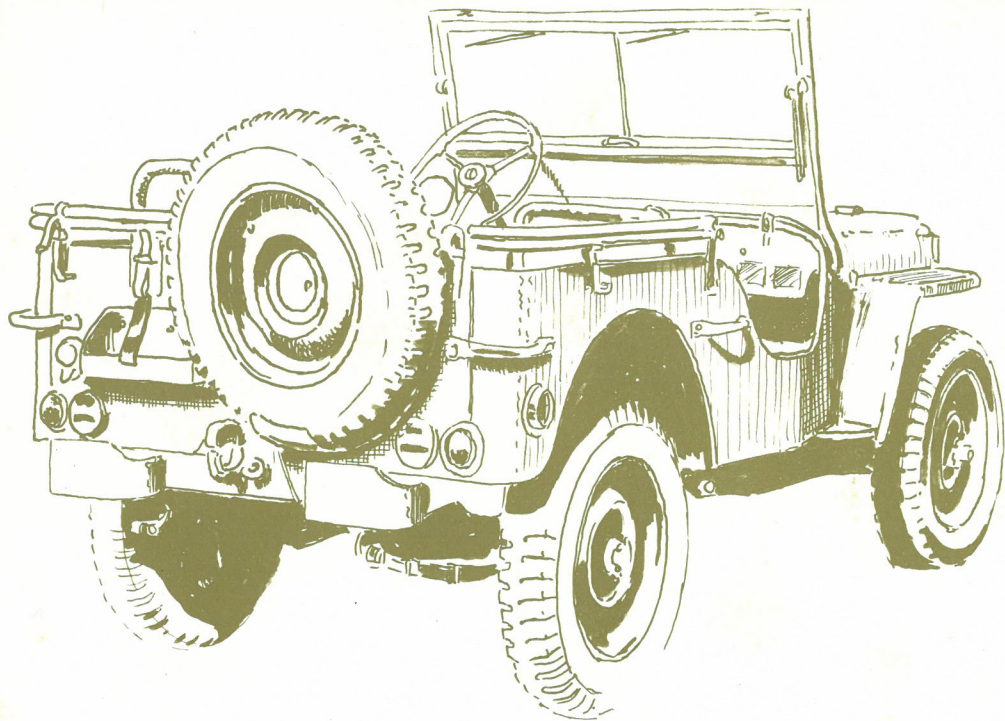


Tableau de bord : notez l'étui en tôle pour recevoir et protéger un fusil. Les premiers modèles possédaient des essuie-glaces à main remplacés par des essuie-glaces à dépression.

Train avant.

Coupe transversale du moteur.

Moteur : notez l'imposant filtre à air à bain d'huile et le filtre à huile.

Frein à main : en sortie de boîte, "très vintage".

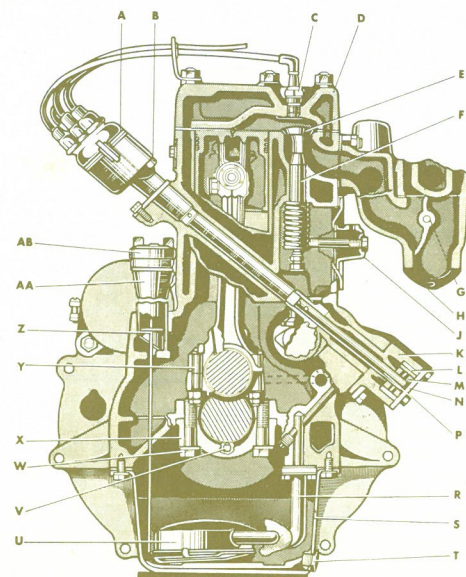
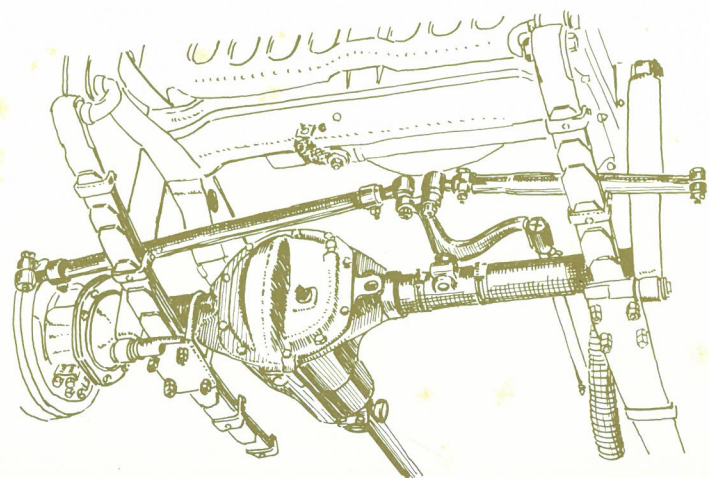
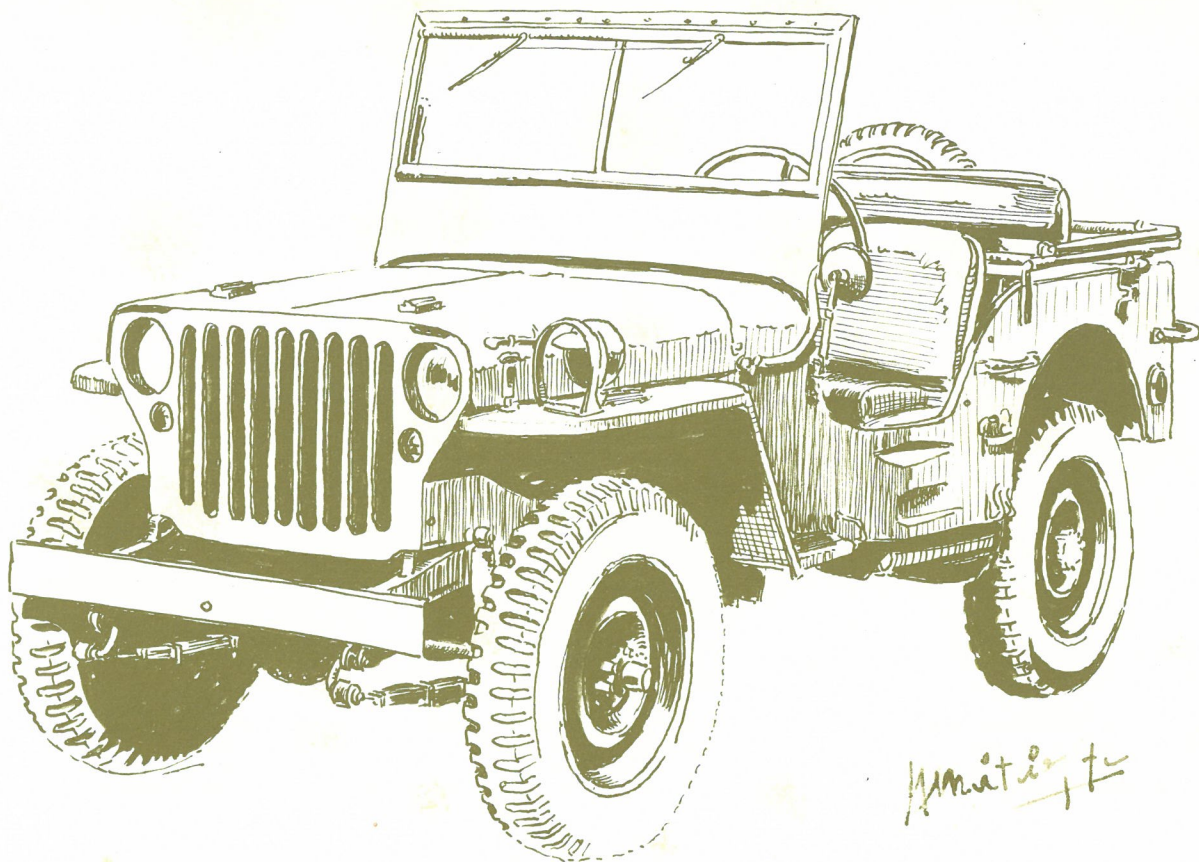
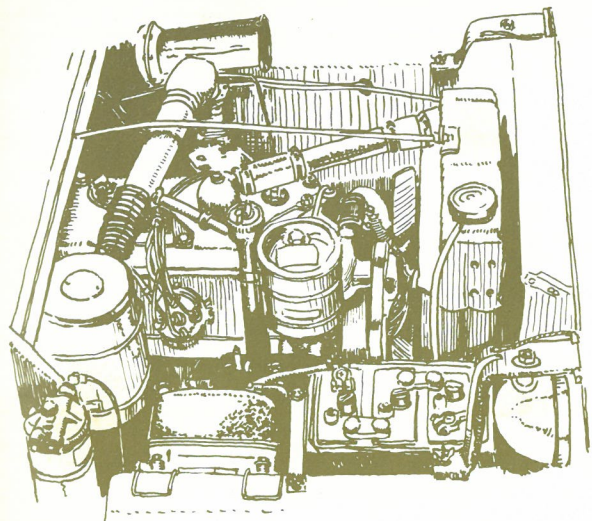
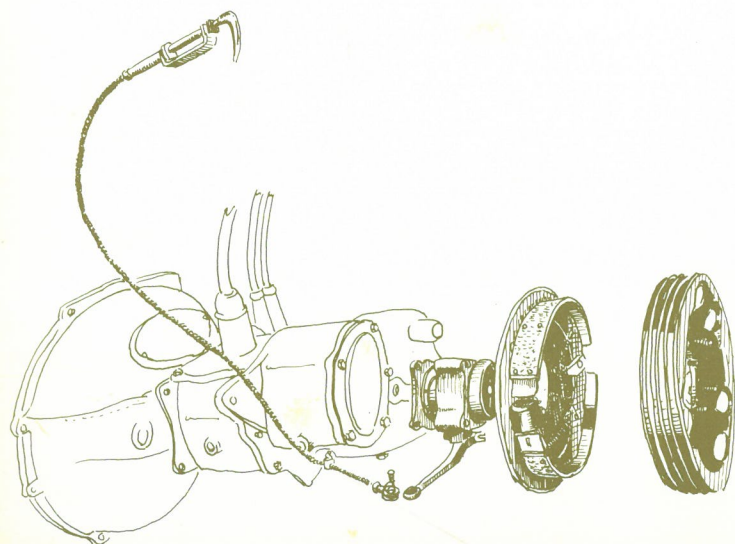


Figure 19. — Moteur coupe transversale.

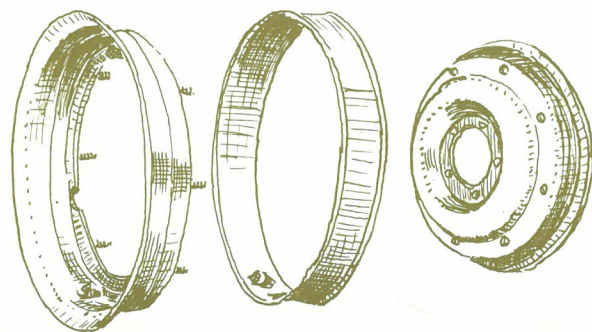
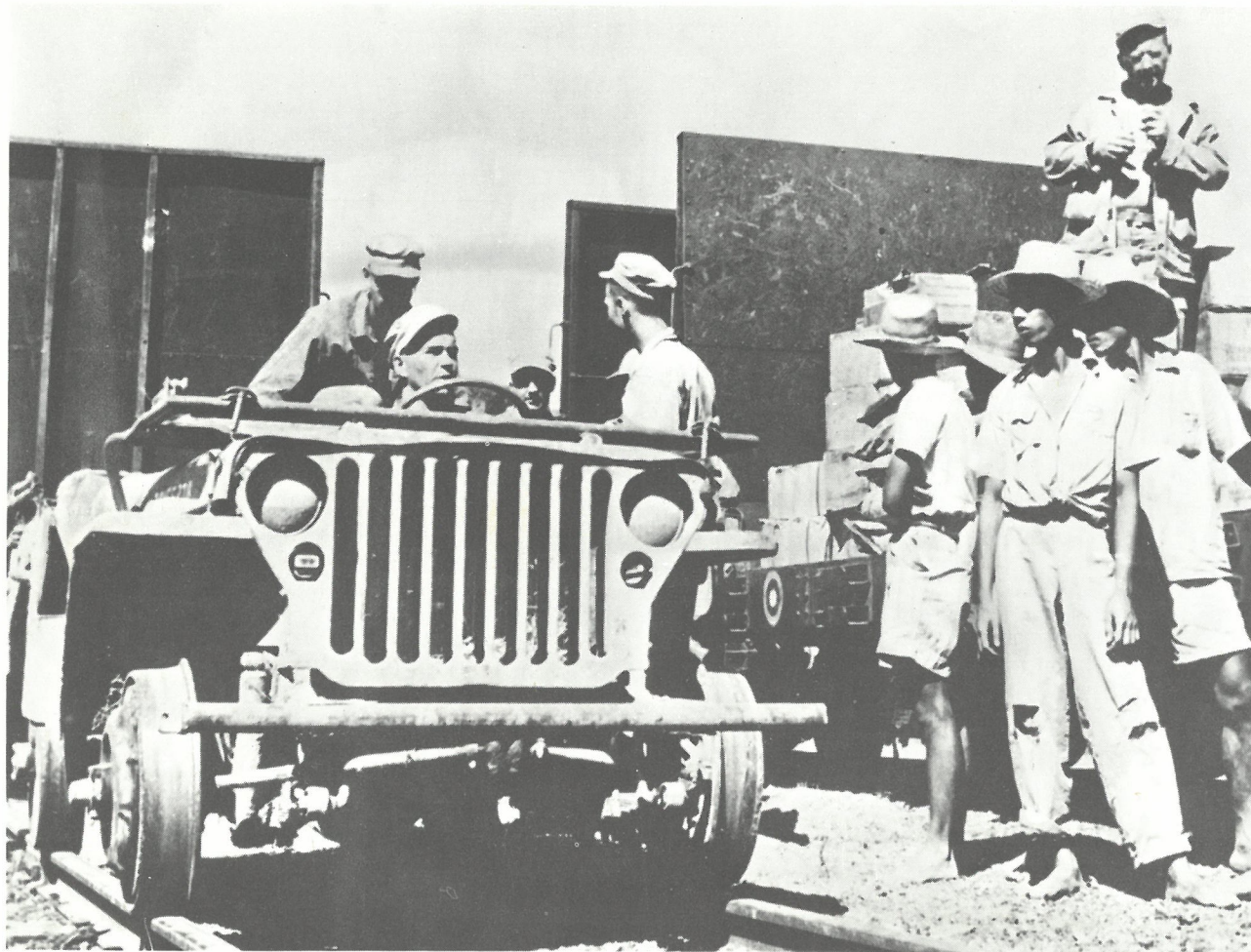
- | | | |
|---|-----------------------------------|--|
| A. Distributeur. | K. Corps de pompe à huile. | V. Égout de centrage du coussinet de palier. |
| B. Graisseur du palier de distributeur. | L. Couronne de pompe à huile. | W. Vis de fixation de charpou de palier. |
| C. Bougie. | M. Rotor de pompe à huile. | X. Chapeau de palier de vilebrequin. |
| D. Culasse. | N. Couvercle de pompe à huile. | Y. Vis de charpou de palier. |
| E. Soupape. | O. Arbre de pompe à huile. | Z. Jauge d'huile. |
| F. Guide-soupape. | P. Support du distributeur. | AA. Tube de remplissage d'huile. |
| G. Volet de réchauffage. | Q. Couvercle inférieur d'huile. | T. Bouchon de vidange. |
| H. Collecteur d'échappement. | R. Bouchon de vidange. | U. Filtreur d'aspiration d'huile. |
| J. Cloche de ventilation. | S. Filtreur d'aspiration d'huile. | |



Amati



| | | | |
|--|--|--|--|
| <p>VOITURE DE LIAISON 1/4 TONNE WILLYS-OVERLAND Modèle MB (6Volts) (Moteur à distribution par pignons) Construite sous licence par HOTCHKISS-DELAHAYE</p> | | <p>ATTENTION Vitesses maxima autorisées sur route, pour les combinaisons suivantes :</p> | |
| <p>TYPE M 201 N° de série _____</p> | | <p>Boîte de vitesses</p> | |
| <p>POIDS EN CHARGE MAXIMUM 1417 kg^s CHARGE MAXIMUM REMORQUÉE 453 kg^s</p> | | <p>Boîte auxiliaire</p> | |
| <p>HUILE MOTEUR { HIVER SAE 10 ÉTÉ SAE 30</p> | | <p>en marche normale en petite vitesse</p> | |
| <p>PRESSION DE GONFLAGE DES PNEUS AV et AR 2 kg^s/100</p> | | <p>3^{ème} vitesse 95 km-h 48 km-h 2^{ème} vitesse 60 " 30 " 1^{ère} vitesse 34 " 17 " Marche AR 26 " 13 "</p> | |
| <p>Avant du ↑ véhicule</p> | | <p>Eviter d'enclencher le pont AV sur les routes dures et sèches.</p> | |
| <p>Boîte de vitesses</p> | | <p>Boîte auxiliaire</p> | |
| <p>Pont AV Réducteur</p> | | <p>Pont AV Réducteur</p> | |
| <p>Dégagé</p> | | <p>Petite vitesse</p> | |
| <p>Enclenché</p> | | <p>Marche normale</p> | |
| <p>ATTENTION ! Pour passer en réducteur, enclencher au préalable le pont AV.</p> | | <p>Pour vidanger le circuit de refroidissement ouvrir le robinet de vidange situé à la partie inférieure gauche du radiateur, et le robinet de vidange du bloc-cylindres situé sur le côté droit et à l'avant du moteur.</p> | |



Grâce à leurs jantes démontables, les jeeps remplacèrent les locomotives détruites par les japonais lors de leur retraite aux Philippines. Une jeep pouvait remorquer jusqu'à 10 wagons de 2 tonnes. Ici, une de ces jeeps en gare de Manille

LA RESTAURATION

La restauration d'une Jeep ne pose aucun problème, évidemment le plus difficile est d'abord d'en trouver une de préférence "Made In USA". Les plus saines sont celles venant de la gendarmerie ; nos pandores ont toujours su entretenir parfaitement leur matériel et elles n'ont, en général, subi que très peu de modifications. En ce qui concerne les pièces, pas mal de ferrailleurs en ont encore, mais vous pourrez en trouver des neuves, dans leur emballage d'origine, chez : Louis Ventura, 19 rue du Poitou à Montrouge (92), dont les prix sont d'ailleurs très raisonnables.

Pour ce qui est de la remise en état, peu de problèmes. On peut démonter et remonter une Jeep sans outillage spécial : tournevis, clés plates, clés à pipe ainsi qu'une clé à mollette suffiront. Un ami prétend même que seule la clé à mollette suffit. . . On ne peut pas ne pas être émerveillé en démontant une Jeep de voir avec quelle minutie chaque pièce a été étudiée et simplifiée pour en rendre son montage et démontage très facile. Il est, de toute façon, pratiquement impossible de monter une pièce pour une autre.

Une bonne documentation, avec tous les réglages, a été étudiée par la Revue Technique Automobile qui a consacré à la Jeep une plaquette que vous pourrez vous procurer : soit directement au siège de la revue, 22, rue Saussière à Boulogne (92), soit à la Librairie Cilam, 12, rue Froidevaux, Paris 14ème.

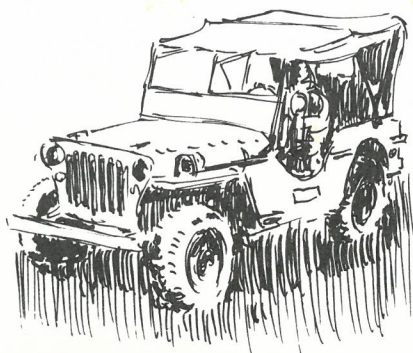
Le seul conseil que je donnerais à l'amateur, c'est de changer complètement tous les fils de l'installation électrique, c'est à peu près le seul point sur lequel le temps a eu raison. A

l'usage l'isolant des fils s'est durci et est devenu cassant, d'où nombre de court-circuits qui vous arrêteront plus sûrement que les mauvais terrains.

Enfin, si vous devez rouler souvent avec votre Jeep et ne pas craindre les reproches de la gendarmerie, les seules modifications pour être en règle avec le Code de la Route sont les suivantes : obligation de changer les cataphotes par des cataphotes français homologués, obligation de clignotants, que j'ai, pour ma part, logés à la place des feux de convois à l'avant, et dans les feux rouges arrière. Grâce à ces petites modifications, vous pourrez circuler la tête haute et vous présenter sans crainte à n'importe quel contrôle de police.

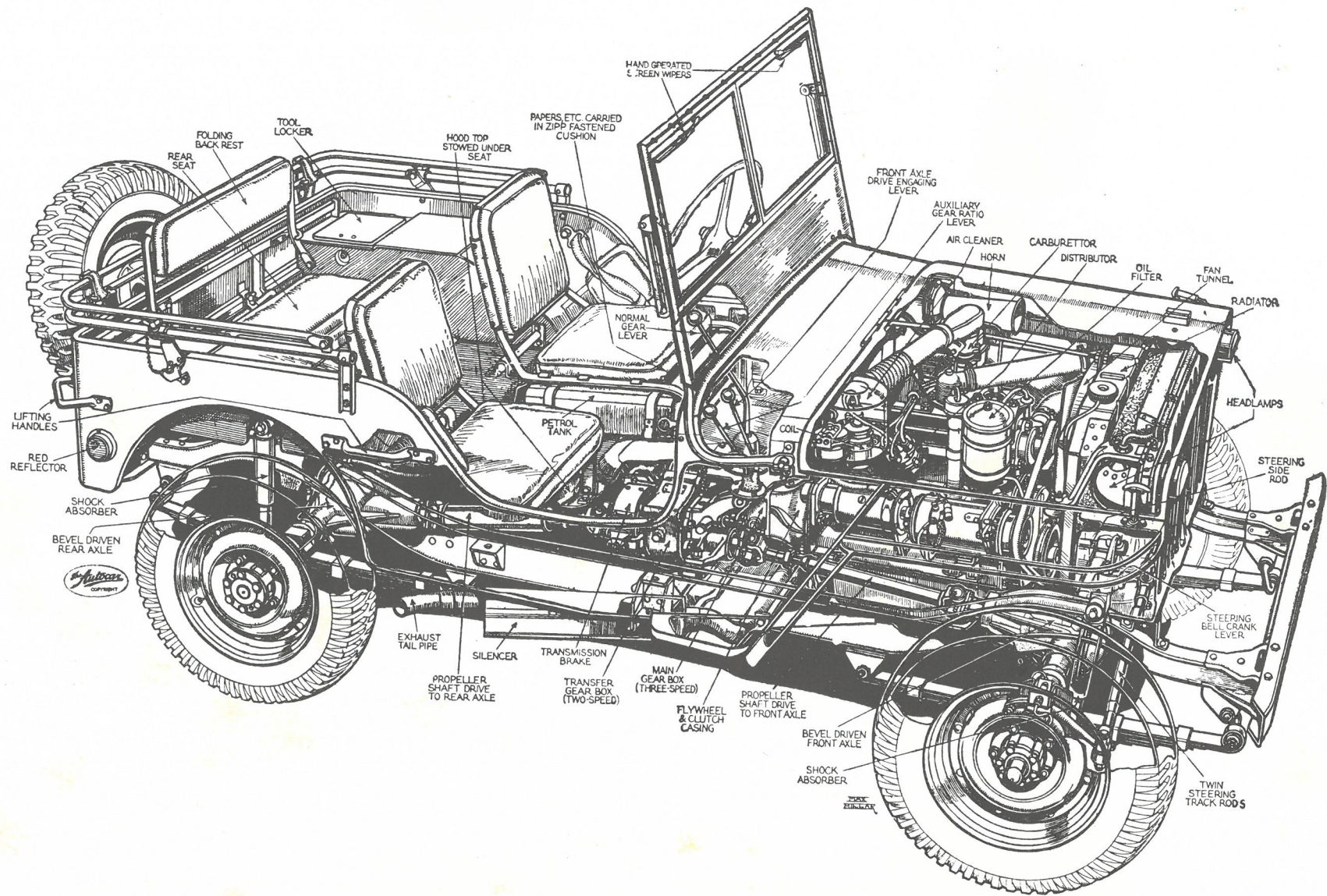
Il existe de nombreux clubs d'amateurs de Jeeps, mais pas encore en France. Comme actuellement chaque semaine nous apporte l'annonce de la création d'un nouveau club, peut-être verrons-nous un de ces jours un courageux "Jeepiste" combler cette lacune. Il existait, il y a quelques années, un club "des 4 roues motrices", mais il semble avoir disparu.

Enfin, pour en terminer, qui peut être amateur de Jeep à notre époque ? Un nostalgique qui regrette la dernière et attend la prochaine ? Un aventurier à la retraite ? Un malin qui a trouvé l'astuce pour rouler sans payer sa vignette (plus de 25 ans) ? Peut-être... Mais aussi celui qui aimera une Bugatti type 35 et pas une type 49, une Ford T et pas une Renault NN, une Salmson VAL 3 et pas une Amilcar CGS, celui qui aimera une voiture plutôt qu'une autre simplement parce qu'elle a un petit quelque chose en plus, ou comme la Jeep un "engin" qui ne ressemble à aucun autre, fait pour la guerre et intimement lié à la plus grande épopée de notre siècle.



COREE, 1953. Encore une jeep de l'ancien modèle. A partir de cette époque Willys commence à améliorer la jeep et à en changer l'allure

Il est possible de trouver de nombreuses pièces pour Jeep aux Ets Boucher, 380, avenue de Stalingrad, 94-Chevilly-la-Rue. Tél. : 686-01-19.



La jeep de l'auteur ; seuls les feux de convois ont été remplacés par des clignotants pour être en règle avec le Code de la Route français →



MOTEUR

Willys type 441 ou 442 à essence, 4 cylindres en ligne, refroidi par eau. Soupapes latérales, 54CV à 4 000 tours. Couple maximum 14,8 m/kg à 2 000 tours. Alésage 79,3 mm. Course 111,1 mm. Capacité 2 199 cm³. Taux de compression 6,48:1. Ordre d'allumage 1.3.4.2. Bougies : 14 mm, Champion QM2 ou Auto-Lite. Distributeur : Auto-Lite. Pompe à essence mécanique : AC. Carburateur inversé Carter WO 539-S

TRANSMISSION

Embrayage Borg et Beck à disque unique sec. Boîte 3 vitesses et marche arrière : Warner, synchro sur la deuxième et la prise directe. Boîte transfert à deux rapports : 1:1 et 1:1,97. Levier spécial d'engagement du pont avant et verrouillage empêchant l'engagement de la vitesse réduite quand les roues arrière sont seules en prise. Arbre de transmission à joints Spicer. Rapport final : 4,48 à 1. Joints homocinétiques : Bendix-Weiss, Rzeppa, Spicer ou Tracta. Rapports de boîte : 1ère 2,665, 2ème 1,564, 3ème 1, arrière 3,554. Prise de force prévue à l'arrière de la boîte. Amortisseurs hydrauliques télescopiques. Freins Bendix hydrauliques au pied sur les 4 roues. Frein à main mécanique sur tambour de boîte transfert. Roues à jantes détachables. Pneus tous terrains : 6.00x16.

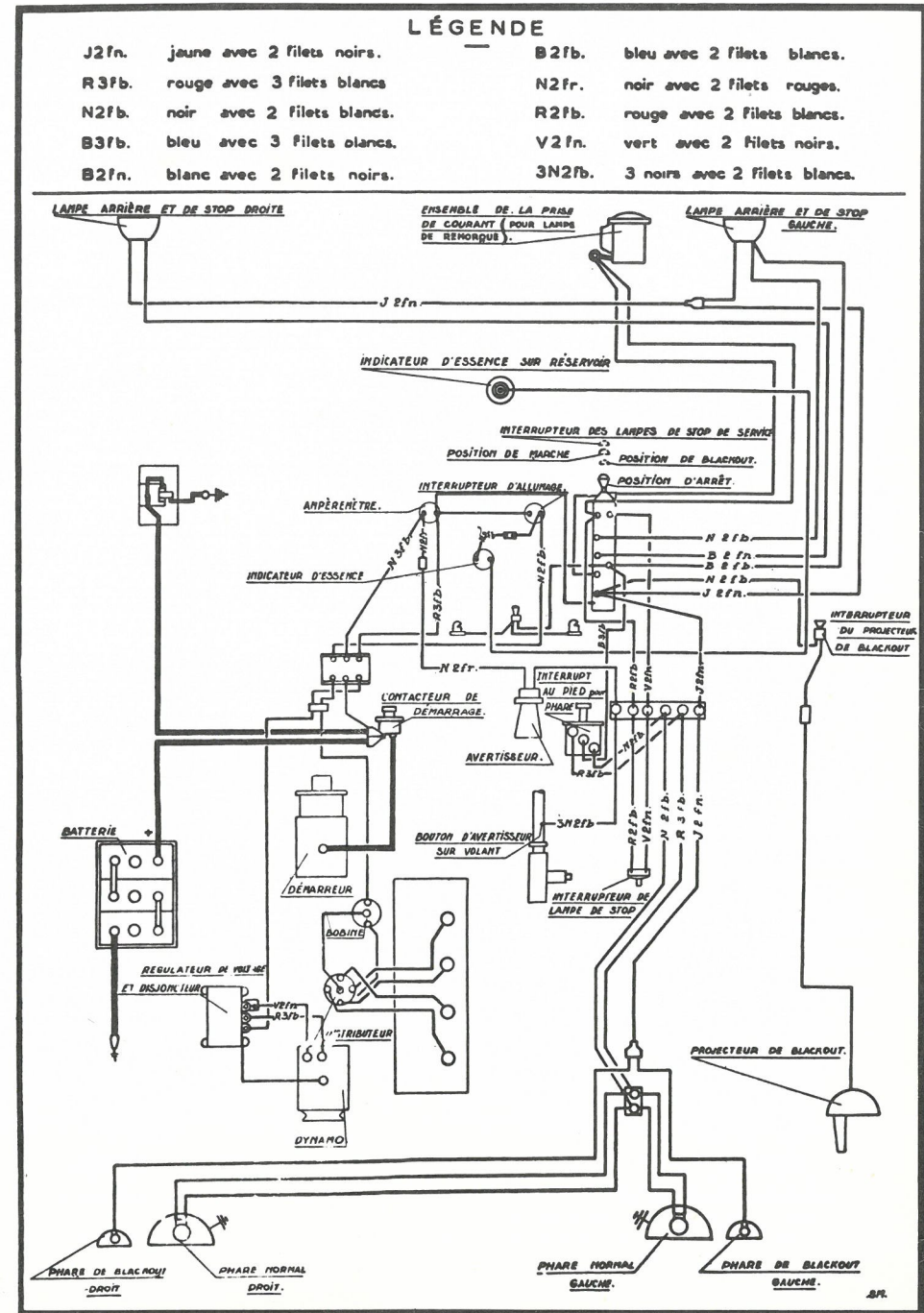
DIMENSIONS ET POIDS

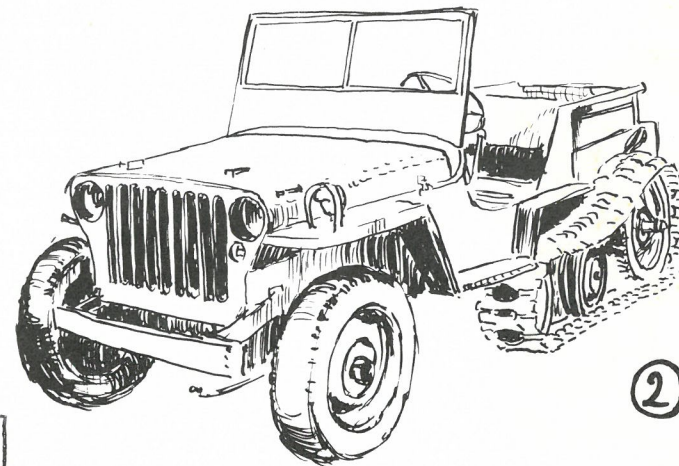
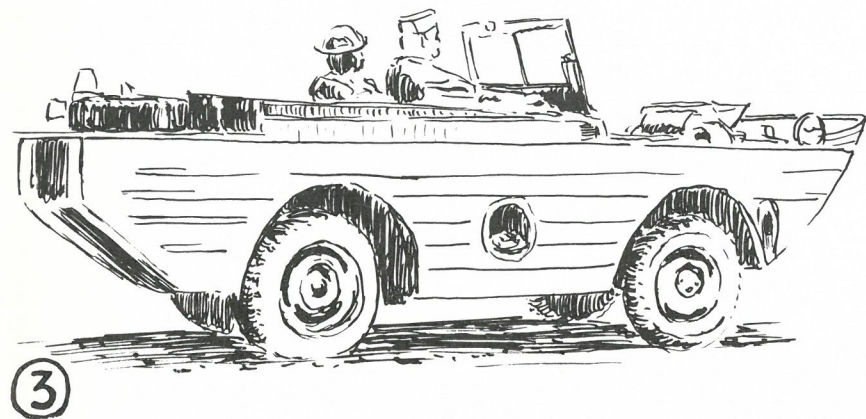
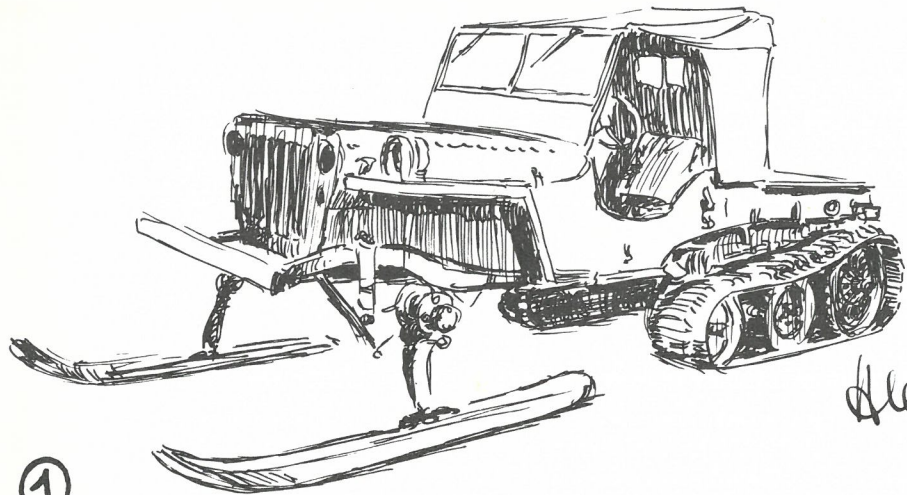
- Longueur hors tout 3,36 m
- Largeur hors tout 1,58 m
- Hauteur hors tout :
- avec capotage 1,77 m
- sans capotage (pare-brise levé) 1,59 m
- au volant (pare-brise abaissé) 1,30 m
- Empattement 2,03 m
- Voies AV et AR 1,24 m
- Garde au sol 0,22 m
- Rayon de braquage 4,45 m
- Poids total à vide, en ordre de marche, avec équipement standard 1 120 kg
- Poids total maximum autorisé 1 520 kg
- Vitesse maxi sur route 95 km/h
- Rampe limite 60%

EQUIPEMENT ELECTRIQUE STANDARD

6 volts négatif à la masse, dynamo, régulateur et démarreur Auto-Lite. Contacteur d'éclairage "push-pull" puis rotatif. Equipement "blackout". Débrayage du ventilateur par basculement du support de dynamo lors des franchissements à gué. Coffre d'équipement radio.

Certains véhicules furent équipés d'une génératrice 12 volts 55 A/h entraînée par courroie trapézoïdale à partir de la prise de force.





1 et 2 : Jeep à chenille très C4 "Kegresse"
 3 : Jeep amphibie, encombrante et peu maniable
 4 : ambulance de première ligne
 5 : dessin de Bill Mauldin qui le rendit célèbre.

Documents photographiques :
 USIS : p. 23, 24, 26, 32, 33
 Warne and Co. : p. 19, 20
 ECP armées : p. 18, 22, 27, 28
 Keystone : p. 29

paris-deauville

Organisée par l'Association Française Club de l'Auto (1), le samedi 16 octobre 47 équipages se groupaient de bonne heure sur l'esplanade des Invalides. L'éventail des voitures, très varié, allait de la 5CV Citroën au coupé de ville Hispano Suiza ; certaines arrivaient de loin telle la très belle Bugatti 57 d'André Scoupe venue de Cannes et les Lagonda, Dellow et Sunbeam amenées d'outre-manche par nos amis et ami Robbie Ewitt, Maggy Cole et Peter Moore. Bravo aussi pour le Docteur Guilhery Le Rolland qui n'avait pas craint de bouleverser quelque peu l'ordre du Salon de l'Automobile en retirant des stands de voitures anciennes son très rare coupé 3 places Citroën A.

Malgré la défaillance de dernière heure du

fournisseur d'essence prévu, le plein des réservoirs était rapidement effectué et la caravane, accompagnée de deux "motards" prenait la direction de l'ouest en remontant les Champs Elysées. Un beau soleil remplaçait alors le ciel gris du début de matinée et tout s'annonçait bien.

A Evreux, première étape, on apprenait que deux voitures manquant à l'appel avaient été arrêtées, bielles coulées et pistons grippés... L'entraide, ou mieux, l'esprit Club avait déjà joué : l'un des concurrents malchanceux, remarqué chez lui par un camarade, remplaçait son Amilcar et rejoignait en Roland Pilain à l'ébahissement de tous.

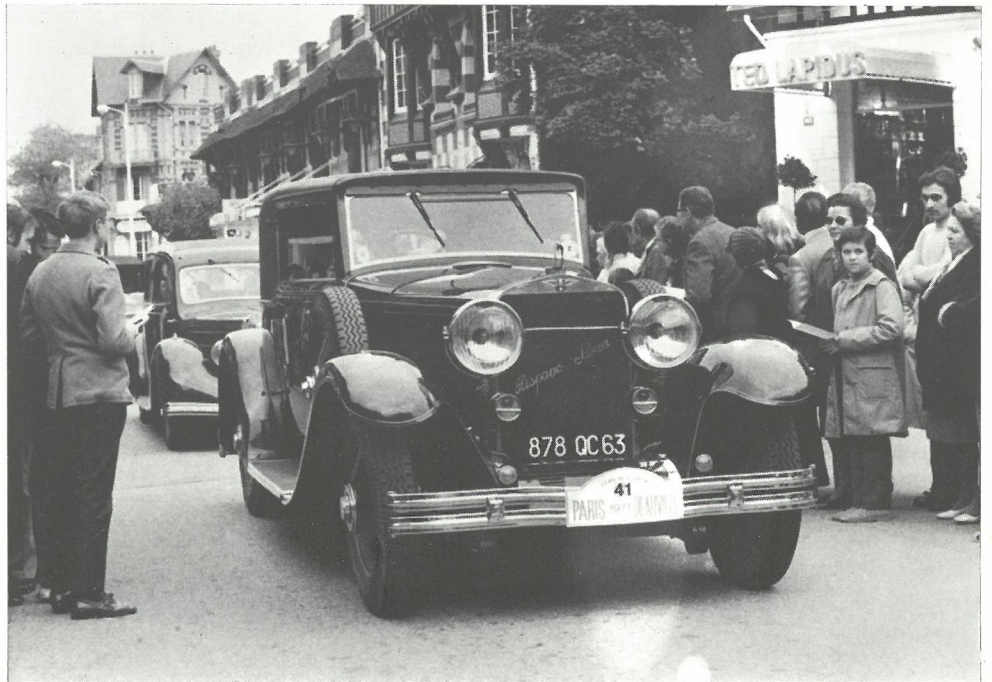
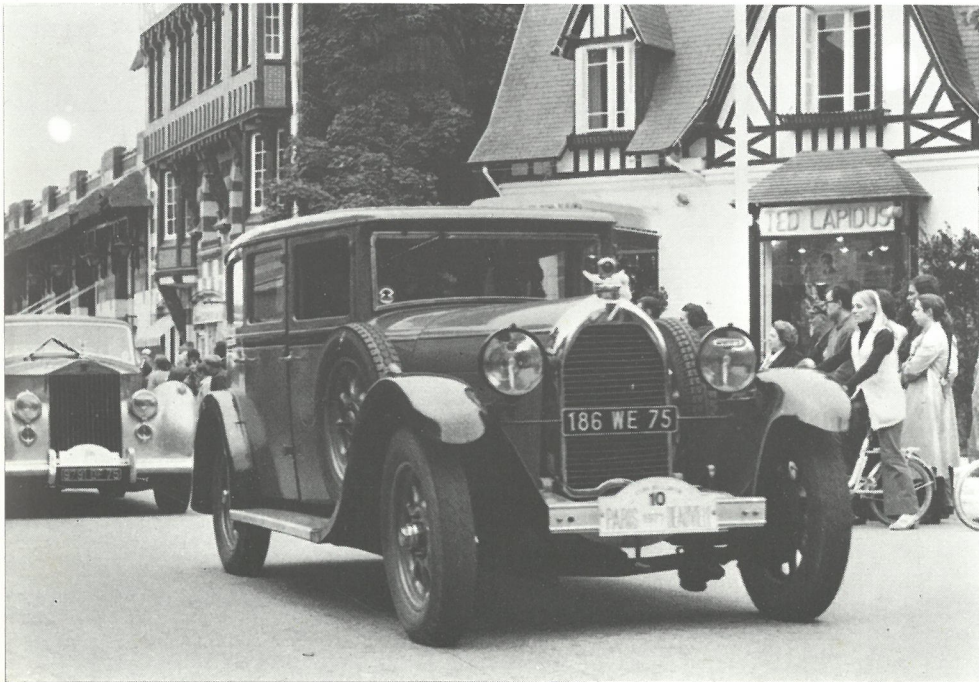
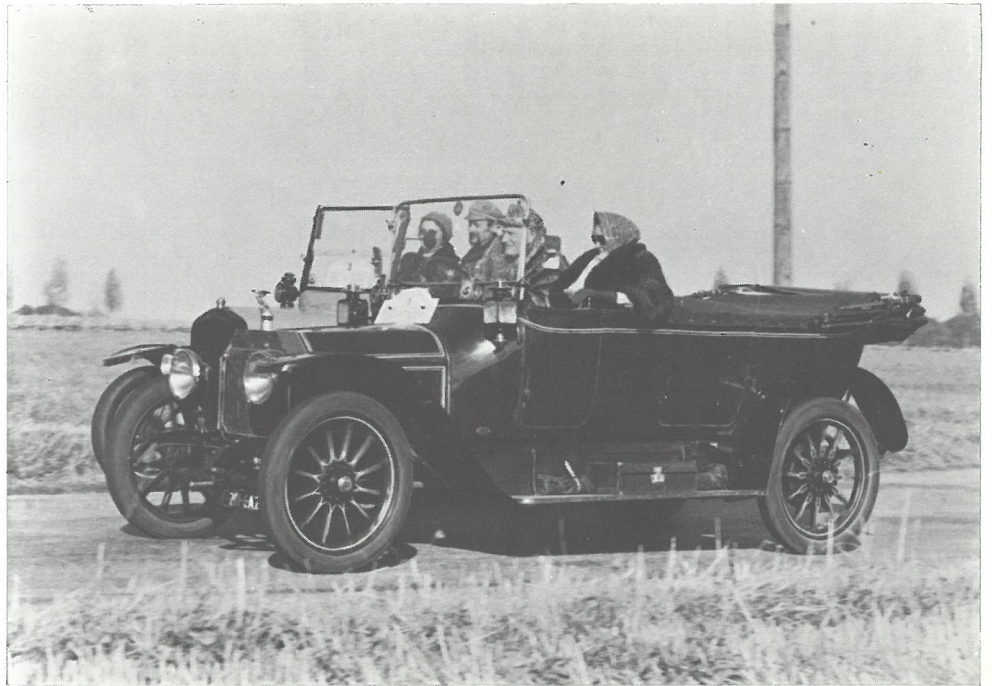
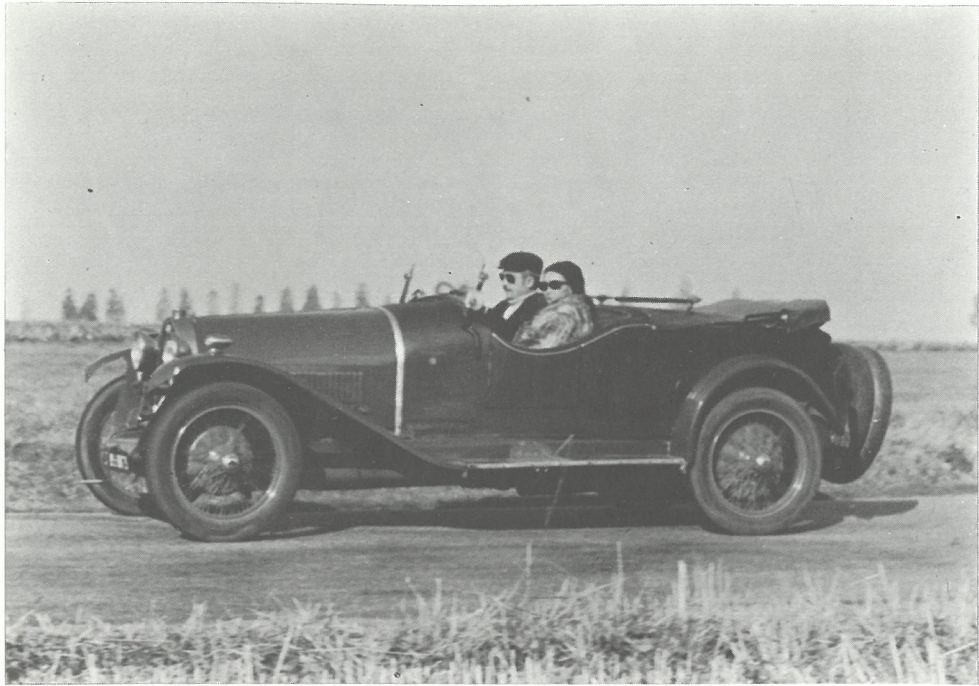
Après Beaumont-Le-Roger, Bernay et Pont-

L'Evêque c'était l'arrivée à Deauville et la confortable réception de l'Hôtel Normandy, le dîner excellent fut agrémenté d'un numéro de prestidigitation donné impromptu par Philippe Hyronnelle et par le tirage au sort d'un voyage aller et retour en Angleterre offert par la Sté des Normandy Ferries et gagné par la famille Vives. La distribution des diplômes dans un climat joyeusement amical clôturait la journée.

Le lendemain un crachin normand donnait sa couleur locale à l'épreuve de régularité disputée sur la côte du Golf. Les écarts très serrés, puisqu'ils durent être calculés aux dixièmes de seconde, prouvèrent la remarquable habileté des équipages et en disent long sur la fiabilité des mécaniques anciennes.

(1) Association Française Club de l'Auto, 139, avenue Jean-Jaurès, Paris 19ème.

- | | | | |
|---|----------------------|---|----------------------------|
| 1. Vinot Deguingand 1912, Torpédo 14CV | M. GESLIN | 25. Unic 1934 coupé chauffeur 15CV | M. HOUDAYER |
| 2. Citroën A 1919, coupé docteur 8CV | M. GUTHERY LEROLLAND | 26. Renault primaquatre 1935, 14CV | M. VIVES |
| 3. Ford T 1920, roadster 14CV | M. DE BRIANSON | 27. Salmson 2L.3 1954 | M. LAULAIGNE |
| 4. Ford T 1926, 14CV Torpédo | M. CALMETTES | 28. Peugeot 301 8CV 1934 | M. VERDIER |
| 5. Citroën 5CV 1924 | M. LANGANAY | 29. Citroën 11CV 1939 | M. DUFOSSEZ |
| 6. Lorraine Dietrich 1925, Torpédo scalph | M. BROUSSINE | 30. MG TC sport 7CV 1949 | M. DIANI |
| 7. Lagonda 2L 1932 | M. LEVY | 31. MG TC décapotable 1949 | M. MAISONNEUVE |
| 8. Ford A 1929 cabriolet 19CV | M. DOLLEANS | 32. Citroën traction 11CV roadster 1937 | M. HYRONDELLE |
| 9. Amilcar 1926, bordino 7CV | M. COLIN | 33. Peugeot 301 berline 1934, 8CV | M. LEULIER |
| 10. Talbot 1928, K74 14CV | M. MICHARD | 34. Citroën 11CV 1938 | M. GUERQUIN de MONSEGOU |
| 11. Peugeot 177M 1927, Torpédo 7CV | M. COUILLIOT | 35. Rolls Royce Silver 1954 | M. DE LACROIX DE LAVALETTE |
| 12. Rolls Royce 1923 | Melle. LAMBERT | 36. Facel Vega 1955, 27CV | M. DUCHENE |
| 14. Lancia Lambda 1925, 13CV Torpédo | M. KETTERER | 37. Delahaye 1936, 18CV | M. BRION |
| 15. Hotchkiss AM2 1932, 13CV C-I | M. JAUFFRET | 38. Sunbeam 192 1 | M. MOORES (G.B.) |
| 16. Ford A 1929, 19CV | M. MAUGER | 39. Dellow MK2 | Mme. COLE (G.B.) |
| 17. Talbot Lago baby 15CV | M. COFFRE | 40. Amilcar CGS 1928 | Mme. HEWITT (G.B.) |
| 18. Bugatti 57 coach Ventoux 1934, 19CV | M. SCOUPE | 41. Hispano Suiza 1926, 32CV | M. TREHIN |
| 19. Chevallier 1929, 6CV | M. LEROUX-GIRARD | 42. FORD V8 40 1934 | M. LEVEQUE |
| 20. Amilcar Torpédo 6CV C4 1925 | M. DE BROSSSES | 43. Bugatti 30 1924, 12CV | M. CEREDE |
| 21. Citroën C4F Torpédo familial 1930 | Melle. MICHARD | 44. Ford 19CV 1929 | M. GRAMBIN |
| 22. Citroën C4 Torpédo 1930, 9CV | M. TONNEAU | 45. MG TC 1949, 7CV | M. COLLET |
| 23. Aston Martin 1931, décapotable 8CV | M. CROUZET | 46. Talbot Lago T26 1949 | M. LEHMANN |
| 24. Delahaye cabriolet Chapron 1947, 20CV | M. NOLLET | 47. MG TD | M. RENAUD |



RALLYE SALMSON 1971



Troisième du nom il eut lieu à Dieppe pour la deuxième fois les 25 et 26 septembre derniers et grâce aux talents d'organisateur du Docteur et de Madame Granier, cette amicale et sportive réunion est en passe de devenir une "classique". L'alternance annuelle Angleterre-France est aussi une excellente formule qui permet une année sur deux de corser un peu les difficultés des parcours de concentration et de régularité. Cette année l'Amicale Salmson qui cultive avec les Amilcaristes le vieil antagonisme avait invité aussi tous les 1100 cm³ "vintage" qui à l'époque arbitraient souvent le duel classique : BNC, Darmont, SARA, etc...

Rendez-vous était donné dans la forêt de Lyons le samedi matin : un parcours-mystère entre Lyons et Clères eut le temps de creuser les appétits pour faire apprécier davantage encore le menu du "Cheval Noir".

Le dimanche, 32 Salmson de tous types, 7 Amilcar, 1 Dixi BMW, 1 Hinstin et 1 Derby "planchaient" en 4 épreuves : accélération-freinage, course de côte, régularité et slalom sur le front de mer entre les traditionnelles bottes de paille et sous les yeux curieux de spectateurs trop proches. Trop proches car l'esprit de compétition fait que chaque année ça va plus vite. Tout devait se passer bien et laisser à

chaque participant un excellent souvenir sauf peut-être à Chris Draper qui cassait son couple conique en forêt de Lyons. Le malheur de l'un faisant peut-être le bonheur des autres Chris mettait en route dès le lendemain un projet de fabrication de couples coniques pour VAL (pont alu sans différentiel)(1)

A l'issue de la quatrième épreuve Granier, Bonnerot et Verny prirent les commandes d'une machine à calculer et lui firent avaler tant de

chiffres : temps réels, temps compensés, coefficient d'ancienneté, poids de la voiture, puissance en CV, coefficient de performance qu'ils établirent un classement au risque de "tout passer à travers". La machine fumait mais le palmarès fut prêt à temps pour la remise des prix à la Mairie. Applaudissements et congratulations générales. Next year in England...

(1) AMICALE SALMSON (Service Technique et Documentation) : Michel Bonnerot, 36, rue du Bac, Paris VIIème.

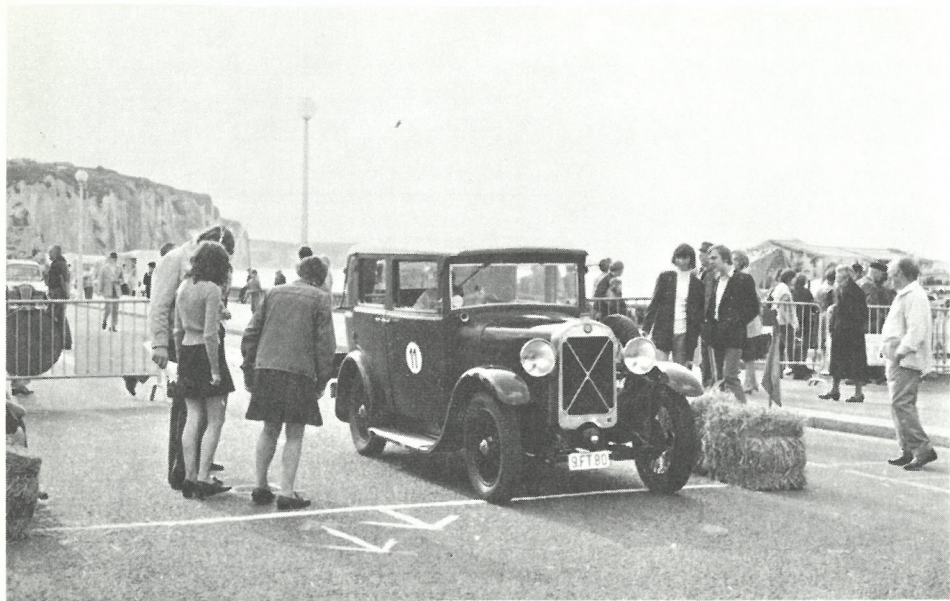
EXTRAIT DU PALMARES

Classement Général

| | | | | | |
|------|-------------|-------|---------|-----------|--------------|
| 1er | J.M. CEREDE | n° 29 | S4 61 | cabriolet | 1939 - 51 ch |
| 2ème | LESUEUR | n° 24 | S4 DA | CI | 1937 - 51 ch |
| 3ème | SEVAL | n° 23 | S4 DA | CI | 1937 - 51 ch |
| 4ème | DREUX | n° 31 | S4E/G72 | 1951 | 1938 - 70 ch |
| 5ème | RAVILLY | n° 35 | G 72 | | 1951 - 70 ch |

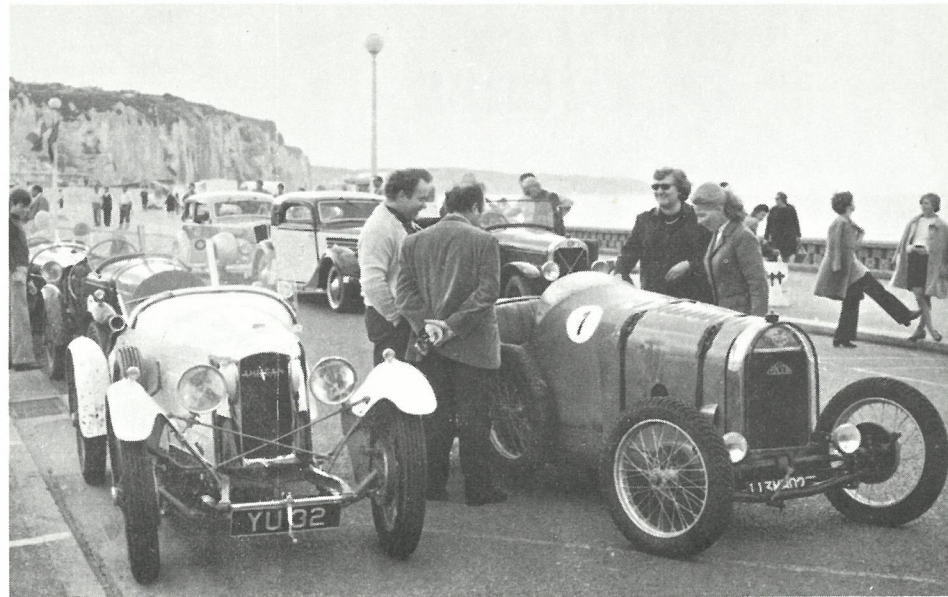
Course de côte classement en temps réel

| | | | | | |
|------|------------|-------|---------|------|----------------|
| 1er | HAMPSON GB | n° 17 | VAL/GP | 1927 | 60 ch 1'2"3/5 |
| 2ème | JAUBERT | n° 41 | 2300S | 1954 | 108 ch 1'4"3/5 |
| 3ème | DREUX | n° 31 | S4E/G72 | | 70 ch 1'5"1/5 |
| 4ème | TREHIN | n° 37 | 2300S | 1954 | 108 ch 1'6" |
| 5ème | VERNY | n° 38 | 2300S | 1954 | 108 ch 1'9" |



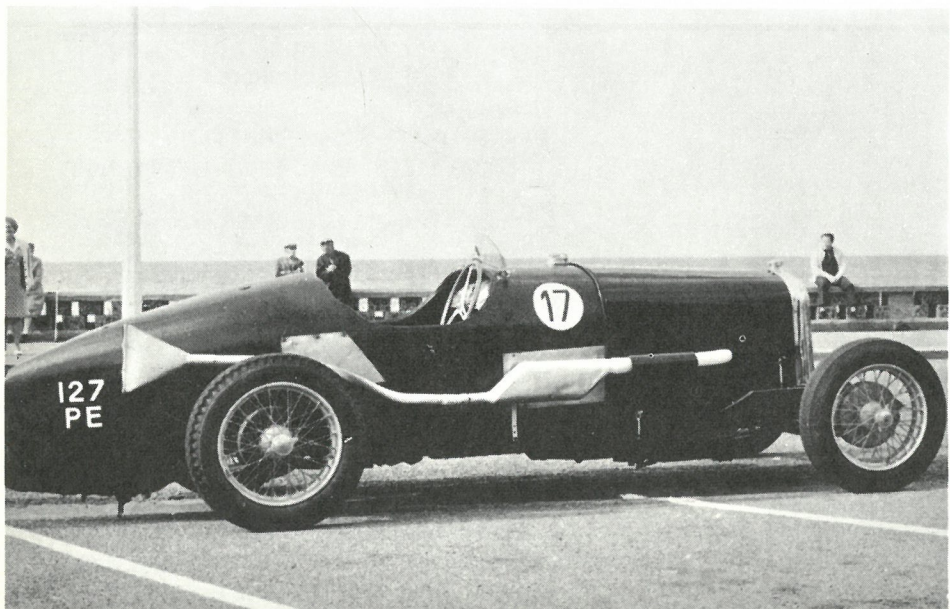
C.I. VAL3, série 7 (1927) de M. Tilleux

Salmson G72 "Randonnée" et S4 61 de Mr. et Mme. Cérède



Amilcar CGS (Robbie Hewitt), Hinistin 1920 (Dubois)

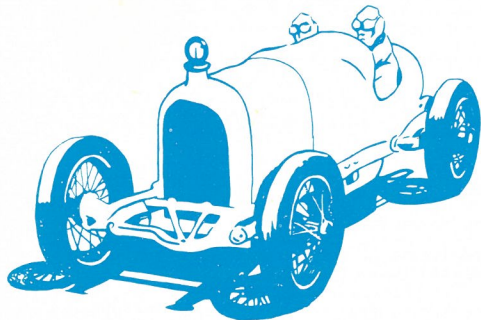
Salmson GP à compresseur (Hampson - ex. Derrington)



MA VOITURE DE COURSE

par Gaston de PAWLOWSKI

Illustrations de J. ROUTIER



VI

PEGASE LIBERATEUR

Permettez-moi de vous dire, interrompit l'ami Buibui, que votre Coucaragea, malgré toute sa science mécanique, n'était qu'un simple ballot au point de vue militaire.

« Avec cent chevaux il n'arrivait pas à en sortir, tandis que j'ai connu, moi, dans un parc de l'arrière un simple automobiliste qui en est sorti avec un seul cheval. Il est vrai que ce cheval s'appelait Pégase. Je vais vous dire comment :

Si l'on en croit la tradition : *Pégase est un cheval qui porte les grands hommes à l'hôpital ; parfois aussi il peut y porter un bonhomme, mais n'anticipons pas...* Lorsque l'on apprit que Placide Luciole, ouvrier zingueur dans le civil, allait dire des vers à la matinée récréative organisée dans le parc automobile de Censurésur-Oise, il y eut un grand mouvement de curiosité dans le personnel dirigeant du S.A. On savait, en effet, que Placide Luciole était poète et qu'il avait même écrit une ode magnifique au maréchal Joffre commençant par ces mots :

*Grand père, ce héros au sourire si doux,
Suivi d'un seul housard qu'il aimait entre
tous...*

Certains lettrés du bureau affirmaient bien que Luciole démarquait souvent des poèmes connus, mais comme, en réalité, ces poèmes

n'étaient au parc connus de personne, on négligeait ces perfides insinuations. Et puis Luciole ne montrait-il pas, à qui voulait l'entendre, une lettre devenue crasseuse poche restante, et qui émanait du grand quartier général lui-même. Un officier d'ordonnance remerciait Luciole des vers qu'il avait envoyés au généralissime et cette lettre signée *par ordre* était en somme le plus magnifique certificat que l'on pût rêver.

Pour la « matinée récréative » le bâtiment B de la sucrerie avait été transformé en salle de spectacle. Les éternels châssis-exposition en réparation avaient été poussés dans la cour et les établis abandonnés avaient interrompu leur production intense de briquets faits de monnaies anglaises coupées en deux et d'encriers ingénieux aménagés dans des fusées d'obus. Mieux encore : les graveurs et les repousseurs de fleurs sur douilles de 75 avaient cessé leur travail ! Le dur labeur de la guerre cédait le pas, pendant quelques heures, aux beaux-arts et la muse des bureaux : Calomnie, s'était elle-même inclinée devant la toute puissante Thalje.

Bientôt, au premier rang, les bottes brillantes des officiers foulèrent un mol tapis de sciure de bois, tandis que les bonshommes grasseyeux, alignés à distance respectueuse s'installaient tant bien que mal au hasard des planches de dépannage posées en équilibre sur d'odorants bidons de carbure.

Après un élégant à-propos en vers vantant les mérites de la direction du parc et dû à la plume, savante en arabesques, du maréchal des logis chef, on eut le plaisir d'entendre : *J'suis fin saoul*, un monologue comique dit avec entrain par un habitué des Bouffes-du-Nord, pour l'instant préposé à la garde de la graisse consistante, un vrai filon comme chacun sait. La direction du parc ayant bien voulu sourire avec indulgence à l'audition de cette facétie, la glace fut rompue et l'on attendit avec impatience Luciole qui parut enfin.

Conscient de sa réputation de poète, décidé à en mettre un bon coup pour vaincre toutes les résistances et remporter un inoubliable triomphe, Luciole, blême, l'air égaré, abandonnant au vent quelques cheveux fougoux qu'il avait pu soustraire sous le képi à la sévère tondeuse du perruquier, s'avança sur les tréteaux et prononça d'une voix étranglée :

- Je vais vous dire un poème de moi intitulé L'ACCIDENT.

Et scandant ses mots, écumant d'enthousiasme,

semblant, avec ses mains crispées, vouloir jongler avec deux yeux blancs qui lui sortaient de la tête, il commença :

*Ainsi le conducteur qui rugit et qui pleure,
A vu ses bras, ses pieds que la pédale
effleure,
Tous ses membres liés
Sur sa fougueuse auto dont le carburateur
S'enflamme et fait jaillir le feu du radiateur
Et le feu des paliers...*

Tandis que Luciole poursuivait son poème, un certain étonnement se manifesta parmi les dirigeants du parc. A la dérobée, le sous-lieutenant Quentin de Basse-Fosse, regarda le lieutenant Tarare pour voir ce qu'il en pensait, mais déjà, le lieutenant Tarare s'était tourné « aux ordres » du côté du capitaine Pouick.

A vrai dire le capitaine Pouick n'avait aucune idée précise ; il écoutait attentivement, conscient de ses responsabilités morales, ne sachant pas encore s'il fallait déchaîner l'enthousiasme ou la réprobation parmi ses subordonnés.

Luciole, au paroxysme de la rage, semblait suivre maintenant le conducteur et sa voiture dans leur course vagabonde :

*Ils vont. L'espace est long. Sur la grand'-
route immense,
Dans l'horizon sans fin qui toujours recom-
mence,
Ils se plongent tous deux.
Leur course, comme un vol, les emporte, et
grands chênes,
Villes et tours, monts noirs liés en longues
chaînes
Tout chancelle autour d'eux !*

- C'est vraiment aussi beau que le *Mazeppa* de Victor Hugo, murmura avec amertume, dans la coulisse, le maréchal des logis chef, jaloux et dépité.

Mais qu'importaient ces vagissements humains au génial auteur de l'ACCIDENT, qui clamait maintenant :

*Son œil s'égare et luit, sa chevelure traîne
Sa tête pend ; son sang rougit la jaune
arène,
Les buissons épineux ;
Sur ces membres gonflés le volant se replie,
Et comme un long serpent, resserre et
multiplie
Sa morsure et ses nœuds.*

Cependant, de plus en plus impénétrable, le capitaine Pouick écoutait sévèrement et, quand

Luciole, vibrant eut lancé triomphalement ses derniers vers :

*Debout les morts ! lui crie l'officier d'outre-tombe
Enfin le terme arrive... il court, il vole, il tombe,
Et se relève mort :*

Il applaudit froidement de ses mains gantées et se pencha, sévère, vers le lieutenant Tarare :

- Cet homme est conducteur ?

Le lieutenant Tarare, chargé de la réparation, interrogea d'un geste le sous-lieutenant Q. de Basse-Fosse chargé du personnel.

- Oui, mon lieutenant, fit Q. de Basse-Fosse.

- Oui, mon capitaine, transmit Tarare.

- Grave imprudence, émit le capitaine Pouick, grave imprudence ! Vous veillerez à ce que demain cet homme soit versé dans un emploi sédentaire au parc ; je ne veux plus être exposé à être conduit par lui.

A la suite de cette aventure militaire, Luciole réfléchit longuement et non sans malice. Il eut au surplus tout le loisir de réfléchir car on l'avait mis de garde à l'essence et d'interminables nuits passées à côtoyer, en long et en large, des montagnes de bidons sous une pluie battante et la carabine sur l'épaule, inclinent à de fructueuses méditations. Ainsi donc son beau poème, L'ACCIDENT lui avait valu d'être "vidé comme conducteur". Que pourrait-il bien imaginer maintenant pour couper à la garde d'essence ?

La douleur seule enfante les beaux poèmes et si vraiment, les chants désespérés sont les chants les plus beaux, il faut convenir que rien ne pouvait égaler la fureur vengeresse de L'INCENDIE, splendide composition poétique que Luciole récita devant un parc attentif à l'occasion du 14 juillet et qui commençait ainsi :

*Lorsque le conducteur regagnant sa tanière,
Trouve tous ses bidons rasés par le tonnerre,
Il croit d'abord qu'un rêve a fasciné ses yeux,
Et, doutant de lui-même, interroge les cieux.
Partout la nuit est sombre et la terre enflammée.*

Malheureusement, dès les premiers vers, le capitaine Pouick manifesta une agitation inaccoutumée et quand Luciole, dans un beau

mouvement, eût lancé ses derniers vers dignes à plus d'un titre, d'Alfred de Musset :

*Dans les noirs tourbillons de l'épaisse fumée
L'ivresse du malheur emporte sa raison.*

Il fit suspendre la représentation et interpella directement, sans passer par la voie hiérarchique tant il était troublé, le sous-lieutenant Q. de Basse-Fosse :

- C'est un fou, un fou, tout simplement un fou ! et voilà l'homme que vous avez mis à la garde de l'essence ! Ma parole vous l'auriez fait exprès pour provoquer une catastrophe que vous n'auriez pas mieux choisi. Allez me chercher ce garçon-là, je vais lui parler.

Et quand Luciole, l'air modeste et triomphant, fut devant lui, le capitaine ne se contenta pas davantage ;

- Voyons, mon ami, ne vous troublez pas, je vous parle en père : répondez franchement. Vous êtes fatigué, n'est-ce pas ?

Luciole réprima vite une lueur joyeuse qui s'alluma dans ses yeux et, reprenant un air inspiré, déclama seulement d'une voix caverneuse :

- Pour le service de ma patrie, je ne connaîtrai jamais la fatigue, mon capitaine, et, pour le poète que je suis, les mois que je viens de passer sont les plus beaux de ma vie. Comme conducteur j'ai connu la joie, sur les longues routes nocturnes, des hallucinations merveilleuses qui, dans la brume, transforment, à la lumière des phares, les arbres de la route en arceaux de palais féériques. J'ai connu l'ivresse de me croire en aéroplane lorsque la route dominait de profondes vallées et j'aurais voulu m'élaner au-dessus des petites lumières qui s'allumaient dans les villages de la plaine. Mais c'est, je dois le dire, autour du parc à essence que mon âme s'est élevée jusqu'aux joies supra-terrestres : le soir, lorsque je suis de garde, je devins Néron couronné de roses, attendant l'incendie de Rome et j'accorde déjà ma lyre pour chanter les malheurs de la nouvelle Ilion. Comment mon humble cœur de pauvre soldat n'éclate-t-il pas dans de pareils moments ? Je lègue mon corps à la Faculté de médecine pour qu'on le sache à l'autopsie.

Le capitaine Pouick, atterré, tourna les talons sans même répondre et, sèchement, jeta un ordre au lieutenant :

- Pour commencer, vous allez m'exempter cet homme-là de tout service, nous verrons

ensuite. Ah ! j'oubliais, prévenez immédiatement le major, il y a urgence.

Enthousiasmé par ce nouveau succès, Luciole, dès lors, donna libre carrière à sa verve poétique.

Dans le parc terrifié, on n'entendait plus que sa voix clamant des vers olympiens à tous les vents. Luciole allait, venait, sortait, rentrait à l'heure qu'il voulait ; chacun éprouvait à son égard cette même terreur superstitieuse qui rendait les fous sacrés dans l'ancien temps. Son audace littéraire s'accrut et, comme on l'avait, en désespoir de cause nommé vaguement sous ce vain prétexte *qu'il avait des lettres*, la petite ville voisine de Pont-St-Fulgence connut bientôt les pires scandales. A la poste, comme à *l'hôtel de la Belle Poule*, Luciole arrêtait les gens pour leur réciter des poèmes empruntés hardiment aux plus grands maîtres du symbolisme. La gendarmerie mise en mouvement, communiqua au parc un long rapport concernant un poème intitulé : AVANCE A L'ALLUMAGE dédié par Luciole aux deux jeunes filles du commandant d'armes. Il commençait ainsi :

Ces nymphes, je veux les perpétuer.

Si clair,

*Leur incarnat léger, qu'il voltige dans l'air
Assoupi de sommeils touffus.*

Aimai-je un rêve ?

*Mon doute, amas de nuit ancienne, s'achève
En maint rameau subtil, qui demeuré les vrais*

*Bois mêmes, prouve, hélas ! que bien seul
je m'offrais*

Pour triomphe la faute idéale des roses -

La situation devenait franchement intolérable pour le capitaine Pouick. La mauvaise humeur du grand quartier général se manifesta même par la visite inopinée d'un officier de liaison qui vint tout exprès dans une splendide limousine signaler aigrement au capitaine qu'un petit bidon d'huile déformé avait été trouvé sur la route à quelques mètres du parc et qu'un tel gaspillage comporterait de graves sanctions.

Le capitaine Pouick, cependant, ne restait pas inactif il multipliait les démarches auprès du service de santé et Luciole passait visites sur visites. Des spécialistes experts lui faisaient des "peurs dans le dos" en imitant, avec des escabeaux que l'on renversait des explosions de grenades et, chaque fois, Luciole tombait en extase et récitait des vers. Ce fut même devant un véritable parterre de majors que fut donnée à l'hôpital, pour distraire les blessés, une représen-

tation de Noël dont Luciole fit tous les frais. Et lorsque Luciole eut déclamé son dernier poème :
LE CONDUCTEUR ENRAGE :

..... *L'ai-je rêvé, ce Noël
Où je brûlais de pleurs noirs un mouchoir
réel,
Parce que, débordant des chagrins de la
Terre
Et des frères Soleils, et ne pouvant me faire
Aux monstruosités sans but et sans témoin
Du cher Tout, et bien las de me meurtir les
poings
Aux steppes du cobalt sourd, ivre-mort de
doute,
Je vivotais, altéré de Nihil de toutes
Les citernes de mon Amour ?*

Ce fut le triomphe définitif. Avec tous les égards possibles on pria Luciole de rester dans cet hôpital qui ne pouvait plus se passer de son talent, pour le mettre en instance de réforme, tandis que le capitaine Pouick, soulagé, souriant, fumant une cigarette, regagnait le parc l'âme en joie.

Ce fut ainsi que l'ouvrier zingueur fut rendu à la vie civile par les mêmes moyens qui conduisirent jadis Victor Hugo, Alfred de Musset, Stéphane Mallarmé et Jules Laforgue à la gloire, tant il est vrai que les points de vue civils et militaires diffèrent parfois sur certains points de détail.

(à suivre)

TONY MITCHELL LTD.
Rodmarton, Cirencester,
Glos. (England)
Tel. : Rodmarton 222

nous sommes spécialisés dans la vente, l'entretien et les pièces détachées pour toutes les BMW d'avant-guerre. Nous sommes également très au courant pour Bugatti, Rolls, Lagonda, Talbot, etc., écrire pour liste des pièces détachées.

CALENDRIER

1972

- 10, 11 & 12 mars** : 2ème RALLYE NEIGE & GLACE DE VOITURES ANCIENNES, Grenoble/Serre-Chevalier
(M. Astier, 49 rue du Général Ferné, 38-Grenoble)
- 22 & 23 avril** : 8ème COUPES DE L'AGE D'OR, Circuit Bugatti, Le Mans
(V.A. de l'A.C.O. BP-D Les Raineries, 72-Le Mans)
(M. Renault, 39 avenue Laumière, 75-Paris 19ème, tél. : 208-15-87)
- 30 avril** : RANDONNEE DU VAL DE SEINE
(M. Michard, 139 avenue Jean-Jaurès, 75-Paris 19ème, tél. : 607-45-15)
- 29, 30 avril et 1er mai** : 3ème TOUR DE L' AISNE, environs de Laon
(Dr. Leulier, 02-Bruyères & Montberault, tél. : 44)
- 11, 12, 13 & 14 mai** : 5ème RANDONNEE DU DELTA RHODANIEN, littoral Languedoc-Roussillon
(M. Gamerre, 7 Route d'Enco de Botte, 13-Marseille 12ème, tél. : 51-78-85)
- 11, 12, 13 & 14 mai** : PARIS-BORDEAUX
(M. Lehmann, 170 rue Montmartre, 75-Paris 2ème)
(M. Broual, Musée du Val de Loire, 45-Briare, tél. : 34)
- 11, 12, 13 & 14 mai** : SORTIE EN HOLLANDE, Amsterdam
(M. Dumont, 20 rue Choron, 75-Paris 9ème, tél. : 874-89-86)
- 13 & 14 mai** : 3ème RALLYE GAULOIS, région de Cusset
(M. Caratero, 53 rue Fontaine-du-Large, 63-Clermont-Ferrand, tél. : 92-00-02)
- 27 & 28 mai** : 8ème RALLYE DES ANCETRES et 70ème Anniversaire de la Course de Côte du Ventoux, Avignon-Bedoin-Mont-Ventoux
(M. Burnat, BP n° 1, 84-Avignon, tél. : 90.81-00-82)
- 3 & 4 juin** : RALLYE NICE/SAN-REMO
(Automobile Club de Nice, 9 rue Massenet, 06-Nice)
- 4 juin** : ESCAPADE DU C.A.F.E. vers le Musée du Bec-Hellouin
(M. Carcel, 140 avenue des Champs-Élysées, 75-Paris 8ème, tél. : 225-82-00)
- 10 & 11 juin** : 4ème TOUR DU LAC D'ANNECY DES ANCETRES DE L'AUTOMOBILE
(M. Becquart, avenue des Vieux-Moulins, Seynod-Annecy, tél. : 45-39-42)
- 11 juin** : COURSE DE COTE DE CHERMIZY, Chermizy (Aisne)
(Dr. Leulier, 02-Bruyères & Montberault)
- 17 & 18 juin** : 2ème RANDONNEE DES FORETS DE L'ILE-DE-FRANCE
(M. Blomet, Moulin de Verville, 95-Valmondois)

24 & 25 juin : 3ème RALLYE D'ARTAGNAN en Gascogne
(M. Massart, 4 place de la Libération, 32-Auch, tél. : 05-06-13)
24 & 25 juin : 4ème RALLYE DE DOULLENS, environs d'Amiens
(M. Ch. Hubau, 80-Candes, tél. : 13)
24 & 25 juin : 3ème RALLYE OCCITAN, environs de Luchon
(M. Lejeune, 17 rue du Romarin, 31-Toulouse-01)
30 juin, 1er & 2 juillet : 8ème RALLYE DE LA BELLE EPOQUE en Auvergne
(A.A.A.)

9 juillet : 4ème COURSE DE COTE DE SOISSONS
(Dr. Leulier, 02-Bruyères & Montberault, tél. : 44)

14, 15 & 16 juillet : 4ème RALLYE DU VAL DE LOIRE, environs de Briare
(M. Broual, Musée du Val de Loire, 45-Briare)

14, 15 & 16 juillet : 2ème TOUR DE L'AUDE EN VOITURES ANCIENNES, Haute-Vallée de l'Aude, Corbières, Limoux
(M. Soucaret, 18 rue Francis Poulenc, 11-Carcassonne)

23 juillet : 3ème AIGLE D'OR DE VAL D'ISERE
(Ecurie Corail des A.A.A.)

27, 28, 29 & 30 juillet : 13ème RALLYE DES GRAND'MERES AUTOMOBILES
(M. Pellerin, rue P.H. Mauger, 41-Contres)

6 août : 2ème COURSE DE COTE DE ST-MARTIN-DU-CASTILLON, Saint-Martin-du-Castillon (Vaucluse)
(M. Burnat, BP n° 1, 84-Avignon)

16 & 17 septembre : 3ème RANDONNEE DU C.A.F.E. (Amateurs Fiat d'Epoque) en Champagne
(M. Carcel, 140 avenue des Champs-Élysées, 75-Paris 8ème, tél. : 225-82-00)

14 & 15 octobre : 6ème PARIS-DEAUVILLE
(M. Michard, 139 avenue Jean-Jaurès, 75-Paris 19ème, tél. : 607-45-15)

11 & 12 novembre : LES EGLISES FORTIFIEES DE LA THIERACHE, promenade touristique
(Dr. Leulier, 02-Bruyères & Montberault)

Ce calendrier, qui nous a été communiqué par la Fédération Française des Automobiles d'Epoque (F.F.A.E.), tient compte des derniers changements et annule les précédents.



Coupe de l'Age d'Or, Le Mans 1972

S'il y a une date à retenir par tous les amateurs d'automobiles anciennes, c'est bien le rendez-vous du Mans ! Le règlement est paru et est disponible au siège de l'A.A.H.A. ou à l'A.C.O. Le Mans.

La 5ème Randonnée du Delta Rhodanien aura lieu du jeudi 11 mai au dimanche 14 mai 1972.

Organisation : Monsieur Félix Gannerre, Commissaire Général, Automobile Club de Marseille et Provence, 27, cours Pierre Puget, 13-Marseille 6ème (téléphone personnel : 16-91-57.78.85).



Le 7ème Rallye des Ancêtres n'était pas organisé, comme nous l'avions annoncé, par les A.A.A. mais par les Trapadelles qui nous annoncent d'ailleurs leur prochaine édition pour les 27 et 28 mai 1972. Cette réunion commémorera le 70ème anniversaire de la première Course de Côte du Mont Ventoux et fera revivre ainsi la plus vieille Course de Côte d'Europe.

Nous sommes certains que les sportifs, les vrais cyclistes, les possesseurs d'autos qui marchent, se feront un honneur de se joindre à eux.

Pour tous renseignements : Ecurie Les Trapadelles, 13-Saint-Rémy de Provence (le secrétaire : G. Burnat).

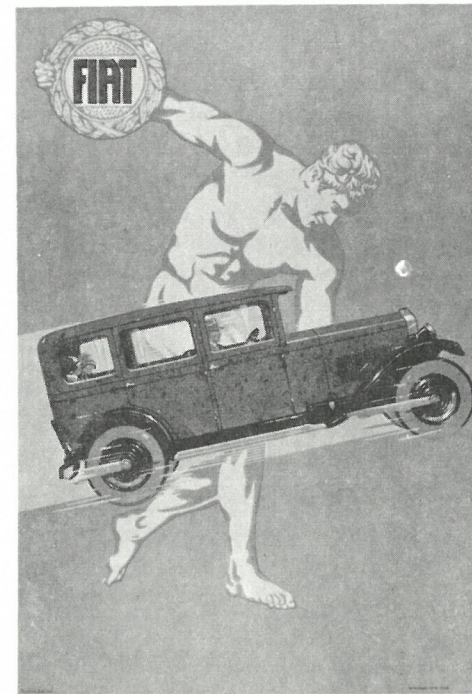
Le Teuf Club organisera, les 13 et 14 mai prochains, la 3ème Randonnée du Voiron. Cette concentration sera réservée aux Ancêtres, Veteran, Vintages et Classics. Le kilométrage approximatif sera de 2 x 75 kilomètres et aucune épreuve chronométrée n'aura lieu.

Pour tous renseignements : Y. Corman, 26, Fg. Saint-Germain, 6400-Couvin (Belgique).



L'European Vintage T.C. organise son annuel Rallye Haute-Savoie sous le patronage du Duc et de la Duchesse de Bedford. Départ de Douvres le 29 juillet 1972. Ce rallye traversera les villes de Calais, Reims (30 juillet), Beaune (31 juillet), Annecy (1er août), Megève et départ pour Turin le 9 août.

Pour tous renseignements s'adresser à : l'Automobile Club du Mont-Blanc ou à Mr. H.W. Hill, Crawley (G.B.).



Si vous n'êtes pas déjà abonné à "l'Automobiliste", vous pouvez vous procurer cette reproduction en 6 couleurs, format 65 x 45 cm d'une affiche éditée par Fiat en 1930, : "l'Automobiliste", 42 rue du Bac, Paris 7ème, au prix de 8 F + 3 F de port.

PETITES ANNONCES

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

- une ligne comprend 50 signes ou espaces
- prière de joindre le règlement à l'annonce.

recherches

Cher. revues "OMNIA" 5, 32, 67, 68, 98, 99, 106, 107, 109, 110, 124, 194 à 196, 199 et suite, "L'AUTOMOBILE" 7, 15, 43, "VIE AUTOMOBILE", "ACTUALITE AUTOMOBILE", "AUTOMOBILIA", rev. sur carros. P. Bonzel, 17 r. A. Gervais, 92-Issy.

Cher. 4 pneus 715 x 115 - PEUGEOT, modèle 183, 12CV, 6 cylindres. Mr. F. Lachèvre, 9, rue A. P. Leroux, 76 - Fécamp.

Cher. VOLKSWAGEN type Amphibie, faire offre détaillée. M. Coppens, 1, rue de l'Eglise, 77-Brie-Comte-Robert.

Cher. moteur et boîte de vitesses DE ROVIN, type D 4, 3CV, 1952, Mr. Grandry, 4, rue Pasquier, 75 - Paris 8ème.

Cher. tout roadster, coach, cabriolet, fx. cabriolet américain de 1925 à 1939 en ét. de mar. et second. limousine ou berline mêmes années. Brezout, 65 r. d'Aigremont, 78-Poissy. Tél. 965.08.84 av. 20 h.

N° 590 - Achète une roue FERRARI 250 GT.

Cher. "LA LOCOMOTION" 1 à 33, "LA VIE AUTOMOBILE" années 1914-1919 plus n°s 738, 762, 783, 786 et 1241, "LA FRANCE AUTOMOBILE" années 1896 à 1899, 1901, 1909 et suivantes, "L'AUTOMOBILE" d'av. 1914 n°s 14 à 18, 20 à 33, 100, 101, 104, 139 et suivants. B. Verduyts, "La Baïta", B-9810-Drongen (Belgique).

Cher. "L'ILLUSTRATION" Salon de l'Auto années 1949, 52, 53, 54, 55. Boucomont, 12 r. Bouquet, 76-Rouen.

Cher. pneus et chambres à air 12x45. Trousseau, tél. 706.13.67.

Cher. notice entretien DONNET ZEDEL C16. F. Minard, tél. JAS. 37-59 à partir de 21 h.

Cher. moto-chenille OPEL-NSU, KUBELWAGEN VW, engins tous terrains et chenillés français et allemands. M. Bouillé, Jaignes, 77-Lizy-Ourcq.

Cher. DELAHAYE 135, cabr. offre plus photos (renvoyées). P. Moës, 14 r. J. Wauters, B-4375-Faimes (Belgique).

Cher. prix raison. hard-top noir pour 404 et petit gonfleur "bibendum" Michelin, même hors d'état. F.J. Humery, Les Campanules (16), 29 r. des Boulets, 75-Paris 11è. Tél. 357.79.75.

Cher BUGATTI course ou sport ou autre même genre, 1928-29, même à restaur. Chambault, 109 r. France, 92-Levallois.

Cher. MORGAN 3 roues, 1925, ou équiv. à préparer. A. Lacroix, C5 "La Bruyère", 2 r. de l'horticulture, 13-Marseille 9è. Tél. 75.40.08.

ventes

Vends LE ZEBRE, 4 cyl. en châssis remis à neuf, 1919. Giorgi, l'Abri, Route de Bédouin, 84-Carpentras.

Vends PEUGEOT 1 cyl., 1905, carrosserie tonneau. Giorgi, l'Abri, Route de Bédouin, 84-Carpentras.

Vends TALBOT LAGO type Le Mans, 1900 (n° 9-Meyrat & Mairesse), 4483ccm, 6 cyl., parfait., m. carros. à rest. 40.000 FF. ou ot. inf. : Magnus Gyllenspetz, Skolg. 31, Uppsala (Suède). Tél. 018-101032.

Vends CITROEN B2, torpédo, 1924, mécan., carros. refaites à nf. Peint. sellerie à terminer. Lenoël, 38 r. des Caves, 92-Sèvres. Tél. 357.46.11, après 20h.30.

Vends collection complète "Automobiliste". G. Samson, 14 r. Martel, 75-Paris 10è. Tél. 523.00.35.

Vends CITROEN C3 et C4, 5.200 F les 2. Lestradet, 17-19 av. des Chênes, 93-Tremblay-Les-Gonnesse.

Vends AC BRISTOL 6 cyl., 2 litres, Roadster, 1959. Delville, BP 134, 44-Nantes.

Vends HOTCHKISS Anjou, 1951, B.E. - BENTLEY Mark VI, 1949, belle - FACELLIA cabriolet Hard-Top, 1960, T.B.E. Bouillé, Jaignes, 77-Lizy-Ourcq.

Vends RENAULT 2 cyl. AX en châssis. Gaillard, 164 r. de Grenelle, 75-Paris 7è.

Vends UNIC Boulangère, 1920, type J3 série F2, 8CV. Gaillard, 164 r. de Grenelle, 75-Paris 7è.

Vends PANHARD fourgonnette K 211, 1953, CU 500 kg en état - Démarreurs, dynamos, dynastart, dynamoteur, magnétos, crics, lève-auto à crémail., joints Monasix et Vivasix, outil. répar. Panhard - Pneus 11x45. Drounau, Pl. du Canton, 16-Cognac.

Vends BMW 326, décap. 1938 - TATRA 1936 - Side-car ZUNDAPP type Russie - ZUNDAPP K500 - VICTORIA 250 - DKW 125 - VOLKSWAGEN amphibie - mot. PORSCHE 1600. Revert, tél. 75.31.55, 76-Rouen.

Vends à l'état nf. d'orig. ou entière. remise à neuf par spécialistes (factures) : DELAHAYE 135M coupé Dubos, 1951, 7000 km (certif. d'authentic.) 12.000 F. - SALMSON S4 61L, cabrio. 10.000 F. - HOTCHKISS SAG Grégoire, 1953, traction av. 11.000 F. Fozières, 34-Olargues.

Vends FORD T, 1911, à ridelles, pneus neufs, 7.000 F. - 5 CV CITROEN, 1921, Boulangère, 4.000 F. Toutes bon état. A. Corhenet, 02-Ognes.

Vends épave FORD T, 4 roues FORD T. Faire 22 Rés. l'Hermitage, 86-St-Benoit.

Vends SALMSON G72, entier. restaur. sauf sellerie, 11.000 F. B. Carin, Lycée Pasteur, 36-Le Blanc.

N° 587 - Vends Coupé Chauffeur RENAULT, 1925 - MORGAN 3 roues - ROSENGARD, 4CV, 1939.

Vends CHENARD-WALKER, 1937, type F22, d'origine, état de marche, prix à débattre. Tél. 951.10.08.

N° 588 - Vends DELAGE, type D1 12, 9.500 F.

Vends BENTLEY MK VI, 1949. Lamotte, 83 r. de l'Assomption, 75-Paris 16è. 520.68.21.

Vends tr. beau drap pour intér. compl. de 2 voit. proven. stock av-guerre, 14x1,30 m, 50 F. le m. Lenoël, 38 r. des Caves, 92-Sèvres.

Vends **DE DION BOUTON**, 1913, 4 pl., très bon ét. capote neuve 9HP. Giorgi, l'Abri, Route de Bédouin, 84-Carpentras.

Vends mot. **BALLOT** 2 litres plus joint culas. mot. **CHAPUIS DORMIER**. Rey 4 r. des Chartreux, Paris 6è.

Vends **JAGUAR** MK IV, 1949, 3,5 litres, 6 cyl., décapotable, état exceptionnel. Faire offre A. Boucomont, 12 r. Bouquet, 76-Rouen.

Vends lot de 50 automobiles de 1919 à 1954, 100.000 F. A. Boucomont, 12 r. Bouquet, 76-Rouen.

Vends **CITROEN** coupé 10 AL d'origine, essais à volonté, 2.100 F. Mr. Pacault, 136, rue Pichon, 45 - Buges-Chalette.

Vends **CITROEN** 11 BL 54 irréprochable, intérieur très luxueux, 1.500 F. Mr. Pacault, 136, rue Pichon, 45 - Buges-Chalette.

Vends **FORD** V8 Comète, 13CV, 1952, bte. Cotal, ét. mar. peint. et seller. à rest. Faire of. Le Massu, 138 av. H. Barbusse, 92-Clamart (Mic.61-08 matin).

Vends **CITROEN** type Trèfle, 1923, très bon état, 3.300 F. G. Lebigre, 48, rue E. Boudet, 41 - Blois. Tél. : 78.23.39.

Vends Tricycle **LA LIBELLULE**, 1902, parf. ét. mécan. et car. ou échange. Faire of. J. Vanderstappen, 10 av. H. Conscience, 1900-Overijsse (Belgique).

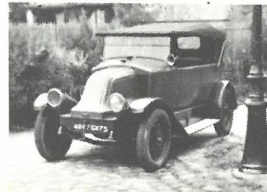
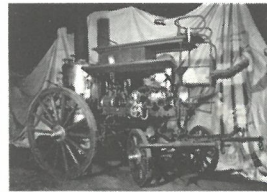
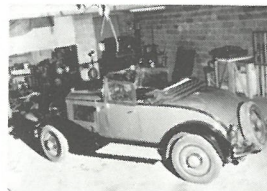
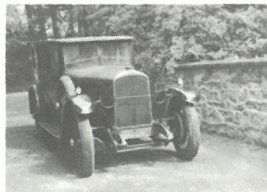
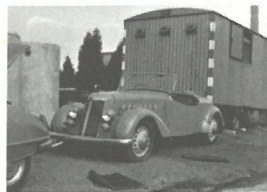
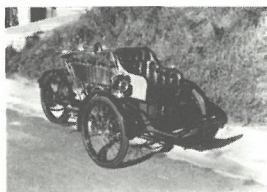
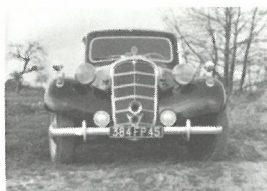
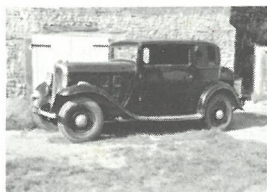
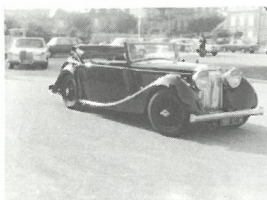
Vends **IMPERIA** TA 8 sport, 1948, très bon ét. d'origine. Faire of. J. Vanderstappen, 10 av. H. Conscience, 1900-Overijsse (Belgique).

Vends voiturette **LEON BOLLEE** 1895, incompl. mais ét. neuf (voir "Automobiliste" n. 5). Faire of. M. Risler, Mir.95-88.

Vends **MATHIS**, 1931, 7CV, B.E., pne. et jantes 13x45 et 12x45. Matignon, 73 r. Létandière, 49-Angers.

Vends **PEUGEOT**, 174, 24CV, mot. sans soup. ref. nf., ét. mar. Manoir Plaine d'Escardes, 62-Audruicq.

Vends moto **BSA** 1930, 500 cm³, mot. culbuté compl. à rest. Jolivel, 44-46 r. Reuilly, Paris 12è.



Vends **HOTCHKISS** AM2, 1927, Cl. carrosserie Weymann, état de marche, 2.500 F.- Remorque porte-voiture PTC 1250 kg, carte grise, 2.100 F. Fozières, 34-Olargues.

Vends **ROLLS ROYCE** "Silver Cloud", 6 cylindres, C.I., 4 portes, 1955, état absolu de neuf, prix intéressant. Giorgi, l'Abri, Route de Bédouin, 84-Carpentras.

Vends **SALMSON** S 2,3 litres, excel. état. Tél. SAB. 20.13 l'après-midi.

Vends **C4** Roadster, 6.000 F. Astorg, 1 Place de l'Hotel de Ville, 54-Vezelise.

Philippe Vernholes vend sa collect. : **BUGATTI** coupé 44, **BUGATTI** châssis 44, **FERRARI** LM, **FERRARI** Berlinette Tour de France, **FERRARI** cabriolet super-américa, **CITROEN** 15x6, **SIMCA** 5, 163, route de St-Germain, 78-Carrières-s/Seine. Tél. 968.76.03.

Vends **DELAHAYE** 135M, 1949, parfait état, 12.000 F. Gonfard, 91 r. Horace Bertin, 13-Marseille 5ème.

Vends **PEUGEOT**, conduite intérieure, 6 cylindres, type 183, n° 220.232. Mr. Gaillard, 164, rue de Grenelle, 75 - Paris 7ème.

Vends **ROLLS ROYCE** Goshawk III, n° GUL4, 1936, seller. à ref. et retou. peint. mécan. impec. 64.000 km, 40.000 F. Gonfard, 91 r. Horace Bertin, 13-Marseille 5ème.

Vends **SALMSON** type S4 61, 500 F. Garage d'Eylau, 61-65 av. R. Poincaré, 75-Paris 16è.

Vends pompe incendie à vapeur **THIRION & FILS**, 1900, chaudière hippomobile à vapeur parf. ét. Raquois, 115 av. République, 93-Aubervilliers. Tél. 352.16.70.

N° 589 - Vends **CITROEN** Cabriolet, 11CV, 1938, nécessitant restauration.

Vends **RENAULT** torpédo type II, très bon état. Gaillard, 164 r. de Grenelle, 75-Paris 7è.

Vends **RENAULT** NN, torpédo, peint. neuve. Gaillard, 164 r. de Grenelle, 75-Paris 7è.

Vends faux cabriolet **BUICK**, 1926, roues bois, état neuf, 35.000 F. Dax Autos, 53, av. Saint-Vincent-de-Paul, 40-Dax.

Vends **BENJAMIN**, type R 7/22, Chapuis-Dornier, 1925, état de marche. M. Roux, 30-Corconne.

Ech. **C4** torpédo, bon ét. contre **CITROEN** 5CV. Pomié, 16 r. Rollin Régnier, 94-Choisy-le-Roi.

Vends 5 roues **RUDGE** compl. **BUGATTI** 500x19 et 550x18, pne. ét. nf. Caron 70-Demangeville.

Vends **RENAULT**, 1927, type PG1, 6 cyl., restaur. impec. modèle très rare. Garage d'Eylau, 61-65 av. R. Poincaré, 75-Paris 16è.

Vends 2 motos : 1 **MONEY GOYON** et 1 **TERROT** 500, 100 F. Garage d'Eylau, 61-65 av. R. Poincaré, 75-Paris 16è.

Vends **CITROEN** AC4, 1930, ét. marche, int. à ref. 1.500 F - **RENAULT** YN2, 2 port., 1932, parf. ét. 3.500 F - **CITROEN** B2 int. refait, méc. cours restaur. 2.500 F. C. Verhulst, 37-Chenonceaux. Tél. (47) 29.90.30.

Vends une de mes **BUGATTI** faute de loisirs pour continuer restaur. type 57, Galibier 1935, 1ère version, châssis n° 312, moteur n° 175, voiture démontée par mes soins pour inspection piéc. neuves rapportées de Molsheim en vue remontage, mécan. saine à 100% caisse et tôlerie saines, à repeindre, sellerie intacte, vitrerie à remplac. plus chromages (la voiture aurait appartenu à J.P. Wimille), 570.000 FB. G. Golinvaux, 6920-Wellin (Belgique).

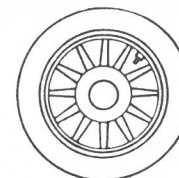
Vends 300 n° "VIE AUTOMOBILE" av. 1914. B. Vercruysse, "La Baïta", B-9810-Drongen (Belgique).

AMATEUR vend urgent **BMW** 502, 3,2 litres V8, 1957. Filatoff, 2bis r. Rigaud, 92-Neuilly. Tél. 637.05.73 soir.

Vends doc., public., not. d'entret., guide gris. sur auto. de 20 à 39. Jolivel, 44-46 r. Reuilly, Paris 12è.

Vends **PEUGEOT** 4CV 190S, 1929 - **RENAULT** 6CV NN1, 1928. J. Montégut, r. de l'Eglise, 32-Seissan.

VINTAGE TYRE SUPPLIES



TYRES FOR VETERAN AND VINTAGE CARS

Retail prices

| | | Enveloppe | | Chambre | | | | Enveloppe | | Chambre | |
|-----------------------------------|-----|----------------|------|----------------------------|-----|-----------------------|------|---------------------------|-----|---------|------|
| | | £ p. | | £ p. | | | | £ p. | | £ p. | |
| Dunlop Tyres — | | | | | | Dunlop Tyres — | | | | | |
| 5·00/5·25 | —16 | 6.91 | 1.16 | 6·00/6·50 | —18 | 14.41 | 1.47 | 3·50/4·00 | —19 | 5.98 | 1.16 |
| 4·50 | —17 | 6.13 | 1.16 | 4·50 | —19 | 7.10 | 1.16 | 4·75/5·00 | —19 | 8.28 | 1.16 |
| 4·75/5·00 | —17 | 7.50 | 1.16 | 4·75/5·00 | —19 | 8.28 | 1.16 | 4·50/4·75/5·00 | —20 | 11.58 | 1.39 |
| 5·25/5·50 | —17 | on application | 1.16 | 4·50/4·75/5·00 | —20 | 11.58 | 1.39 | 5·25/5·50/6·00 | —20 | 23.85 | 1.79 |
| 4·50 | —18 | 6.37 | 1.16 | 6·50/7·00 | —20 | 26.51 | 1.79 | 4·50/4·75 | —21 | 11.92 | 1.39 |
| 4·75/5·00 | —18 | 7.90 | 1.16 | 5·00/5·25 | —21 | 17.20 | 1.79 | 6·00 | —21 | 24.28 | 1.79 |
| 5·25/5·50 | —18 | 9.05 | 1.16 | 7·00 | —21 | 27.17 | 1.79 | Straight Side Type | | | |
| Beaded Edge Type — A Talon | | | | | | 32 x 4½ 18.54 1.56 | | | | | |
| 26 x 3 | | 6.60 | 1.56 | Dunlop Fort Tyres — | | | | | | | |
| 30 x 3½ | | 12.62 | 1.21 | 6·00/6·50 | —17 | 17.27 | 1.47 | 7·00 | —17 | 21.77 | 1.71 |
| 730 x 130 | | 12.76 | 1.85 | 7·00 | —17 | 21.77 | 1.71 | 7·00 | —18 | 27.26 | 1.71 |
| 710 x 90 | | 12.62 | 1.21 | 7·00 | —18 | 27.26 | 1.71 | 5·25/5·50/6·00 | —19 | 12.73 | 1.47 |
| 760 x 90 | | 12.62 | 1.21 | 895 x 135 | | 24.54 | 2.05 | 6·50/7·00 | —19 | 18.71 | 1.47 |
| 810 x 90 | | 13.94 | 1.35 | | | | | | | | |
| 815 x 105 | | 15.88 | 1.21 | | | | | | | | |
| 875 x 105 | | 17.73 | 1.35 | | | | | | | | |
| 820 x 120 | | 17.73 | 1.56 | | | | | | | | |
| 880 x 120 | | 19.26 | 1.56 | | | | | | | | |

Certaines de ces dimensions peuvent ne pas être disponibles immédiatement sur stock mais seulement de temps en temps. Faites-nous savoir vos besoins, nous vous informerons des disponibilités et des délais de livraison.

Les prix indiqués sont des prix nets au départ de Londres. Envoyez-nous votre commande accompagnée du règlement, vous gagnerez du temps et vous paierez le transport, les taxes, etc. . . à la livraison.

VINTAGE TYRE SUPPLIES LIMITED

JACKMAN MEWS, NORTH CIRCULAR ROAD, NEASDEN, LONDON, NW10.

TELEPHONE 01-450 6468



M.G.

The grass in the other man's field is always greener. People often, without rhyme or reason, and almost passionately, prefer the foreign to the home grown – be it whisky, leather goods or Swedish girls, and would trade Brigitte Bardot three times over for Marilyn Monroe; and, if they have any sense, a host of Citroens for an M.G. This latter decision seems wise if for once you are on the point of choosing a “good” M.G. These two letters sum up your English dream car: that spartan roadster, straining at the leash – and so delightful in showery weather! That unforgettable shape, square cut radiator, slender sharp angled bonnet; those tiny doors, so vital for the access of two slim passengers, preferably hardy, and one of less than seven stone, and their exiguous oil and dust proof bags.

Several models fit the bill, from the 1929 M type to the TF of the mid-fifties. The experienced eye can spot a Jora K or a T driving by, and a connoisseur can pick out a J2 from a PA, and TA's from TB's and TC's.

M.G. lore and legend abound – even the fallacies (their so called road holding), and the image (tart trap) so well publicised in cliché ridden films. They vary a lot despite their apparent similarity which is almost a trade mark, and the enthusiast who scorns a “promenade Percy” type of car can tell the difference. In the thirties M.G.'s took over from the small French sports cars, and for twenty five years that inimitable image, so sporting (yet later pandering to comfort with heaters), so redolent of Craven A and tweeds, bestowed on their ageless playboy owners a “British look” to hallow their permissiveness.

The Family Tree

In 1929, year of the slump. Abingdon on Thames was a sleepy Berkshire village quite unaware of the crisis soon to overtake the newly opened factory, or even of the famous breed of cars it would sire, thanks to a handful of dedicated men spurred on by a curious British melange of expertise and audacity.

Cecil Kimber, a dyed in the wool enthusiast, was, during the twenties, manager of the Morris Garage and engaged in selling the family saloons of that make. He eventually tuned and modified a few Morrises, both for himself and friends, and entered them for trials such as The London/Lands End. These M.G. Super Sports Morrises got a good write up in 1924 and 1925 from the motoring papers, but they weren't, at that time, regarded on the same plane as Amilcar's or Salmsons.

In 1924 Kimber designed and made the first M.G. He installed a lightweight body on a special chassis fitted with the British made Hotchkiss engine, with performance and reliability as the first requisites. The M.G. monogram appeared without the Morris name, and in 1927 the Octagon trade mark was adopted.

Until 1929 the separate M.G. factory produced sturdy six cylinder cars which did well in competition and won quite a few team prizes by virtue of their reliability.

1928 saw the birth of the Midget, using the Morris Minor 847 cc 4 cylinder engine, with an over head camshaft driven by means of a vertical front mounted dynamo, two bearing crank-shaft, developing 20 BHP at 4000 r.p.m. and fitted with a three speed gearbox giving about 65 m.p.h. on a 4.89 rear axle ratio. In those days, this was a remarkably good performance for a car of this capacity, and it came on the market in quantity at a time when the Bentlys were victorious at Le Mans and in the Brooklands six hour race. It also filled a need for a cheap and well built sports car that was easy to maintain and reliable, and could double both as a daily hack and a week end rally, trials, hill climb and “what have you” car – all at 40 to the gallon.

This lively scion sired three off spring: the C type with a competition short stroke engine (73 m/m instead of 83) to bring it into the 750 class; the D with a standard engine but designed to carry four seater and closed bodies, and finally EX 120.

The “C”, supercharged and with a new crossflow head produced 52 bhp at 6500 r.p.m. This head was in fact designed for the “J” type Midget, which, in company with the 6 cylinder 1100 cc “K” types, would spread the M.G. gospel during the period of July, 1932 to December, 1933.

The “J” series owed other features to the record breaking EX 120. The ultimate aim during 1931 and 1932 was to cover one hundred miles within the hour in the 750 cc class – International Category H. Before our cynic smilingly says he now does this in his family saloon complete with wife and kids, mother in law and pets, using at least half a gallon of fuel to reach this alleged velocity, I'd point out that keeping up this speed

for a whole hour is something quite different. Forty years ago, even for a team of skilled technicians using a supercharged 750, this was a major feat. Even the driver needed a rare combination of qualities, speed and reliability being incompatible, and a hard test both for man and machine.

Following the successes of the “M” and “C” types (these latter were also known as Montlhery Midgets), M.G.'s decided to have a go at international records. When making EX 120, which naturally made use of many “M” type parts, the designers gave much thought to the construction of the production cars which were to follow it. As a consequence all the improvements were incorporated in the “J” series, such as the lowered chassis, underslung at the rear and strengthened by sleeved tubular cross members riveted to the chassis longerons, as the old type chassis whipped a lot and gave trouble. Flat rear semi-elliptic springs dealt with brake and torque reaction without undue flexing, the front main leaf eye pin being an extension of the chassis crossmember, whilst the rear of the main leaf slid in bronze trunnions mounted on the rear crossmember. The rear of the front springs were similarly held in trunnion brackets riveted to the chassis. In this way lateral play was reduced to a minimum; damping was by means of Hartford friction shock absorbers, the rears mounted transversely.

The engine was mounted at three points, the front centre bearing on a crossmember and the two rear mountings on the chassis. The radiator was flexibly mounted on the same bearing and moved with the engine.

The braking layout was entirely new; the four cable brakes were operated either by foot or by hand, both operating a cross shaft fitted with a double pulley on each end to which were fixed the wheel cables. A wing nut on each was provided for individual adjustment. The shoes were fitted with out of phase anti-squeal damper weights which were more vibration resistant than the linings. A racing type hand brake, i.e., where the ratchet has to be manually applied, was fitted so that it could be used in motion. A sort of centralised chassis lubrication was provided by means of a network of small copper pipes leading to grouped nipples at the base of the scuttle. EX 120 was fitted temporarily with an “M” type front axle until such a time as the later type became available.

Magic M.P.H.

After rousing the echoes with a few trial runs round the Oxfordshire lanes in the early morning mists, since Brooklands was closed for track repairs, EX 120

set off for Montlhery on Boxing Day 1930.

The newly won Austin records were within striking distance by Jan 31, and then finally fell, with EX 120 running unsupercharged. But one hundred miles in the hour was beyond Eyston's reach without using a supercharger. The team worked for a week, changing jets, carburettors, blowers and axle ratios. Unfortunately after a very short distance the huge SU carburettor, stuck out in front between the dumbirons, using alcohol fuel for maximum power without detonation at high blower pressures, promptly froze up. The air intake had to be blanked off and the air drawn from behind the cut down radiator. For the mechanics there was little sleep, erratic mealtimes and no tea breaks, but eventually the car was ready. Eyston took the 50 and 100 kilometer and the 50 and 100 mile records, using 7000 r.p.m. and then returned to England and Brooklands for more development work. Interestingly enough, it was found that due to the carburettor jet being partially blocked at Montlhery and weakening the mixture it had given more power than at the start of the development work at Brooklands.

After yet more testing at Brooklands the hour record was finally beaten, but at 97 miles in the hour only. Once more a hunt for more power was on, and by late afternoon, when the car seemed at last to be on form, Eyston tried it out. E.A.D. Eldridge, his engineering consultant, and the head mechanic, Jackson, sat on a gate watching. The engine sounded spot on, and they were about to congratulate each other when there was a terrific bang which left the car wreathed in smoke. As Jackson ran towards the speeding M.G. he saw an object shoot out of the car towards the top of the banking. Eyston was unhurt but the engine was wrecked; one connecting rod was missing as were both sides of the crankcase. The mysterious object leaving the car was found, after some searching, to be a piston and was kept as a souvenir. By the end of the summer of '31 EX 120 was again rebuilt and shipped to Montlhery.

Helped by much improved streamlined bodywork Eyston tried once more for the hour record. A lap at 106 m.p.h. was finally achieved after minor adjustments, and it was decided to try for the hundred miles in the hour. Driving steadily and without fireworks, Eyston started his wearying effort by lapping at exactly 101 m.p.h. He was the first to attempt such a speed for so long in a car of that size. Afterwards he said that when following the line of the banking he would get the impression that he was on an immense pair of roller skates which were trying to climb ever higher; soon the outside world seemed to recede, the timekeepers merged

into a faceless group, and the track became a tight rope with speed as the balance. Nothing was immediate but the cockpit, the vibrant wheel, the flickering needle of the rev counter as the wheels spun and then gripped on the damp concrete, the vigil for falling oil pressure and rising temperature, and the regular pumping as the fuel pressure dropped minute by minute. And all the time with an ear cocked for the slightest change in engine note or blower whine, alert for the sudden gust of wind or an overheated tyre bursting at speed, and finally trusting that the springs, axles, hubs, bearings and even the wheel spokes would survive the incessant pounding.

He held the car at 7000 r.p.m. for 58 minutes. Then the timekeeper thought they heard a slight variation in the engine note. The car came into view running, it appeared, quite normally. Eyston missed the pit signal showing the end of the hour and went on for yet another lap.

On the other wide of the track the M.G. equipe awaited their car. A stiff breeze had sprung up so it was a little time before they realised they could no longer hear the car. Jackson and Marney, another mechanic, set off in a service car to locate Eyston and EX 120. Past the curve of the track they came on a horrifying sight; EX 120 was burning furiously on the inner edge of the track, and the body was so narrow that Eyston, a big man, had to have help getting in or out of it – so he must still be trapped in the cockpit? They fell on the car and tore away a side panel – but the driver's seat was empty!

"Let the b... burn" said Jackson to the firemen, "we must find out what's happened to George". There was no sign of him inside the track, the banking was too steep to climb and the fence undamaged – what on earth had happened?

On that last extra lap Eyston felt flames licking at his feet. An hour of flat out driving had overheated a bearing and the oil in the sump had caught alight. He managed to wriggle out of the cockpit, and to steer the car onto the grass whilst sitting on the back of the seat. He then jumped clear at about 60 m.p.h. The car ran into a pile of sand and the fire spread. A French test driver, also using the track, saw what had happened, lifted Eyston bodily into his car – a feat in itself – and immediately drove the bruised and shocked driver to Montlhery hospital.

Luckily the record was broken. The lessons of EX 120 were incorporated in the "J" series and thereby helped to improve the breed of M.G.'s.

1, 2, 3 and 4 – the little "J" types.

The four different "J" models made from July, 1932 onwards were identified by the suffixes 1 to 4. The 847 cc "JL" inherited the "D" type saloonette and 4 seater tourer bodies, whilst using the new underslung chassis, cross flow head and lightweight close ratio gearbox which makes these cars so pleasant to drive.

The most popular, and consequently numerous, was the "J2" two seater on the same chassis. It inaugurated the famous M.G. slab tank bodywork which ran on until 1954; a long flat bonnet with vertical sides, tiny body with a pair of minute doors and a large flat tank carrying the spare wheel. Long sweeping wings and running boards replaced the cycle type wings for 1933. Notional all weather equipment consisted of a skimpy hood and a fold flat screen with wing nut adjustment. When it rained there were two choices according to the intensity of the downpour and the distance to be covered.

1 - Raise the windscreen, unfurl the hood and fix it to the press studs, making certain the wiper blades aren't trapped and also that they work, as the rain is conducive to short circuits. All this takes time, lowers the average speed and gives an illusory improvement in protection, especially to the uninitiated.

2 - Do nothing but press on regardless towards warmth and shelter. This has the merit of time saving, elimination of back draughts and the temporary cessation of complaints, and if the sun reappears the rapid drying out of the whole outfit.

A J2 in standard trim as sold should do 82 m.p.h. at 5500 r.p.m.; roadholding at 60 and braking at 55 were none too good, so a 30% speed increase is best left to the imagination. Thus this stark and delectable roadster was not without its faults – nor were they small ones, for frankly the steering and brakes were poor. The former merits a digression.

Marles Weller, a large firm who later supplied, amongst other, SS and British Salmson, made the steering box. Did M.G.'s err? This piece of mechanism, designed to convert rotary movement of the steering wheel to lateral motion of the track rod, gives, after forty years of daily use, a disquieting display of vagueness. Of worm and peg design it used four half hemispheres floating in the peg to follow the flanks of the worm as the peg moved in an arc. Theoretically this gave perfect contact over a large area and smooth operation. In practice the Marles Weller box was dropped two years later when the "P" type appeared. Enough said.

As for the brakes, these used shoes pivoting on

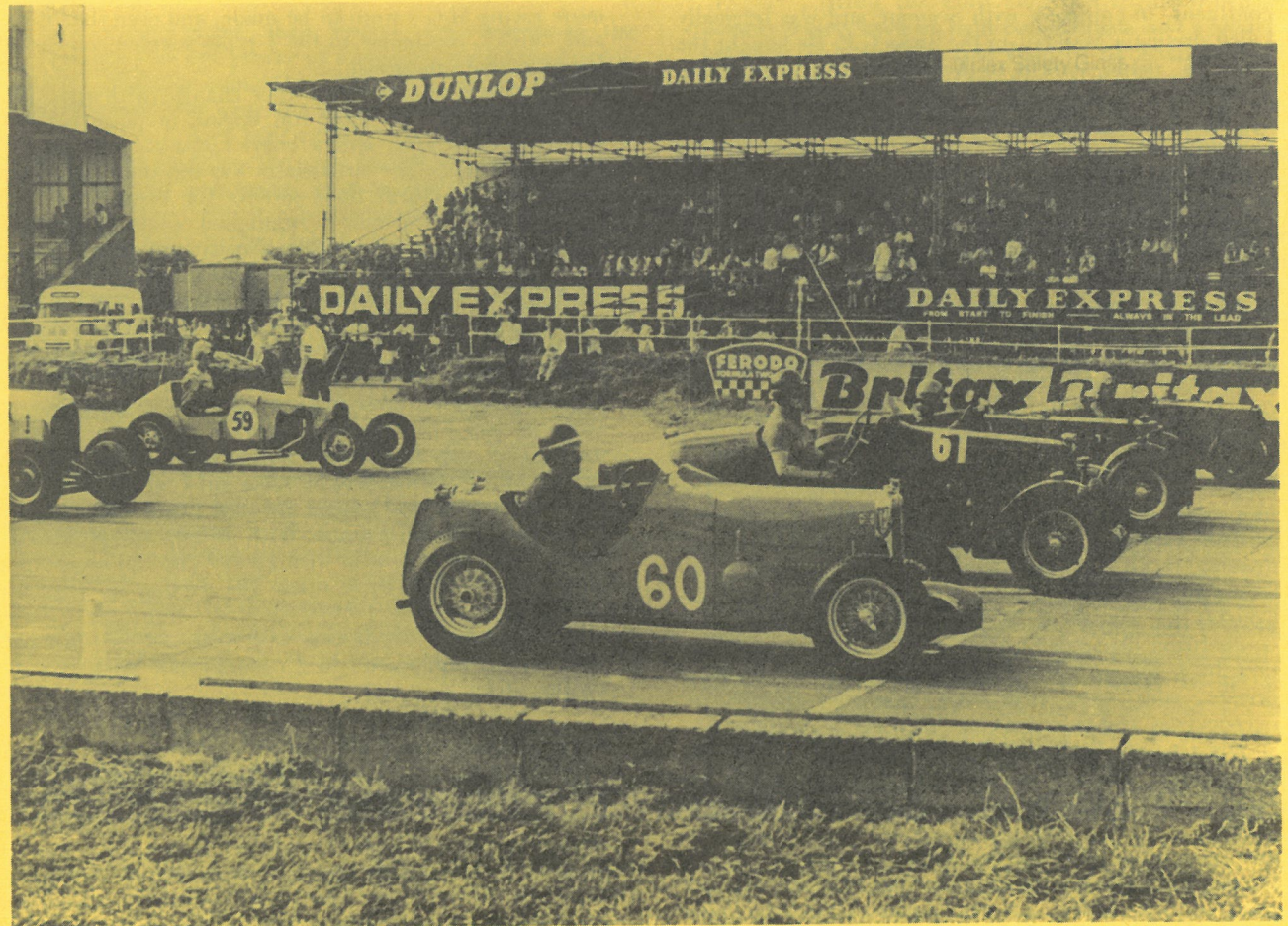
two fixed pins and operating in 8" drums. Not surprisingly they were none too good at their job. Lockheed or Girling conversions don't really improve matters, but help with adjustment and compensation and ease the task of passing the annual M.o.T. test.

True to M.G. pattern the cooking versions, the "J1" and "J2", underwrote the "J3" and "J4" competition models. "J3" appeared in November, 1932. A 750 cc engine equipped with a Powerplus n° 6. blower and a 1 1/4" SU carburettor pointed to ambitions in 750 cc class racing. But for a production car that could reach 96 m.p.h. at 6000 r.p.m. on the road and could harass Bentley braking problems were to prove its Achilles heel. In spite of this and unkind remarks about "bent wire crankshafts" they were well built cars and managed, with EX 127 (another track car) to annex the long distance category H records, including 2000 km and 24 hours. by December 1932 J3, EX 120 and EX 127 M.G.'s held every international 750 cc record!

It was't until March, 1933 that the "J4" racing version appeared. The reason was that it was meant for long distance road races such as the TT and the Mille Miglia, and until production of the "F" type Magna had started none of the necessary 12" brake equipment was available. The old 8" brakes would not allow the full potential of this powerful high revving engine to be used. The first cars fitted n° 7. or 8 Powerplus super-chargers blowing at 12 or 14 lbs pressure, but at the owners' suggestion it was soon raised to 18 lbs. The blower was moved round, allowing a straight intake manifold on the right and the SU carburettor fitting on the left. The crankshaft was fully counter balanced and machined from a solid billet. The "J2" chassis was used, "F" or "L" type brakes, the "C" type four speed gearbox and a doorless "J2" body panelled in aluminium. A Bishop cam steering box replaced the Marles Weller.

The same month as the "J4" appeared marked the debut of the 6 cylinder 1087 "K3" Magnette. After the "K3's" brilliant victory in the Mille Miglia it is common knowledge that Nuvolari asked for, and got of course got a "K3" for the 1933 TT race, and also that he won it, thanks to Hamilton's mechanic taking too long on his "J4's" pit stop. Hamilton, driving frantically after this setback, repeatedly broke the lap record at over 76 m.p.h. Nuvolari however, also increased speed on instructions from his pit. Despite this Hamilton would still have won on handicap if he had not been forced to stop for fuel on the last lap of the race. The quality of both car and driver was tested to the utmost in this fierce struggle for the lead.

Hugh Hamilton and his "J4" became a bye word, until he decided the following year to race on the



SILVERSTONE 1971

continent, in company with Seaman, and was tragically killed driving a Maserati in the Swiss G.P. He bought the first "J4" made, took it to the Nurburgring in 1933 and straightaway won his class in the Eifelrennen. Hamilton has toned down his thrusting driving and improved his technique as a result of contact with other foreign drivers in several races he entered abroad before the German G.P. But his enthusiasm for racing and his car knew no bounds. Before an attempt on the Mountain Circuit lap record at Brooklands he fitted a lower ratio rear axle. To the relief of all, from Cecil Kimber downwards, the car was finished and ready the Thursday before the attempt. This left three clear days for preparation and tuning. Then on Saturday night Cousins was summoned urgently by Kimber to go to the factory on *Sunday morning*. He passed a sleepless night wondering on the urgency now that the great day had passed. To put himself in the picture he arrived early so that he could inspect the car; the shambles that greeted him couldn't have been worse if it had been a hand grenade explosion. As soon as Kimber arrived he started dressing down Cousins for allowing a car to leave the works inadequately prepared. When he paused for breath Cousins let him hear his side of the argument. The competition department at Abingdon had for some time now been fed up with these wretched "J4's" and their drivers, who were constantly damaging engines by over-revving, and then denying it. To vindicate the works a non-zeroing "tell tale" had been fitted to the rev-counter, and Hamilton's was stuck at 8,200 r.p.m. ! They knew he had'nt over-revved more than 10% in the intermediate gears, but in top gear with that axle ratio fitted 8200 corresponded to nearly 125 m.p.h. It was obvious he'd been onto the Outer Circuit in which case he was liable for the repairs. Hamilton later admitted this, and said that the propshaft broke when the wheels left the ground over the bump at the Water Bridge, and that they were in the air longer than usual that time. This was typical, in that whilst having prepared his car with great care and having supreme confidence in it, when once behind the wheel and racing against time he became reckless.

These years were the peak of M.G.'s competition history, due to the wide scope of their success in every aspect of motor sport, rallies, races, speed trials, hill climbs and short and long distance record breaking. The return of the octagon to Le Mans with the twin cam MGA evoked in all M.G. enthusiasts hearts the memory of those golden days.

In 1935 the fatal blow fell; the board of Morris Motors, who held the purse strings, decided that no

more racing M.G.'s were to be made, and even the "PA" and "PB's", so similar to the J types seemed somehow less stark and functional.

In 1936 came yet another change, with the "T" type using a simple push rod engine in place of the overhead cam unit, and a heavier chassis fitted with hydraulic brakes. The enthusiasm was still there, and "J" types were to thrill their owners for many years to come. Nowadays specimens in original condition are few and far between, as the engines usually gave up the ghost first. After all how many hundreds of thousands of miles must have covered in forty years? No one knows but their scarcity and condition when found gives some little idea. There are still "J2"'s around fitted with later M.G. engines or else the 100E 1172 cc Ford, a robust side valve for which conversion sets of front engine bearer adaptors and bellhousing adaptors for the gearbox are made. This may horrify the purist, but can they find a "J" or "P" type which is'nt worn out? At 4500 r.p.m. the Ford engine will propel the car, fitted with a 8/43 rear axle at about 70 m.p.h. With 36 bhp and plenty of low speed torque to deal with 12 cwt you can recapture on quiet country back roads the feeling of vintage motoring.

And of course, if you wish you can buy lots of Ford speed equipment in England; but that is yet another story.

M.G. "J" in practice.

Short of making a nut and bolt copy, cars like this will never be made again. The lack lustre moderne replicas inspired by them have no line or inspiration, or even a esthetic appeal. A team of draughtsmen don't produce a tril sports car. It reflects the wishes, the hopes, the compromise and the efforts of the times in wich it was created. Driving fast on those empty roads was a personal challenge; if you dislike a hard ride, derisory brakes demanding great anticipation, high geared steering, purposeful cornering, noises, smells, bumps, instrument watching, fresh air and streams of water through the floorboards, and shoes soaked in gear oil by the end of the trip, then you should buy a Cortina.

If not, then scour the columns of Motor Sport, write away and clinch a deal. Then back to the continent, the Customs and the M.o.T. These ordeals and formalities complete, inspect your purchase.

Engine-wise pay particular attention to the state of the cylinder head and valve seats, camshaft bearings and oil leaks from the camshaft drive. These are almost inevitable on a high mileage car in spite of modern seals and jointing and will affect the vertical dynamo. The

armature doubles as a driveshaft and through the constant speed variation is prone to break. It was an ingenious idea to cut down rotating inertia but instead gave rise to other troubles. The two bearing crankshaft whipped at speed, however, well balanced it was, and as a result of this allied to old age was liable to break. The conventional front suspension was trouble free, which is more than can be said for the Marles Weller steering box.

The rear axle housing holds the wheel and differential bearings in alignment; the axle side tubes are often distorted, and this results in differential trouble and half shafts breaking. The brake drums are mounted on six studs which also hold together the two pieces rear hubs.

Wear is indicated by scoring of the machined surface locating the assembly and consequent eccentricity; the subsequent free play allows the brake drum and hub to ride on the bearing housing, eventually shearing the studs and losing, often on a bend, a wheel, hub and halfshaft "A most unpleasant experience" is the verdict of all victims.

Other items to check are stoppages in the pipelines feeding oil from the grouped nipples. Although this eases the task of chassis lubrication it has the disadvantages of needing thin oil which leaks away from the greasing points. A gain in efficiency at the expense of a certain loss of originality is to scrap the pipe work and replace with separate grease gun nipples.



THE JEEP

Although its story is inextricably linked with the last war, we must retrace our steps to 1927 in order to trace the Jeep's beginnings.

America after the first world war was a boom country, with her industries thriving apace. Fortunes were made almost overnight, and there was enormous activity in the stock markets, not only on the part of financiers but the working classes as well.

This was the era when Ford dropped the legendary but outmoded Model T and introduced the A.

But with 1929 came the Wall Street crash and then the slump; crises abounded. Industry was in deep trouble, with many factories closing or else being swallowed up by their stronger brethren. Unemployment soared to such an extent that by 1930 one in three was jobless.

Three hard and pitiless years were to pass, and it was 1934 before the American economy started to revive.

1934

Germany rearms, Spaniard fights Spaniard, and Mussolini eyes Abyssinia, while Russia recovers slowly from her ten years of famine and crisis, though still keeping an eye on Poland, and in France the middle classes are filled with apprehension by the Front Populaire; all this leaves America cold. "American isolationism" is the cry "let them fight it out by themselves".

If America was unconcerned about Europe, she certainly was't as regards the Land of the Rising Sun. Japan had started encroaching on what the Americans regarded as their sphere of influence.

American military experts were disturbed by the Japanese intervention in China in 1937 and also by the build up of a powerful and modern battle fleet.

The American Air Force still relied on its trusty bi-planes, and the modern fighters being developed were intended for sale in Europe, where the war clouds were already massing.

The American army seemed more concerned with the troops' welfare than fire power, and the Model A Ford in various guises met most needs. Even Mussolini had ordered some for his Ethiopian expeditionary Corps.

1939

War came to Europe, and American girls cried as they listened to the current hit.

May, 1940

First Poland, then France, fell victims to the mobility and fire power of a modern mechanised army.

A bizarre coincidence in time underlined this when in June of that year the American Army issued urgent specifications for a light vehicle to one hundred and fifty firms, and doubtless the army had already decided where such vehicles were useful, or even vital?

Europe? But it was criss crossed with good roads, and even the country lanes were suitable for most light wheeled vehicles in use; on the other hand a special purpose vehicle was imperative in the Pacific area. On the islands, some of which were as big as states, there were a few ill-maintained roads and meandering footpaths, and the swamp of Burma, the foothills of China, the Hawaiian beaches and Sumatran jungle were all obstacles to be traversed.

The perimeters laid down by the military were strict and definite; operational in all climates, rugged, excellent cross-country performance, easy to drive, narrow and short.

A simple hood was all that was deemed necessary for shelter from the sun and tropical downpours. In a climate where the thermometer was more often reading over 40 than under, a closed vehicle was unthinkable and cold unbelievable.

So the Jeep saga started...

The Bantam Car Co., was the only one of the 150 to complete their prototype within the time limit. In September 1940 the first three made came under the Board's scrutiny.

They were 650 lbs over the laid down weight limit, and fitted with 4 cylinder side valve Continental engines. Karl K. Probst, the designer of what was the grandfather of all Jeeps, had nevertheless tried hard to conform to the very strict specifications demanded by the U.S. Army.

The story goes that "Jeep" was a contraction of General Purpose (G.P.) but the Olyslager Organisation has it that this name was first used to describe an artillery tractor converted from the agricultural model by the Minneapolis-Moline Power Implement Co., of Minneapolis (Minnesota). This is borne out by the fact that it was so called during manoeuvres in 1940 at Camp Ripley. All the same the name stuck to the "1/4 ton Truck 4x4", despite its military title. Officially it gained recognition in Army paperwork only in 1942 as a Jeep.

A batch of seventy was allocated to the Army for trial and evaluation purposes, and the first was delivered on November 11, 1940. These were called "Quads". A few weeks later Ford came up with its own offering, the

"Pygmy", fitting the Ford Ferguson engine which was already widely used on light commercials, and a Model A gearbox. This was the first Jeep to be listed as a G.P. model.

After testing all three types, the Army ordered 1500 Bantams. Most of these were sold to the British and first saw action in Africa against Rommel. The remainder ended in Russia and provided the pattern for the Russian Jeep.

In 1941 1500 somewhat modified Jeep-Fords were turned out. This model was the first on which the headlamp could be swung up out of the radiator grille to light the engine bay for repair work. Most of these also went to England. 1500 "Quad Willys" were also ordered by the Army. This was the type that after intensive field trials was chosen for real mass production. It incorporated countless modifications and had been slimmed down to a ton in weight compared to its ancestor. 16 000 of this model, the M.A., were ordered in July, 1941.

With the entry of America into the war in December 1941 new contracts were drawn up and Ford joined Willys in production of the Willys-Jeep. There were very slight differences, the main one being in the front cross member, tubular on a Willys and U section on a Ford. G.I.s experienced in both chose the Ford as being of better quality. In the course of its life improvements were rife, and one of the best was the fitting of side doors by the British Army in an effort to make it a little more comfortable, or should one say less uncomfortable. Not for nothing did it gain the title, during the winter of 1944-5 of "pneumonia wagon" in England. Using the basic chassis quite a few variations saw the light of day. Ambulances, fire engines, and even specially shod Jeep designed to run on railway lines... and ones lengthened and fitted with track carrying rear axles. There were even some modified by welding a vertical length of railway line on the front to thwart the enemy's habit of stretching wires across the road and decapitating Americans who liked motoring with flat windcreens. And as for after the war... the Jeep fell victim to the do-it-yourself brigade and amateur coachbuilders, ending up with all sorts of bizarre and unlikely bodywork.

But let us return to the Jeep and its story:

Driving the Jeep; water is its biggest enemy, most of all rainwater. An adjustable spanner and ten minutes hard work are necessary to fix the hood, but on wet roads the Jeep turns nasty and can be dangerous. A touch of throttle in the wet can be quite an adventure, whereas normally it can be thrown about quite energetically. The term "road holding" becomes a joke when any change in

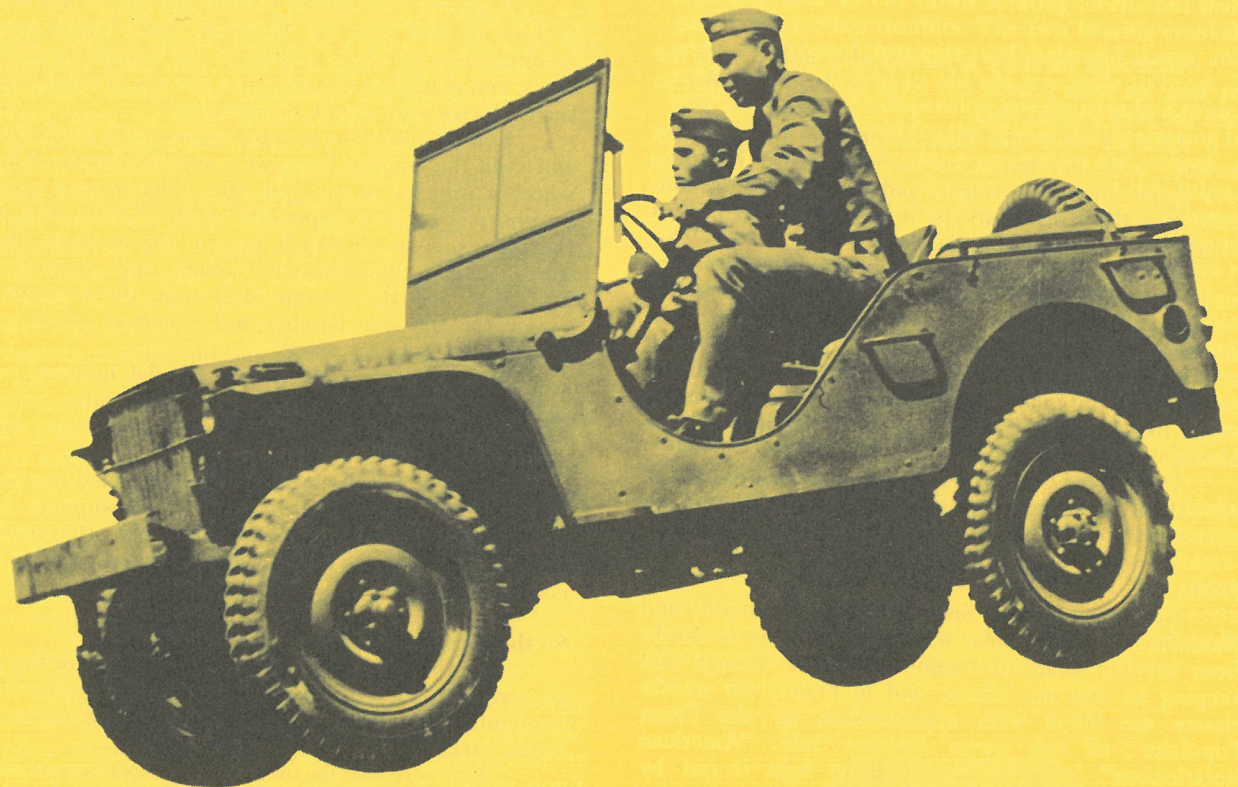
speed produces unpredictable and varying results. Putting the brakes on becomes almost as risky as stepping on a mine. (Cynics used to allege that more Allied troops were killed by Jeeps than by the Germans). On applying the brakes, the Jeep, according to its whim, either went straight on (and if the road did likewise your luck was in) or more often dived into the nearest ditch if the road wasn't straight. In other words in the rain "anything went". This is what once happened to me ; driving one, in a fine November drizzle, up a well cambered earthy lane, with overgrown cart wheel tracks just a little wider than the Jeep's track. All the time you kept on the crest of the tracks, you were alright, but if you slid your wheels into one of the ruts you'd had it. As soon as your other wheels were on the nice thick grass, the differentials did their job and you sat spinning helplessly, low gear and frantic manoeuvring being useless. Reversing down again quickly was the only way to save face. Water everywhere ; although a Jeep will crawl through floods, two feet deep, hit eight inches of water when you're doing more than twenty and you've had it. The reason being that no water shields of any kind were provided for either engine or ignition. Surprisingly enough most side valve American engines of that era had distributors mounted above the cylinder heads, whereas the Jeep had it mounted low down on the side of the block and well exposed to water splashing. Apart from these snags, the Jeep will never let you down.

One ergonomic failure was the curious proximity of the steering wheel to the drivers stomach. The slightest corporation demands an ungainly wriggle to get behind the controls, when the wheel, caressing your mid-riff, especially on bumpy roads so inimical to Jeep, punishes you for over indulgence in heavy peacetime meals.

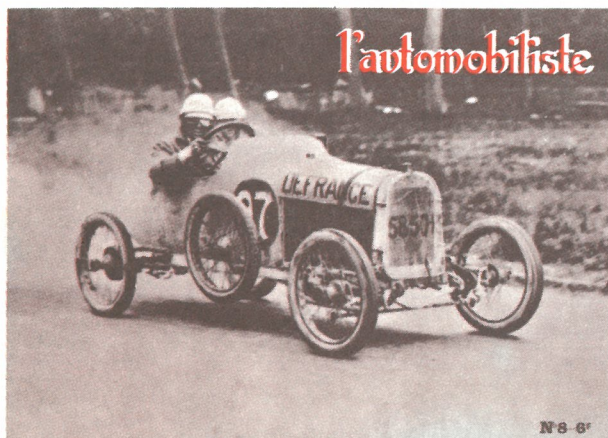
Good Points

Many of these come to mind ; solid, reliable, nimble, with a sweet clutch and a punchy engine, tough gearbox with a good change, and excellent dry road braking even when towing.

Finally, who are the Jeep lovers of today ? An old warrior sorry the last war is over and waiting for the next to start. A retired adventurer. A cunning hood who's found out how to get out of paying road tax (for over 25 years) ! Perhaps... but also the person who prefers a type 35 Bugatti to a type 49, a Ford T to a Renault NN, a Salmson VAL 3 to an Amilcar CGS, someone who chooses a car because its got that little something else the others lack, or like the Jeep is completely individualistic, built for battle and forever linked with the greatest conflict of this century.



"JEEP" HAS A BIRTHDAY – 1970 marks the 30th anniversary of the famous four-wheel-drive "Jeep" vehicle. Millions of GI's, from buck private to four-star general, bumped their way to victory from North Africa to England to Europe, and from the Philippines to Iwo Jimma in the quarter-ton, all-purpose vehicles.



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

N° 23 CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

N° 24-25 LE MANS DE 1923 A 1933
SILVERSTONE
RALLYE FIAT