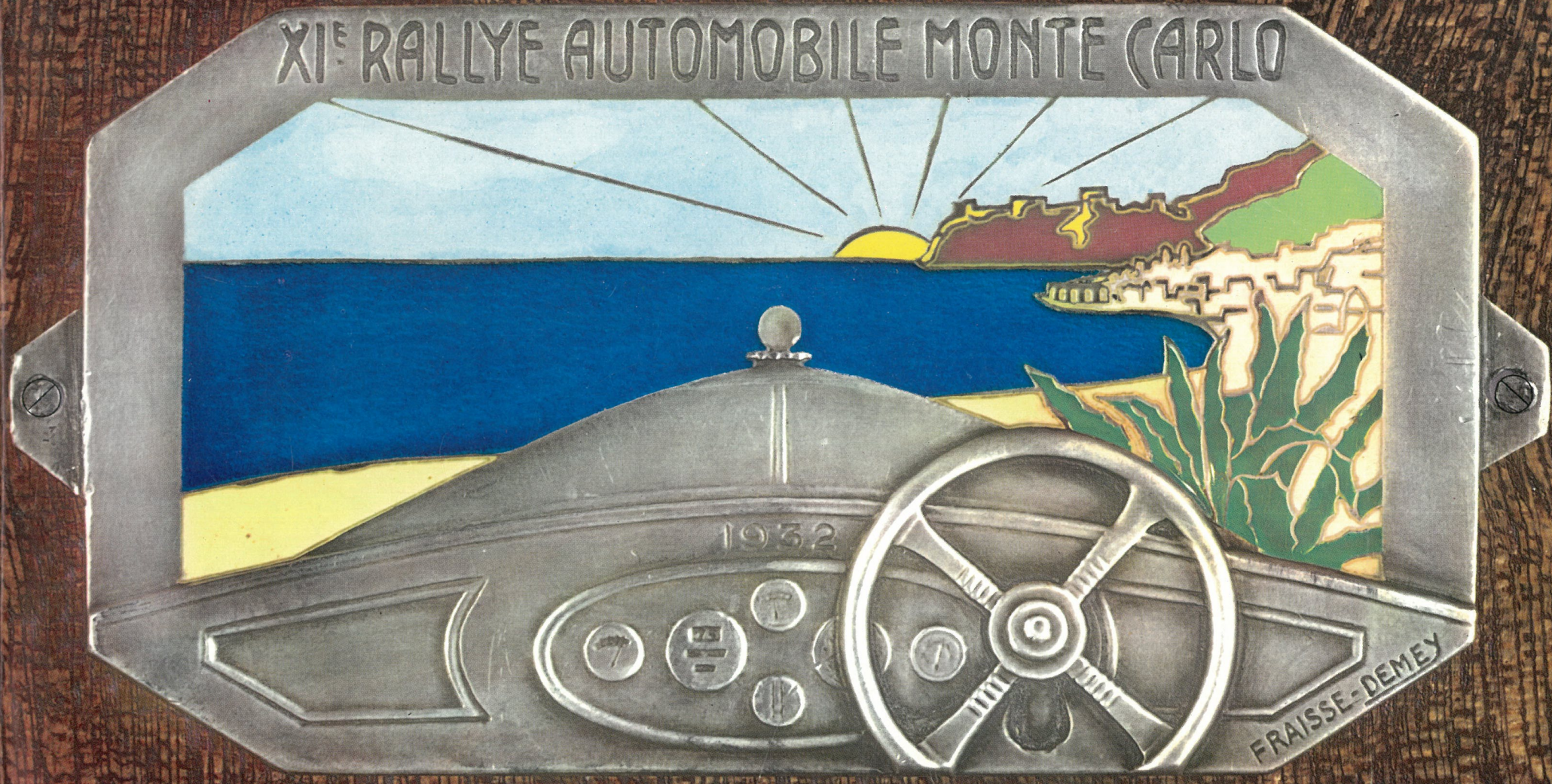
N° 34 _ 8 fr.

l'automobiliste



Monte-Carlo 1911-1939

l'automobiliste No 34



Prise semble-t-il lors du VIème Rallye de 1927, cette photo symbolise bien l'esprit d'amateurisme sportif des Rallyes de Monte-Carlo de l'entre-deux-guerres. Près d'une fragile conduite intérieure Singer "Ten" perdue dans la campagne enneigée, l'on se demande si son passager en tenue de ville et chaussures basses, pose pour témoigner, ou attend un problématique secours ?



Prise semble-t-il lors du VIème Rallye de 1927, cette photo symbolise bien l'esprit d'amateurisme sportif des Rallyes de Monte-Carlo de l'entre-deux-guerres. Près d'une fragile conduite intérieure Singer "Ten" perdue dans la campagne enneigée, l'on se demande si son passager en tenue de ville et chaussures basses, pose pour témoigner, ou attend un problématique secours ?

La mode est à 1925, la garçonne revient en force et fait la couverture de "ELLE". Lalique entre au musée. Les meubles de Adnet valent 10 fois le Louis XVI même d'époque. Tout ce qui est Art-Déco vaut de l'or, le cinéma, la télévision emboîtent le pas, Joséphine Baker prépare sa nouvelle rentrée, même les truands parisiens se croient au Chicago de la Belle Epoque (? ?) et, comme il n'est pas possible d'évoquer les années folles sans y mettre quelques automobiles, la voiture ancienne est à la mode.

L'exposition de la Bastille a enregistré près de 50 000 entrées.

L'A.C.F. fête avec quelques mois d'avance ses 80 ans, mais le grand événement reste le Rallye de Monte-Carlo pour voitures anciennes.

Aussi, avons-nous consacré ce numéro à l'histoire de ce rallye qui, depuis près de 60 ans et malgré quelques interruptions dues aux deux guerres mondiales et, cette année, au problème du pétrole, n'a jamais cessé de voir sa popularité grandir.

C.-H. Tavard grâce, il faut le dire, à la collaboration de l'Automobile Club de Monte-Carlo, nous fait revivre les origines de l'Automobile Club de Monaco et ses efforts pour faire de la Principauté une des capitales du sport automobile.

Nos lecteurs pourront s'étonner de ne pas trouver systématiquement la photo du premier, elle n'est pas toujours la plus intéressante et nous avons essayé de vous présenter le plus possible de documents inédits.

Malgré 16 pages de plus au 48 habituelles de "l'automobiliste", nous n'avons pu vous présenter le classement complet de chaque année, mais au fond, en dehors de quelques historiens spécialisés, qui est intéressé de savoir le nombre de millièmes de points séparant le 23ème du 24ème, en 1932 par exemple ?

Cette première partie s'arrête à la guerre de 39, mais l'après-guerre suivra bientôt.

Les derniers renseignements sur le Rallye de 1974 permettront à ceux qui n'ont pas encore de voiture pour y participer de pouvoir admirer et applaudir le défilé de ces merveilleuses machines tout au long des routes d'Europe. Vous trouverez également tous les détails de la semaine de l'A.C.F. qui aura lieu du 2 au 7 juillet.

Et enfin, une liste complète des clubs et musées français de l'automobile ancienne.



Nº 34
Juin 1974
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
Quand les automobilistes faisaient de l'hydroaviation à Monaco!		2
Les Rallyes Automobiles Monte-Carlo	C.-H. Tavard	3
A la Belle Epoque		4
1911 - Un grand événement sur la Côte d'Azur		6
1924 - IIIème Rallye		13
La Semaine Internationale de l'Automobile Club de France 1974		58
Traduction anglaise par Peter Blair Richley		

Notre couverture : Plaque du XIème Rallye Automobile Monte-Carlo 1932 donnée à chaque participant.

Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro
France : 45 F Etranger : 60 F numéros spéciaux compris

Directeur de la publication : Adrien Maeght

dépôt légal : 2ème trimestre
commission paritaire nº 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.
N.D.L.R. : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

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

quand les automobilistes faisaient de l'hydroaviation à Monaco !

MONTE-CARLO ! Nom prestigieux et légendaire qui fit rêver des générations de petits bourgeois aussi bien à la Belle Epoque, que lors des Années Folles de l'entre-deux-guerres.

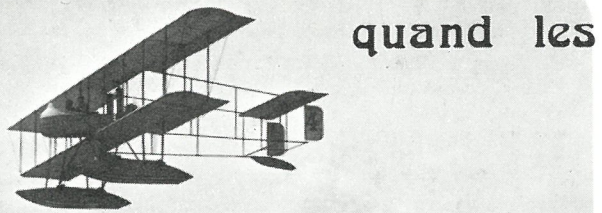
Avec leur consonance napolitaine ces deux mots, célèbres dans le monde entier, ne représentaient-ils pas pour eux outre le ciel et la mer d'azur, le luxe des palaces, le casino où princes russes, lords britanniques, et nouveaux milliardaires américains dilapidaient des fortunes sur le tapis vert. Il est vrai que la publicité touristique y mettait du sien puisque l'on peut lire dans le "Guide Bleu" d'après la Première Guerre mondiale la définition suivante : "Ville de fête et de luxe dont le Casino reste pour les joueurs cosmopolites le grand foyer d'attraction."

Aussi autour du nom magique s'était forgée toute une légende tragique. Des joueurs malchanceux, et totalement ruinés, allaient mettre fin à leurs jours dans les jardins du maléfique Casino, en se tirant une balle dans la tête, ou encore en se précipitant du haut des rochers.

Pourtant, si la chose arrivait, c'était quand même là un portrait bien noir, morbide et falsifié de Monte-Carlo. La ville était d'ailleurs récente. Ne s'était-elle pas formée au bas du rocher seigneurial de Monaco, dans le courant du siècle dernier, n'ayant été fondée qu'en 1866. Curieusement son Casino est plus vieux qu'elle puisqu'il y fut installé en 1862, sous la forme d'une modeste maison de jeux précédemment sise sur le rocher à partir de 1856. Mais sa célébrité ne date véritablement que de 1878, quand le prince Charles III (1856-1889) demanda à l'architecte de l'Opéra de Paris, Charles Garnier, d'y ériger le Casino actuel.

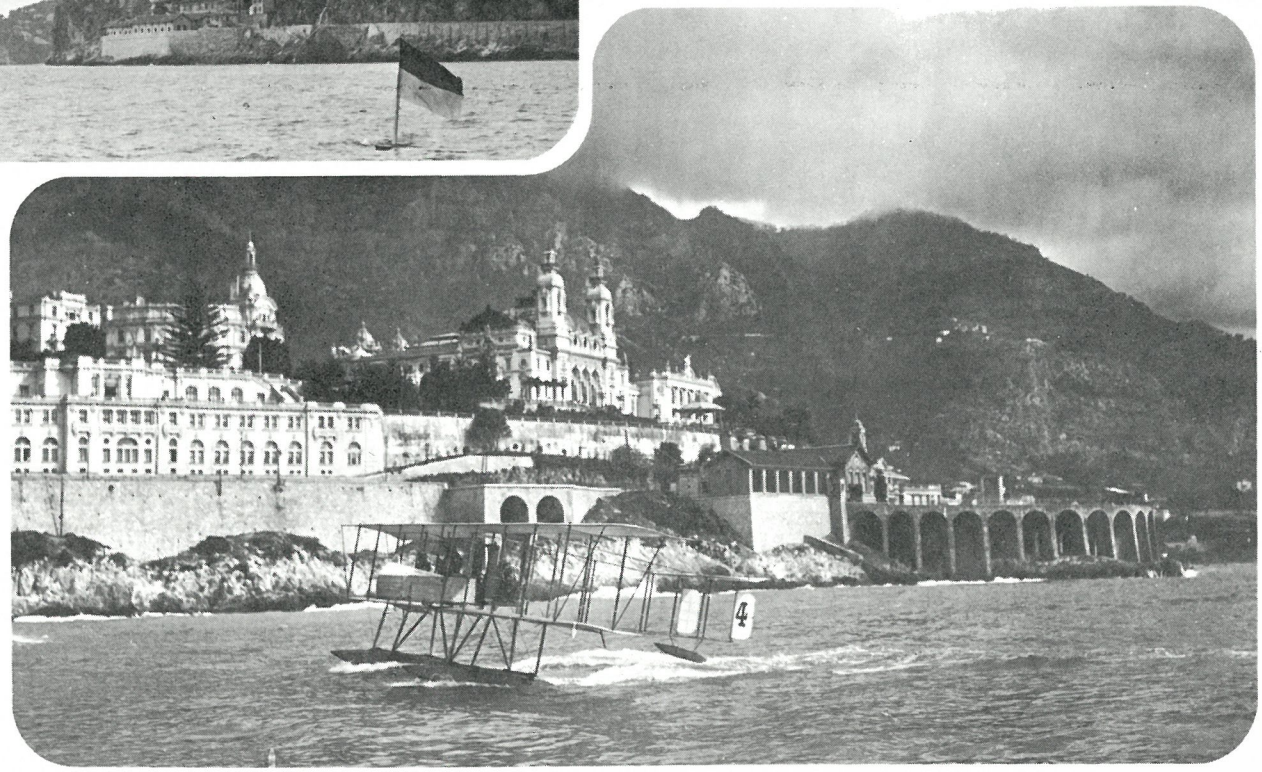
Monte-Carlo se voulait pourtant d'avoir une célébrité plus créatrice que celle du jeu. C'est grâce à son prince-souverain Albert 1er (1889-1922) savant océanographe, et passionné de tout ce qui était technique, que la ville allait se tailler une autre célébrité mondiale, et devenir bientôt un haut-lieu des sports mécaniques.

Ainsi, dès 1898, la principauté vit la création du Concours d'Elégance Automobile de Monte-Carlo, puis ce fut dans les premières années du nouveau siècle la création d'une Semaine Motonautique Internationale réunissant tous les riches et fanatiques amateurs d'automobilisme et de motonautisme. Bientôt avec les balbutiements de l'aviation se fut l'hydroaviation qui fut simultanément à l'honneur.



1 — Gaubert sur hydroaéroplane Maurice Farman passe devant le Musée Océanographique lors du Prix de l'International Sporting Club qu'il remporta - Avril 1913

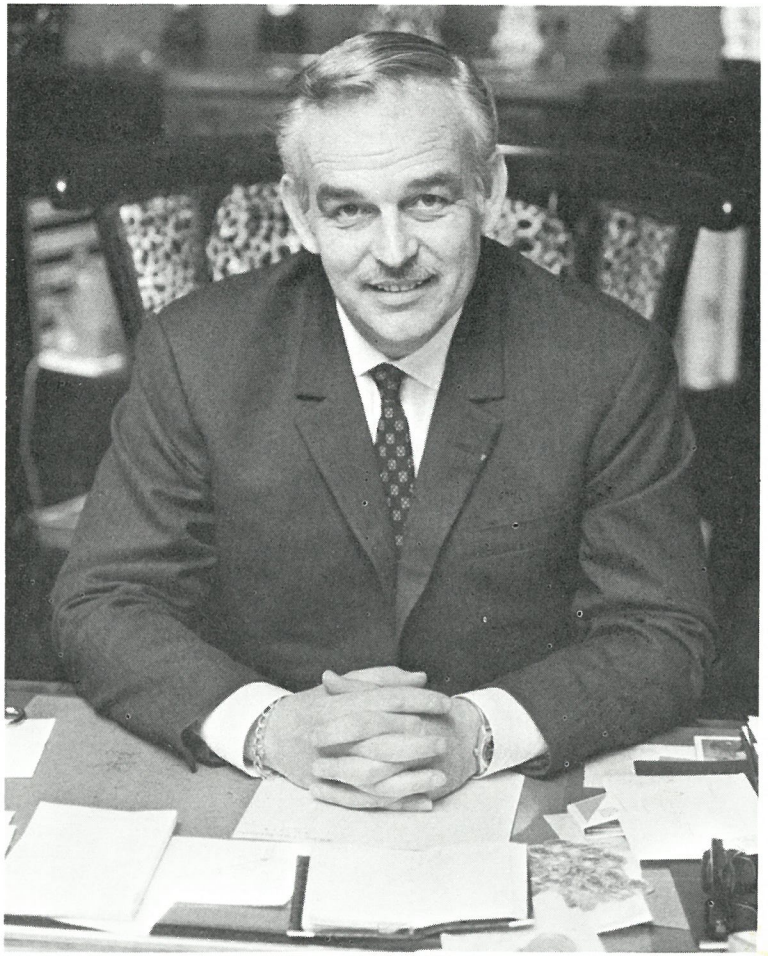
2 — Gaubert hydroplanant devant le casino, sur Maurice Farman, lors du Concours d'hydroaéroplanes de Monaco - Avril 1913. Collection Mme R. Hiestand.



Les RALLYES AUTOMOBILES Monte-Carlo
1911-1939

en hommage à
S.A.S. RAINIER III
Prince-Souverain de MONACO
grand amateur d'automobiles d'époque
pour le
25ème ANNIVERSAIRE DE SON REGNE





A la Belle Epoque : deux éditions imparfaites



"Achille se préparant au combat" de C. Roux - 1er Prix.

"Le Génie du Progrès" de Dussart - Coupe de la Société des Bains de Mer.



DU VELO A L'AUTOMOBILE

Naturellement le vélo était aussi très pratiqué par les monégasques malgré les fortes dénivellations du pays, et faisait bon ménage avec la jeune automobile puisque les deux étaient groupés sous l'égide du principal club sportif monégasque le "Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco" qu'animait Alexandre Noghès avec l'aide dynamique de son fils Antony, tout juste âgé de 20 ans ! C'est alors qu'un des principaux membres du "S.A.V.A.M." Maître Gabriel Vialon, huissier de justice, suggéra l'organisation d'une épreuve automobile basée sur le même principe que la "Convegni Ciclisti", et dans laquelle les voitures engagées, partant de différentes villes européennes, devaient rallier la Principauté dans certains délais et en maintenant une moyenne imposée.

Ayant rencontré une large approbation, l'idée de Maître Vialon fut d'abord réglementée et couchée sur le papier par un avocat Maître Lucien Le Boucher. Ceci devait se passer dans les derniers jours de 1909, ou tout au plus les premiers de la nouvelle année 1910, car le premier règlement du "Rallye-Automobile—Monaco" est signé en date du 5 janvier 1910 par le président du "S.A.V.A.M.", Alexandre Noghès, et par celui de la Commission d'Organisation, Lucien Le Boucher.

Il comptait seulement quatorze articles, dont nous avons pu retrouver le texte intégral que vous pourrez lire ci-contre et qui vous donnera une idée de sa simplicité. Vous remarquerez que le Rallye ne porte pas encore, malgré qu'il le soit déjà, la désignation "international", pas plus d'ailleurs que celle de Monte-Carlo. Ce n'est encore que le "Rallye-Automobile-Monaco".

Il s'agissait, malgré tout, d'un "gros morceau" à organiser. En effet de faire partir, à date fixe, des

REGLEMENT DU "RALLYE - AUTOMOBILE - MONACO" 1911

ARTICLE PREMIER — *Les voitures de toutes les nations, quels que soient leur puissance et leur genre de carrosserie, pourront prendre part au "Rallye-Automobile". Cependant, pour conserver à cette épreuve son caractère de tourisme, les propriétaires d'automobiles faisant partie d'un automobile-club, pourront seuls engager leurs voitures à l'exclusion des maisons de construction.*

ART. 2 — *Les voitures engagées devront porter trois plombs de contrôle : 1/ un au moteur, 2/ un au châssis, 3/ un à la carrosserie. Ces plombs seront apposés au contrôle de départ, la veille du départ.*

ART. 3 — *Les concurrents devront, en s'inscrivant : 1/ indiquer à quel automobile-club ils sont affiliés ; 2/ fournir les numéros et lettres de contrôle imposés par les règlements de police des pays auxquels ils appartiennent : ils devront donner une description de la voiture engagée et déclarer, autant que possible, le nombre de places qui seront occupées ; 3/ ils devront, en outre, joindre à leur engagement un certificat de la maison de construction indiquant les caractéristiques du châssis engagé (numéros du moteur et du châssis s'il y en a, alésage, course cylindrée, puissance au banc, etc ...). 4/ Ils devront, enfin, joindre à leur engagement une somme de 50 francs, qui sera restituée à l'arrivée à tous ceux qui auront pris part au "Rallye".*

Les engagements devront être adressés à M. le Président du Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco. Les engagements devront parvenir au S.A.V.M. à Monaco au plus tard le **10 janvier 1911**, *à l'exception de ceux des concurrents prenant le départ à Saint-Pétersbourg qui devront être arrivés le 15 décembre au plus tard. Les jour et heure de départ seront indiqués ultérieurement à chaque engagé par lettre recommandée.*

ART. 4 — *Les voitures devront, sous peine de disqualification, porter pendant toute la course deux drapeaux, l'un aux couleurs de leurs pays et l'autre aux couleurs monégasques (rouge et blanc horizontalement) de 40 cm x 50 cm au moins, et deux pancartes, l'une à l'avant, l'autre à l'arrière, de 55 cm x 15 cm. Ces pancartes devront être blanches et porter en lettres rouges d'au moins 10 centimètres de haut l'inscription "Rallye-Automobile-Monaco".*

Les pancartes, ainsi que le drapeau monégasque seront fournis par le Comité d'organisation et envoyés aux concurrents en même temps que l'accusé de réception de leur engagement.

ART. 5 — *Les départs seront donnés de Paris, Boulogne-sur-Mer, Le Havre, Madrid, Rome, Berlin, Vienne, Bruxelles, Amsterdam, Genève, Lisbonne, Saint-Pétersbourg.*

ART. 6 — *Cette épreuve étant avant tout une épreuve de tourisme, il sera calculé pour la route à accomplir une moyenne de 240 kilomètres par jour, soit une vitesse moyenne de 10 kilomètres à l'heure par journée de 24 heures. Ces moyennes n'auront rien de limitatif pour les concurrents qui pourront marcher à l'allure qui leur conviendra, pendant le nombre d'heures par jour qui leur conviendra et parcourir le nombre de kilomètres qu'ils jugeront à propos. Elles ne serviront qu'à calculer les heures de départ d'après les distances séparant chacun des points de départ de Monaco.*

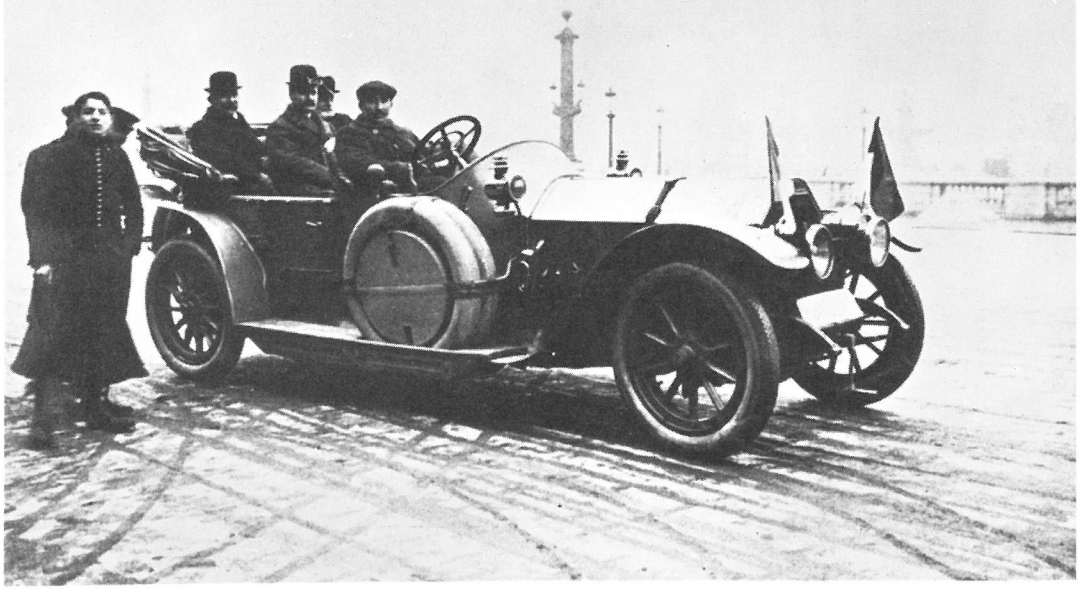
Le départ qui sera donné dans chacune des villes sus désignées n'impliquera nullement pour les concurrents l'obligation de partir tous ensemble. Ce départ sera plus exactement un contrôle où les concurrents auront l'obligation d'aller se présenter pour faire constater qu'ils ne sont pas partis avant l'heure fixée. Ce contrôle de départ sera ouvert pendant une heure à la

mais existantes.

automobiles de 12 villes européennes différentes nécessitait des capitaux importants, aussi les organisateurs alertèrent Camille Blanc, président de la Société des Bains, qui accepta de faire participer celle-ci au financement, tandis que de son côté l'Automobile-Club de Nice s'engageait également dans l'affaire. Par la suite 16 autres Automobiles-Club acceptèrent de patronner l'épreuve ; c'étaient ceux de France, Belgique, Angleterre, Autriche, Suisse, Allemagne, Amérique, Pays-Bas, Russie, Danemark, Espagne, Portugal, Italie, Suède, Roumanie et même Egypte. Comme vous pouvez en juger, dès 1910 les automobilistes monégasques arrivaient à créer un véritable petit O.N.U. automobile.

Sitôt la publication du règlement la première édition de l'épreuve fut fixée à Janvier 1911.

H. Goldstuck sur La Buire nº 20 de 54 ch, lors du départ de la Place de la Concorde à Paris, le 24 janvier 1911.



fin de laquelle le départ sera donné. A partir de ce moment, les concurrents seront considérés comme partis, même s'il leur plaît de différer leur départ. De toute manière, le temps total du voyage sera calculé à partir de l'heure officiellement fixée pour le départ.

ART. 7 – *Une fois le départ pris par le passage au contrôle à partir de l'heure fixée, les concurrents auront la liberté la plus absolue quant à la route qu'ils devront emprunter, mais ils seront tenus d'aller se faire contrôler dans certaines villes fixées d'avance. Ces contrôles seront indiqués aux concurrents au moment de leur engagement. Les contrôles seront fermés de dix heures du soir à sept heures du matin.*

ART. 8 – *Le classement sera établi en tenant compte : 1/ de la vitesse moyenne réalisée pour effectuer tout le parcours, le temps étant calculé depuis l'heure fixée officiellement pour le départ jusqu'à celle de l'arrivée effective ; 2/ de la distance parcourue ; 3/ du nombre de personnes transportées y compris le mécanicien ; 4/ du degré de confortable avec lequel les touristes ont pu effectuer le voyage. L'importance des bagages transportés pourra servir d'élément d'appréciation ; 5/ l'état de la voiture à l'arrivée.*

D'après chacun de ces éléments devant servir au classement général, il sera établi un classement particulier. Pour obtenir le classement général on additionnera les chiffres obtenus par chaque voiture dans les cinq classements particuliers. En cas d'égalité de points, l'avantage sera donné au moteur le moins puissant. En cas d'égalité de puissance, le jury sera souverain juge pour départager. Pour ce faire il aura la liberté de se servir de tous les éléments d'appréciation qu'il jugera intéressants, tels que : poids total transporté, difficulté de la route parcourue, causes ayant pu retarder la marche des concurrents, telles que : pays montagneux, traversés, douanes à franchir, etc ...

ART. 9 – *Le contrôle de l'arrivée sera fermé à minuit, le jour fixé pour l'arrivée, le 28 janvier 1911.*

ART. 10 – *A leur arrivée, les voitures seront garées dans un endroit spécialement mis à leur disposition pour permettre le contrôle du jury. Elles y resteront jusqu'à ce que le classement général soit définitivement établi.*

ART. 11 – *Le lendemain du jour fixé pour l'arrivée, les voitures devront, sous peine de disqualification, prendre part à un défilé dans la Principauté, qui se terminera par la remise des prix et souvenirs. Pour ce défilé, toutes les personnes ayant pris part au voyage devront prendre place dans les voitures.*

ART. 12 – *Les prix consisteront en prix en espèces et objets d'art.*
Les prix en espèces seront les suivants :

1er prix	*10 000 F*
2e "	*5 000*
3e "	*2 500*
4e "	*1 000*
5e "	*800*
6e "	*600*
7e "	*500*
8e "	*400*
9e "	*300*
10e "	*200*

En plus des prix en espèces il sera attribué à chacun des gagnants un objet d'art ; et un souvenir artistique sera offert à tous les concurrents ayant achevé le parcours. Il sera en outre attribué 3 prix consistant en Objets d'Art et Médailles, aux trois premiers de chacun des classements particuliers.

ART. 13 – *Pendant toute la durée du concours, les concurrents devront se conformer aux règlements de police et arrêtés municipaux règlant la circulation des automobiles dans les pays et villes qu'ils traverseront. Le temps total accordé pour parcourir chaque itinéraire a été calculé de manière à permettre aux concurrents de ne pas enfreindre ces règlements et arrêtés.*

Le Sport Automobile et Vélocipédique de Monaco décline toute responsabilité au sujet des accidents que les concurrents pourront causer ou qui pourront leur être causés pendant toute la durée du concours, ainsi qu'au sujet de toutes infractions aux lois, règlements et arrêtés des pays traversés, entendant que la responsabilité des accidents, s'ils en survient, ou des infractions, soit exclusivement supportée par ceux qui les auront causés ou commis.

ART. 14 – *L'engagement d'un propriétaire de voiture au "Rallye Automobile" impliquera pour lui l'obligation stricte de se conformer en toute chose aux termes du présent règlement et l'adhésion formelle aux conditions qui y sont contenues, notamment en ce qui concerne la charge des responsabilités qui résulte de l'article 13 du dit règlement.*

Monaco, le 5 janvier 1910.

Le Président
du Sport Automobile Vélocipédique
de Monaco,
A. NOGHES

Le Président de la Commission
d'Organisation.
LUCIEN LE BOUCHER



Venus de Paris sur Bugatti 8 ch nº 16, Huet et son coéquipier dans le parc d'exposition des voitures.

événement sur la "Côte d'Azur"

C'est ainsi que le rédacteur en chef de "La Revue Automobile", C. Laville, jugeait dans son numéro du 25 janvier 1911 l'épreuve monégasque, mais il ajoutait : "Ici (c'est-à-dire à Paris) il a passé autant dire inaperçu". Il est vrai que la presse automobile d'alors, presque plus fournie que celle actuelle, n'en parla qu'assez peu sans doute pour la raison que souligne C. Laville dans les termes suivants : "Mais du moment qu'il n'y a pas de drames, pas de morts, pas de blessés, pas de pauvres, quel intérêt voulez-vous que le public prenne à tout cela ! ".

Et il est vrai que ce "1er Rallye-Automobile-Monaco" fut sans histoire d'autant plus que les concurrents ne furent pas bien nombreux : pas plus de 22 aux départs sur lesquels il y eut 6 abandons.

L'arrivée à Monaco devait se faire au plus tard le 28 janvier, et les départs s'échelonnaient à partir du 21 jusqu'au 25 suivant les points de départ, et tous à 8 heures du matin. Ainsi, les trois voitures partant de Berlin le 21, avaient droit à 7 jours et 2 heures pour parcourir les 1 700 km les séparant de Monaco en passant par Eisenach, Strasbourg, Lyon et Avignon. Les quatre partant de Bruxelles, ou les deux de Vienne le 23, pour 1 340 km, n'avaient que 5 jours et 14 heures devant eux, tandis que partant le même jour la seule auto venant de Boulogne-sur-Mer à 1 272 km, n'avait plus droit qu'à 5 jours et 7 heures. A la suite, venant de Paris d'où elles partirent le 25, 10 voitures n'avaient plus droit qu'à 4 jours et 6 heures pour les 1 020 km à parcourir. Enfin les deux concurrents devant parcourir les 670 km séparant Genève de Monaco, n'avaient droit qu'à 2 jours et 19 heures. Sauf ceux partant de Vienne qui passaient par Gratz, Trieste, Milan, Gênes et Monaco, tous les autres concurrents terminaient par un parcours commun à partir de Lyon. Ainsi les organisateurs pensaient avoir égalisé toutes les chances, mais tous leurs pronostics furent déjoués par les pilotes des voitures parties du point le plus éloigné : Berlin.

En effet, dès le 24 janvier dans la soirée – tandis que certains concurrents n'étaient pas encore partis – le capitaine von Esmarch sur une limousine 31/35 ch Durkopp-Bielefeld, avec 3 passagers, arrivait bon premier dans la principauté, ayant roulé à "l'extraordinaire moyenne de 22,655 km/h." !

Quelques heures plus tard, il était suivit, dans la nuit, par son compatriote Julius Beutler sur une Martini

LES DIVERS CLASSEMENTS DU "1er RALLYE-AUTOMOBILE-MONACO"

(liste limitée au trois premiers de chaque catégorie)

GENERAL
- 1er : H. Rougier - n° 1 - Paris - Turcat-Méry, 25 ch
- 2e : J.A. de Aspiazu - n° 3 - Paris - Gobron, 40 ch
- 3e : J. Beutler - n° 13 - Berlin - Martini, 28/35 ch

VITESSE MOYENNE
- 1er : H. Rougier - n° 1 - 1 020 km en 28 h.1mn
- 2e : J.A. de Aspiazu - n° 3 - 1 020 km en 28 h.21mn
- 3e : H. Goldstruck - n° 20 - 1 020 km

DISTANCE PARCOURUE

Coupe de la "Société des Bains de Mer"

sous la forme d'un bronze doré de Dussart "Le génie du progrès"
- 1er : J. Beutler - n° 13 ..... 1 700 km
- 2e : F. Desenfaus - n° 14 ..... 1 340 km
- 3e : Teste - n° 22 ..... 1 020 km

NOMBRE DE PERSONNES TRANSPORTEES

Coupe de la Ville de Monaco

sous la forme d'une coupe Valenciennes montée en Vermeil
- 1er : J.A. de Aspiagu - n° 3
- 2e : Lieutenant Knapp - n° 5
- 3e : J. Beutler - n° 13

CONFORTABLE

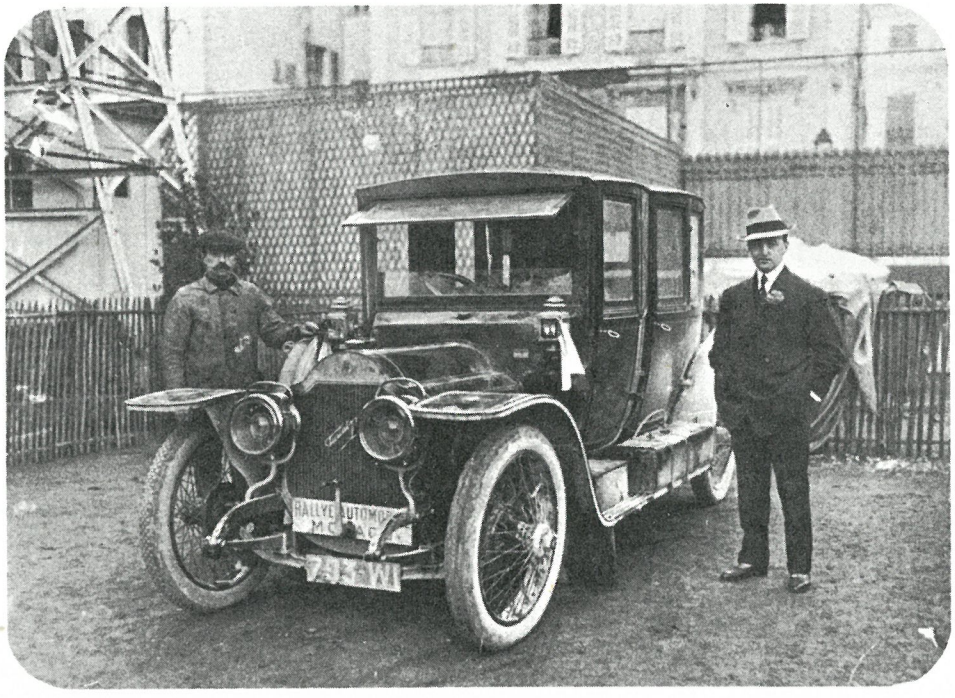
Coupe de S.A.S. le Prince Héréditaire

sous la forme d'une jardinière Premier Empire en cristal et argent
- 1er : H. Rougier - n° 1
- 2e : J. Beutler - n° 13
- 3e : Teste - n° 22

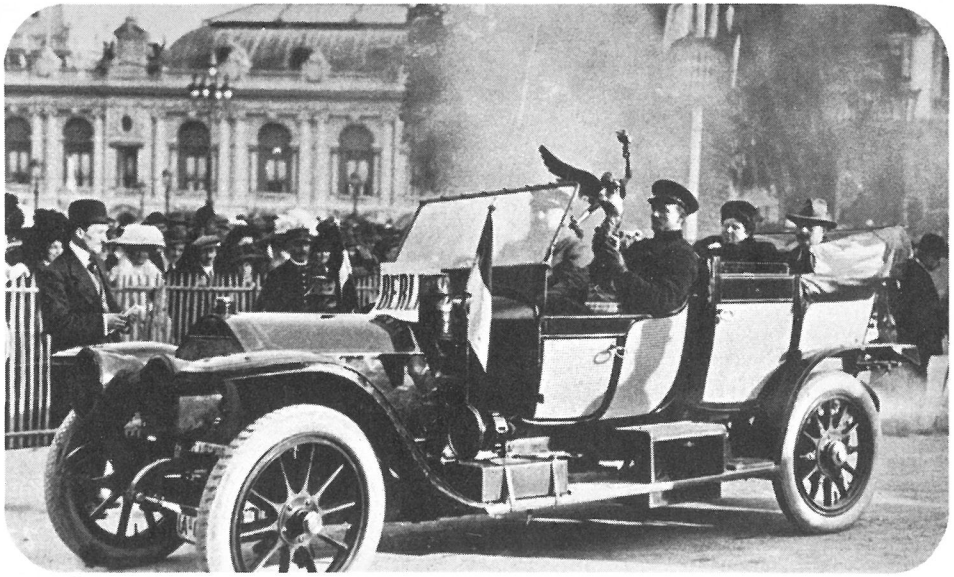
ETAT DE LA VOITURE

Coupe du "Sport Automobile Vélocipédique de Monaco"

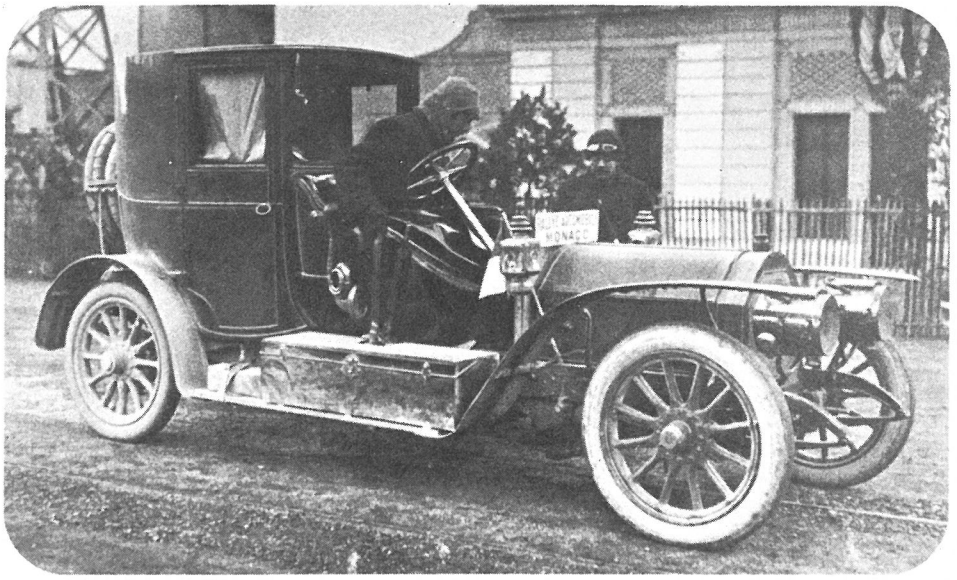
sous la forme d'un vase de Sèvres et Vermeil
- 1er : Mironeau, sur Berliet 8 ch, n° 6
- 2e ex aequo : J.A. de Aspiagu sur Gobron n° 3, 40 ch
  P. Parron sur Lion-Peugeot n° 12, 16 ch



Henri Rougier et son mécano à côté de la Turcat-Méry 25 ch n° 1, classée 1ère en venant de Paris.



La Martini 38/45 ch nº 13 de Julius Beutler, 3ème au classement général, 1ère à la distance, 3ème à la présentation lors du défilé.



L'imposante Gobron 20 ch nº 19 de Denoncin venant de Paris.

de 38/45 ch, qui précédait Henri Rougier (Paris) à bord de sa double berline Turcat Méry de 22 ch, 4 cylindres, (100x130 mm), qui arriva à midi dix. Ce dernier fut bientôt suivi vingt minutes plus tard par de Aspiagu sur Gobron 40 ch, venant également de Paris.

Derrière eux se succédèrent encore onze concurrents au contrôle d'arrivée, avant de venir se ranger à la Condamine sur le parc des canots automobiles, devant la "Pension Suisse" et l'Hôtel Beauséjour.

Malgré que les concurrents aient subi une température "très froide ayant rendu le parcours très dur" à cause du verglas entre Bourges et Lyon, la plus grande partie n'avait pas rencontré d'obstacle vraiment difficile, hormis ceux venant de Vienne.

Ainsi le lieutenant Knapp sur Fiat 16/18 ch, et Egon Frankl sur Daimler 28/32 ch n'étaient arrivés que le 27 ayant été retardés par la neige atteignant par endroit 40 cm et par le froid qui, avec – 18, gelait la benzine. Pour démarrer il leur fallut, une fois, réchauffer leur moteur pendant plus de 2 heures. Aussi leurs moyennes n'étaient-elles pas très élevées, le premier ayant effectué les 1 340 km du parcours en 85 heures à seulement 15,517 km/h, le second en 85 h.10 avec 15,500 km/h. Mais d'autres avaient des moyennes beaucoup plus basses tel Guinle de Paris sur Bugatti 8 ch type 13 de 1400 cc avec 13,80 km/h qui se classa 15ème et dernier, et Giraud de Genève sur Royal-Star, qui réussit semble-t-il la plus basse moyenne avec seulement 12,641 km !

Ceci souligne une des bizarreries du classement qui provoqua la colère du premier arrivé, très en avance, d'autant plus qu'il venait du point de départ le plus éloigné.

Ayant à tenir compte : d'une part de la vitesse qui avait le coefficient le plus élevé, d'autre part de la distance parcourue, du nombre de voyageurs, du confortable, enfin de l'état de la voiture – ces deux dernières notes étant vraiment à la tête du concurrent – les membres du jury, sous la présidence de Juste Fernandez président de l'A.C. de Nice (représentant du Baron Zuylen de Nyevelt, président de l'A.C.F.), eurent quelques difficultés à se mettre d'accord pour établir un classement qu'ils croyaient équitable. A tel point que les résultats parurent avec un jour de retard, et provoquèrent les réclamations du capitaine von Esmarch arrivé bon premier avec environ 15 heures d'avance sur Rougier qui enlevait la 1ère place du classement général alors qu'il avait parcouru 680 km de moins ! L'on comprend la colère du capitaine qui "non satisfait du classement qui lui donnait la 6ème place refusa les prix qui lui étaient attribués et s'abstint de prendre part au défilé". Cet incident fut très commenté. Le classement fut aussi quelque peu modifié au dernier moment, racontait le chroniqueur de "L'Auto" du 30 janvier en rapportant le fait.

Au classement général, H. Rougier grâce à sa moyenne de 36,200 km sur l'ensemble du parcours (mais n'avait-il pas roulé à près de 60 km/h après Avignon, couvrant la distance séparant cette étape de Monaco d'une traite), remporte la 1ère place s'adjugeant ainsi, outre les 10 000 francs-or "en espèces", un bronze offert par le Prince de Monaco "Achille se préparant au combat" dû au sculpteur Constant Roux, pour la vitesse moyenne la plus élevée la Coupe Fenaille et Despeaux, reproduction en argent de la Coupe "Paris à la Mer", et pour le "confortable" la Coupe de S.A.S. le Prince Héréditaire, consistant en une jardinière Premier Empire en cristal et argent.

Henri Rougier laissait quand même quelques autres prix aux concurrents suivants, les organisateurs ayant été prévoyants pour doter leur premier rallye.

D'autre part une plaquette d'argent, offerte par l'A.C. de Nice, fut remise aux premiers de chaque classement particulier, tandis que divers objets d'art le furent, en plus des sommes en espèces, aux dix premiers du classement général et aux trois premiers de chaque classement particulier. Enfin, tous les concurrents ayant régulièrement effectué le parcours reçurent une plaquette en argent représentant le rocher de Monaco, due à L. Clairville, gravée par Delpech, et frappée par la Monnaie de Paris.



Ecusson d'auvent de torpédo "Russo-Baltique" aux armes de la Russie impériale.

La "Russo-Baltique" 24/30 ch de André Nagel, avec son coéquipier Mikaïloff, avant son départ de Saint-Pétersbourg.

S.A.V.M

2me RALLYE 1912



"si les loups ne nous mangent pas en

Malgré le pessimisme soulevé par les protestations justifiées du capitaine allemand Esmarch chez les organisateurs, ceux-ci décidèrent une seconde édition du rallye pour janvier 1912.

Le règlement resta dans ses grandes lignes semblable au premier, sauf l'article 8 qui fut développé en donnant des précisions pour l'attribution des points. Mais la "cote d'amour" subsistait pour les paragraphes 4 et 5 et souleva encore des vagues lors de l'attribution des prix.

Pourtant malgré le peu de propagande faite par la grande presse au rallye, et les éclats du premier arrivé, les organisateurs enregistraient 88 demandes lors de la fermeture des inscriptions le 31 décembre suivant. C'était un succès dû sans doute à l'importance des prix qui attirait des concurrents anonymes alléchés par les 10 000 francs-or du premier prix, très coquette somme qui, à l'époque et tous frais déduits, laissait un beau bénéfice au vainqueur. Par ailleurs le nombre des villes de départ est augmenté de quatre par l'inscription du Havre (1 229 km en 5 jours et 16 heures ou 136 heures maximum), d'Amsterdam (1 642 km en 7 jours et 16 heures ou 184 heures), de Turin (544 km en 2 jours et 16 heures ou 64 heures), enfin Saint-Pétersbourg (3 257 km en 13 jours et 16 heures ou 328 heures).

Dès départs furent aussi prévus de Lisbonne le 18 janvier (2 160 km) et de Madrid le 20 (1 460 km), mais aucun concurrent ne demandant à partir de ces capitales on n'en trouve plus mention ensuite.

Un seul concurrent osera s'élancer de Saint-Pétersbourg, de la lointaine Russie, avec un froid de – 20°, et ce sera là le plus grand exploit de ce rallye et des futurs. Les 77 autres choisiront des parcours moins hérissés de difficultés, dont 31 venant de Paris, 13 de Vienne, 9 de Berlin et 3 d'Amsterdam pour ne citer que les capitales. Par contre 1 seul concurrent choisira Turin, point de départ le plus proche de Monaco, mais ne prendra pas le départ à cause d'un temps épouvantable. Seuls 54 termineront et parmi eux André Nagel sur torpédo "Russo-Baltique" de 24/30 ch.

Directeur de la revue "l'Automobile" à Saint-Pétersbourg, il part en compagnie de Mikaïloff le 13 janvier à 11 h.30 par un froid de – 19° avec une couche de neige telle (50 cm) que la veille du départ le constructeur fait envoyer faire des traces par une autre voiture. Malgré cela le concurrent devra couvrir les 100 premiers kilomètres en 1ère. Il atteindra pourtant Pskow à 274 km, et il câblera à "l'Auto" à Paris : "J'arriverai si les loups ne nous mangent pas en route et si nous ne gelons pas tout vif". Le 15 janvier du contrôle de Riga il câblait au même journal : "21 heures dans la voiture avec – 12° pour faire 260 km ; neige terrible ; sommes à bout de forces, mais feront tout notre possible pour continuer demain". Mais Nagel et Mikaïloff étaient des hommes de fer, et de Kœnigsberg ils câblaient quelques heures plus tard : "Admirablement marché après Riga ; avons bon espoir". En tout cas ils se trouvaient à Berlin le mercredi 17 vers midi, puis on les retrouve le 20 après-midi à Besançon où ils se plaignent du froid et du verglas mais n'y restent que 12 minutes.

Malgré toutes ces épreuves les deux héroïques "automobilistes" arrivaient bons premiers à Monaco le 21 janvier à 23 h.30. Ainsi, en 8 jours sur leur "Russo Baltique" décapotable, ils venaient de parcourir 3 257 km à 16,700 km/h de moyenne, ce, malgré la neige, le verglas et un froid terrible. Mais là n'avait pas été le souci de Nagel si l'on en croit sa déclaration à l'arrivée : "Mon cauchemar, Esmarch qui était sur mes talons depuis Berlin n'est pas encore là".

LES DIVERS CLASSEMENTS DU "2ème RALLYE-AUTOMOBILE-MONACO"
(liste limitée aux trois premiers de chaque catégorie)

GENERAL
- 1er : Julius Beutler - n° 60 - Berlin - Berliet, 16 ch
- 2è : Von Esmarch - Berlin - Durkopp, 12/64 ch
- 3è : P. Meunier - Le Havre - Delaunay-Belleville, 40 ch

PAR ITINERAIRES - Premier de chaque
- d'Amsterdam : Robert Martinet sur double berline Grégoire, 12 ch
- de Berlin : J. Beutler sur limousine Berliet, 16 ch
- de Boulogne-sur-Mer : Béthonard sur double phaëton (châssis de taxi), Doriot-Flaudrin-Parant, 12 ch
- de Bruxelles : Berry sur torpédo 5 places, Métallurgique, 40 ch
- de Genève : Mironneau sur landaulet-torpédo Berliet, 33 ch
- du Havre : P. Meunier sur berline 8 places Delaunay-Belleville, 40 ch
- de Paris : courte A. Malvasia della Serra sur landaulet-limousine 6 places Rolls-Royce, 40/50 ch
- de Saint-Pétersbourg : H. Nagel, sur torpédo Russo-Baltique, 24/30 ch
- de Vienne : H. Lapp, sur torpédo 4 places, Austria-Daimler, 60 ch

PRIX SPECIAL DU JURY AUX PLUS JOLIES VOITURETTES
- 1er : Jean du Taillis sur monocylindre Sizaire et Naudin

CONCOURS DES VOITURES FLEURIES
- 1er : Maze sur Delaunay-Belleville
- 2è : Paret sur Renault
- 3è : Whitechurch sur Renault

Par contre un autre allemand devait le suivre à minuit 50 le 22 janvier et prendre la seconde place dans l'ordre d'arrivée. C'était Julius Beutler, n° 60 sur une Berliet 16 ch limousine qui atteignit la Riviera en 58 h.23 à une moyenne de 29,200 km/h. Il fut bientôt suivi par le capitaine von Esmarch qui, toujours sur une limousine Durkopp 12/64 ch se place troisième à l'arrivée.

Mais le vainqueur de l'année précédente joue, de son côté, de malchance. Parti de Paris il aimerait couvrir les 1 020 km le séparant de Monaco d'une seule traite sur sa Turcat-Méry déjà triomphatrice en 1911. Il ne compte pas avec l'impondérable qui se présente à la sortie de Lyon. Un accident assez grave venait d'avoir lieu du fait d'une automobile, et "il vit se dresser devant lui une foule hostile. Pour éviter un conflit, il fit rapidement marche arrière et s'éloigna dans une direction diamétralement opposée". C'était un détour de quelques minutes, mais cela lui valut d'arriver à Avignon 2 minutes après la fermeture du contrôle et d'être obligé de s'y arrêter. Repartant dès 7 heures du matin, Rougier atteindra pourtant Monaco avec une moyenne de 37 km/h, mais il ne se classera malgré tout que 12ème au classement.

D'autres voulant couvrir Paris-Monaco également d'une seule traite feront d'ailleurs mieux que lui, tel Devroncin sur Gobron-Brillié qui réalise Paris-Lyon à plus de 42 km/h de moyenne et touche Monte-Carlo après 24 h.41 de route sans presque discontinuer. Pour arriver à ce résultat si l'on compte les arrêts divers, il lui fallut rouler à plus de 85 km/h.

Cette deuxième édition du rallye voit aussi la première participation féminine en tant que concurrente-pilote, car déjà dans le premier, des représentantes du sexe faible y avaient participé, mais seulement comme passagères.

route et si nous ne gelons pas tout vif"

Ouvrant la voie à la Coupe des Dames qui ne débuta qu'en 1927, Mlle Cabieu partit de Paris le 22 janvier sur une Lion-Peugeot, 2 cylindres, 12 ch portant le nº 29. Ne s'arrêtant que dans la nuit pour prendre un court repos, elle atteignit le rocher de Monaco le lendemain ayant maintenu une vitesse moyenne approchant les 32 km/h.

C'était une jolie performance, surtout pour une femme, mais elle ne lui valut malheureusement pas les honneurs du palmarès.

Mais ce n'était pas parce que les concurrents étaient presque tous arrivés dans les délais que pour autant les jeux étaient faits, car n'était-on pas à Monte-Carlo, capitale européenne du jeu ?

Une seconde fois les membres du jury se heurtaient à des cas de conscience du fait de la "cote d'amour" pour apprécier le "degré de confortable", et "l'état de la voiture à l'arrivée". Déjà la presse automobile a souligné l'injustice de celles-ci, un journaliste ayant même demandé de "supprimer les fameuses "cotes d'amour" qui vont faire pousser bien des cheveux gris sur la tête des membres du jury". Des dissensions naissent au sein de celui-ci, car les résultats qui auraient dû être connus le samedi soir 27 sont reportés au dimanche matin à 11 h, et un chroniqueur écrit même : "le jury à part 3 ou 4 personnalités ayant l'habitude de l'automobile compte de trop nombreuses incompétences."

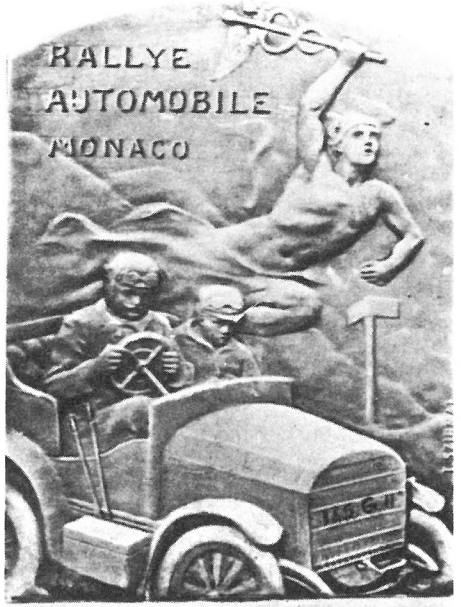
Le lendemain ce n'est qu'au moment de la distribution des récompenses que le classement est divulgué à la presse qui crie au scandale, d'autant plus qu'un des membres du jury a eu la maladresse d'avouer : "Que voulez-vous, nous ne sommes pas des spécialistes, nous avons fait de notre mieux". Ainsi "toutes les sympathies du jury sont allées aux voitures fermées", quand "la plus jolie torpédo ne fut pas considérée comme une voiture élégante, tandis que la plus modeste conduite intérieure était assurée d'un gros coefficient de points". Le même journaliste souligne que le jury s'est basé pour juger de l'élégance sur "la quantité de glaces dont la voiture était ornée." Ainsi les allemands venus avec des voitures de ville aux nombreuses glaces s'adjugèrent les deux premières places.

Remarquons que par ailleurs celui qui avait réussi la meilleure moyenne avec 49,85 km/h sur les 670 km Genève-Monaco, Charlet sur Rochet-Schneider 12 ch, ne réussit pas à se classer dans les 12 premiers. Mystère que le jury n'arrivait sans doute même pas à élucider.

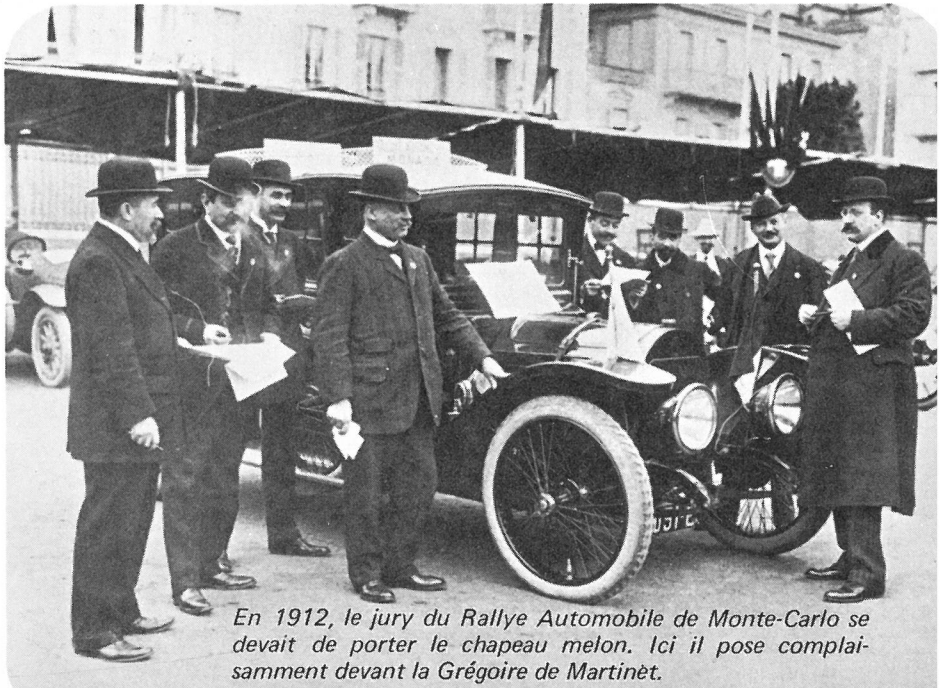
Aussi ne s'étonnera-t-on pas que le chroniqueur du "Carnet du Sportman" et de "La Vie au Grand Air" du 3 février 1912 écrivit les lignes suivantes en conclusion :

"Hélàs ! le Rallye Automobile de Monaco s'est terminé par le mécontentement général. On ne pouvait mieux réussir à se mettre tout le monde sur le dos. Il est vrai que la complication du règlement, laissant la plus grande part d'appréciation au bon plaisir des juges, devait entraîner des injustices. Tous les lauréats furent furieux, les autres encore plus. Quant aux juges, ils n'eurent plus qu'à se dissimuler après avoir établi un classement ou une parenté avec l'Empereur d'Allemagne entra en ligne de compte beaucoup plus que le confortable de la voiture qui, d'ailleurs française, attirait cependant tous les regards."

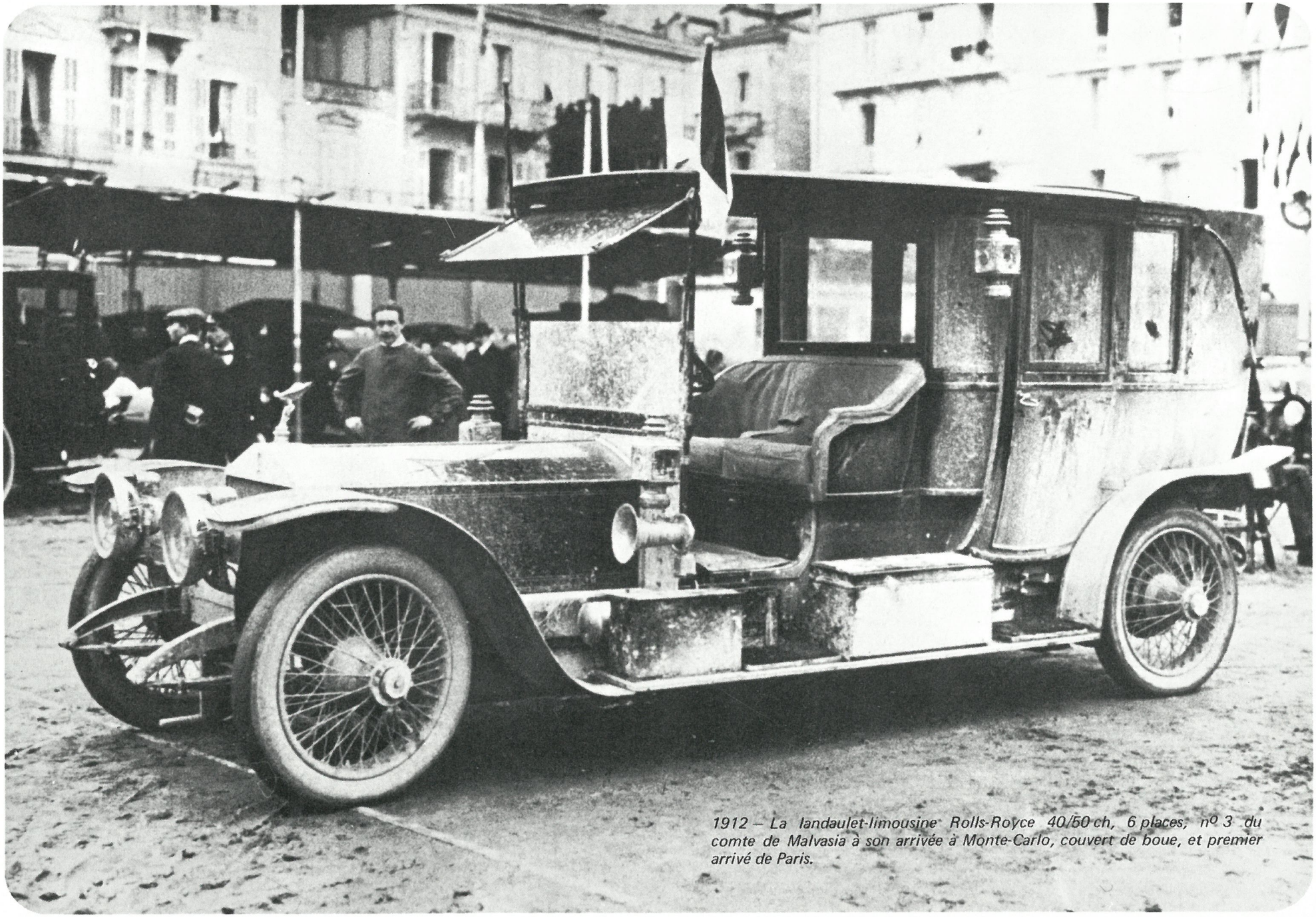
En fait le malheureux jury inexpérimenté avait voulu réaliser la quadrature du cercle en essayant de faire coïncider la technique, la précision du chronomètre, l'élégance et le confort d'une carrosserie, le sport et la politique.



JANVIER 1912



En 1912, le jury du Rallye Automobile de Monte-Carlo se devait de porter le chapeau melon. Ici il pose complaisamment devant la Grégoire de Martinèt.



1912 – La landaulet-limousine Rolls-Royce 40/50 ch, 6 places, nº 3 du comte de Malvasia à son arrivée à Monte-Carlo, couvert de boue, et premier arrivé de Paris.

1924 - IIIEME RALLYE

Une épreuve décevante noyée dans « La grande semaine automobile de Monaco »

S'il y avait déjà eu deux rallyes automobiles de Monaco, pourquoi – pour ne pas faire mentir le proverbe – n'y en aurait-il pas un troisième ? C'est sans doute ce que pensa Anthony Noghès après la Grande Tourmente de 1914-1918, et c'est ainsi que René Léon, administrateur de la Société des Bains de Mer, décida en 1923 de relancer cette épreuve. L'occasion était d'ailleurs bonne, puisqu'en 1924 la principauté organisant une "Grande Semaine Automobile de Monaco" du 10 au 17 mars, et que le Rallye renaissant pouvait entrer dans le cadre de celle-ci, à côté du Concours d'Elégance du 15, et de la Course de Côte Monte-Carlo-Mont-Agel le lendemain.

Dans ce but, ils créèrent donc un nouveau comité d'organisation qui eut l'idée de demander au quotidien sportif "L'Auto" (maintenant "l'Equipe") alors le "plus puissant en France du genre", de patronner ce rallye du renouveau.

Un nouveau règlement basé en principe sur l'ancien, mais sans les cotes d'amour tant et si justement critiquées, fut alors édicté. Par ailleurs, les voitures devaient répondre à certaines normes dimensionnelles exactes, aussi bien pour les sièges, le logement des jambes, la capote, l'éclairage, les garde-boues, etc ... et avoir également une mise en marche automatique, un pare-brise et autres accessoires. Le non respect de cette normalisation était pénalisé par des points dont la somme serait déduite de ceux gagnés par ailleurs.

Dans ce total général était comptabilisé un certain nombre de points attribués : au kilométrage parcouru,

CLASSEMENT GENERAL

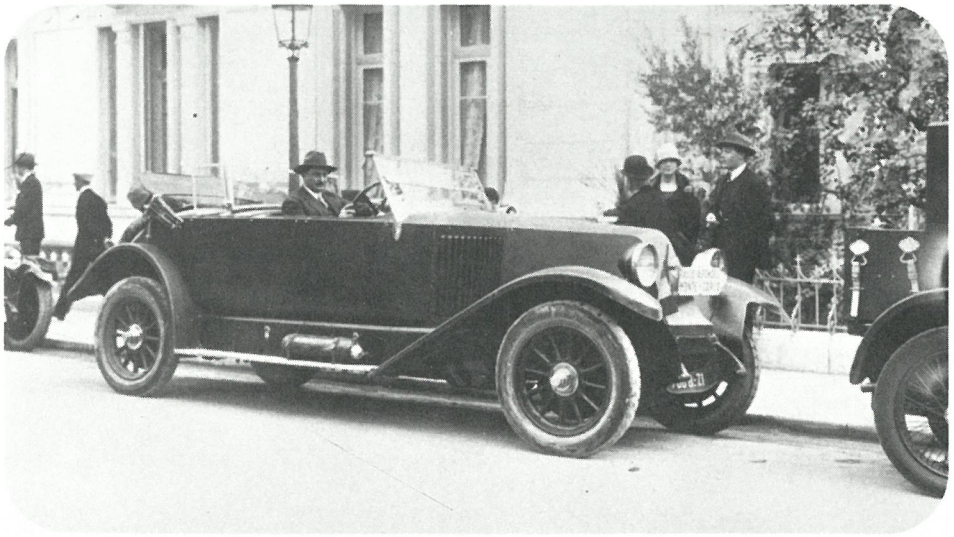
VOITURES
- 1er : Ledure - nº 62 - Bignan - Glascow
- 2è : Georges Marquet fils - nº 64 - Auto-Métallurgique Amsterdam
- 3è : Barbillon - nº 77 - Bignan - Boulogne-sur-Mer

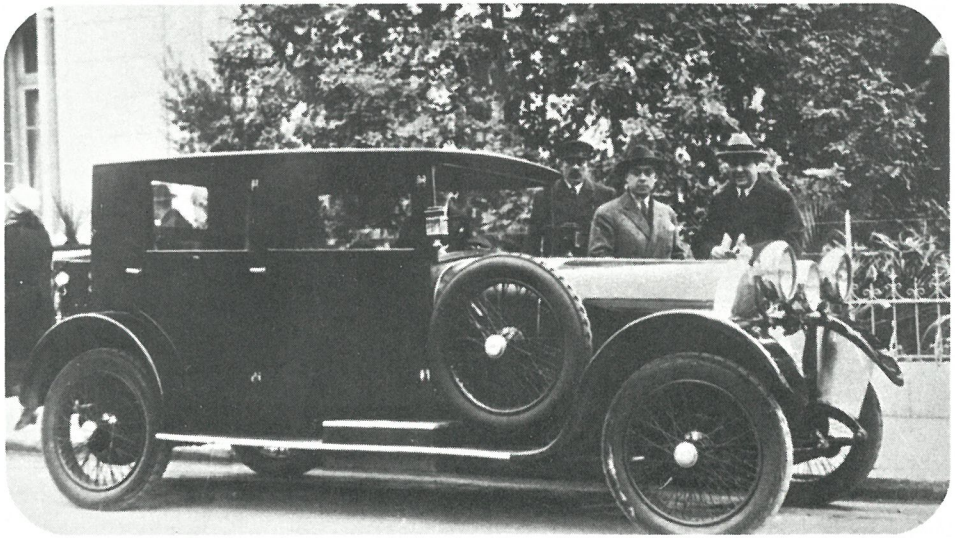
CYCLECARS
- 1er : Ream - nº 42 - Mathis - Avignon
- 2è : Borzone - nº 41 - Amilcar - Avignon

SIDECARS
- 1er : Dawon - nº 24 - Saroléa - Avignon
- 2è : Dom - nº 25 - Saroléa - Avignon
- 3è : Verdy - nº 23 - Motosacoche - Avignon

MOTOS
- 1er : Zind - nº 2 - Motosacoche - Lyon
- 2è : Scar - nº 1 - Saroléa - Avignon

Peu de photos du Rallye de 1924 existent, et elles sont d'ailleurs difficilement identifiables. Celles-ci semblent être celles de la torpédo Renault 40 ch, nº 71 de Boivin, précédée (comme le montre la malle arrière) d'une conduite intérieure Weymann. Elle a souvent été prise pour la Bignan 2 litres nº 62 de Ledure, mais c'est en réalité une Talbot qui devait être la nº 76 de Pons venant de Paris. Pourtant l'on peut lire, par ailleurs, que c'est la Talbot DC de Malaret ; or, si l'on se réfère à la liste des concurrents ayant pris le départ en 1924, l'on constate que ce dernier n'y figure pas nominalement, ou alors il faisait équipe avec Pons, la seule Talbot étant celle de ce dernier (?).





au nombre de personnes transportées, au poids de la voiture en ordre de route, enfin, à la vitesse moyenne sur l'ensemble du parcours, corrigée en plus ou en moins selon celle atteinte lors du circuit de régularité.

Pourtant terminée depuis cinq ans, la Première Guerre mondiale y fit encore sentir ses séquelles, puisque, pour des raisons nationalistes, les lieux de départ furent exclusivement choisis sur territoires alliés.

Peut-être parce que l'épreuve se déroulait vers la fin de la "Grande Semaine Automobile de Monaco" qui se tint du 10 au 17 mars 1924, les concurrents ne se bousculèrent pas pour s'inscrire. Seuls 30 tentèrent l'aventure et encore y avait-il parmi eux : 2 motos, 5 side-cars et 2 cyclecars. Cette sorte de désaffection s'explique peut-être parce que Paris-Nice se déroula à la même époque.

En effet, en compulsant la liste des engagés – publiée seulement par "L'Auto" – l'on constate que les numéros d'inscription des concurrents se répartissent jusqu'au ... 80 ! Les 1 et 2 sont ceux de la "Motosacoche" de Zind et de la "Saroléa" de Scar partant d'Avignon ; puis l'on saute aux numéros 21 à 25 avec side-cars "Gillet", "Motosacoche" et "Saroléa", puis ensuite aux cyclecars avec les 41 attribués à "l'Amilcar" de Borzon, et 42 à la "Mathis" de Ream. Enfin, la numérotation reprend à 61 jusqu'à 80 pour les voitures.

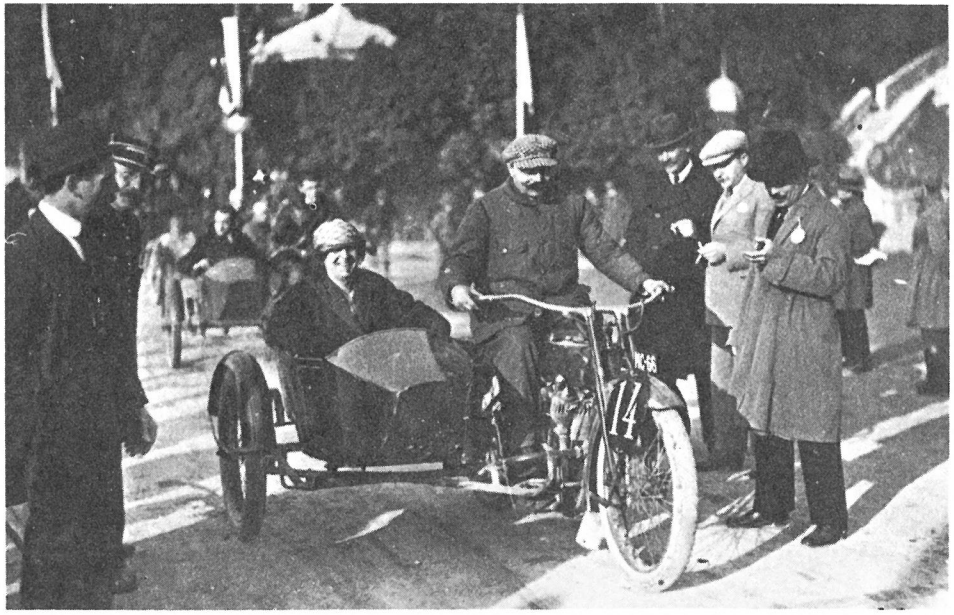
Deux suppositions sont donc possibles : ou les concurrents à partir du 61 ne purent participer à l'autre épreuve, les inscriptions étant closes, ou les organisateurs du rallye prévoyaient plus d'inscriptions pour les motos, side-cars et cyclecars, leur réservant respectivement des séries de 20 numéros pour chaque catégorie ? Si l'on envisage cette seconde supposition – qui paraît la plus plausible – l'on constate en tout cas qu'ils se trompèrent lourdement ne recueillant au total que 9 engagements, c'est-à-dire moins de 1/6ème de leurs prévisions. C'est sans doute pourquoi ces catégories furent supprimées lors du rallye suivant.

Il est aussi vrai que la grande presse, ainsi que la presse spécialisée automobile et sportive, étaient entièrement polarisées par le prochain Paris-Nice qui se déroula juste après la "Grande Semaine Automobile de Monaco". Ainsi dans "Omnia", dirigé par Baudry de Saunier, l'on ne trouve que 37 lignes consacrées au Rallye et ce ne sera qu'en 1925 que "La Vie Automobile" lui consacrera une ligne supplémentaire. De plus, Paris-Nice avait comme organisateurs responsables, Charles Faroux et Henri Petit qui avaient fait parrainer l'épreuve par "Le Petit Parisien".

La grande innovation de ce IIIème Rallye fut la création d'une **épreuve complémentaire de régularité**, qui se disputa sur environ 90 km dans l'arrière-pays montagneux. Points de départ et d'arrivée étaient communs, le concurrent devant passer successivement par La Turbie, la Trinité, l'Escarène, le Col de Braus, Sospel, Castillon et Menton. Ce parcours devait être effectué à la même moyenne que celle du rallye proprement dit : la vitesse y avait été limitée entre 15 et 30 km/h pour éviter d'avoir des ennuis avec la police française. Peut-être à cause de cette moyenne ce parcours de régularité fut décevant et sans intérêt.

Les itinéraires étaient au nombre de 8, certains étant très courts comme celui d'Avignon avec seulement 290 km ; l'on comprend qu'une moto, les 5 side-cars et les 2 cyclecars prirent cette ville comme point de départ, tandis qu'une autre moto partait de Lyon à 514 km.

Les deux cinquièmes des voitures partirent par contre de Paris, et une seule de Glascow, la Bignan nº 62 de Ledure, qui eut ainsi à parcourir 2006 km, mais se classa 1ère. Les concurrents firent d'ailleurs des parcours sans histoire puisque sur les 30 engagés, 30 partirent et 29 arrivèrent. Seul le concurrent parti de Naples à 938 km, Lee Meriwether sur la "Studebaker" nº 68, dû abandonner. Même une torpédo Renault de 1904 réussit, avec ses vingt ans d'âge, à venir de Paris et à se classer 14ème dans le circuit de régularité.





1925 - IV^EME RALLYE

«Les vainqueurs viennent d´Afrique»

La première édition d'après-guerre du Rallye de Monte-Carlo, n'a pas été ce que l'on peut appeler un succès, et A. Noghès sent que si celui de 1925 n'est pas une réussite, cette 5ème édition deviendra la dernière.

Aussi profite-t-il de ce que le "Sport Automobile Vélocipédique de Monaco" se rajeunit en devenant "l'Automobile-Club de Monaco" pour rénover toute la réglementation du rallye et en faire une épreuve dont on parle autre part que sur la Côte d'Azur, et dans certains milieux "automobilistes".

Cette nouvelle réglementation tient en quatre paragraphes :

- 1e : pour chaque portion de 25 km de parcours, le concurrent est crédité d'un point.
- 2e : pour chaque passager transporté sont ajoutés 6 points, le nombre des passagers n'étant pas limité.
- 3e : sur la vitesse moyenne réalisée sur l'ensemble du parcours lui sont en plus crédités 5 points par km/h, ce qui en fait limiter la vitesse maximum moyenne à 30 km/h.
- 4e : à la suite du parcours de régularité sur 90 km créé en 1924, sont défalqués 5 points par km/h de différence entre la moyenne réalisée et la moyenne fixée.

L'épreuve est donc plus facile, les résultats plus simples à calculer la malencontreuse "cote d'amour" ayant totalement disparu. Pourtant comme l'a si bien souligné notre confrère Christian Moity de "L'Automobile" en 1963, ce nouveau règlement présente quand même deux nouveaux motifs de discussion : "il encourage les transports en commun et incite les concurrents à choisir les lieux de départ les plus éloignés possible."

La preuve en fut donnée par la victoire au classement général de 4 concurrents, tous partis de Tunis et ayant à parcourir près de 4 500 km. Par ailleurs le premier, en l'occurrence l'industriel Repusseau sur une 40 ch type NM Renault de 9123 cc se taillait forcément la part du lion avec 7 personnes à bord !

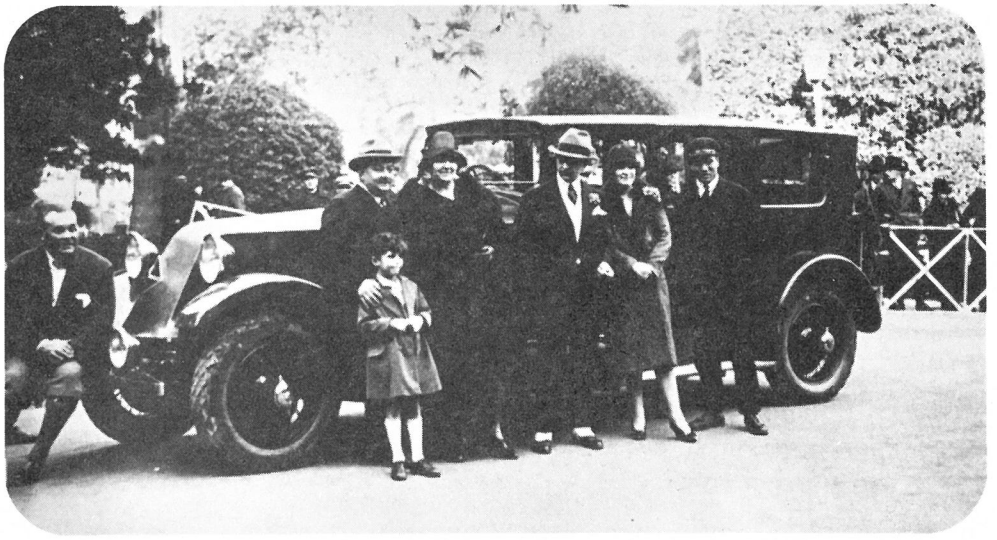
De plus, le vainqueur, promoteur des amortisseurs Hartford, réalisait ainsi une remarquable opération publicitaire. Ce n'était vraiment pas de jeu pour les autres concurrents, même pour ceux venant aussi de Tunis telle Mme Mertens qui aurait dû, en toute justice, remporter ce 4ème Rallye et qui aurait été, bien avant la création de la Coupe des Dames, la première et la seule femme à l'avoir remporté..

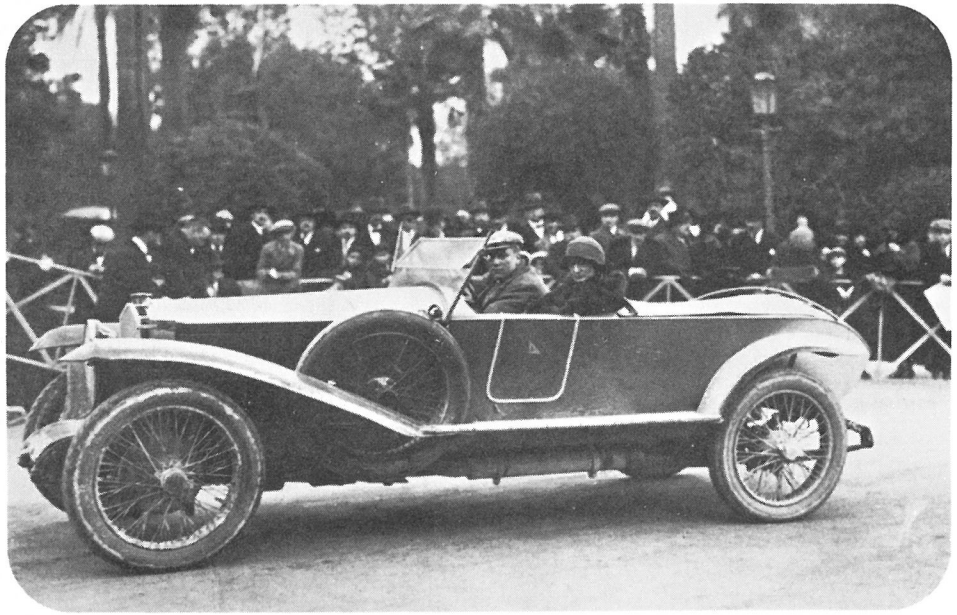
Partie avec les quatre autres concurrents ayant pris Tunis comme point de départ le 15 janvier (Repusseau d'une part, le lieutenant Lamarche sur F.N. et Blanc sur De Dion Bouton d'autre part), Mme Mertens, en compagnie de son mari comme passager, pilotait une Lancia. Avec ce seul passager, s'était pour elle prendre un handicap certain puisqu'elle ne totalisait que 12 points contre 24 ou 42 aux trois autres. Après quelques chassés-croisés avec le lieutenant Lamarche, la courageuse rallywoman se présente malgré tout première à l'arrivée le 22 janvier, faisant oublier les conducteurs venus de Glascow ou de Copenhague et ayant affronté les rigueurs de l'hiver ; quatorze d'entre eux n'ont-ils pas dû abandonner !

CLASSEMENT GENERAL
- 1er : F. Repusseau - n° 4 - Renault 40 ch - Tunis
- 2e : Mme Mertens - n° 42 - Lancia - Tunis
- 3e : Lieutenant Lamarche - n° 21 - Lancia - Tunis

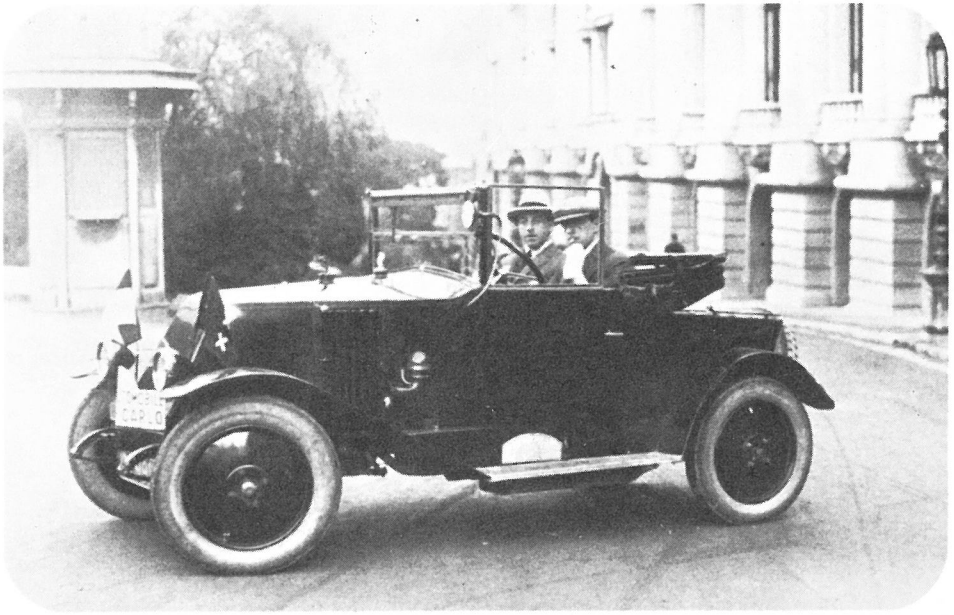
CLASSEMENT VOITURETTES
- 1er : Van Roggen - n° 44 - Imperia - Glascow
- 2e : Lausival - n° 43 - Impéria - Bruxelles
- 3e : Klinck - n° 45 - Impéria - Bruxelles

Portrait de famille devant la Renault 40 ch, 9,121 litres, n° 4 de F. Repusseau venant de Tunis. C'était vraiment gagner au nombre !





Cozette sur la Bignan nº 25 venant de Tours.



Une Renault type NN que l'on ne se serait pas attendu à voir dans le Rallye de Monte-Carlo. C'était la nº 20 de Fischer qui, partie d'Amsterdam, se classa 7ème de la catégorie "voiturette".

Une course de côte étant au programme, tout en ne comptant pas dans le classement, Mme Mertens fatiguée et souffrante de son périple – et on la comprend – laisse le volant à son mari qui remporte l'épreuve, alors que dix autres concurrents préfèrent s'abstenir. Mais reste le circuit de régularité dans lequel Mme Mertens espère tout de même faire pencher la balance en sa faveur contre son concurrent immédiat Repusseau. Et elle y réussit, d'autant plus que le fabricant d'amortisseurs a beaucoup de mal avec les 3,99 m d'empattement de sa 40 ch à négocier les virages en épingles à cheveux ou simplement serrés du parcours pour lesquels il sera obligé d'effectuer près de 40 manœuvres.

Mais Mme Mertens, malgré sa grande habileté et son courage, a préjugé de ses forces et ne peut rien contre les points qu'apportent à Repusseau ses 7 passagers. Et bien injustement celui-ci remporte le rallye de 1925 par 357,205 points contre 352,175 à la malchanceuse conductrice : 5,030 points de différence c'est vraiment anormal pour un passager de plus ou de moins en raison d'un règlement inconsidéré. En fait la victoire morale revenait à Mme Mertens, et l'on comprend mal le commentaire trouvant que l'on "ne peut pas vraiment dire que l'industriel Repusseau ne faisait pas le poids dans la balance de la victoire". Si le vainqueur avait été "grand seigneur" il aurait pu laisser la palme à Mme Mertens et cela n'aurait fait qu'ajouter du prestige à sa victoire contestable à notre point de vue.

Si les revues spécialisées firent assez peu état à l'époque de ce rallye, puisque, par exemple, "La Vie Automobile" n'en fit qu'à peine relation sur une demi colonne, elles soulignèrent toutes le fait que les premières places furent prises par les voitures parties de Tunis. Celles-ci, pour rejoindre Tanger, traversaient d'abord l'Algérie, le Maroc, puis, passées en Espagne se faisaient contrôler à Madrid et filaient sur Bayonne avant de rejoindre Monaco.

Ce long périple fait généralement oublier que d'autres voitures avaient le choix entre : un chemin plus direct Tunis-Monaco (3 566 km) pris par un seul concurrent et d'autres venant de Copenhague (2 297 km) ; de Gibraltar (2 282 km) ; de Glascow (2 006 km) ; d'Amsterdam (1 537 km) ; de Brest (1 401 km) ; de Vienne (1 319 km) ; de Cherbourg (1 311 km) ; de Bruxelles (1 310 km) ; de Boulogne-sur-Mer (1 272 km) ; de Paris (1 020 km) ; de Saint-Sébastien (978 km) ; de Tours (949 km) ; de Lyon (535 km) ; de Marseille (207 km).

Les concurrents ayant choisi ces derniers points de départ étaient donc nettement défavorisés, sauf s'ils avaient pris un autocar. Sur les 55 engagés, 45 prirent le départ et seuls 32 arrivèrent dans les délais. Parmi eux figuraient les pilotes de voiturettes qui eurent droit à un classement particulier dans lequel triomphèrent 3 Imperia, dont une pilotée par "l'obstiné" Van Roggen venant de Glascow, qui enlève la 1ère place.

C'est le baron Tindal, sur Voisin nº 72, descendu de Copenhague qui, derrière les "Tunisiens", s'octroya la 5ème place, et non un certain Williams sur "Hispano-Suiza", comme il l'a été écrit, il y a quelque temps, dans une publication mal informée.

1926 - V^EME RALLYE

Echecs pour le double « Rendez-vous à Monte-Carlo »

La publicité que la courageuse Mme Mertens fit au Rallye, et dont elle fut pourtant mal récompensée, rendit l'optimisme aux organisateurs de la Vème épreuve. S'étant rendus compte de leurs erreurs dans l'établissement du précédent règlement, ils tentèrent de l'améliorer, mais ne firent en fait que le compliquer. L'intention de bien faire était quand même là. Jusqu'ici ils n'avaient vu dans le déroulement du Rallye qu'un moyen d'attirer des automobilistes dans la Principauté, aussi vont-ils tenter de lui donner un nouvel avenir en le dédoublant en quelque sorte : d'une part, un rallye sportif, d'autre part, une épreuve pour les non-sportifs baptisée "Rendez-vous à Monte-Carlo".

Dans ce règlement 1926 apparaît pour la première fois une certaine notion de la cylindrée, encore qu'elle ne vise que le nombre de passagers.

La victoire de Repusseau l'an passé avec 7 personnes à bord d'une 40 ch avait porté ses fruits. Ainsi ce Vème rallye était limité à 5 passagers avec un nombre de points différent suivant la cylindrée : 6 pour 1100 cc et moins ; 5 pour 1100 à 1500 cc ; 4,5 pour 1500 cc à 2 l. ; et seulement 4 points au-dessus de 2 l. Par contre un article limitait le poids minimum des passagers à 60 kg, un sac de sable remplaçant les manquants. De plus l'assurance des concurrents devint obligatoire envers les tiers.

La complication de ce nouveau règlement limita le nombre des engagements à 52, représentant 30 marques américaines, belges, britanniques, françaises, italiennes et tchèques : mais seulement 41 concurrents prirent le départ. Outre les traditionnels points de départ : Paris, Boulogne, Brest, Cherbourg, Amsterdam, l'on trouve, Tunis, Budapest, Gibraltar, San-Sébastian, Strasbourg, Reims, Nantes et, enfin, en Ecosse, John O'Groats.

CLASSEMENT GENERAL
- 1er : V.A. Bruce - n° 12 - A.C. 1,990 l. - John O'Groats
- 2e : Bussienne - n° 35 - Sizaire frères 1,993 l. - Brest
- 3e : Mme Marika - n° 36 - Citroën 1,450 l. - St-Sébastien

CLASSEMENT VOITURETTES
- 1er : Lécureuil - n° 29 - S.A.R.A. 1,100 l. - Brest
- 2e : Mme Dumousseau - n° 37 - Citroën 0,855 cc - St-Sébastien
- 3e : Séguin - n° 41 - E.H.P. 1,100 l. - Cherbourg

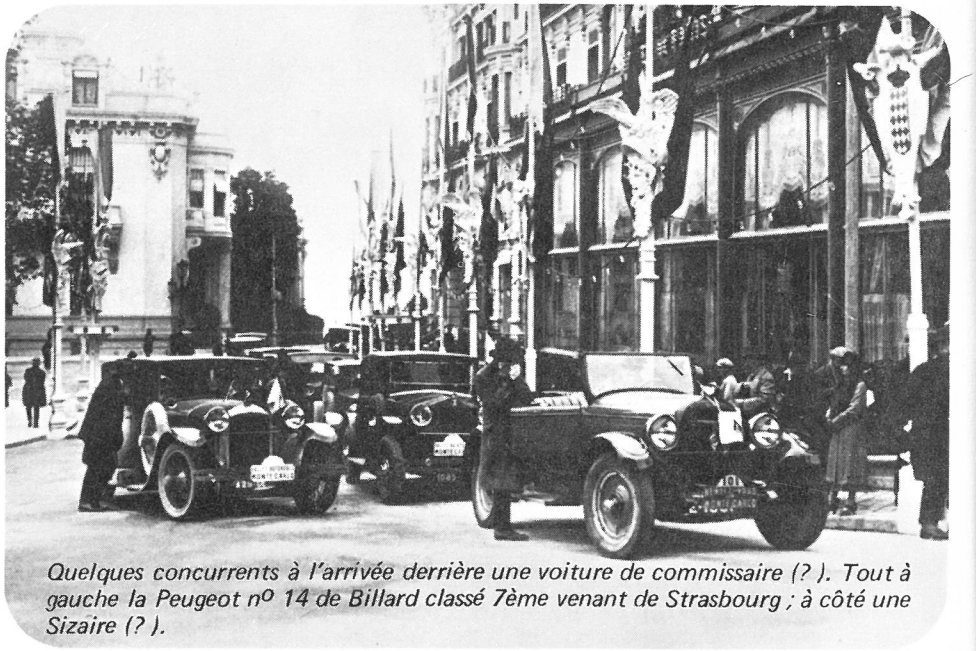
COURSE DE COTE DU MONT-DES-MULES
- 1er : Williams - n° 7 - Hispano Suiza 6,580 l. - Boulogne-sur-Mer.



Bedot sur la Delage 4,504 litres n° 4 dans la Course de côte du Mont-des-Mules.



L'honorable V.A. Bruce vainqueur de [illegible]ème Rallye ne manque pas de rendre hommage à la Grande-Bretagne en maintenant fièrement son fanion. Cabriolet A.C. nº 12 de 1,990 cc.



Quelques concurrents à l'arrivée derrière une voiture de commissaire (?). Tout à gauche la Peugeot nº 14 de Billard classé 7ème venant de Strasbourg ; à côté une Sizaire (?).

La conduite intérieure Sizaire, carrossée par Weymann, nº 32 de Peignot, 1ère de l'épreuve de confort.

Si l'épreuve ne remporta qu'un demi succès, le "Rendez-vous à Monte-Carlo" que les organisateurs avaient créé pour y attirer les "amateurs de vacances ensoleillées" tourne au fiasco, car seuls trois concurrents s'y inscrivent, aussi cette épreuve est-elle annulée par télégramme.

Du fait des quatre vainqueurs venus de Tunis l'année précédente, l'on pense que le seul concurrent ayant choisi ce point de départ gagnera aussi en 1926. C'est Malaret sur une Talbot qui prend le départ le 14 janvier ; malheureusement pour lui lors de la traversée du Rif marocain il se heurte à un oued en crue, noie son moteur, et abandonne.

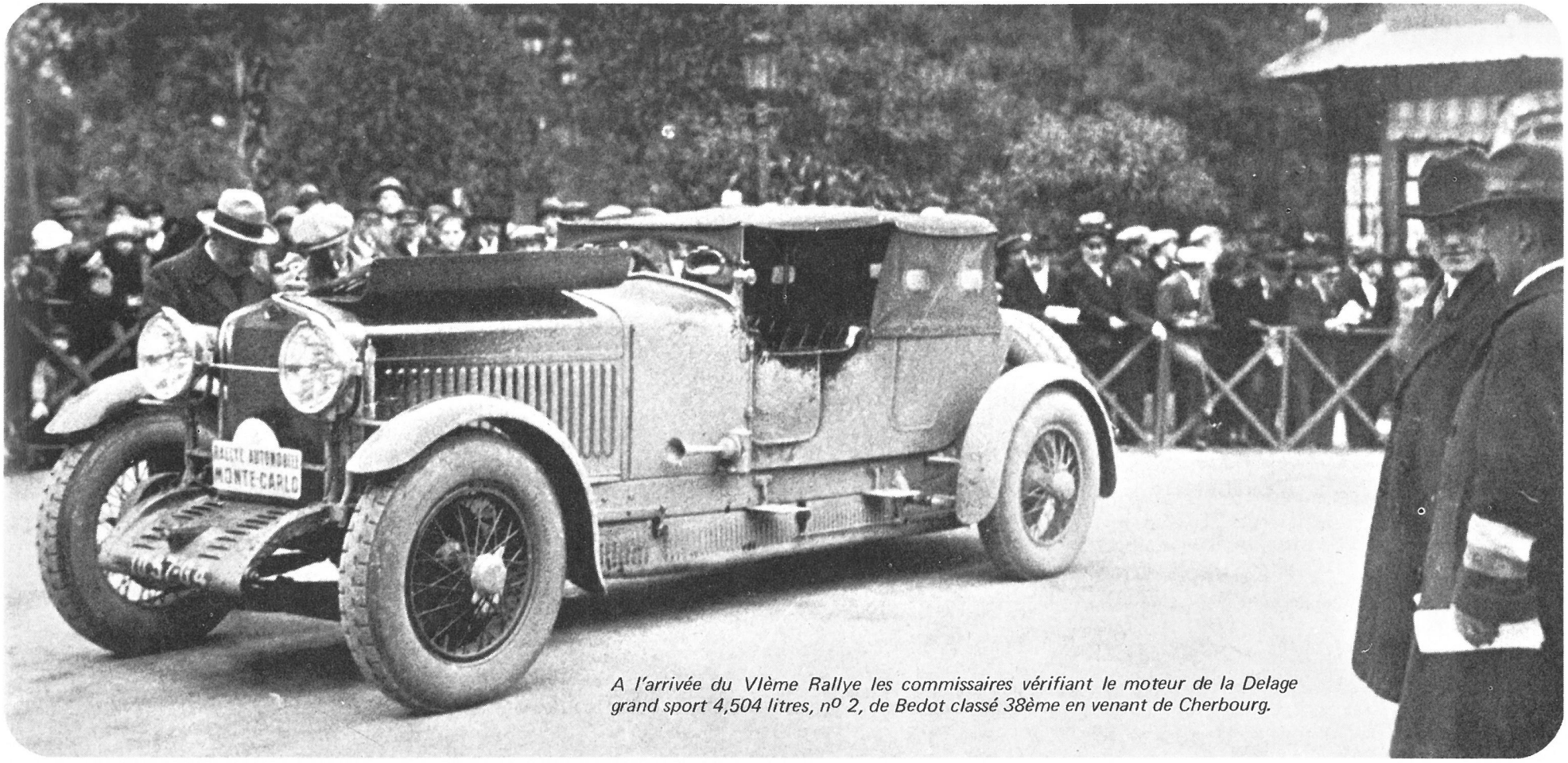
De nombreux concurrents s'étant perdus dans le brouillard couvrant la vallée du Rhône, la victoire revient enfin à l'Anglais Victor Bruce et sa femme qui viennent de John O'Groats à bord d'un cabriolet décapotable "A.C." 11 ch type Sixteen, 2 litres, 6 cylindres (65 x 100 mm) de 2,96 m d'empattement. Quant à la seconde place, elle est prise par Bussienne sur une Sizaire venant de Brest ; quatre voitures de cette marque avaient pris le départ, toutes furent à l'arrivée, enlevant les 2ème, 8ème, 10ème et 11ème places du classement général.



D'autre part, pour la première fois, des Citroën prirent le départ, l'une dans la catégorie "Voitures", la seconde dans celle des "Voiturettes". Dans la première, c'est une 10 HP pilotée par Mme Marika, qui, de St Sébastien, enlève la 3ème place à seulement 3 points du second. En réalité, l'habile conductrice est la femme du concessionnaire Citroën de Nice : Ragazzi. L'autre Citroën, venant aussi de Saint-Sébastien et conduite également par une femme Mme Dumousseau, est une trois places "Trèfle", dont le moteur avait été doté d'une super culasse. Derrière se classait une E.H.P. pilotée par Seguin venant de Cherbourg ; celle-ci présentait la particularité d'être entraînée par un moteur Scap avec compresseur Cozette. A propos de celui-ci un journaliste d'alors, L. Cozalis, écrivit ces lignes prophétiques : "Ce dernier remporte une belle victoire et prouve qu'il n'est plus seulement capable de donner des chevaux pendant les quelques minutes d'une épreuve de vitesse pure, mais pendant des heures et des heures. Nous ne serions nullement étonnés que cette démonstration marqua le point de départ de l'application généralisée du compresseur aux voiturettes de 1100 cc, tout au moins aux modèles sport."

1927 - VI EME RALLYE "Sans histoire"

Mais ..... Première victoire du compresseur
Première "Coupe des dames"



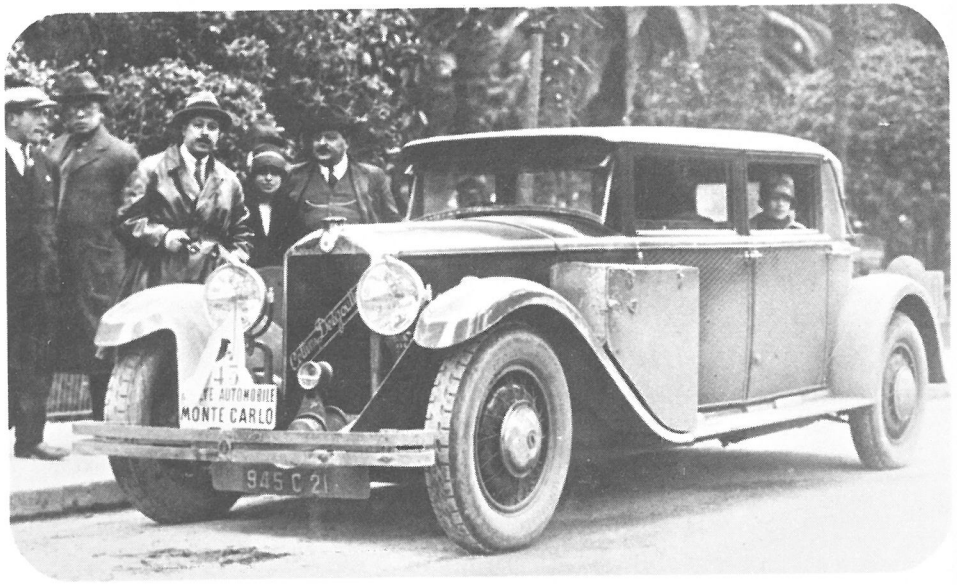
A l'arrivée du VIème Rallye les commissaires vérifiant le moteur de la Delage grand sport 4,504 litres, nº 2, de Bedot classé 38ème en venant de Cherbourg.

Le temps en janvier, cette année, fut exceptionnellement clément, et si il favorisa les concurrents, il priva de gros titres les journaux qui n'avaient plus à compter par le menu les mésaventures de quelques malchanceux.

Pourtant ceux venant de Gibraltar, dont J.A. Grégoire sur une Mathis, se heurtèrent à une tempête de neige qui les bloqua 12 heures dans le massif de Somosierra. Un seul réussit à passer Brogiotté sur une Delage, qui arriva quand même dans les délais à Monte-Carlo, mais se classa 45ème et bon dernier.

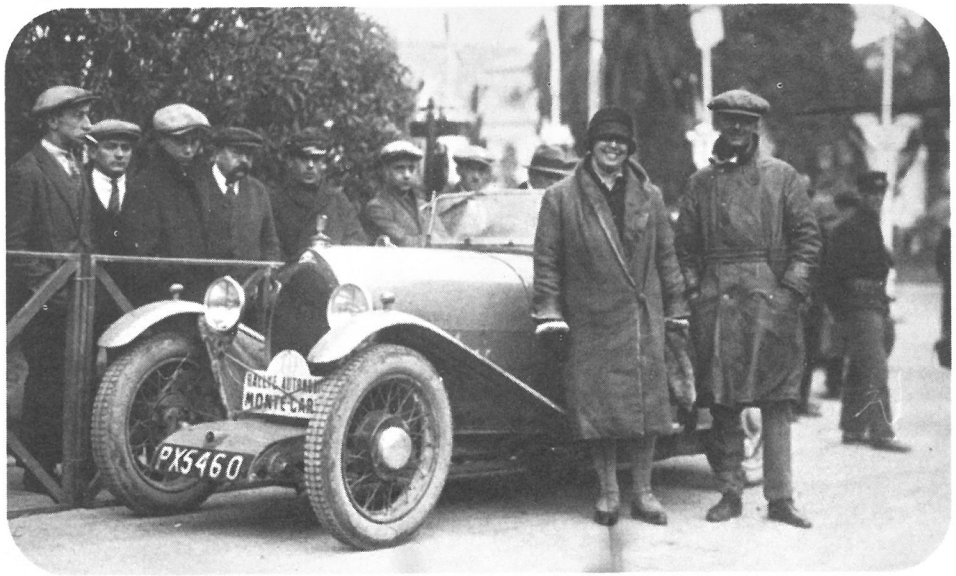
Le règlement n'avait que peu varié par rapport à celui de l'année précédente, hormis, pour départager les concurrents, une nouvelle épreuve de 80 km en montagne. Cette distance fut divisée en "trois sections devant être parcourues à la moyenne de 30, 32, 33 ou 34 km/h, selon qu'il s'agissait de véhicules de 1100 cc, 1500 cc, 2000 cc ou d'une cylindrée au-dessus de ce chiffre. Les voitures effectuant les trois sections du parcours à la vitesse imposée obtenaient un maximum de points fixé à 10 ; les écarts de vitesse sur chaque section étaient déduits de ce maximum à raison de 2 points par km/h".

Ces quelques modifications furent très critiquées, entre autres par la presse spécialisée, ainsi que par les organisateurs de Paris-Nice qui voyaient d'un assez mauvais œil la réussite d'un rallye ayant comme point de chute Monte-Carlo. Ceux-ci critiquaient plus spécialement, outre les itinéraires de longueur très variable, la moyenne trop faible, les corrections de points basées sur les cylindrées, enfin l'importance trop grande donnée à l'épreuve de régularité.



La Cottin-Desgouttes nº 43 avec laquelle Durant-Cocagne venant de Reims prit la 28ème place.

Une rare torpédo Ratier, portant le nº 10, venue de Doncaster avec M. et Mme Samuelson qui se classèrent 40ème de ce VIème Rallye.

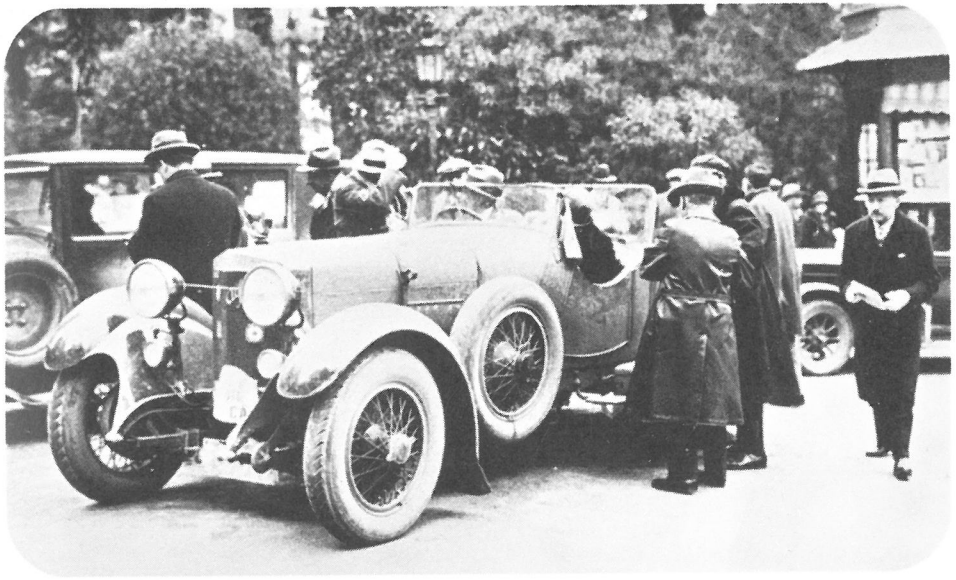


Dans ce VIème Rallye on ne comptait pas moins de 18 points de départ, nombre jamais encore atteint, et parmi lesquels on en relève de nouveaux : Athènes, Kœnigsberg, Belgrade, Bucarest, Stockholm, Tours, Doncaster et Bordeaux, tandis que d'autres précédents ont disparu.

Un grand reproche fait aussi à l'épreuve était son caractère de Rallye, "c'est-à-dire une épreuve dans laquelle la chance risquait d'intervenir de façon exagérée", et L. Cozalis donnait comme preuve les concurrents qui s'étaient renseignés sur les possibilités de passage les meilleures entre Kœnigsberg et Berlin, itinéraire passant "pour être couvert de brouillard 5 ou 6 jours sur 7, et qui de plus était très souvent envahi par la neige". Il en était de même pour l'itinéraire passant par la vallée du Rhône. Beaucoup, peut-être parce qu'ils ne voulaient pas jouer le jeu et préféraient la facilité, choisirent alors de partir de Gibraltar. Par malchance ce fut celui-ci qui offrit les plus grandes difficultés, tandis que les trois premiers au classement général venaient de Kœnigsberg avec de petites cylindrées.

Sur 65 engagés peu déclarèrent forfait puisqu'il y eut 62 départs, environ les 3/4 arrivèrent, et 45 se classèrent.

Voitures et voiturettes étant pour la première fois amalgamées dans le classement ce fut l'une d'elles, dotée d'un compresseur Cozette ayant déjà fait sensation en 1926, qui constitua ainsi une "consécration définitive de la suralimentation appliquée sur les petits véhicules". Et l'on relève à ce propos dans "La Vie Automobile" sous la plume de L. Cozalis, les lignes suivantes : "Tenir en effet pendant plus de 2 600 km, soit pendant plus de 75 heures, suffit à démontrer



L'Alfa Roméo — une des rares de la marque ayant connu le rallye à cette époque — pilotée par Steegh venant d'Amsterdam, se classa 31ème.

CLASSEMENT GENERAL
— 1er : Lefèvre-Despeaux - Amilcar Koenigsberg
— 2e : Clause - Celtic - Koenigsberg
— 3e : Busienne - Sizaire - Koenigsberg

COUPE DES DAMES
— 1er : Mrs Bruce - A.C. - John O'Groats
— 2e : Mme Versigny - Fiat - Paris
— 3e : Mme Alexander - Steyr - Vienne

que la suralimentation, tout au moins telle qu'elle est réalisée et comprise par Cozette, est définitivement entrée dans le domaine de la pratique..."

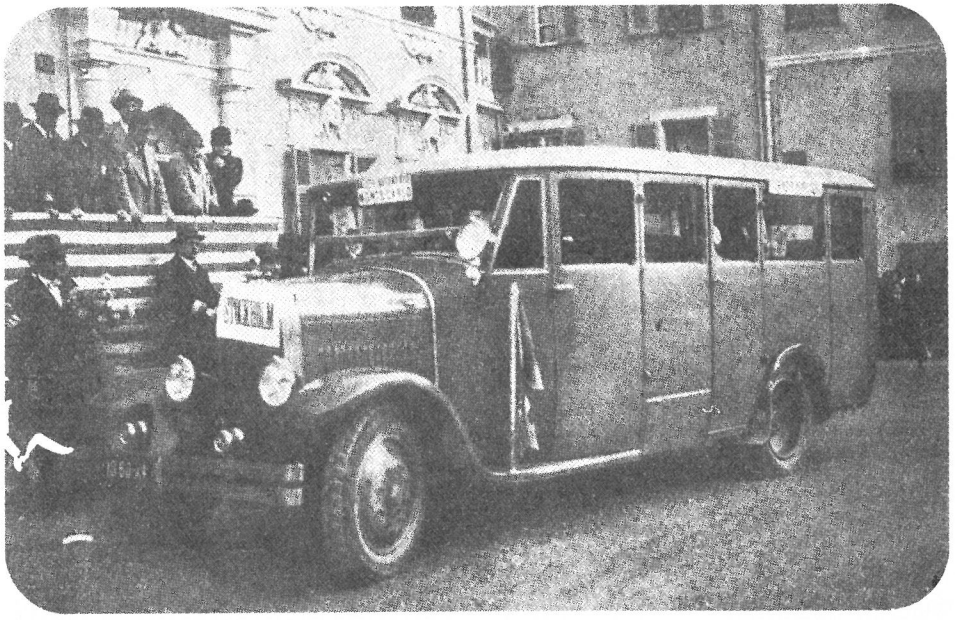
La voiture victorieuse qui en était équipée était une petite conduite intérieure Amilcar, type G, de 7 ch, à moteur 4 cylindres (60x95 mm) de 1098 cc avec culasses Ricardo à soupapes latérales ; dans sa carrosserie souple Weymann, pour 2,60 m d'empattement, elle réussissait quand même à emmener 5 passagers. Pilotée par Lefebvre-Despeaux, elle était suivie à 4 points par la Celtic-Bignan de Clause, tandis que Bussienne sur une Sizaire à 4 roues indépendantes, qui s'était déjà remarquablement placé l'année d'avant, prenait la troisième place.

Un véhicule qui surprit beaucoup fut la "roulotte" Laffly, venant de Stockholm, pilotée par Caplain et qui fit le parcours "sans la moindre anicroche". A la suite du Rallye cette voiture, remarquablement comprise au point de vue confort, fut classée hors concours dans une "épreuve de confort" ayant lieu après la clôture.

Une autre innovation de ce Rallye de 1927 fut la "1ère Coupe des Dames" que remporta avec brio Mme Bruce femme du précédent vainqueur. Venant encore de John O'Groats toujours sur une A.C. 11 ch, elle était 6ème au classement général et se classait devant Mme Versigny venant de Paris sur Fiat (26ème) et Mme Alexander sur Steyr arrivant de Vienne (42ème).

Parmi les nombreuses marques concurrentes on relevait encore une Citroën partie de St-Sébastien et qui se classa 15ème, ainsi que plusieurs Hotchkiss, marque qui se rendit célèbre par la suite par six victoires entre 1932 et 1939. Venant de Kœnigsberg, Gibraltar et Boulogne, elles se classèrent respectivement 13ème, 14ème et 24ème.

La roulotte Laffly de Caplain qui se classa 8ème en venant de Stockholm.





1928 — L'amusant pesage des passagers de la S.A.R.A. 1,099 litres, nº 69 venant de Gibraltar pilotée par Robert Duval qui se classa 14ème.

1928 - VII^EME RALLYE

"Battue de deux points par la faute d'un chrono"

LES DIVERS CLASSEMENTS

CLASSEMENT GENERAL
- 1er : J. Bignan - n° 24 - Fiat 509 - Bucarest
- 2ème : E.P. Malaret - n° 1 - Fiat 509 - Kœnigsberg
- 3ème : Mme Ch. Versigny - n° 2 - Talbot - Bucarest

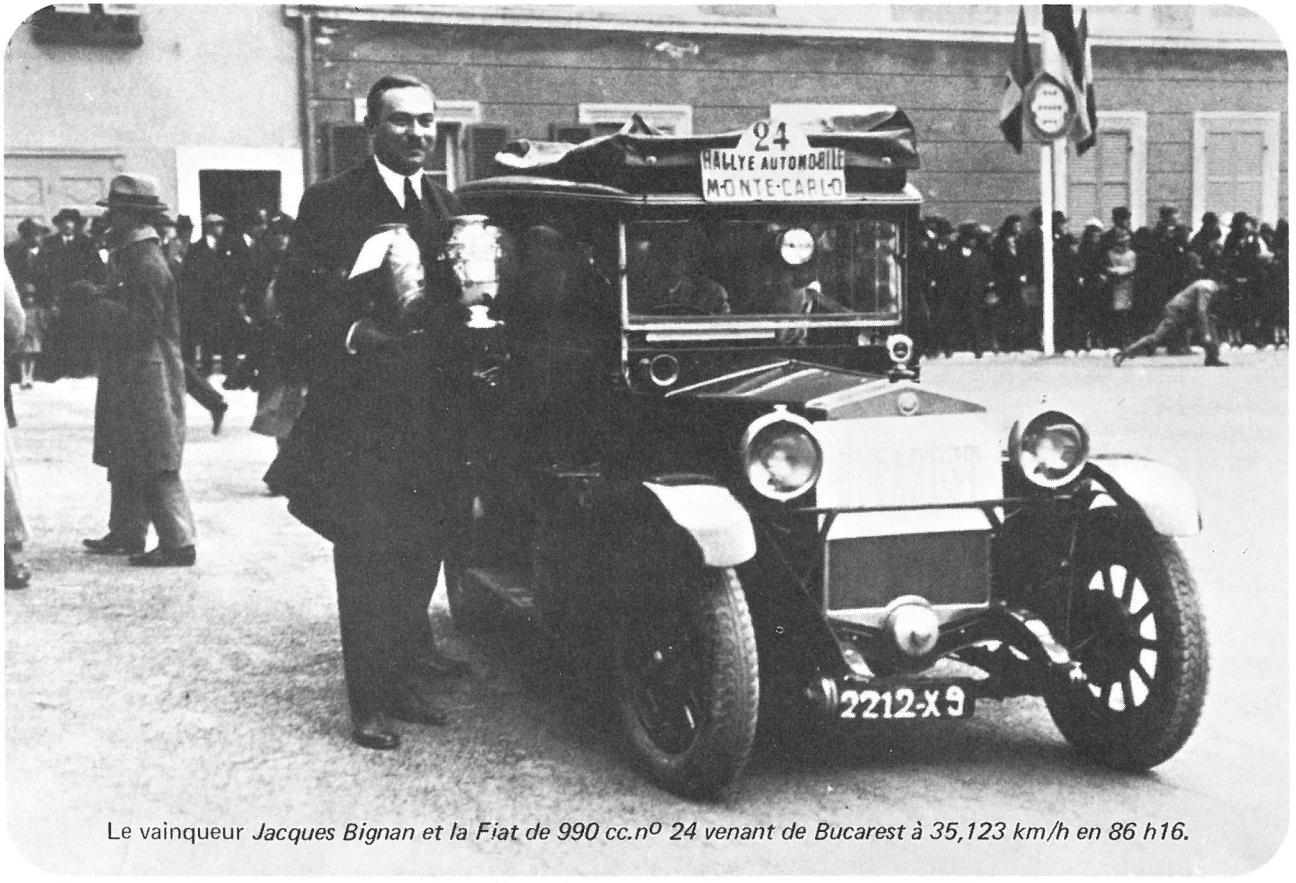
COUPE DES DAMES
- 1er : Mme Ch. Versigny - n° 2 - Talbot - Bucarest
- 2ème : Mme V.A. Bruce - n° 8 - A.C. - Stockholm
- 3ème : Mme A.Y. Alexander - n° 9 - Steyr - Kœnigsberg

Il semble qu'au temps des "Années Folles", les courageuses "rallywomans" participant au Rallye de Monte-Carlo jouaient de malchance. En 1925 c'est Mme Mertens qui perd une première place par la faute d'un règlement mal conçu, puis en 1928 une autre talentueuse pilote Mme Versigny venant de Bucarest (2 939 km) sur Talbot 1672 cc n° 2, se trouve première au classement général, mais est rétrogradée à la troisième place à la suite de l'épreuve de régularité ! Le chronomètre de sa coéquipière était tombé en panne au mauvais moment.

Le vainqueur Jacques Bignan sur Fiat 990 cc n° 24 réussit à surmonter les nombreux pièges que les 3 030 km de route depuis Bucarest lui réservaient. Dès le départ il fut forcé d'affronter d'énormes fondrières, car la neige se mit à fondre ce même jour, et ce fut bientôt l'emboutissage avec un traîneau, suivi de palabres entre gens ignorant mutuellement leur langue.

Puis, à la frontière yougoslave, ce fut encore du temps de perdu inutilement car le douanier n'était pas là. Comme il y a très peu de voitures, pourquoi y aurait-il été ? Ensuite, il trouva le contrôle déplacé à Panchevo alors qu'il comptait le rencontrer à Belgrade, ceci avant d'avoir à embarquer sur un bac pourri et faisant eau de toutes parts. Mais les 4 voyageurs ne sont pas encore au bout de leurs peines, car à la frontière hongroise ce fut une pierre, cachée dans la boue, qui fit éclater le carter tandis qu'à Kecskemet le brouillard camouflant un passage à niveau, la Fiat l'emboutit et se retrouva de l'autre côté des rails juste à temps pour qu'un train frôle la malle arrière.

A Vienne, ils apprirent que la route de Linz à Salzbourg était coupée, aussi les quatre automobilistes



Le vainqueur *Jacques Bignan et la Fiat de 990 cc.n° 24 venant de Bucarest à 35,123 km/h en 86 h16.*

décidèrent-ils de passer par des chemins détournés, des bourbiers desquels des chevaux vinrent plusieurs fois les sortir. A Strasbourg le commissaire de contrôle, trouvant le temps trop mauvais pour que les rallymens se risquent sur la route, était aller se coucher. Après l'avoir déniché, Bignan fonca dans le brouillard – c'est le cas de le dire – à travers le Jura où ses freins le lâchèrent pour couronner le tout.

Malgré cela il arriva à Monte-Carlo, à la stupéfaction de tous, une demi-heure avant la fermeture du contrôle quand on le croyait encore en Bavière.

Un dernier avatar devait arriver à ces concurrents obstinés à la fin de l'épreuve de régularité. La magnéto de leur Fiat tomba en panne, mais heureusement la ligne d'arrivée venait d'être passée ! Mme Versigny n'avait eu, par contre, qu'une exceptionnelle panne de chrono, mais il faut reconnaître que Bignan, ses compagnons et leur vaillante nº 24 avaient bien mérité d'enlever la victoire.

Les organisateurs purent cette fois, être fiers du résultat car non seulement 77 pilotes s'étaient engagés, 60 prirent le départ, et malgré la saison 47 arrivèrent quand même au but. Aussi les journalistes déclarent-ils que le Rallye de Monte-Carlo est "devenu l'épreuve touristique la plus importante du calendrier européen" encore que l'un d'eux, ayant écrit ces lignes dans "La Vie Automobile", pense que l'année 1928 marque l'apogée de celui-ci.

En fait les petites cylindrées, en emmenant 4 passagers ou même 5 comme la Fiat nº 1 de Malaret qui se classe seconde en venant de Kœnigsberg (2 643 km), paraissent favorisées lors de ce rallye et c'est pourquoi l'Automobile-Club de Monaco porte pour 1929 la vitesse moyenne de 30 à 40 km/h.

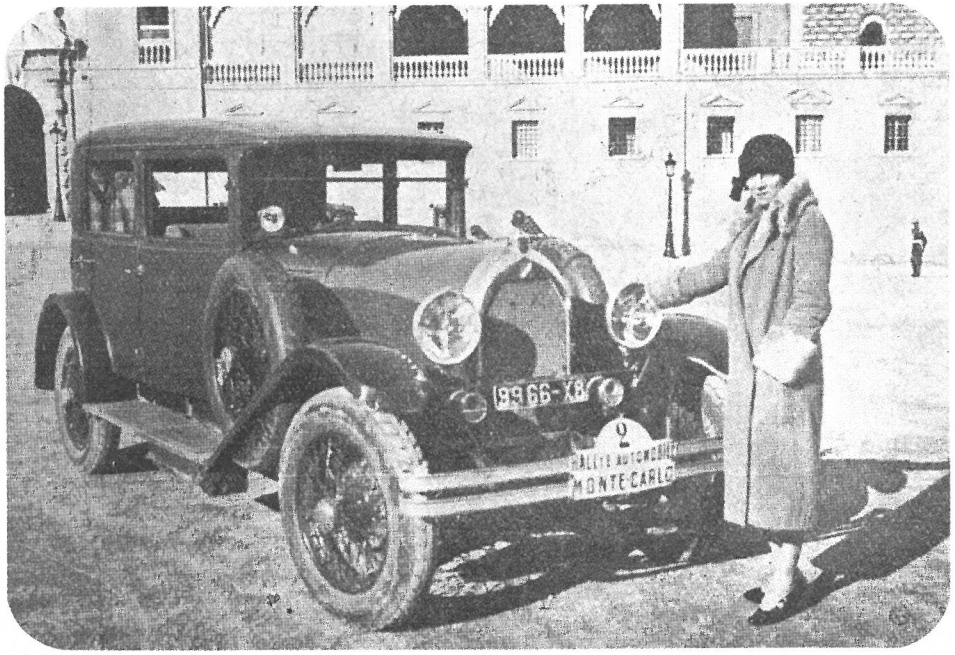
En plus avaient lieu des classements annexes tels que la "Course de côte du Mont des Mules" sur 3 km avec une pente de 6%, laquelle était réservée aux concurrents ayant terminé le Rallye. Cette course comportait 5 catégories en fonction de la cylindrée. Les vainqueurs en furent :

En 1,5 l. :
– 1er - Pousse-Heurteau - nº 68 - Amilcar - 4'20"1.
En 2 l. :
– 1er - Samuelson - nº 16 - Lagonda - 4'26".
En 3 l. :
– 1er - Williams - nº 36 - Bugatti - 3'23"1.
(meilleur temps toutes catégories)
En 3 à 5 l. :
– 1er - Mano - nº 44 - Buick - 4'09".
En 5 à 8 l. :
– 1er - F. Bedot - nº 14 - Hispano Suiza - 4'07".

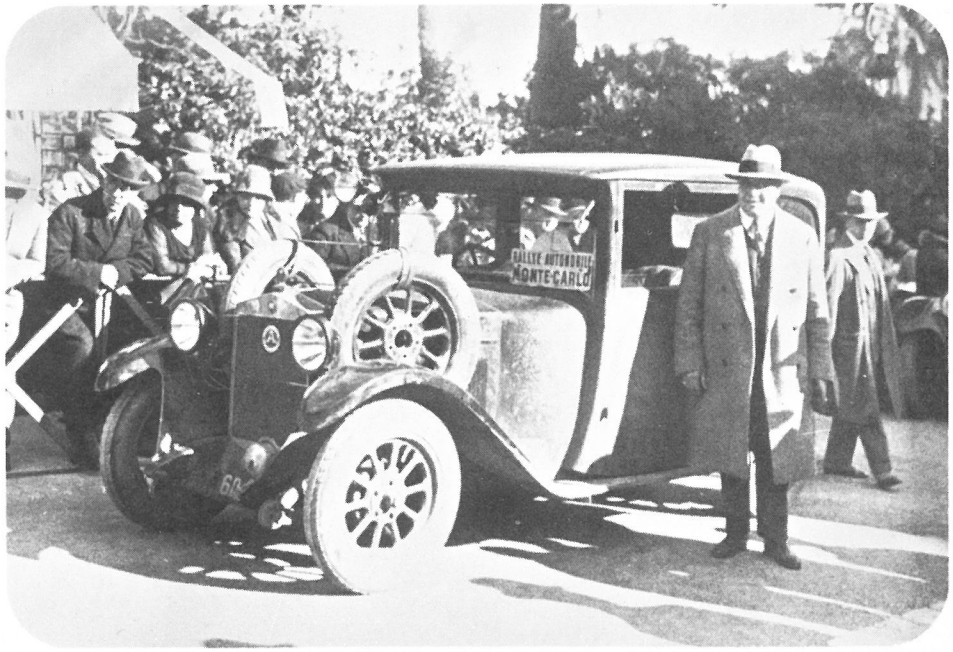
Par ailleurs, avaient toujours lieu un "Concours de Confort" comportant 6 catégories et un "Concours de Régularité" qui fut enlevé par V.A. Bruce sur A.C. nº 8 avec seulement 227 m d'écart sur les trois classements.

Enfin, un "Concours de photographies" considéré comme "parfaitement anachronique" fut remporté ex aequo par deux miss britanniques Mlles Brunell et Bucknell sur Singer nº 49 venant de John O'Groats.

Mme Versigny classée 3ème, et seconde de la Coupe des Dames, avec sa Talbot 1,672 litres. -La Vie Automobile.



La Fiat 0,990 litres, nº 1 et son conducteur E.P. Malaret qui l'amena de Kœnigsberg en 75 h43, et se classa second. -A.C.M.C.



1928

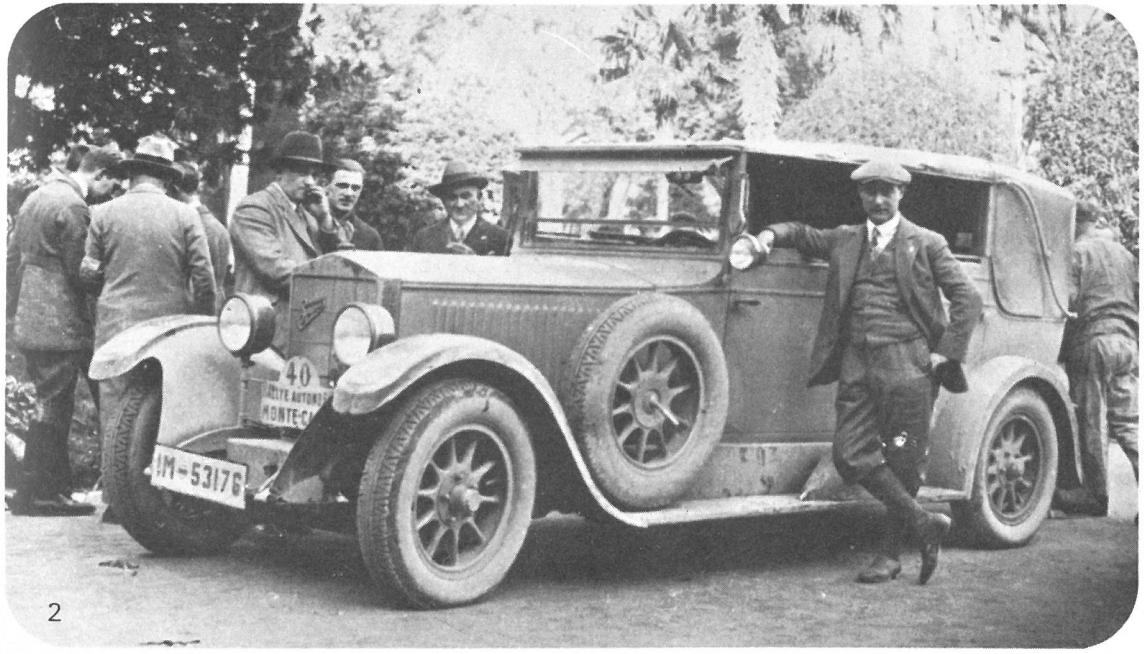
1 – La remarquable Lagonda de 1,947 litres, nº 16, avec laquelle Mr. et Mme F.H.B. Samuelson, venant de John O'Groats, se classèrent 22ème. -A.C.M.C.

2 – Carl Kappler qui se classa 24ème en venant de Berlin en 58 h41, sur la Simson 3,130 litres nº 40. -A.C.M.C.

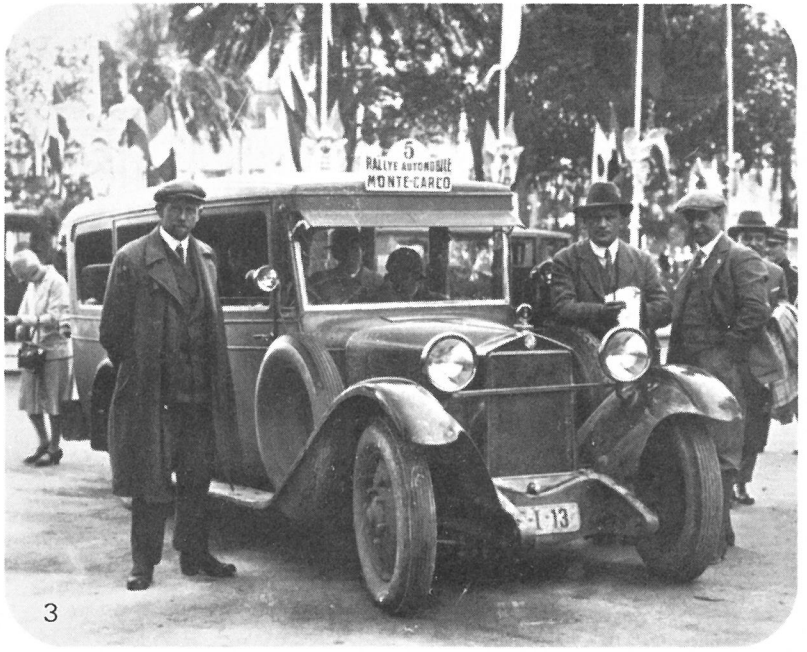
3 – La Steyr de 1,570 litres nº 5 venue de Kœnigsberg avec huit passagers, conduite par le Docteur Holzknecht, qui la classa 6ème. Cette voiture enleva par ailleurs le 1er Prix des Cars légers du Concours de Confort de 1928. -A.C.M.C.



1



2



3



En 1929 la Citroën-Six 2,434 litres nº 93 du Commandant A. Berlescu qui, venant de Bucarest en 77 h27, la classa 5ème.

1929 - VIIIEME RALLYE

Enfin la Réussite !

CLASSEMENT GENERAL

— 1er : Dr. Sprenger Van Eijk - nº 43 - Graham Paige 4,718 l. - Stockholm
— 2e : Ingénieur Szmick - nº 41 - Weiss Manfred 875 cc - Bucarest
— 3e : Ysbraudt Visser - nº 57 - Lancia 2,532 l. - Helsinborg

COUPE DES DAMES

— 1er : Mme Lucy Schell - nº 75 - Talbot 1,998 l. - Berlin
— 2e : Baronne Van Lawick - nº 14 - Horch 3,355 l. - Amsterdam
— 3e : Miss Kitty Brunell - nº 1 - Talbot 1,665 l. - John O'Groats

L'hiver 1929 fut particulièrement rude sur toute l'Europe et si il ne favorisa pas les malheureux concurrents, il fit beaucoup pour la gloire du rallye.

C'est cette même rudesse de la nature qui manqua d'ailleurs de transformer ce VIIIème Rallye en désastre car, sur les 93 engagés à l'origine, un tiers déclara forfait à cause de la mauvaise saison. Le déchet fut aussi très important à l'arrivée puisque sur 64 partants 24 seulement purent rejoindre Monaco dans les délais, tandis que 22 se présentèrent après la fermeture du contrôle.

Le règlement des années passées fut conservé, dans ses grandes lignes, tout en étant amélioré en suivant intelligemment les critiques et suggestions des anciens concurrents. Pour la **distance parcourue** rien ne fut changé, la plus longue favorisant le concurrent ce qui n'était que justice. De nouveaux points de départ furent encore ajoutés tels : Riga, Kowno, Lwow, Helsingborg, Charleville, Varsovie, et d'autres repris tel Berlin, mais ceux qui choisirent les départs du nord-est européen n'eurent pas à s'en féliciter étant restés bloqués par la neige.

Pour la **vitesse moyenne** celle-ci fut portée de 35 à 40 km/h, ce qui permis de départager les concurrents car rare furent ceux qui purent dépasser ce maximum. Par contre, 5 points étaient déduits par kilomètre en-dessous de ces 40 km/h. Seuls 10 concurrents arrivèrent à dépasser cette moyenne, l'un d'eux Maurice Meilheurat sur Ballot 2 l. nº 53 venant de Berlin réussissant à maintenir 41,776 km/h. De plus une neutralisation forfaitaire fut prévue pour le passage des frontières, et les traversées maritimes ou fluviales, supprimant ainsi les contestations des concurrents qui y rencontraient des difficultés.

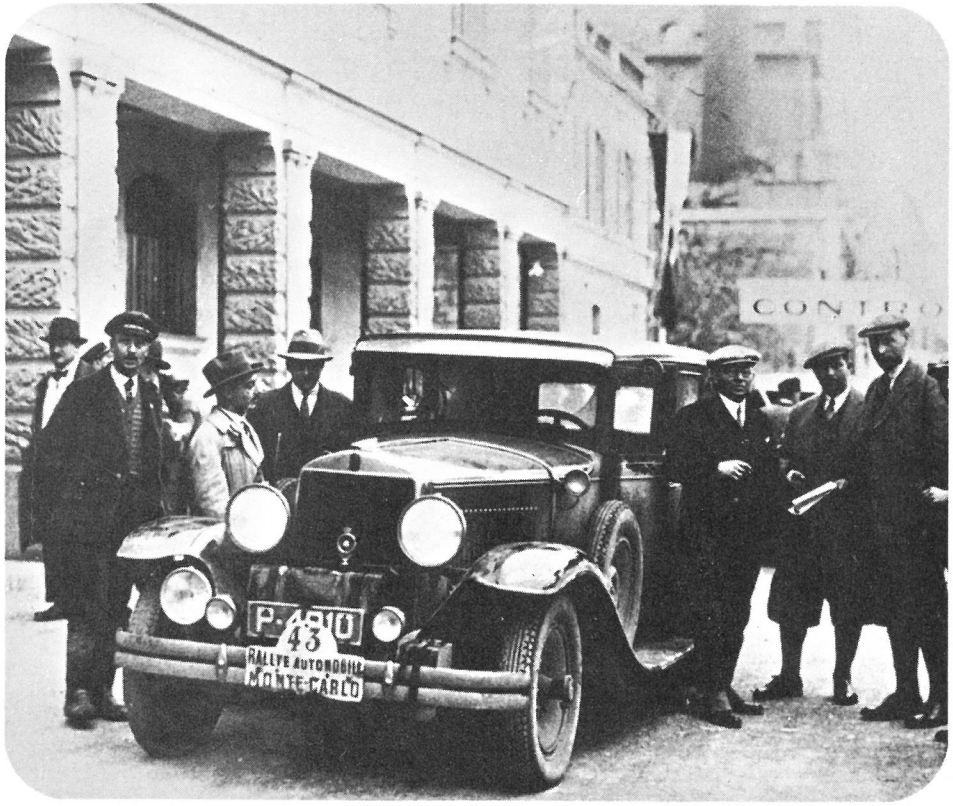
Le règlement de 1929 fut également modifié dans les termes suivants à propos du **nombre de passagers** "y compris le conducteur" :

"— Voitures d'une cylindrée inférieure à 1400 cc : 10 points (maximum : 3).
— Voitures d'une cylindrée de 1400 à 2800 cc : 7,5 points (maximum : 4).
— Voitures d'une cylindrée supérieure à 2800 cc : 6 points (maximum : 5)."

Et L. Cozalis de "La Vie Automobile" dont les critiques avaient fait beaucoup pour l'amélioration du règlement de conclure : "Cette réglementation est donc maintenant tout à fait logique, et elle n'est certainement pas étrangère au succès d'engagements qu'a connu le Rallye..."

Enfin pour le **circuit de régularité** par le col de Brauss tous les concurrents devaient dorénavant effectuer deux fois le parcours de 80 km à une moyenne fixée pour toutes les catégories à 32 km/h.

Le Docteur Sprenger van Eijk vainqueur en 1929 avec sa Graham-Paige 4,178 litres nº 43, avec laquelle il relia Stockholm à Monte-Carlo soit 2.963 km en 74 h17.





Miss Kitty Brunnel venant de John O'Groats sur Talbot 1,665 litres nº 1, téléphonant d'un poste routier de Edzell en bordure de la route enneigée. Elle se classa 20ème. -A.C.M.C.



Mme Lucy Schell, 1ère de la Coupe des Dames lors du contrôle d'arrivée, sur sa Talbot 1,998 litres nº 75, avec laquelle elle arrivait de Berlin.

Dix femmes étaient engagées dans ce rallye qui prit une tournure dantesque du fait des éléments déchaînés.

Ainsi une habituée des précédents rallyes, Mme Mertens, avait quitté Paris pour rejoindre son point de départ Athènes, 8 jours à l'avance. Bloquée par la neige, elle doit se rabattre sur Salonique, où elle arrive juste à temps pour prendre le départ, quand de leur côté trois autres pilotes, ayant aussi choisi la capitale grecque, abandonnent.

D'autre part Mme Lucy Schell, la mère du futur pilote de Formule I, comptait partir de Riga sur sa Talbot 2 l. nº 75. Accompagnée du célèbre pilote d'acrobatie Doré, elle ne put rejoindre le départ prévu et se rabattit sur Berlin. Elle se classa 8ème et enleva la Coupe des Dames.

Quant à Jacques Bignan l'héroïque gagnant de l'édition 1928, il est vaincu cette fois par l'adversité et abandonne bloqué par la neige dans les environs de Belgrade.

Le parcours de régularité dans la montagne au-dessus de Monaco présente tout autant de risques pour les concurrents ayant pu terminer. En effet le col de Brauss est enneigé et les plaques de verglas pullulent. Un des deux vainqueurs possibles l'ingénieur Szmick, venant de Bucarest sur la nº 41 d'une marque hongroise totalement inconnue, une berline Weiss-Manfred à 2 temps de 875 cc, fait une erreur de parcours qui lui fera perdre la 1ère place. Il laissera celle-ci au docteur hollandais Sprenger Van Eijk qui, se méfiant de l'aventure de Szmick, effectuera tranquillement son parcours sur sa Graham Paige de 4,718 l. avec laquelle il vient de Stockholm.

Mais la Coupe de Régularité est enlevée par le commandant roumain A. Berlescu venant de Bucarest à bord d'une Citroën 2,582 l. nº 93, qui effectue le parcours en acrobate.

Dans la "Course de côte du Mont des Mules" les concurrents suivants se classèrent 1er : en 2 l. Meilheurat, nº 53 sur Ballot 1,994 l., 4'26"4 ; en 3 l. Ysbrandt Visser nº 57 sur Lancia 2,532 l., 3'47"2 ; enfin, en 8 l., Van Vredenburck nº 28 sur Chrysler 5,500 l., 4'11"2.

Les récompenses de ce rallye réussi comptaient pas moins de 6 coupes réparties ainsi :

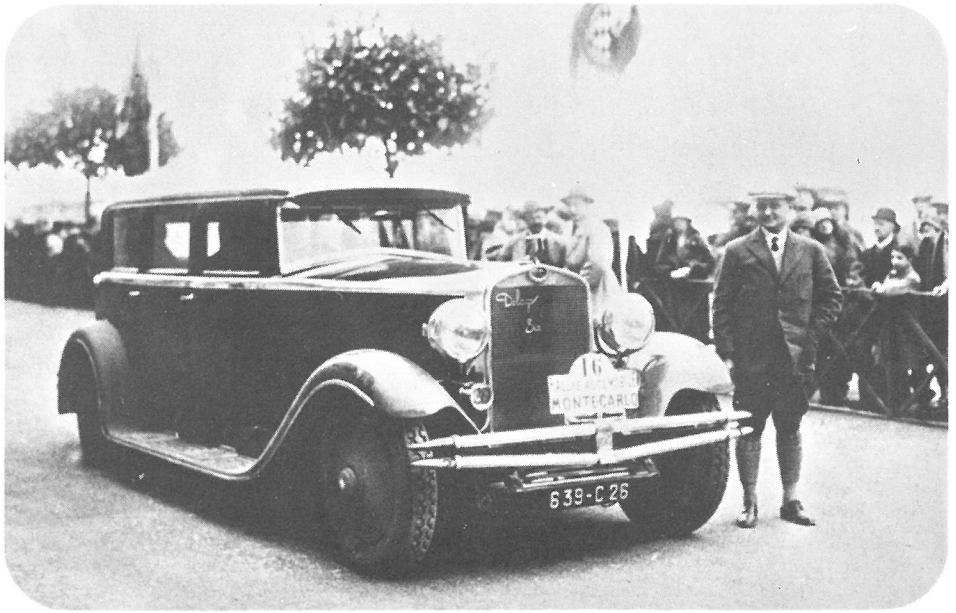
- "Coupe de l'International Sporting Club".
- "Coupe du Journal" pour la plus grande distance : nº 43, Dr Sprenger Van Eijk.
- "Coupe des Dames" : nº 75, Mme L. Schell.
- "Coupe de l'Automobile Club de Monaco" : nº 57, Visser.
- "Coupe de Régularité" : nº 93, Commandant Berlesco, avec 29 mm d'écart sur l'ensemble des 4 épreuves.
- "Coupe de l'Illustration Automobile" : nº 72, Blin d'Orimont.

Enfin, le "Grand Prix de Confort" offert par "L'Auto" fut donné à Mery Ottin nº 16 pour sa Delage 4,525 l. avec laquelle il était venu de Lyon.

Pour l'anachronique "Concours de photographies" la précédente gagnante Miss Brunell fut classée ex aequo avec son frère, tandis que les 1er, 2ème et 3ème prix revenaient à des concurrents venant de Riga et arrivés après les délais.



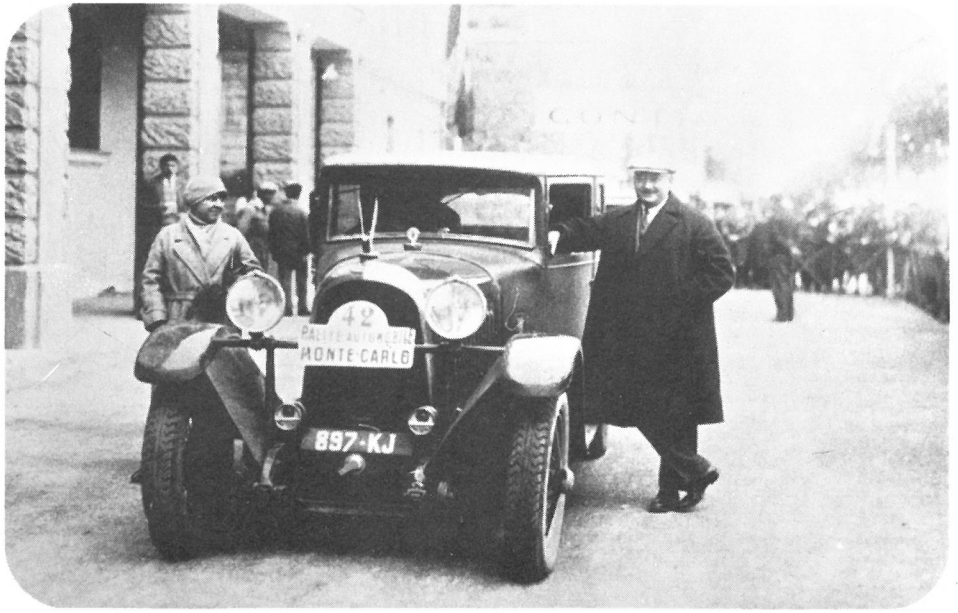
A.H. Pass qui se classa 13ème sur sa Sunbeam 3,619 litres nº 5, sur le parcours de John O'Groats. A.C.M.C.



La Delage Six 4,525 litres nº 16 venant de Lyon que Mery Ottin classa 21ème. -A.C.M.C.



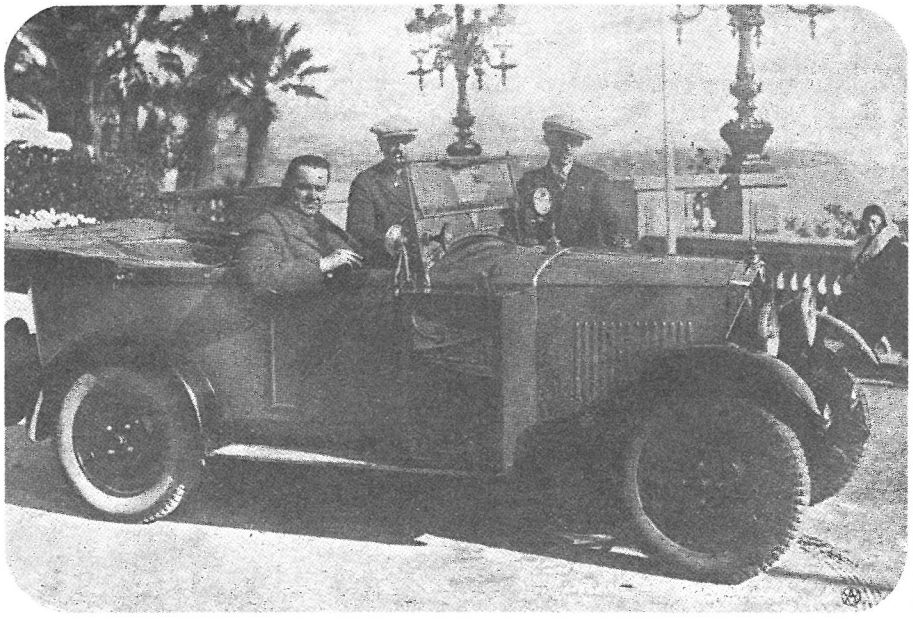
La Peugeot Six de 1,991 litres nº 49, classée 4ème et qui était pilotée par Edmond Morillon venant de Gibraltar. -A.C.M.C.



Louis Laurent et sa coéquipière qui vinrent de Charleville (1211 km) en 30 h à bord de la Voisin 2,327 litres nº 42, et s'adjugèrent la 42ème place. -A.C.M.C.



Entourée par la foule la D.K.W. 584 cc. nº 54 de l'ingénieur Hans Simons venant de Tallinn vient de passer le contrôle.



Le vainqueur, Hector Petit, sur 5 ch Licorne.



La Riley nº 15 de V.S. Leverett venant de John O'Groats aux prises avec les difficultés de la route. Il se classera 37ème.



Cette nº 105 posant avec son équipage devant l'arrivée, est la Crossley 1,991 litres de G. Macandrew, venant de John O'Groats et classée dans la seconde moitié.

1930 - IX^EME RALLYE

Un "rallye à la bonne franquette"

PRINCIPAUX CLASSEMENTS

GENERAL
— 1er : Hector Petit - n° 27, Licorne 5 ch, 904 cc - Jassy
— 2e : Commandant A. Berlescu - n° 86, De Soto - Jassy
— 3e : Abel Blin d'Orimont - n° 25, Studebaker - Jassy

COUPE DES DAMES
— 1er : Mme Doré - n° 6, Chenard & Walcker - Tallinn
— 2e : Mme Lotte Barre - n° 87, Steyr - Tallinn
— 3e : Mlle Friederich - n° 13, Bugatti - Sundswall

Cette année-là, au moins 16 des premiers du classement firent plus de 3 000 km, tel que le vainqueur Hector Petit sur Licorne 5 ch qui vient de Jassy (Roumanie) à 3 158 km de Monte-Carlo, ainsi que ses cinq suivants, ou le 7ème, Ronald Healey sur Triumph venant de Tallinn (Esthonie) à 3 774 km !

Ils ont été, il est vrai, favorisés par un temps bien différent de celui de l'an passé, disons même très clément, hormis sur le parcours venant d'Athènes, car sur les 3 concurrents qui avaient décidé d'en partir, un seul pu rejoindre ce point de départ, les autres restant bloqués à l'aller dans les congères.

Les engagements sont d'ailleurs arrivés en foule (142) et encore les organisateurs pensèrent clôre la liste avant la date. En fin de compte, seuls 127 prendront le départ dont 19 femmes qui espèrent s'adjuger la Coupe des Dames. Un peu plus des deux tiers seulement arriveront dans les délais prévus, mais 88 arrivants et 81 classés c'est énorme comparativement aux 24 de 1929.

Les points de départ lointains sont nombreux puisque quatorze sont à plus de 2 000 km. Ce sont : Tallinn (3 474 km), Sundswall (3 424 km), Jassy (3 158 km), Riga, Stockholm, Koenigsberg, Oslo (2 970 km), John O'Groats (2 956 km), Lwow (2 990 km), Land's End (2 268 km), Lisbonne (2 178 km), Budapest (2 016 km), Berlin (2 054 km), Varsovie, etc ... Au total 27 villes de départ dont les routes ralliant Monaco tissent, à travers l'Europe, une vaste toile d'araignée.

L'on a jamais vu autant de marques différentes, car pas moins de 67 s'affronteront lors de ce IXème rallye. Certaines, d'ailleurs, n'existent que pour l'épreuve. Quant au nombre de cylindres de leurs moteurs, il varie de deux jusqu'à ... 12, et ceci est la faute d'une réglementation libérale et imprécise. Les carrosseries sont aussi des plus disparates, car le concours de confort est, cette année-là, totalement écarté du classement général uniquement sportif.

Le règlement n'a d'ailleurs pas subi de modifications appréciables, hormis la vitesse moyenne devant se trouver dans une fourchette entre 35 et 43 km/h. Pour avoir mal calculé celle-ci, Klinke venant de Riga est mis hors course parce qu'il a dépassé de... 35 m la vitesse moyenne horaire !

D'autre part, les cylindrées sont réduites à trois : moins de 1500 cc, de 1500 cc à 3 l., et plus de 3 l.

A l'étonnement général, c'est une petite torpédo 5 ch de série, Licorne, type HO-2, pilotée par Hector Petit qui enlève le classement général devant de grosses cylindrées américaines : De Soto, Studebaker, Graham, se suivant à quelques millièmes de point : moins d'un demi point entre le 1er et le 4ème. C'était une belle victoire française d'autant plus qu'ils étaient 11 sur les 40 premiers, dont une Licorne, Sizaire, Chenard & Walcker, Bugatti, Voisin, Renault, Peugeot et deux Citroën et Talbot.

Outre les habitués du Rallye tels que J. Bignan toujours fidèle à Fiat, Szmick à Weiss-Manfred, commandant Berlescu (2ème), Bussienne (8ème), on trouve au palmarès deux concurrents qui se rendront bientôt célèbres dans les Grands Prix : Rudolf Carraciola tout jeune qui, venant de Tallinn, se classe 15ème sur la Mercedes-Benz n° 29, ainsi que Hans Stuck von Villier, parti du même point sur une Steyr avec laquelle il décroche la 23ème place.

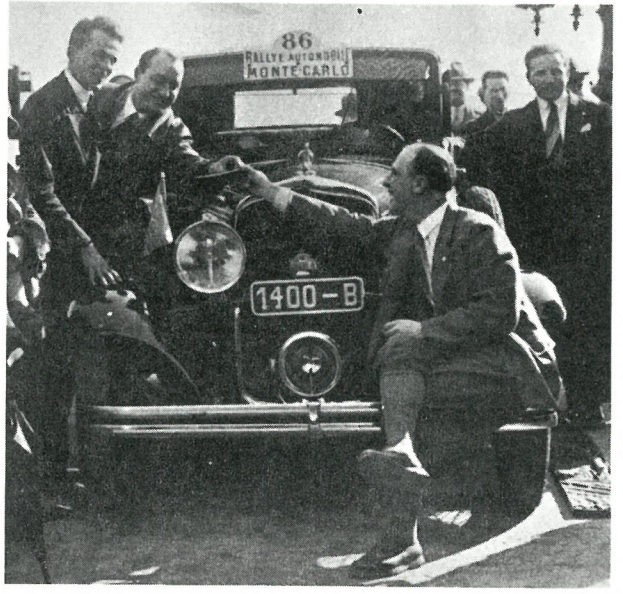
Dans la "Course de côte du Mont des Mules" devenue maintenant traditionnelle, les voitures françaises gagnent encore avec Bugatti qui s'y taille — sur 39 concurrents — la part du lion avec trois premières places dans la catégorie 3 litres.

Le premier est Velikovitch qui, sur Bugatti 2,3 l., bat tous les records précédents avec 3'19"1/5, suivi par Mlle Friederich, fille de l'agent Bugatti de Nice, derrière laquelle se classe, toujours sur Bugatti, Marcel Dony.

Les autres catégories furent gagnées : pour les 5 l. par une Buick-Marquette, en 2 l. par une Crossley, en 1,5 l. par une Lea Francis, en 1,1 l. par une M.G., enfin, en 750 cc par une Rosengart.

Si ce IXème Rallye fut d'un bon profit financier pour les organisateurs, il restera pourtant dans l'histoire automobile comme un "rallye à la bonne franquette" n'ayant pas la sportivité du précédent.

Habitué du Rallye le commandant roumain A. Berlescu remporta, en 1930, la 2ème place avec la De Soto n° 86.



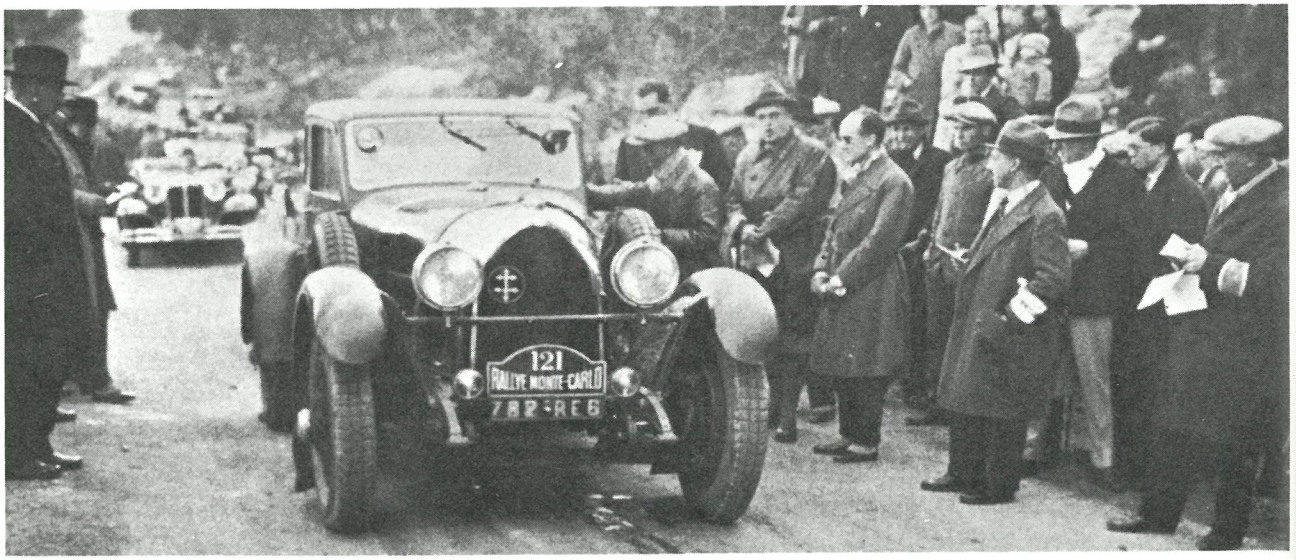
1931

Trois arrivants de Stavanger :

1 – Donald D.W. Healey sur Invicta 6 cylindres, nº 128, 1er de la catégorie de plus de 1,1 litre. -A.C.M.C.

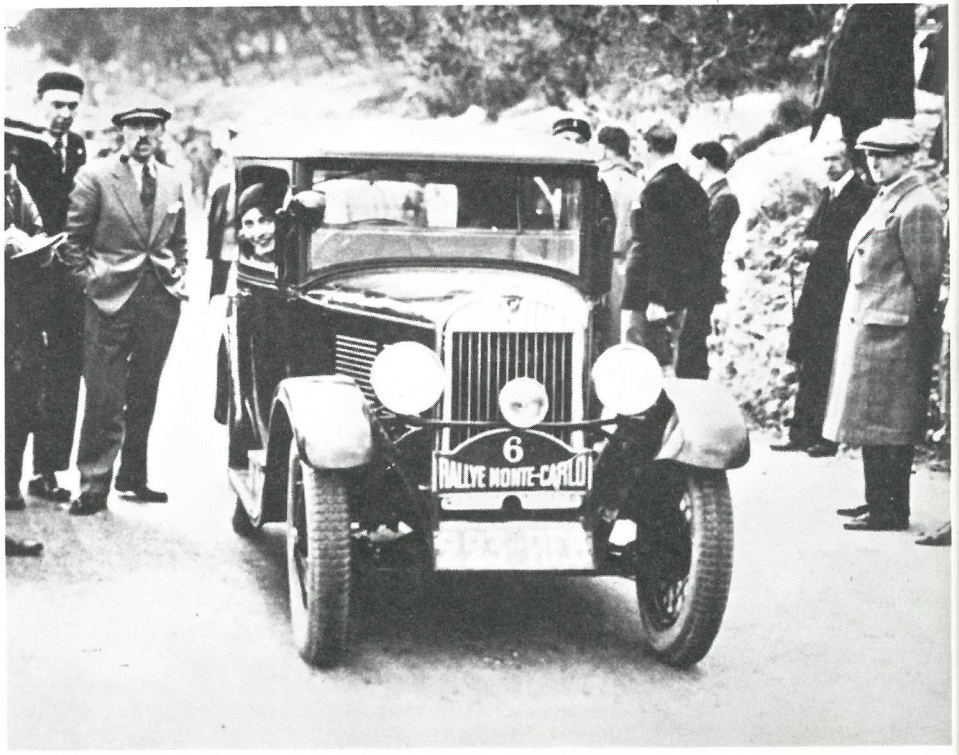
2 – La Lorraine Dietrich nº 121, qui se classa seconde des plus de 1,1 litre. Venant de Stavanger, elle était pilotée par J.P. Wimille. -A.C.M.C.

3 – Souriante à la portière de sa Rosengart nº 6, Mme D. Jeanne pouvait l'être puisqu'elle se classait 3ème des voitures légères, et 1ère de la Coupe des Dames dans la même catégorie. -A.C.M.C.

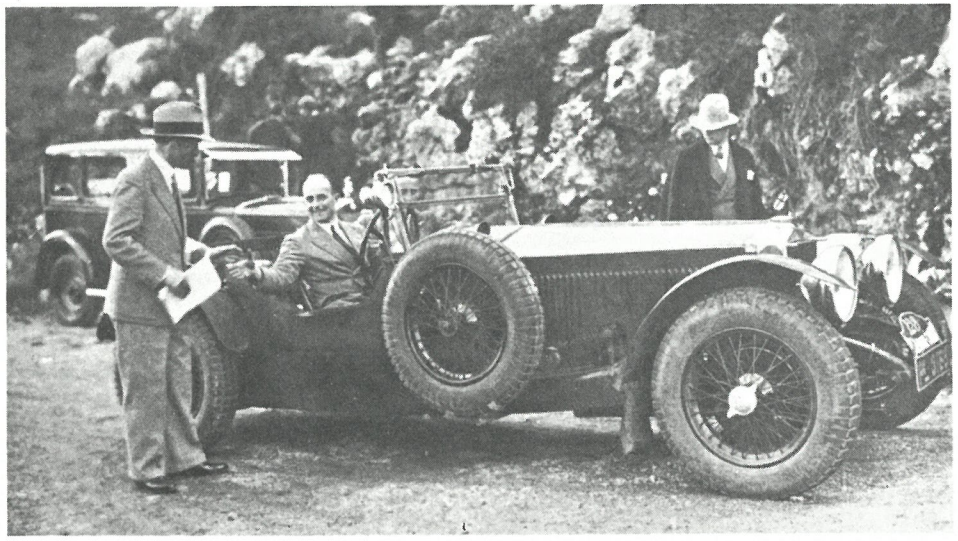


2

3



1



1931-X^EME RALLYE

Déclassé pour 300 secondes
après 3786 km par neige et verglas !

1931, encore une nouvelle ère dans l'organisation du Rallye Automobile de Monte-Carlo pour lequel une tendance plus sportive s'affirme. D'abord André Noghès — qui préside toujours à son destin — augmente encore le nombre de lieux de départ maintenant porté à 29, les plus courts n'étant conservés que par tradition ou prestige, car ils n'offrent que peu de chance de victoire. Ainsi il ne partira qu'un concurrent de Francfort, Lyon, Milan et Vienne, de même que de Bucarest, Budapest, Helsingor et Prague dont pourtant les parcours sont loin d'être faciles. Par contre, 10 concurrents s'inscrivent pour partir de Stavanger sur la côte Atlantique de la Norvège pour atteindre après plus de 3 638 km Monaco, en passant par Oslo, Helsingor, Copenhague, Hanovre, Bruxelles, Paris, Dijon, Lyon, Avignon. Mais cette ville norvégienne, inconnue jusqu'ici, était considérée comme la plus favorable après Athènes. Par contre, celle-ci avait jusqu'ici une assez mauvaise réputation, car depuis 1927 pas un seul concurrent n'était arrivé au but en partant de cette capitale (3 786 km).

Malgré tout, 14 téméraires veulent en partir pour rejoindre la Côte d'Azur par Salonique, Sofia, Budapest, Vienne, Munich, Strasbourg, Dijon, etc ... Mais pour rejoindre leur point de départ les concurrents rencontrent de multiples obstacles. Trois d'entre eux joignent Salonique par mer pour redescendre à Athènes ensuite ; peine perdue car la route est coupée, tandis que l'on reste sans nouvelles de sept autres audacieux égarés dans le massif balkanique. Malgré tout Bignan, et sa Fiat, joindra son point de départ à temps après avoir plutôt navigué sur des fleuves de boue que roulé sur des routes. A Salonique 6 équipages ont déjà disparu et les pistes yougoslaves verront l'agonie de 6 autres voitures. Restent bientôt seuls sur ce parcours maudit, outre Bignan, A. Boillot toujours fidèle à Peugeot. Mais vers Munich les deux "fous du volant" rencontrent le verglas. C'est alors que Boillot casse et abandonne, Bignan restant le seul concurrent du parcours à continuer à rouler, encore qu'en raison du verglas toute circulation automobile est stoppée en Bavière. Malheureusement à Strasbourg il se présente au contrôle avec 5 minutes de retard ; l'obstiné conducteur ne se décourage pas pour autant pensant peut-être, qu'en raison de son invraisemblable équipée, on l'homologuera quand même à l'arrivée. Peine perdue, car il y est "déclassé" ; la route maudite d'Athènes n'a pas voulu se laisser vaincre.

Par contre, les pilotes venant de Scandinavie eurent plus de chance, puisque, malgré la neige et le verglas qui ne leur firent pas de cadeaux, sur les 15 premiers, 13 venaient de Stavanger, dont les 10 premiers. C'était un beau résultat car la température en Suède variait autour de 20° en-dessous de 0.

CLASSEMENT GENERAL

VOITURES LEGERES DE MOINS DE 1,1 l.
— 1er : Leverett - n° 4 - Riley - Stavanger
— 2e : G. de Lavalette - n° 14 - Peugeot 201 - Stavanger
— 3e : Mme D. Jeanne - n° 6 - Rosengart - Stavanger

VOITURES DE PLUS DE 1,1 l.
— 1er : Donald Healey - n° 128 - Invicta 4,467 l. - Stavanger
— 2e : J.P. Wimille - n° 121 - Lorraine-Dietricht 3 l.1/2 - Stavanger
— 3e : Schell - n° 167 - Bugatti - Stavanger

COUPE DES DAMES

VOITURES LEGERES DE MOINS DE 1,1 l.
— 1er : Mme D. Jeanne - n° 6 - Rosengart - Stavanger (ex aequo avec Lady Edda Jardine)

VOITURES DE PLUS DE 1,1 l.
— 1er : Lady Edda Jardine - n° 124 - Lancia - Stavanger



La Riley n° 4 venant de Stavanger conduite par V.E. Leverett et qui se classa 1ère des petites voitures.

D'autre part, le règlement est assez profondément modifié, et pour la première fois au parcours de régularité, destiné en principe à départager les concurrents, sont substituées deux épreuves de classement se confondant d'ailleurs en une seule : accélération-freinage.

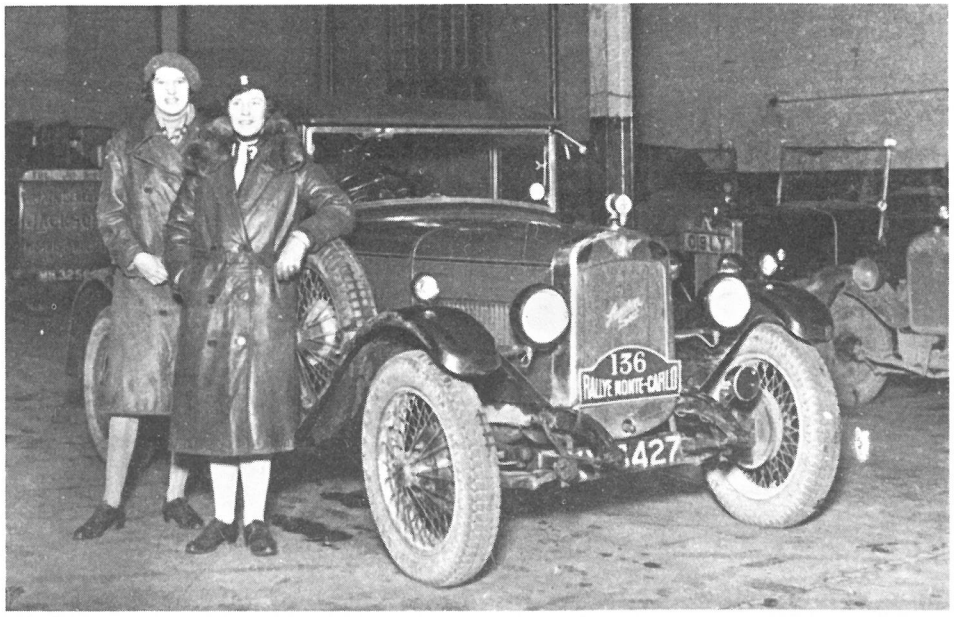
Cette épreuve se disputait sur une distance de 250 m juste après la ligne d'arrivée, tandis qu'après ce quart de kilomètre la seconde ligne d'arrivée était encadrée par deux zones de dix mètres pour chronométrer le freinage. Le concurrent devait parcourir ces 250 m en 21 secondes au minimum ; pour ce temps ou pour plus il ne gagnait rien, mais s'il mettait moins il obtenait 1 point par seconde en moins ; le meilleur en 1931 descendit à 15 secondes ce qui lui donna 6 points.

Quant au freinage, il était mesuré sur les deux zones précédant et suivant la ligne d'arrivée, et "il s'agissait de ralentir le plus possible la vitesse de la voiture" cette ligne franchie. Mais les points obtenus n'étaient accordés que si le concurrent roulait au moins à 60 km/h sur les 10 mètres de la zone précédant la ligne d'arrivée. Un chronométrage "électro-mécanique" fut mis en place pour effectuer cette mesure.



Amusante rencontre dans une rue d'Europe du nord, entre une voiture à chien et la Praga nº 24 de K. Matrischovsky, venant de Stavanger. -A.C.M.C.

Mrs. J.A. Grove et sa coéquipière qui, venues de Glascow à bord de leur Austin-Six nº 136, se classèrent 41ème. -A.C.M.C.



De plus le classement général est maintenant effectué en deux catégories en fonction de la cylindrée : les voitures de moins de 1,1 l., et celles dépassant ce chiffre.

Malgré les difficultés de parcours, les femmes participèrent nombreuses en vue de décrocher un bon classement dans la "Coupe des Dames". Plusieurs eurent des avatars dignes de ceux de leurs collègues masculins. Ainsi en passant à Paris, Mlle Proust se perd, et ne trouve le contrôle que 3 minutes après sa fermeture. Quant à Mme La Caze de Noroubra partie de Lisbonne, elle reste choquée quelque temps après une embardée sur la Promenade des Anglais à Nice en raison d'un piéton imprudent ; repartie courageusement, elle arrive au contrôle terminal 7 minutes après sa fermeture. Par contre, Mme D. Jeanne sur Rosengart nº 6 venant de Stavanger enlève la 3ème place en moins de 1,1 l.

Dans la "Course de Côte du Mont-des-Mûles" courue hors rallye, c'est encore Donald Healey nº 128 qui remporte l'épreuve en 3'20" 1/5.

Remarquons aussi que dans ce Xème Rallye, s'est distingué, pour la première fois, un jeune homme de 22 ans qui fera bientôt parler de lui en Grand Prix ; c'est Jean-Pierre Wimille qui se classa second des grosses voitures sur une Lorraine.

1932 - XI^EME RALLYE

L'ère "Hotchkiss" s'ouvre

Cette année 1932 voit s'ouvrir une ère de victoires françaises qui, jusqu'en 1939, ne verra que deux interruptions du fait de voitures américaines.

Pour la première fois enfin les concurrents partis d'Athènes arrivent au terme de leur randonnée ; grâce à la clémence du temps les 5 qui y ont pris le départ parviennent à bon port. Ce sont respectivement : P. Moccia sur Fiat 3,739 l. n° 24, H. Stenfeldt-Hansen sur Ford 3,284 l. n° 49, F. Meyer sur Panhard 3,170 l. n° 76, et dans les petites voitures : A. Boillot (frère du coureur de Grand Prix du début du siècle) sur Peugeot 1,085 l. n° 211 et R. St. G. Riley sur Riley 1,089 l. n° 202.

Sur les 45 partant d'Uméa en Finlande (3 751 km), 29 se trouveront dans les 64 concurrents classés ; ceci sur 118 engagés à l'origine, chiffre réduit à 93 au départ et sur lequel il fallut encore déduire 25 abandons et 2 concurrents mis hors course par le jury. Par contre Stavanger, qui vit tellement de départs en 1931, n'en eut que 5, la plupart des 18 autres points de départ n'ayant été choisis chacun que par 1 à 10 concurrents seulement. C'est John O'Groats (2 956 km) au nord de l'Ecosse qui seul eut ce chiffre de départ, mais dont le premier au classement n'obtint que la 10ème place pour les petites voitures, et la 27ème pour les grosses!

Quant aux deux partants de Milan qui n'avaient à parcourir que 344 km, ils ne réussirent même pas à se classer. C'était une fois de plus la preuve que les courtes distances ne payaient pas, car les 18 premières places en grosses voitures et la 1ère pour les petites étaient toutes enlevées par des concurrents venant d'Uméa.

Une fois encore le règlement du Rallye vit une modification, car les organisateurs craignent, du fait du nombre total d'engagés et surtout si beaucoup ont choisi la même base de départ, d'avoir un grand nombre d'ex aequo qu'ils ne sauront comment départager sans faire de mécontents. Il faut donc une décision finale les départageant qui puisse être sans critique. Aussi remplacent-ils l'épreuve d'accélération-freinage par une nouvelle épreuve terminale dite de "flexibilité-freinage". Celle-ci

CLASSEMENT GENERAL

1ère CATEGORIE - Cylindrée supérieure à 1,5 l.

- 1er : M. Vasselle - n° 64 - Hotchkiss 2,475 l. - Uméa
- 2ème : D.M. Healey - n° 1 - Invicta 4,429 l. - Uméa
- 3ème : Ivanovsky-Mary - n° 62 - Ford 3,284 l. - Uméa

2ème CATEGORIE - Cylindrée inférieure à 1,5 l.

- 1er : G. de Lavalette - n° 212 - Peugeot 201 1,085 l. - Uméa
  et 1er des voitures fermées 2ème catégorie du "Concours de Confort".
- 2ème : A. Boillot - n° 211 - Peugeot 201 1,085 l. - Uméa
- 3ème : V.E. Leverett - n° 208 - Riley 1,486 l. - Uméa

COUPE DES DAMES

- 1er : Mme Morna Vaughan - n° 229 - Triumph 1,018 l. - Uméa
  (6ème du classement général 2ème catégorie)
- 2ème : Mme C.S. Staniland - n° 210 - Riley 1,089 l. - John O'Groats
  (10ème du classement général 2ème catégorie)
- 3ème : Mme G.I.E. de Muelenaere - n° 61 - Talbot 2,438 l. - Lisbonne
  (32ème du classement général 1ère catégorie)



La Peugeot 1,085 litres n° 212 de G. de Lavalette sur un car-ferry de la Baltique. Son pilote la classa 1ère des voitures légères, en venant d'Uméa en 106 h57. -A.C.M.C.

consistait en un premier parcours de 100 m au ralenti maximum et en prise directe, puis, sans débrayer et toujours en prise directe, à parcourir 100 autres mètres. Le classement était alors établi d'après le rapport des temps mis pour parcourir le premier et le second hectomètre. Pour terminer, le concurrent devait s'arrêter au maximum sur les 40 m suivant le parcours d'accélération. Au cas où il dépassait cette distance il était pénalisé de 1 point par mètre ou fraction, et pouvait être pénalisé de 5 points supplémentaires si la voiture ne s'arrêtait pas en ligne droite. Pour une précision rigoureuse de chronométrage, les temps étaient enregistrés électromagnétiquement.

De plus la limite de catégorie entre les petites et grosses voitures fut portée à 1,5 l., et de ce fait, pour que celles-ci puissent se classer, il leur fallait tenir une moyenne de 35 km/h pour les premières, et 40 km/h pour les secondes.

Malgré la relative clémence du temps quelques aventures arrivèrent à divers concurrents, mais beaucoup moins spectaculaires que certaines années précédentes. Pour les "automobilistes" descendant du Grand Nord, ils eurent à jouer au toboggan sur une route verglacée les menant sur 200 km jusqu'à Uméa. Puis, ils durent la reprendre en sens inverse avec l'espoir d'arriver parmi ceux qui pourraient se caser sur un certain bac ne pouvant recevoir que 6 véhicules !

Ainsi le futur vainqueur, M. Vasselle, capote dans le fossé avec son Hotchkiss nº 64 ; après l'avoir sortie assez abîmée de ce mauvais pas, il pourra la réparer à temps pour prendre le départ. Healey sur Invicta nº 1 en fait autant ainsi que G. de Lavalette sur Peugeot nº 212, ils réussissent aussi à remettre en état avant le départ et cela ne les empêchera pas de se classer tous deux dans les tout premiers.

Si l'on en croit Jean-François Jacob, l'un des concurrents eut même l'idée géniale, pour mieux rouler sur le verglas, d'adapter à ses pneus des bandes métalliques hérissées de pointes. C'était l'anticipation du moderne pneu à clous maintenant si utilisé lors des rallyes, mais au moment de l'invention Stalter fit plutôt rire les conformistes.

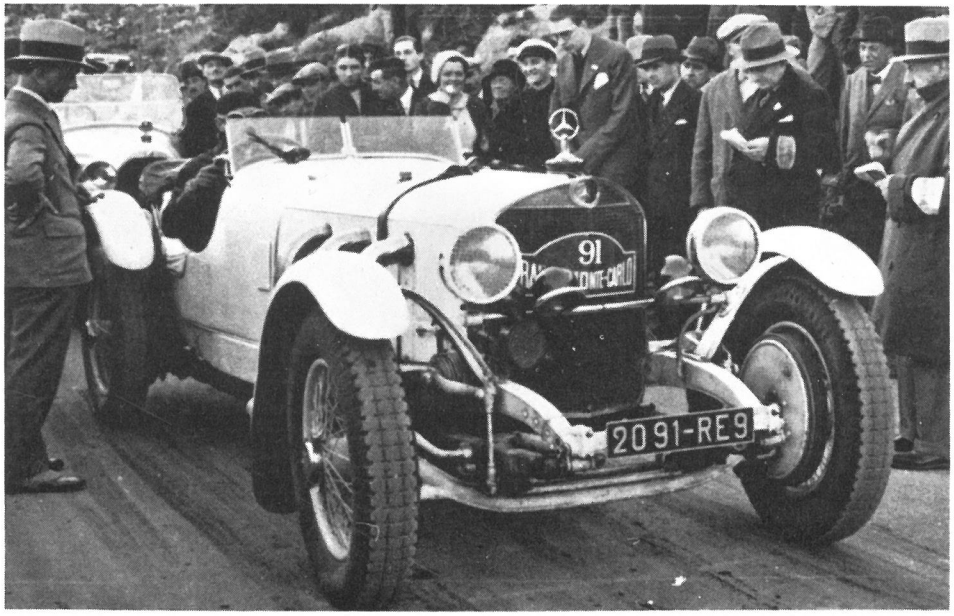
Il y avait aussi d'autres malins tel F. Meyer nº 76, qui, avec son car Panhard 3,170 l., vint de Saint-Sébastien pour se classer 43ème, tout en traînant une remorque portant une conduite intérieure pour disputer la Course de côte du Mont-des-Mules. Son car n'était pas destiné à des passagers, mais était installé en "camping car" avec salon, cuisine et chambre à coucher. Il est vrai que des prix spéciaux étaient réservés à ce genre de véhicule dans le Concours de Confort. L'ingénieux Meyer remporta le 1er prix, tandis que le second fut décerné à l'anglais D.H. Noble nº 51 ; avec sa Hilman 2,810 l. il vint de Glascow en tirant une remorque de camping qui ne déparerait pas actuellement, et réussit à se classer 35ème. Comme quoi rien n'est nouveau sous le soleil.

Hormis Mme La Caze de Noroubra qui, semble-t-il, venait de Lisbonne et joua une seconde fois de malchance en tombant en panne à Fréjus, les femmes ne firent pas beaucoup parler d'elles.

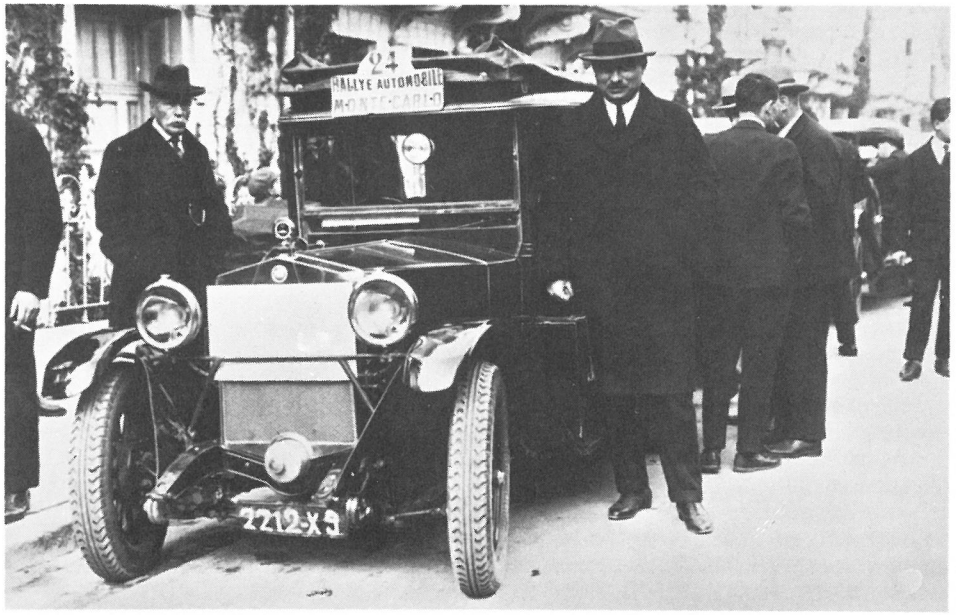
Par ailleurs, dans la "Course de côte du Mont-des-Mules" le Prince Djordjadzé, qui s'était inscrit au rallye uniquement pour cette épreuve, la remporta en battant le record général avec 2'59"2. Il avait bien failli ne pas pouvoir venir de Paris avec sa Mercedes-Benz nº 91, de 7,060 l. à compresseur, parce que sa lettre d'engagement était arrivée après la fermeture des inscriptions, ce, par la faute des P.T.T. Après la production de pièces justificatives il réussit à faire lever l'interdit, et on en déduit qu'il y a plus de 40 ans les postes ne fonctionnaient pas mieux qu'aujourd'hui.

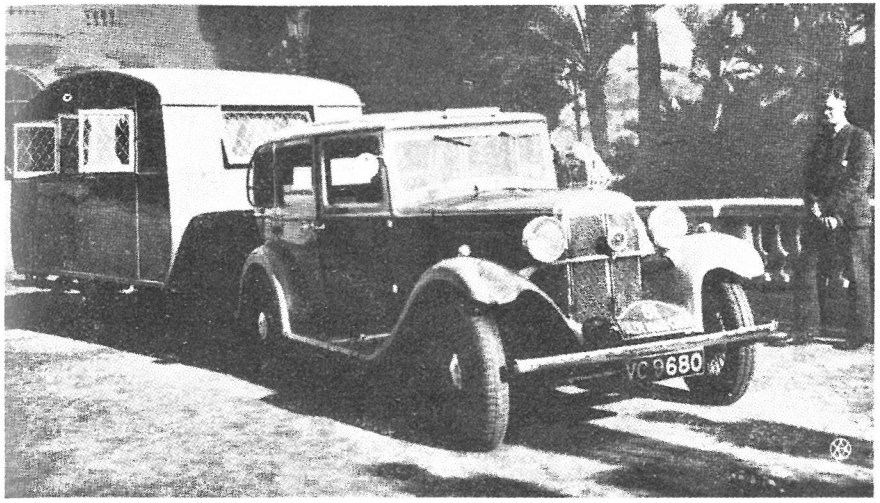
Cette année 1932 il y eut des prix pour tout le monde car pas moins de 14 coupes furent attribuées récompensant 16 conducteurs. Citons parmi celles-ci : la Coupe Challenge du Prince Pierre Ghika, la Coupe de Norvège, la Coupe Barclay's Bank, la Coupe Chesterfield, etc...

La Mercedes S.S.K. 7,060 litres nº 91 du Prince Djordjadzé, qui se classa 40ème en venant de Paris, mais fit le meilleur temps dans la "Course de côte du Mont-des-Mules".



Venant d'Athènes l'ingénieur P. Moccia se classa 19ème sur sa Fiat 3,739 litres nº 24.

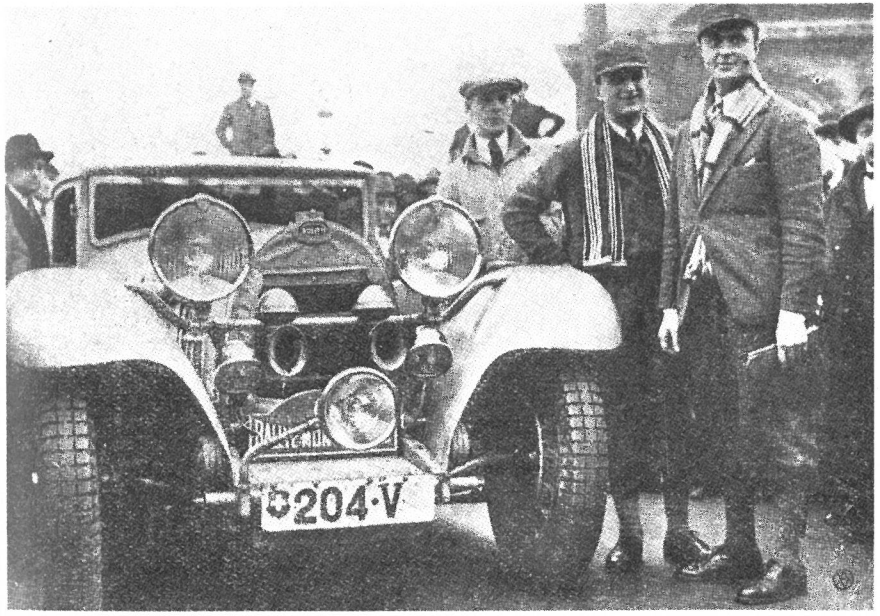




La Hillmann 2,810 litres nº 51 de D.H. Noble avec sa très moderne remorque.

Page publicitaire réalisée par le maître-affichiste Alexis Kow pour magnifier la victoire de Vasselle, sur la Hotchkiss nº 64. Collection A. Kow.

La Bugatti 4,9 litres nº 6 de Louis Chiron qui, venant d'Uméa, se classa 9ème.



1er MONTE-CARLO

CLASSEMENT OFFICIEL

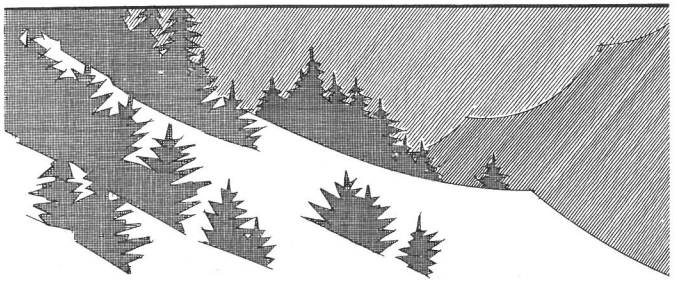
Catégorie "Voitures"

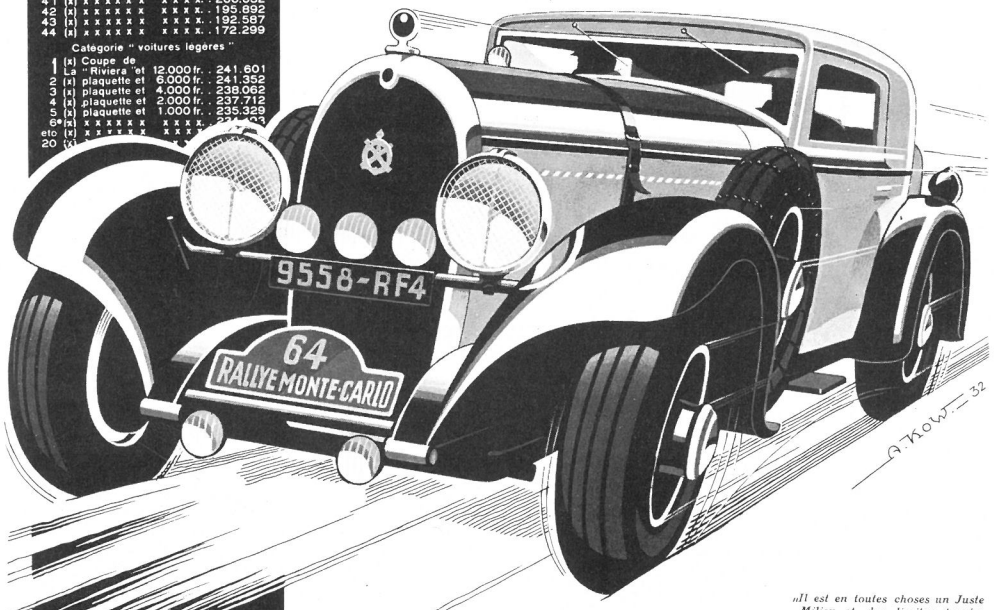
			Nombre de points
1er	HOTCHKISS (Vasselle)		
	Coupe de l'International		
	Sporting Club et	50.000 fr.	261.651
2	(x) plaquette et	20.000 fr.	258.317
3	(x) plaquette et	15.000 fr.	256.310
4	(x) plaquette et	10.000 fr.	256.199
5	(x) plaquette et	7.000 fr.	254.997
6	(x) plaquette et	5.000 fr.	254.856
7	(x) plaquette et	4.000 fr.	254.650
8	(x) plaquette et	3.000 fr.	254.586
9	(x) plaquette et	2.000 fr.	254.348
10	(x) plaquette et	1.000 fr.	253.739
11	(x) x x x x x x	x x x x.	253.524
12	(x) x x x x x x	x x x x.	253.461
13	(x) x x x x x x	x x x x.	253.209
14	(x) x x x x x x	x x x x.	252.916
15	(x) x x x x x x	x x x x.	252.563
16	(x) x x x x x x	x x x x.	251.739
17	(x) x x x x x x	x x x x.	251.629
18	(x) x x x x x x	x x x x.	251.147
19	(x) x x x x x x	x x x x.	251.046
20	(x) x x x x x x	x x x x.	250.931
21	(x) x x x x x x	x x x x.	250.567
22	(x) x x x x x x	x x x x.	250.520
23	(x) x x x x x x	x x x x.	250.049
24	(x) x x x x x x	x x x x.	247.510
25	(x) x x x x x x	x x x x.	243.778
26	(x) x x x x x x	x x x x.	243.601
27	(x) x x x x x x	x x x x.	242.455
28	(x) x x x x x x	x x x x.	242.135
29	(x) x x x x x x	x x x x.	239.151
30	(x) x x x x x x	x x x x.	238.967
31	(x) x x x x x x	x x x x.	238.626
32	(x) x x x x x x	x x x x.	237.923
33	(x) x x x x x x	x x x x.	235.965
34	(x) x x x x x x	x x x x.	233.864
35	(x) x x x x x x	x x x x.	230.316
36	(x) x x x x x x	x x x x.	230.087
37	(x) x x x x x x	x x x x.	227.328
38	(x) x x x x x x	x x x x.	227.000
39	(x) x x x x x x	x x x x.	223.081
40	(x) x x x x x x	x x x x.	215.071
41	(x) x x x x x x	x x x x.	206.032
42	(x) x x x x x x	x x x x.	195.892
43	(x) x x x x x x	x x x x.	192.587
44	(x) x x x x x x	x x x x.	172.299

Catégorie "voitures légères"

1	(x) Coupe de La "Riviera" et	12.000 fr.	241.601
2	(x) plaquette et	6.000 fr.	241.352
3	(x) plaquette et	4.000 fr.	238.062
4	(x) plaquette et	2.000 fr.	237.712
5	(x) plaquette et	1.000 fr.	235.329
6e	(x) x x x x x x	x x x x.	231.033
etc	(x) x x x x x x	x x x x.	229.xxx
20	(x)		

Rien ne peut mieux démontrer l'importance de la Qualité dans la Construction Automobile que la Victoire dans cette dure épreuve unique de Grand Tourisme International. Seule pouvait vaincre une voiture possédant les exceptionnelles qualités de la **HOTCHKISS**. Elle représente la Construction Française Moderne d'une façon heureuse tant aux points de vue technique et élégance qu'au point de vue du prix. La voiture qui a ainsi marqué à Monte-Carlo sa Supériorité sur l'élite de la Construction Automobile Mondiale, est indispensable à la prospérité de vos affaires et à l'agrément de vos voyages. Consultez le catalogue de luxe envoyé sur demande, faites un essai, vous conclurez que votre intérêt vous commande de choisir une HOTCHKISS. Rien ne peut mieux le confirmer qu'une telle Victoire.





«Il est en toutes choses un Juste Milieu et des limites tracées au-delà et en-deçà desquelles ne saurait se trouver la Raison»

HOTCHKISS

154, CHAMPS-ELYSEES, PARIS — "LE JUSTE MILIEU" — 168, BOUL. ORNANO, ST-DENIS

218



L'épreuve de souplesse, ralenti-accélération, ayant nécessité, l'année passée, des contrôles très délicats du diamètre des roues ou du rapport des ponts (certains ayant été changés par des truqueurs), etc ..., se vit remplacée par l'ancienne formule accélération, légèrement modifiée. Avec celle-ci, les concurrents doivent, après le contrôle d'arrivée à Monte-Carlo, "parcourir le plus vite possible une distance de 100 mètres", et freiner ensuite pour s'arrêter sur la plus courte distance.

Une formule empirique, avec une corrective incluse pour ceux qui freineraient prématurément, permettait de calculer les points dus à chaque concurrent. Ainsi le 1er du classement général de 1933, Vasselle, sur Hochkiss AM 80 S, mis 8"8/10 pour parcourir les 100 m, puis s'arrêta sur 16 m, ce qui lui donnait 29,05 points. Par contre, le plus mauvais à ce point de vue parmi les 71 concurrents classés : C. Graf sur Steyr 2,065 lt, effectua les 100 m en 17"6, et, malgré qu'il ait réussi à s'arrêter en 5 m, n'obtint que 7,30 points ! Cela ne le classait pourtant pas le dernier puisqu'il n'était que 62ème.

Par ailleurs, comme le nombre de points de départ était quand même devenu exagéré (20, l'année précédente), il fut ramené à 12, ceux trop proches, tels que Paris, Milan, Saint-Sébastien, etc ... étant supprimés ; par contre, furent ajoutées des villes comme Valença (et non Valencia) au Portugal (2 985 km), ou Harrogate en Angleterre (2 212 km).

Avec le nouveau règlement 1933, à chaque point de départ était attribué, forfaitairement, un certain nombre de points tenant compte des difficultés rencontrées précédemment par les concurrents, ou tout au moins supputables. Ainsi Athènes, "la maudite", avec ses 3 786 km à parcourir se voit dotée de 1 000 points, tandis qu'Uméa avec 3 751 km n'a droit qu'à 880 points, Bucarest en ayant par contre 920 avec 3 108 km. Pourtant cette dotation à la distance ne suffira pas puisqu'au classement général l'on constatera que les 14 premiers, venant tous de Tallinn (3 780 km), n'avaient que 950 points. Par contre, le premier concurrent classé, venant d'Uméa, n'était que 17ème, tandis que sur les 71 concurrents arrivés dans les délais, on ne retrouve aucun des 11 partants d'Athènes.

Il faut dire que ces concurrents, après avoir franchi sans dommages les Balkans, furent surpris en Autriche par le radoucissement du temps qui transforma les routes en fleuves de boue dans lesquels ils restèrent tous enlisés.

D'autre part, certains pays firent de grands efforts pour favoriser et rendre le plus agréable possible le passage des concurrents. Ainsi, à ceux venant de Tallinn, des jeunes filles offrent à leur passage à Varsovie de la vodka, des friandises, et des poèmes écrits spécialement pour eux en français, tandis qu'à chaque carrefour, sur les 650 km de passage à travers la Pologne, des gendarmes coiffés de la confederatka sont chargés de les orienter sur la bonne route.

Les Portugais font aussi un effort en approvisionnant, en bouteilles de Porto, les partants de Valença, tandis que la police motocycliste ouvre la route dans la traversée de la capitale et que les douaniers limitent les formalités au minimum.

Du fait de circonstances atmosphériques imprévisibles, ce sont, en définitive, les partants de Tallinn et John O'Groats qui furent les plus favorisés, ceux de Valença ayant rencontré des tornades d'eau, du verglas dans la traversée de la péninsule et de la neige dans les Pyrénées.

L'arrivée s'effectue dans un mouchoir, les quatre premiers, tous français sur voitures françaises, se départageant en dixièmes de seconde dans les 100 m de l'épreuve de souplesse. Ainsi, M.R. Guyot perd 2/10ème à l'accélération, tout en

Pour sa seconde victoire consécutive au Rallye de Monte-Carlo, la marque de St-Denis commanda au maître-affichiste A. Kow la publicité ci-contre soulignant ses deux premières places. Collection A. Kow.

1933 - XII^EME RALLYE

8 voitures françaises sur les 10 premières !

s'arrêtant sur 1 m de moins que le vainqueur. La 3ème, Mme Rouault, n'a que 8/10ème de plus que lui sur le dit parcours, tandis que le 4ème l'effectue en 4/10ème de moins qu'elle, mais s'arrête à 3 m de plus. Il en sera ainsi pour les 13 premiers qui arrivent tous de Tallinn en 94h 30, mais se départagent sur 16,59 points de différence.

L'initiative de Stalter, en 1932, a fait par ailleurs école car l'on constate, dans ce XIIème Rallye, l'apparition des premiers pneus, non à clous, mais à crampons, tandis que certains concurrents ont équipé leurs voitures des premiers dégivreurs.

Une fois de plus, les "rallywomans" se classent très bien et frisent la victoire en enlevant les 3ème et 4ème places.

Une des concurrentes, arrivée pourtant dans les délais, se voit déclassée par un jury à l'esprit douanier et peu galant.

N'a-t-elle pas eu la malchance d'abîmer ses ailes et de déchirer sa capote, ce qui fait que la carrosserie de sa voiture n'est pas jugée conforme au catalogue !

Sur les 129 engagés et 115 qui ont pris le départ, 43 abandonnent et la précédente concurrente ayant été mise hors course, il ne reste plus que 71 classés, le premier étant le même qu'en 1932, M. Vasselle, toujours sur Hotchkiss, mais d'un autre modèle, faisant ainsi un beau doublé coup sur coup. Par ailleurs sont incorporés dans le classement général, 27 concurrents, pilotant des voitures de moins de 1,5 l., le premier étant Mme Rouault sur Salmson n° 15.

CLASSEMENT GENERAL

– 1er : M. Vasselle - n° 1 - Hotchkiss 3,485 l. - Tallinn
– 2ème : M.R. Guyot - n° 34 - Renault 4,232 l. - Tallinn
– 3ème : Mme Rouault-M. Quinlin - n° 15 - Salmson 1,495 l. - Tallinn

2ème CATEGORIE - MOINS 1,5 l.

– 1er : Mme Rouault-M. Quinlin - n° 15 - Salmson 1,495 l. - Tallinn
– 2ème : R. Bravard - n° 68 - Amilcar 1,243 l. - Tallinn
– 3ème : Prince L. Narischkine - n° 57 - Fiat 0,995 l. - Tallinn

COUPE DES DAMES

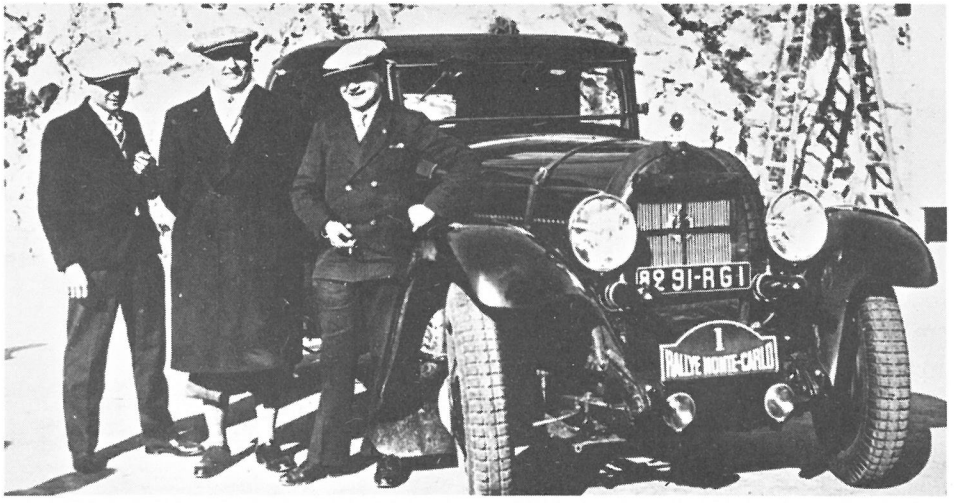
– 1er : Mme Mareuse-Mlle Lamberjack - n° 14 - Peugeot 1,465 l. - Tallinn
(13ème au classement général)
– 2ème : Mme R. Gough - n° 40 - Riley 1,089 l. - Tallinn
(20ème au classement général)
– 3ème : Mme L. Martin - n° 44 - Hillmar 2,810 l. - John O'Groats
(27ème au classement général)

C'est la 8ème fois que se court la "Course de côte du Mont-des-Mûles", et ce sera la dernière car une erreur de conduite et la maladresse d'un pilote anglais provoquent un accident dans lequel les voitures sont pulvérisées et deux spectateurs blessés. La course interrompue est dorénavant condamnée pour le prochain rallye.

Devant leur Peugeot 1,465 litres n° 14 les heureuses gagnantes de la Coupe des Dames : Mme Mareuse et Mlle Lamberjack.



Le numéro 1 se devait d'être celui de l'Hotchkiss remportant le XIIème Rallye, devant laquelle pose son équipage le sourire de la victoire aux lèvres.





1934 – Venant d'Athènes, Gas et Trévoux posent pour la postérité devant leur Hotchkiss 3,485 litres n° 4, qu'ils amenèrent 1ère du XIIIème Rallye Automobile International de Monte-Carlo. Document Daniel Tard.

1934 - XIII EME RALLYE

jamais 2 sans 3 pour Hotchkiss !

Depuis plusieurs années, le Rallye de Monte-Carlo est maintenant considéré comme l'une des plus importantes manifestations du calendrier automobile mondial, d'autant qu'il honore la saison sportive. Il est devenu l'épreuve d'endurance type, aussi bien pour les automobilistes sportifs amteurs que pour les voitures de tourisme.

Suivant le proverbe "cent fois sur le métier, remettez votre ouvrage", les organisateurs modifient une fois de plus le règlement pour essayer de l'améliorer, et arriver à une juste égalité des chances des concurrents. Le nombre des points de départ est augmenté de dix qui sont : Aberdeen, Glascow, Copenhague, Palerme, Madrid, Salonique, Sofia, Oslo, Lwow, Londres et Boulogne-sur-Mer, certains ayant disparu, comme Riga ; la plupart ont déjà figuré dans de précédents Rallyes ou se trouvent sur le parcours de départs plus éloignés. La dotation forfaitaire en points est aussi modifiée, le plus élevé restant toujours Athènes avec 1 000.

La vitesse moyenne est aussi modifiée et est différente suivant deux sections distinctes de chaque parcours. Sur la plus grande partie de ceux dépassant les 2 000 km, elle doit être de 40 km/h, c'est-à-dire une distance de 960 km à couvrir journellement ; enfin, sur les 1 000 derniers kilomètres, elle est portée à 50 km/h, donc près de 1 200 km à couvrir pendant la dernière journée.

L'épreuve d'accélération-freinage est tellement perfectionnée, pour tenter de départager les concurrents, qu'elle en devient compliquée. Elle constitue alors "une formule parfaitement logique mettant en évidence les qualités intrinsèques de la voiture", mais fut quand même critiquée, car il faut avoir un certain sens mathématique pour l'assimiler. Sa solution demande d'ailleurs, comme l'a écrit J.-F. Jacob, "un coup d'œil et des réflexes peu ordinaires".

Pour remplacer la "Course de côte du Mont-des-Mûles" les organisateurs créèrent une épreuve dénommée "Coupe de Monte-Carlo", ou "Critérium des qualités d'une voiture de Tourisme" au déroulement "typiquement monégasque". Cette épreuve, qui distrait beaucoup

CLASSEMENT GENERAL

— 1er : Gas et Trévoux - n° 4 - Hotchkiss Type 620 normal 3,485 l. - Athènes
— 2ème : M. Chauvière et Lanciano - n° 17 - Chenard et Walker 3,6 l. - Athènes
— 3ème : D.M. Healey - n° 151 - Triumph 1,232 l. - Athènes

2ème CATEGORIE - MOINS DE 1,5 l.

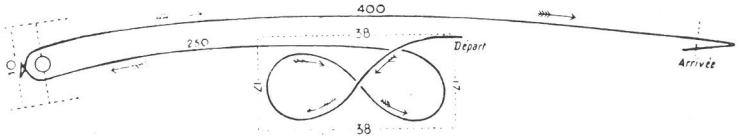
— 1er : D.M. Healey - n° 151 - Triumph 1,232 l. - Athènes
(3ème au classement général)
— 2ème : R.St G. Riley et H. Gardiner - n° 41 - Riley 1,089 l. - Athènes
(7ème au classement général)
— 3ème : B. Turek - n° 96 - Aèro 0,998 l. - Athènes
(9ème au classement général)

COUPE DES DAMES

— 1er : Mlles Hustinx et des Forest - n° 54 - 1,465 l. - Bucarest
(17ème au classement général, 9ème de la 2ème catégorie)
— 2ème : Mme G. Morlander - n° 74 - Chrysler 3,885 l. - Uméa
(33ème au classement général)
— 3ème : Mme M. Mareuse et Mlle Goumot - n° 8 - Peugeot 1,465 l. - Uméa
(35ème au classement général, 14ème de la 2ème catégorie)



Avec la Chenard & Walcker 3,6 litres n° 17, Chauvière et Lanciano se classèrent second à 1,32 point du premier.



Parcours du concours de maniabilité à partir de 1934.

les spectateurs, est une sorte de gymkhana de haute école au cours de laquelle le concurrent doit effectuer un 8, puis, après un parcours de 250 m, virer autour d'un poteau en faisant une marche arrière, parcourir 400 m et ne freiner qu'après la ligne d'arrivée avant de revenir à celle-ci en marche arrière.

Le meilleur temps fut effectué par un habitué du rallye, le Commandant A. Berlesco nº 103 sur Ford 3,622 l. avec 1'09'' 1/5, tandis que dans les classés certains mirent près de 1'30''.

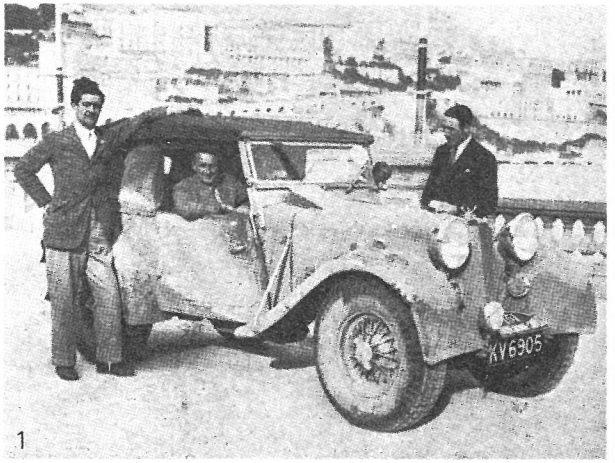
Si le temps avait été exécrable sur toute l'Europe début janvier, il tourna au beau juste avant le départ et de ce fait la boue avait presque disparu des itinéraires, sauf sur celui de Bucarest. Par contre, les 21 obstinés héroïques – presque des masochistes – qui ont choisi la tristement célèbre route d'Athènes, en sont pour leurs frais, car 15 d'entre eux enlèvent les 15 premières places.

Les concurrents furent très nombreux à s'inscrire cette année (pas moins de 160) et 16 seulement déclarèrent forfait. Sur les 144 partants, 29 abandonneront, 115 arriveront dans les délais, et 1 fut mis hors course. Parmi eux, il y eut naturellement quelques moutons à cinq pattes, l'originalité revenant à l'Aéro, nº 96, à moteur 2 temps, 2 cylindres de 998 cc de B. Turek, venu aussi d'Athènes en se classant 9ème.

Fut aussi très remarquée, et enleva la 1ère place des voitures fermées de 1ère catégorie, la Ford nº 103 du Commandant Berlescu dotée de chenilles amovibles lui permettant de rouler sur la neige molle ; leur montage s'effectuait en quelques minutes et était complété par deux skis fixés sous les roues directrices.

Enfin, F. Lecot nº 144 avait engagé un car Citroën de 4,580 l. comportant 10 passagers avec lequel il vint de Varsovie et se classa 98ème. Son car était doté d'un chauffage central, et à l'arrivée, l'on vit avec surprise en descendre ses passagers nets, et rasés de frais !

Ce n'est plus en 1934 vingt coupes qui sont offertes par des clubs, des journaux, ou des sociétés, mais vingt-et-une, ce qui fait que bientôt tous les concurrents seront satisfaits.

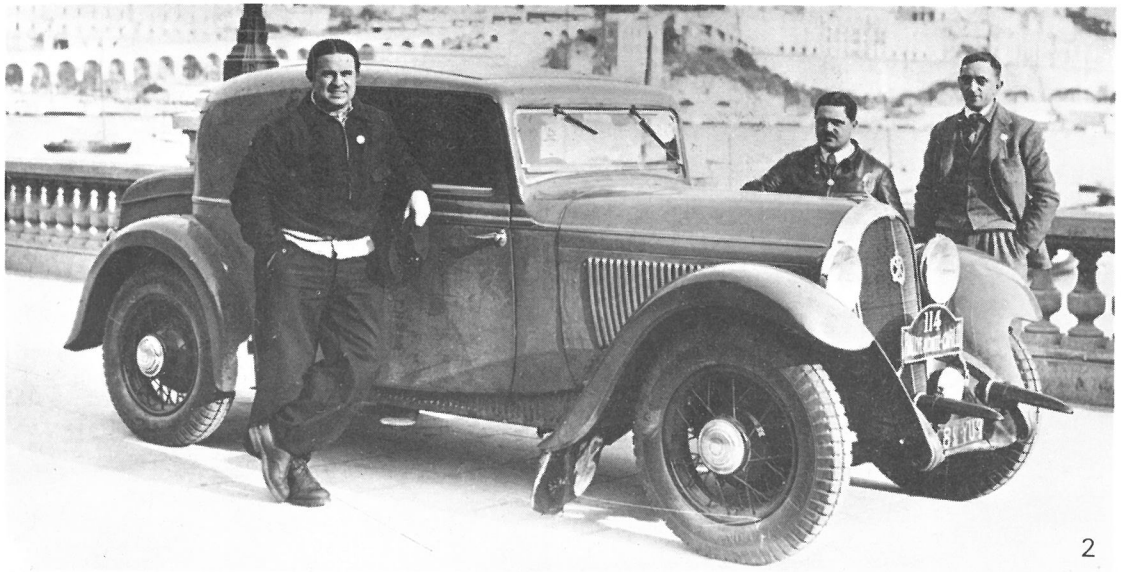


1

1 – La décapotable Triumph 1,232 litres nº 151 qui permit à D.M. Healey de remporter la 1ère place de la Seconde Catégorie.

2 – J. Vial et D. Porthault étaient quand même fiers d'avoir enlevé la 23ème place avec cette Hotchkiss 2,312 litres nº 114.

3 – Rallywomans confirmées Mlles Hustinx et des Forest de Bucarest enlevèrentt la Coupe des Dames et la 13ème place à bord de cette Peugeot 301 nº 54.



2



3

1935 - XIVEME RALLYE

une épreuve-piège en finale.

Le nombre des engagés est toujours très important dans ce XIVème Rallye avec encore environ 10% qui déclarent forfait au moment du départ : 16 en cette année 1935 ce qui fait 149 partants des 13 points de départ répartis aux quatre coins de l'Europe. Remarquez que neuf ont été supprimés, mais que Palerme avec ses 4 072 km réunit non plus 1 concurrent comme l'année précédente mais 27 ; tandis qu'Uméa en voit partir 29, et John O'Groats 22, les autres villes se partageant le solde des partants entre 1 et 17 (pour Tallinn).

Il aurait été étonnant que le règlement ne fut pas, une fois de plus, modifié, mais en 1934, il faut dire qu'il le fut assez peu, à part l'épreuve de maniabilité facultative dite "Coupe Monte-Carlo" qui a été incorporée en la combinant avec l'épreuve accélération-freinage destinée à départager les concurrents ex aequo.

Puis une petite épreuve, paraissant parfaitement anodine, fut ajoutée par A. Noghès sur les instances de son conseiller technique François Dureste. Malgré sa brièveté, elle se révèlera pourtant catastrophique pour bien des concurrents qui ne l'avaient pas prise au sérieux. Dite "Epreuve de départ à froid", son départ s'effectue comme au Mans, tandis qu'elle préfigure les compétitions de dragsters.

Exécutée au petit matin, le lendemain de l'arrivée, elle nécessitait un parfait entretien de la batterie, car les voitures passaient la nuit sur le quai ; il fallait mettre en marche et parcourir 15 m dans le minimum de temps. Ainsi moins de 30" octroyait 4 points ; moins de 45", 4 points ; moins de 60", 3 points ; moins de 90", 2 points ; moins de 120", 1 point.

La voiture étant poussée à la main par les commissaires sur la ligne de départ, le pilote attendait dans un cercle à 3 mètres de sa portière ; dès le signal du chronométreur, il mettait en marche et parcourait les 15 mètres au plus vite.

Le déroulement de ce rallye sera dans l'ensemble fertile en péripéties aussi bien lors des parcours que pendant l'épreuve finale de classement. Dans sa première partie, 46 concurrents abandonnèrent, et seuls 103 arrivèrent dans les délais. La neige paralysa nombre de ceux qui abandonnèrent, par exemple les 4 partants d'Athènes qui ne purent franchir les Balkans. De même, les 27 partis de Palerme sont aussi bloqués par la neige dans les Apennins, mais ils s'organisent ; ayant mis la voiture la plus solide et dotée d'un chasse-neige en avant, les autres se mettent l'une derrière l'autre pour la pousser, et toutes finissent par passer et arriver dans les délais.

Dans la vallée du Rhône, la situation n'est pas meilleure et une neige abondante provoque une suite de carambolages, la palme revenant à la Peugeot nº 40 de G. de Lavalette, qui, après avoir envoyé trois autres voitures de tourisme au fossé, réussit quand même à terminer 18ème !

Dans le gymkhana final, assez peu goûté par les Anglais qui le dénommèrent "Wiggle-Woggle", ce fut un vrai festival de carambolages ; pas moins de cinq parmi

CLASSEMENT GENERAL

— 1er : Ch. Lahaye et R. Quatresous - nº 51 - Renault 5,54 l.-Stavanger
— 2ème : J.C. Riley - nº 23 - Triumph 1,232 l. - Uméa
— 3ème : Mme L. Schell-L. Schell - nº 136 - Delahaye 3,312 l. - Stavanger

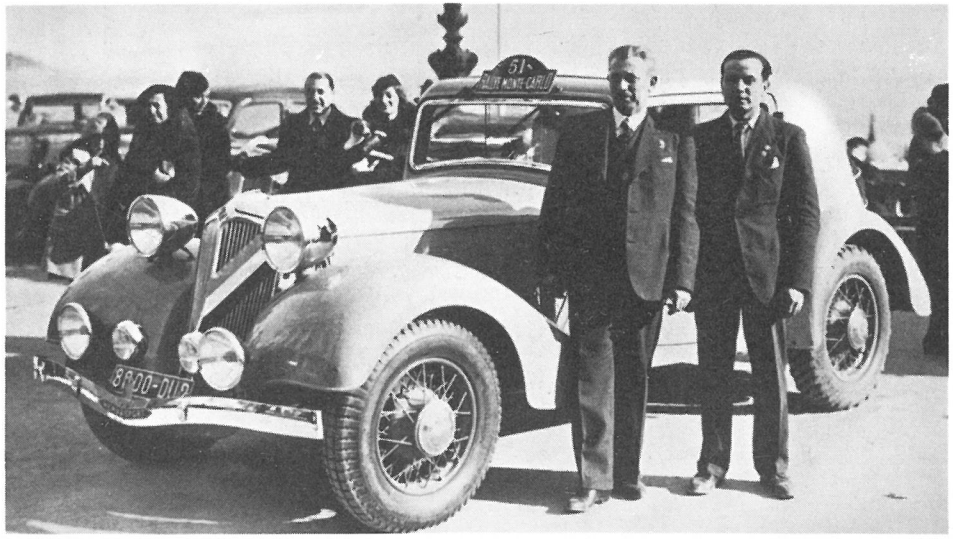
2ème CATEGORIE — MOINS DE 1,5 l.

— 1er : J.C. Riley - nº 23 - Triumph 1,232 l. - Uméa
(2ème au classement général)
— 2ème : L. Rouxel et J. Quinlin - nº 104 - Peugeot 1,465 l. - Stavanger
(8ème au classement général)
— 3ème : R. Husem et H. Larsen - nº 75 - Fiat 1,054 l. - Stavanger
(10ème au classement général)

COUPE DES DAMES

— 1er : Mmes Marinovitch-Lamberjack - nº 78 - Ford 3,622 l. - Palerme
(19ème au classement général)
— 2ème : Mme Gr. Molander - nº 146 - Chrysler Plymouth 3,111 l. - Uméa
(30ème au classement général)
— 3ème : Mlle S. des Forest-Mme O. Siko - nº 121 - Triumph 1,232 l. - Uméa
(36ème au classement général)

Pour la seconde fois depuis 1924 une Renault se classe 1ère. C'est la Vivasport nº 51, partie de Stavanger, devant laquelle posent fièrement Ch. Lahaye et R. Quatresous.



lesquels R. Grant Ferris nº 79 sur Bentley 3 l. venu de Stavanger qui peut être considéré comme le champion. Après avoir bloqué ses freins, il perd le contrôle de son véhicule, percute la tribune officielle et contusionne assez gravement une dizaine de spectateurs. Cela lui vaudra le record de pénalisations, 30,6 points et la 98ème place. Un autre Symons casse sa direction, franchit les sacs de sable et tombe presque dans le port. Trois autres dérapent aussi au freinage et vont percuter soit les protections, soit un mur, soit un poteau. C'est vraiment un "festival de maladresse" comme l'a dénommé J.F. Jacob.

Les conductrices ont aussi rencontré bien des avatars. Telles des "rally-womans" confirmées comme Mme Rouault, ainsi que Mmes Dax et Black réduisent leurs voitures en morceaux, aux environs d'Oslo, de même que Mme Marcuse et Mlle Gonnot venant d'Uméa. D'autre part, Mlle F. Husting et Mme M. Leblanc venant de Stavanger à bord de la Peugeot 2,145 l. nº 42 sont déclassées parce que, paraît-il, elles repartirent d'Avignon 14 minutes avant l'heure idéale de départ. En effet elles ont bien reçu leur carnet de route avant celle-ci, mais protestent avec véhémence et soutiennent qu'elles sont parties à l'heure réglementaire. Comme il est impossible de prouver les faits dans un sens comme dans l'autre, elles ne reçoivent qu'un blâme, pour avoir reçu leur carnet de bord avant cette fâcheuse heure idéale.

1935

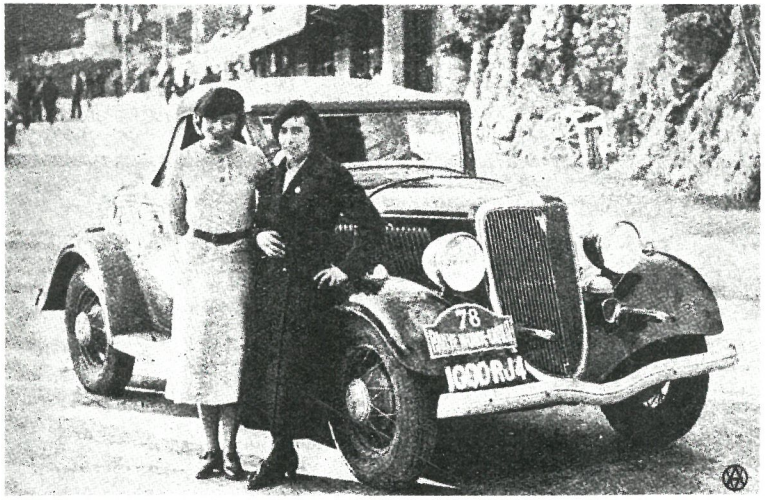
2



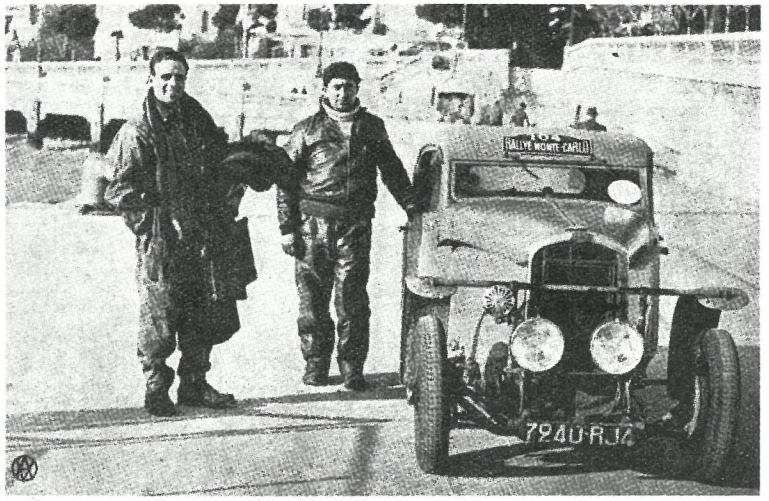
1 – Triomphantes devant leur cabriolet Ford nº 78, Mlle Lamberjack et Mme Marinovitch qui enlevèrent la Coupe des Dames.

2 – Devant une Railton peu connue de 4,168 litres nº 5, S.C.H. Davis collaborateur de "The Autocar" qui se classa 34ème en venant d'Uméa.

3 – Rouxel et Quinlin sur Peugeot 1,465 litres nº 104 venant de Stavanger, enlevèrent la **2ème place** *de la Seconde Catégorie.*



1



3

En fin de compte, ce furent Ch. Lahaye et R. Quatresous – qui en 1934 s'étaient classés second – qui enlevèrent l'épreuve avec la nº 51, grâce à celle de "démarrage-braquage-freinage" où ils obtinrent 68 points avec 1 1/2 d'avance sur le second, les 24 premiers ayant tous le même nombre de points pour l'itinéraire accompli (Stavanger, Uméa, Tallinn, ou Palerme avec 1 000) ainsi que le maximum pour le départ à froid (5). Le gymkhana était donc de toute nécessité pour les départager.

Diverses coupes furent distribuées aux concurrents, au total 22, dont pourtant 3 ne furent pas attribuées. Quant au Concours de Confort il récompensa 19 pilotes, avec un Prix Spécial qui fut donné à P. Weber pour son car Ford 3,622 l., nº 122 avec lequel il se classa 101ème ex aequo.

1936 - XV^EME RALLYE

une fois n'est pas coutume.

En ce début d'année, le parcours qui s'avérait généralement comme l'un des moins durs, celui de John O'Groats, présenta de très grandes difficultés en raison de la neige et du verglas qui sévissaient jusqu'à Glascow.

Par contre, les 12 autres parcours, même les plus nordiques et y compris celui traditionnellement catastrophique d'Athènes, furent "sinon faciles, tout au moins, moins difficiles que les années précédentes". Quelques modifications furent aussi apportées au règlement, mais celui-ci était maintenant bien rodé, et elles portèrent seulement sur le barème des points attribués aux divers lieux de départ, ainsi que sur les distances de l'épreuve d'accélération-freinage-maniabilité qui furent réduites d'environ la moitié.

Les points étaient respectivement pour Palerme (501), Tallinn (503), Athènes (506), Bucarest (503), Uméa et Stavanger (501), John O'Groats (496), cotations effectuées plus en raison des difficultés des parcours en hiver, que de la longueur de ceux-ci. Ainsi, Athènes eut 5 points de plus que Palerme malgré que le parcours comporta 268 km de moins.

Par contre la moyenne routière fut augmentée, sur les 1 000 derniers kilomètres, à 55 km/h sous peine d'élimination. Depuis quelques années, les concurrents français viennent s'entraîner à Montlhéry pour l'épreuve de gymkhana en le répétant inlassablement pour améliorer leur temps de manœuvre de quelques dixièmes de seconde. De son côté le roumain Zamfirescu, rêvant d'offrir à sa patrie une 1ère place, s'entraînait depuis une dizaine de mois à effectuer des tête-à-queue grâce à un dispositif de blocage des roues. Il gagne ainsi de précieuses secondes dans les virages. Un autre concurrent, le français F. Lecot, mêle une tentative de record à ce XVème Rallye de 400 000 km, sans interruption. Normalement, sa tentative se déroule en un aller et retour continuel Paris-Marseille. Mais, avec sa Citroën 1,910 l. n° 50, il varie sa navette en prenant le départ à Valença et, pour que l'on ne lui reproche pas de couper son raid par une halte trop longue, il calcule au mieux son temps de route.

CLASSEMENT GENERAL

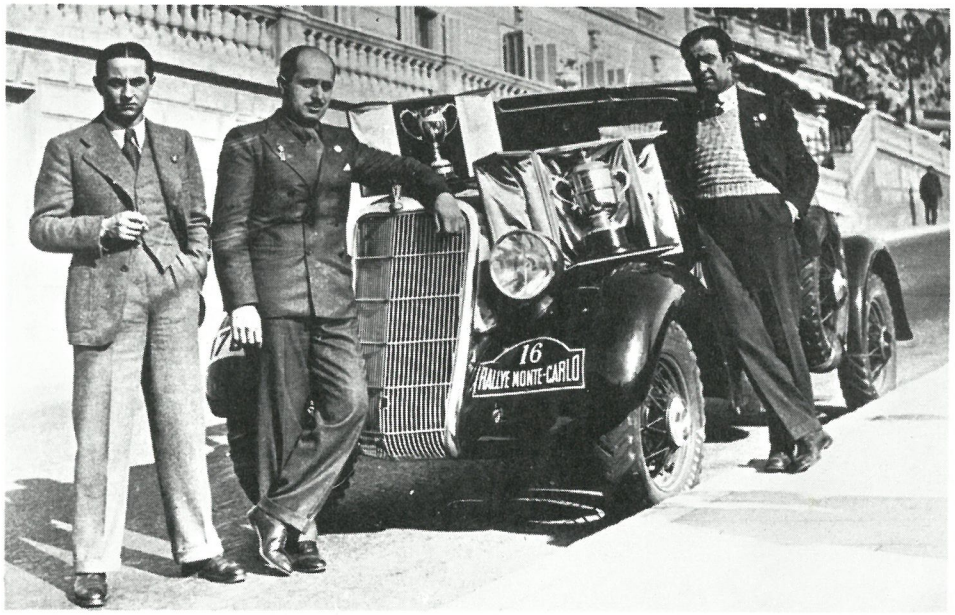
- 1er : I. Zamfirescou et P.G. Cristea - n° 16 - Ford 3,662 l. - Athènes
- 2ème : Mme L. Schell - n° 41 - Delahaye 3,6 l. - Athènes
- 3ème : Ch. Lahaye et R. Quatresous - n° 1 - Renault 4,085 l.-Athènes

2ème CATEGORIE - MOINS 1,5 l.

- 1er : E. Kozma-J. Martinek - n° 86 - Fiat 0,995 l. - Athènes
  (11ème au classement général)
- 2ème ex aequo : Z. Pohl - n° 54 - Skoda Popular S. 1,385 l. - Athènes
  ex aequo Miss J. Richmond et G.S. Brooks - n° 93 - Triumph 1,232 l. - Uméa
  (Les deux 20ème au classement général)

COUPE DES DAMES

- 1er : Mme Marinovitch et Mlle Hellé-Nice - n° 50 - Matford 3,662 l. - Tallinn
  (18ème au classement général)
- 2ème : Mlle L. Lamberjack et Mme Peterman - n° 40 - Hotchkiss 3,485 l. - Tallinn
  (30ème au classement général)
- 3ème : Mme Mareuse et Mlle Hustinx - n° 8 - Hotchkiss - 3,485 l. - Athènes
  (34ème au classement général)



MM. Zamfirescou et Cristea grands vainqueurs du XVème Rallye devant leur cabriolet Ford V8-48 de 3,622 litres n° 16, avec lequel ils joignirent Athènes à Monte-Carlo à travers mille difficultés. -A.C.M.C.

Dans l'ensemble, le temps est beau, et l'on voit même les concurrents d'Athènes rouler en chemisette, alors que, de leur côté, les anglais partant d'Ecosse se heurtent aux éléments déchaînés : brouillard, pluie, neige et verglas se liguent contre eux et une seule des 14 britaniques ne sera pas pénalisée avant de quitter Albion. C'est miss J. Astbury nº 72 sur Singer 1,493 l. qui prendra la 7ème place des petites cylindrées et la 40ème du classement général. Une autre britanique roule à gauche dans la vallée du Rhône transformée en bourbier par la neige fondue, et percute de plein fouet un camion. Au lieu de goûter bientôt au farniente à Monte-Carlo, elle est dirigée avec son mari gravement atteint sur un hôpital.

Ce n'est d'ailleurs pas le seul affrontement avec des camions, quatre concurrents, dont l'ancien vainqueur, M. Vasselle, brisent leurs voitures entre Montélimar et l'Estérel, un cinquième Gatsonidés ne trouve rien de mieux que de couronner son arrivée dans la Principauté en allant percuter un mur !

Cette année 1936 une sorte de désaffection a frappé curieusement le Rallye. Serait-ce le déclin puisque seulement 105 équipages s'engagent ; il est vrai que 13 déclarèrent forfait et que 72 arriveront à bon port ? Avec 20 abandons, le déchet est proportionnellement moindre que les années passées. Parmi eux, le colonel Berlesco fait aussi sensation avec sa caisse profilée gainée de simili cuir et ses roues arrière reliées par des chevilles de caoutchouc.

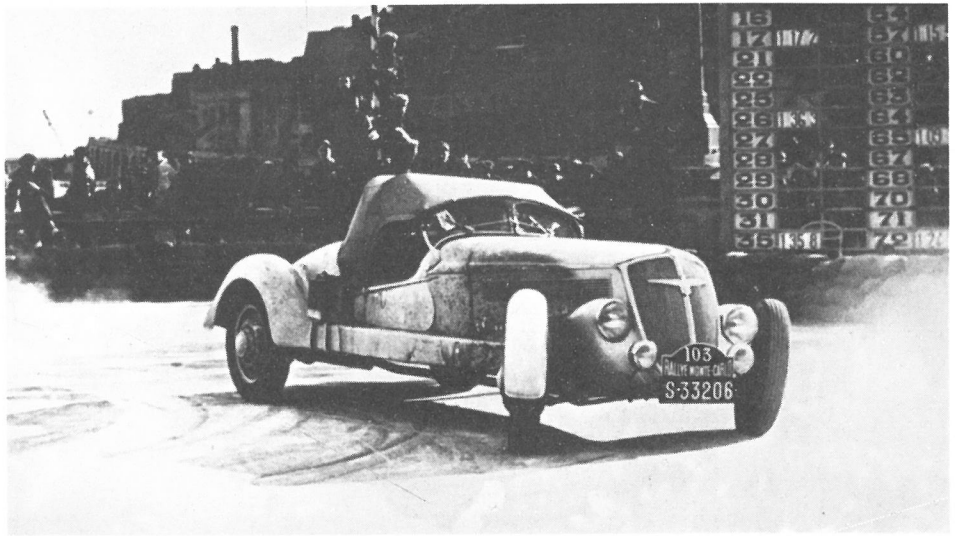
Un autre rallymen, un tchèque, a inventé un dispositif lui permettant de conduire dans le brouillard sans être ébloui ; pour cela, il a monté une plaque de tôle basculant au-dessus des phares ; formant une visière de 40 cm quand elle est abaissée, elle empêche le pilote d'être ébloui par le flux lumineux.

Signalons enfin, qu'en 1936 fut inauguré un système de vérification remplaçant les traditionnels plombages et poinçonnages des pièces ne devant pas être changées. Il consistait en un "vernis spécial incolore dont on donnait des touches aux endroits intéressants ..." A l'arrivée, il était soumis "à un réactif qui le colorait en rouge" et l'on voyait immédiatement si la pièce avait été changée ou démontée.

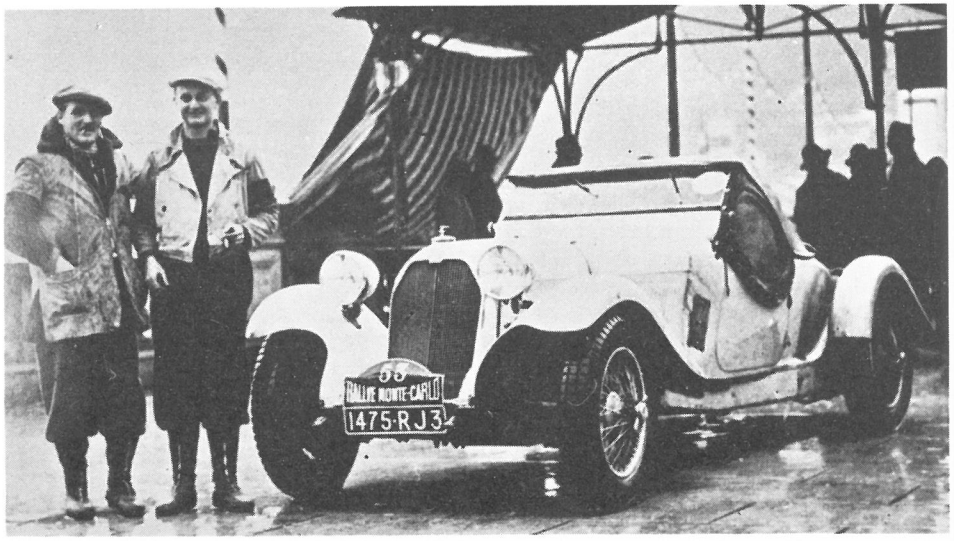


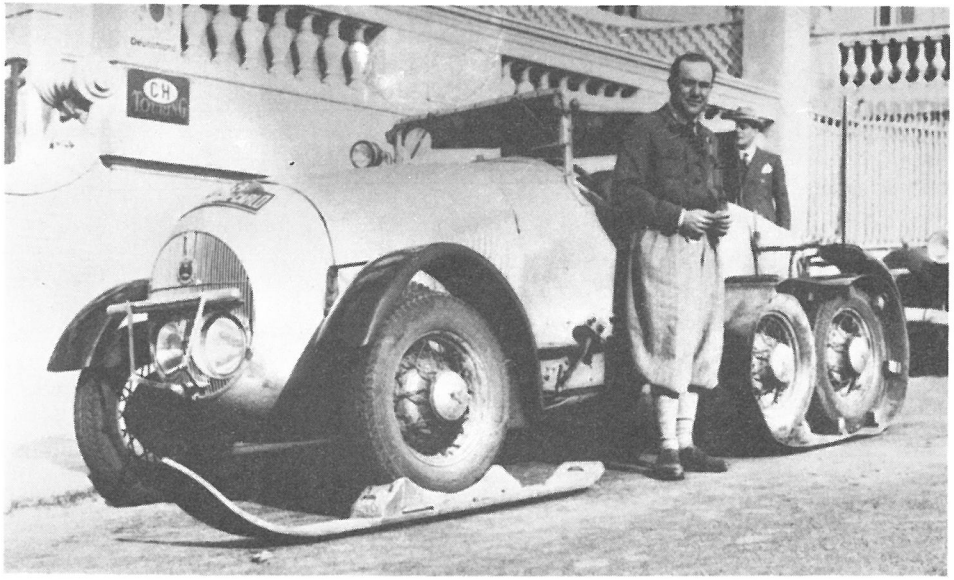
Heureuses d'avoir terminé 42ème malgré le mauvais temps, Mme G. Molander et sa coéquipière devant leur Plymouth 3,302 litres nº 91, avec laquelle elles vinrent d'Uméa. -A.C.M.C.

Lors de l'épreuve de maniabilité le pilote Nunes dos Santos, venu de Valença, prenant un virage "sur les chapeaux de roues". Sa voiture nº 103, une Adler 2.895 litres, sera classée 56ème. -A.C.M.C.



Contents malgré la pluie, Ph. de Massa et N. Nahé sourient de s'être classés 10ème en venant de Tallinn à bord de la Talbot 2,990 litres nº 53. -A.C.M.C.





La Ford 3,662 litres nº 198 à chenilles amovibles du colonel A. Berlescu, avec laquelle il fit sensation et se classa 19ème en venant de Tallinn.

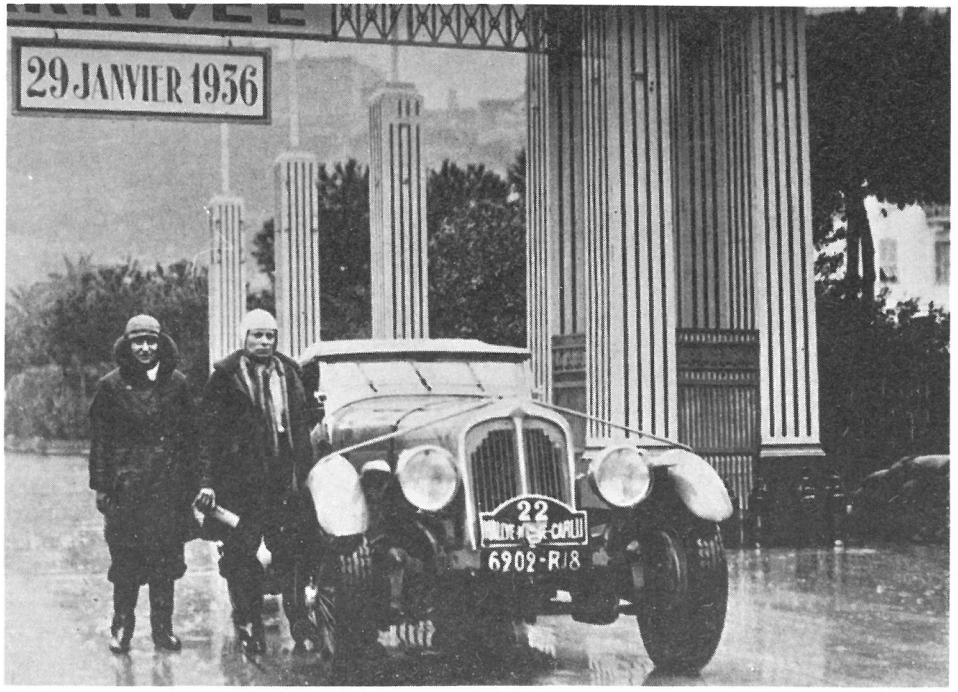


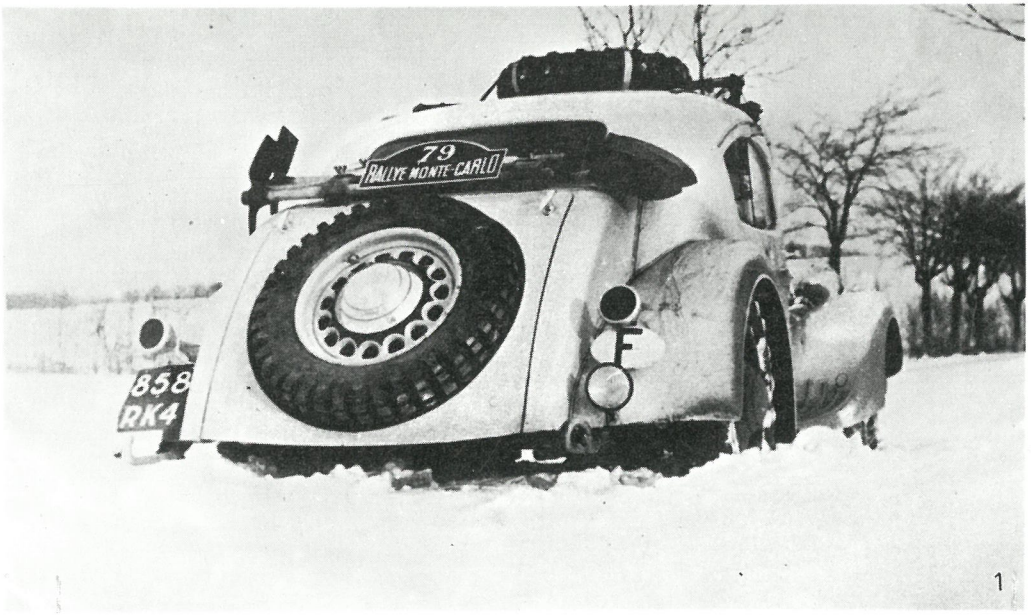
Le car Minerva-Krombort 7 litres, lors de l'épreuve de maniabilité. Venant d'Amsterdam, conduit par W.L. Tiel, il se classa 71ème.

Vaillantes pilotes, longtemps avant les féministes actuelles, Mme Siko et Mlle des Forest, venant d'Athènes, se classèrent quand même 44ème à bord de la Delahaye 3,227 litres nº 22.

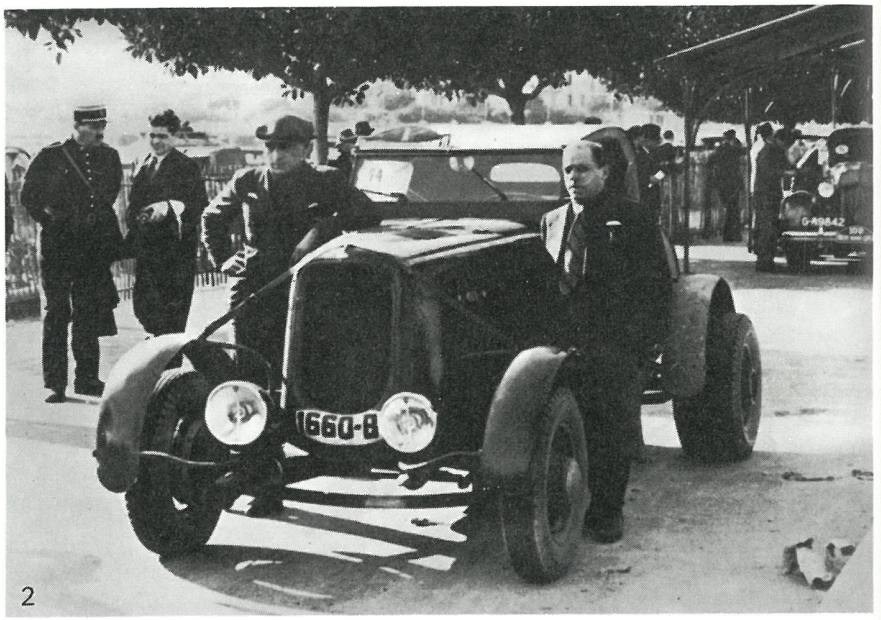
Sous la pluie D.H. Murray et son équipier venant de Tallinn posent complaisamment avec leur Frazer Nash nº 30 de 1,911 litre, classée 17ème.







1



2



3

1937

1 – Pour sortir de la neige scandinave, Imbert et Franqueville, partis d'Uméa, avaient pris soin d'emmener pelles et pioches. A bord de leur Delage 2,729 litres nº 79 ils se classèrent 19ème.

2 – La Ford 3,622 litres nº 1 très allégée de P.G. Cristea avec laquelle, partant de Palerme, il se classa 7ème.

3 – Zamfirescu et J. Trévoux 3ème du classement général devant leur cabriolet Hotchkiss 3,485 litres nº 16.

1937 - XVI^EME RALLYE

le temps des contrôles secrets

Tandis que le règlement est une nouvelle fois légèrement modifié tout en gardant les grandes lignes des précédents, le nombre des villes de départ reste le même, certaines étant remplacées par d'autres : Koenigsberg, Varsovie, Doncaster et Vienne remplaçant Valança, Naples, Glascow et Berlin.

Deux villes seulement voient plus de 20 départs, les plus lointaines naturellement, le record étant de 30 pour Stavanger ; par contre, 4 ne sont choisies que par un seul concurrent : Koenigsberg, Varsovie, Doncaster et Vienne. D'autre part, comme nombre de concurrents s'étaient plaints les années précédentes de ne pouvoir choisir précisément le point de départ avec un mois d'avance comme les partants d'Athènes et de Bucarest, la possibilité est donnée à tous de déposer une double inscription. Malgré cette libéralité, seuls trois concurrents sur 133 en profitèrent, sur ce nombre, 12 seulement déclarèrent forfait. Sur les partants un peu plus des 2/3 arrivèrent à bon port avec 81 concurrents.

Les moyennes furent aussi légèrement modifiées se répartissant ainsi : d'abord à 40 km/h sur le début du parcours, puis à 50 km/h sur les 1 000 derniers kilomètres. Celles-ci étant rarement respectées, car il n'y avait contrôle qu'au début et à la fin, il fut donc créé un parcours commun réglementé entre deux étapes distantes de 184 km. Sur cette distance, la vitesse ne devait être inférieure à 50 km/h, et supérieure à 60 km/h. Enfin, la terminaison du parcours commun à partir du Muy devait se faire à la moyenne "rigoureusement égale de 50 km/h", vitesse qui était contrôlée secrètement en-dehors des agglomérations, du fait des possibilités d'encombrements des zones urbaines (5 km avant et 5 km après). Tout écart d'une seconde sur cette moyenne rigoureuse était pénalisé de 1/20ème de point, c'est-à-dire de 3 points/minute.

En fait, le contrôle secret était rigoureusement apparent, il y en avait 5 de visibles ainsi, un seul étant le bon, tous les chronométreurs ignorant eux-mêmes quel était celui qui travaillait "pour de bon". Malgré ces précautions, ce concours de régularité fut très peu sélectif, puisque les 14 premiers se répartissaient entre 199,80 et 199,30. De même les 29 premiers obtinrent tous 500 points pour l'itinéraire.

Le concurrent le plus régulier de cette épreuve — c'était d'ailleurs un équipage féminin — n'était pourtant pas dans ce peloton de tête, ne terminant que 46ème. Cet équipage était composé de Mmes G. Rouault et Rodrigue n° 25 sur Matford de 3,622 l. venant de Stavanger, qui obtinrent exactement 199,85 sur 200. Ces concurrentes auraient dû très bien se placer, au moins pour la Coupe des Dames, malheureusement pour elles leur pompe à essence se désamorça 100 m avant l'arrivée ; voulant malgré tout terminer, elles levèrent le capot et furent pénalisées de 15 points à ajouter à 10 autres pour une réparation antérieure. Sans ces avatars la n° 25 aurait dû terminer avec 840,85 points en ex-aequo avec les n° 29 Hotchkiss et 115 Frazer Nash à la 15ème place !

De nombreux autres concurrents furent aussi pénalisés à l'arrivée pour des parties de carrosserie non conformes, les commissaires montrant un réel parti-pris :

CLASSEMENT GENERAL

— 1er : Le Bègue et J. Quinlin - n° 20 - Delahaye 3,553 l. - Stavanger
— 2ème : Ph. de Massa et N. Mahé - n° 86 - Talbot 3,988 l.-Stavanger
— 3ème : M. Jacobs et T. de Boer - n° 103 - Buick 4,56 l. - Stavanger

2ème CATEGORIE - MOINS 1,500 l.

— 1er : Luigi Villoresi - n° 36 - Fait 1,493 l. - Palerme
(13ème au classement général)
— 2ème : M. Gatsonidés et C.L. Sanders - n° 114 - Hillman 1,185 l. - Uméa
(21ème au classement général)
— 3ème : W. L. Innes - n° 58 - Riley 1,496 l. - Uméa

COUPE DES DAMES

— 1ère : Mme Greta Molander - n° 123 - Chrysler Plymouth 3,302 l. - Uméa
(17ème au classement général)
— 2ème : Miss C. Brusel et Comtesse E. von Blixen Finecke - n° 97 - Ford 3,622 l. - Uméa
(37ème au classement général)
— 3ème : Mmes G. Rouault et M. Rodrigue - n° 25 - Matford 3,622 l. - Stavanger
(46ème au classement général)



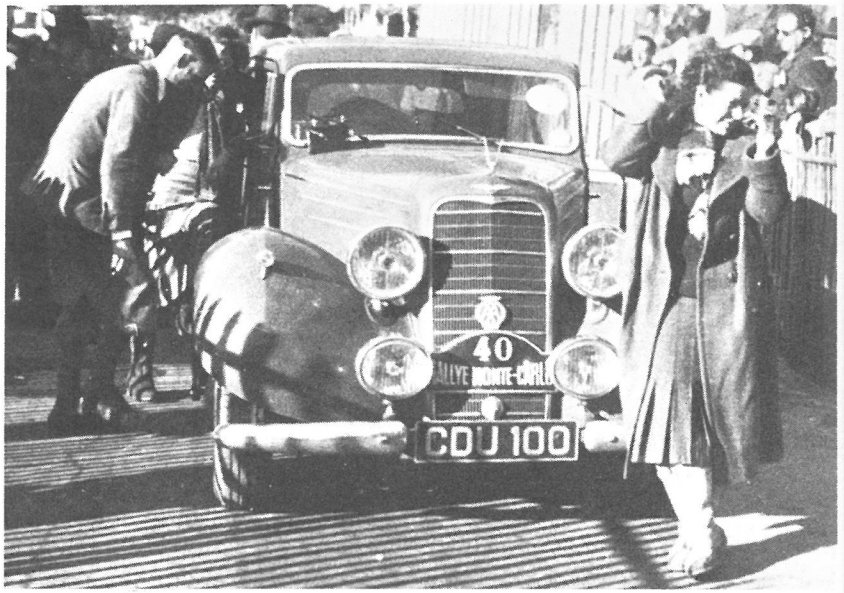
Sur la sœur de la gagnante, la Delahaye 3,553 litres n° 11, J. Paul et D. Danniel se classèrent 8ème en venant de Stavanger.

5 perdirent chacun 2 points pour des rétroviseurs n'ayant pas les dimensions exigées, et 2 autres 6 points pour des ailes également non conformes.

Ce fut donc l'épreuve de démarrage-freinage qui départagea vraiment ceux ayant pu terminer. Celle qui eut lieu le dimanche 31 janvier, lendemain de l'arrivée, prit cette année-là sa forme presque définitive : elle consistait en une accélération sur 200 m, puis un arrêt à cheval sur la ligne d'arrivée suivi d'une marche-arrière, avant un nouveau démarrage pour un second parcours de 100 m terminé par un freinage. Deux points par seconde étaient déduits du temps total sur une provision de 200 points.

Une fois de plus, les rallymens partis d'Athènes n'eurent pas de chance puisque les 4 ayant choisi ce départ ne dépassèrent pas Salonique. Même les 22 concurrents, partant de Palerme, rencontrèrent vers Padoue une terrible tempête de neige qui en laissa 15 sur place. Quant à ceux descendant du Nord, ils rencontrent verglas et neige ou bien le traditionnel brouillard pour les britanniques venant d'Ecosse. Enfin, la veille de l'arrivée, un orage épouvantable détruit la route en plusieurs endroits du Var et il fût fait appel aux Ponts-et-Chaussées pour que le passage soit rétabli de justesse.

De plus, au Concours de Confort dont le Grand Prix d'Honneur fut enlevé par S.C.M. Davis nº 8 sur Wolseley 3,485 l., fut ajouté un Concours de Bonne Présentation des Moteurs enlevé par W.A. Mc Kenzie sur Daimler nº 65. D'autre part le Concours de Photographies continuait, et 32 coupes et challenges mis en compétition dont deux non attribués. L'une d'elles, la Coupe de la Rivièra fut enlevée par un pilote aux tempes grisonnantes, débutant cette année-là en Grand Prix : c'était Luigi Villoresi qui détrôna les anglais en moins de 1,5 l. en prenant la 1ère place.



La coquetterie ne perdit pas ses droits, même pour une rallywoman confirmée comme Miss E.E. Parnell venue de John O'Groats à bord de la Hillman 3,180 litres nº 40, qu'elle classa 53ème sur 81.



Le célèbre pilote Luigi Villoresi et son coéquipier devant leur Fiat 1,493 litre nº 36 avec laquelle, venant de Palerme, ils se classèrent 13ème au classement général et 1er de la Catégorie des moins de 1,5 litre.

Conçue par le maître-affichiste A. Kow, cette publicité sur la Delahaye nº 20 gagnante du Rallye de 1937 ornait la couverture de notre ancien confrère "Automobilia". Collection A. Kow.



Cette torpédo, prise dans les neiges scandinaves au milieu d'une file de consœurs, semble être la Lagonda 4,467 litres nº 131 venant de Stavanger. Conduite par A.E. Dobel elle se classa 74ème.





Mme A.C. Lace se classa 4ème de la Coupe des Dames et 27ème au classement général sur cette Talbot-Darracq de 3,996 litres. Venant de Stavanger, vous la voyez ici juste après le passage du contrôle d'arrivée.

1938 - XVII^EME RALLYE

Grave différent pour une ligne d'arrivée

Jusqu'à 1938 furent acceptées, par les organisateurs du Rallye de Monte-Carlo, des voitures bâtardes aux carrosseries spéciales crées uniquement en vue de l'épreuve. Déjà l'année d'avant les commissaires avaient été sévères si ce n'est impitoyables avec les concurrents dont le véhicule ne répondait pas aux normes catalogue, et avait été trop allégé.

Cette année le règlement est draconien à ce propos, chaque partie étant codifiée et répertoriée. Aussi, le règlement étant appliqué à la lettre, on ne rencontre à l'arrivée que des modèles d'usine "extrêmement connus", que Monsieur Tout-le-monde rencontre dans les rues de nombreuses grandes villes. Le Rallye perd ainsi son pittoresque des années précédentes, et il ne semble pas, au contraire, que cela est relevé son intérêt. L'on tombait ainsi dans l'esprit du douanier ou de l'adjudant appliquant le règlement à la lettre, et cela devenait ennuyeux. S'il n'y avait eu la guerre, sans doute qu'après 2 ou 3 ans les organisateurs auraient dû trouver une formule plus spectaculaire pour sortir d'un conformisme pesant.

D'autre part, le temps des nombreux itinéraires semble avoir vécu, ceux-ci étant réduit à 8 seulement. Il en résulte que la moitié, avec au moins 20 concurrents chacun, drague la presque totalité d'entre eux. Ce sont naturellement ceux ayant le maximum de points (de 497 à 500) encore que Tallinn (3 792 km) n'ait que 4 partants, et Uméa (3 632 km) 5.

Sur ces 8 parcours peuvent s'élancer 143 pilotes et 25 d'entre eux profitent de la possibilité d'en choisir 2 pour s'inscrire en double. En fait, avec les forfaits, il n'y aura que 146 concurrents au départ sur lesquels seuls 91 arriveront.

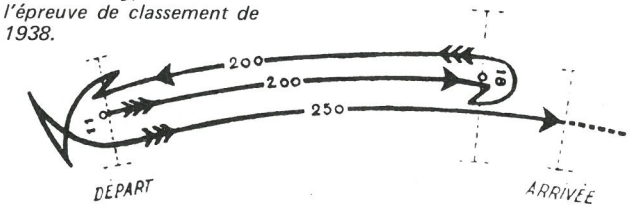
Une nouvelle épreuve de régularité est aussi inaugurée avec un parcours, depuis Grenoble, divisé en 4 sections à effectuer à une moyenne imposée entre 50 et 60 km/h : d'abord 222 km, puis 12 km, ensuite 63 km et enfin les 57 derniers kilomètres amenant à Monte-Carlo soit un total de 354 km. Mais à partir du Col de Lecques, début de la 2ème section, la neige recouvre la route aussi les organisateurs neutralisent-ils le tronçon et y ramènent la moyenne à 40 km/h.

CLASSEMENT GENERAL
- 1er : G. Bakker Schut et Karel Ton - n° 9 - Ford 3,622 l. - Athènes
- 2ème : J. Trévoux - n° 12 - Hotchkiss 3,485 l. - Athènes
- 3ème : Ch. Lahaye et R. Quatresous - n° 93 - Renault-Primaquatre 85 2,383 l. - Athènes

2ème CATEGORIE - MOINS 1,5 l.
- 1er : G. Descollas-Mme Descollas - n° 74 - Lancia 1,352 l. - Athènes
  (8ème au classement général)
- 2ème ex aequo : Lord Waleran - n° 51 - Lancia 1,352 l. - John O'Groats
- 2ème ex-aequo : R. Cantoni-L. Agosti - n° 82 - Lancia 1,352 l. - Palerme
  (les deux 9ème au classement général)

COUPE DES DAMES
- 1ère : Mmes G. Rouault et S. Largeot - n° 33 - Matford 3,622 l. - Athènes
  (7ème au classement général)
- 2ème : Mme Y. Simon et Mlle L. Lamberjack - n° 44 - Hotchkiss 3,485 l. - Athènes
  (11ème au classement général)
- 3ème : Mme G. Molander - n° 3 - Dodge 3,300 l. - Stavanger
  (19ème au classement général)

Tracé du gymkhana de l'épreuve de classement de 1938.



Une fois de plus l'épreuve de classement, démarrage-freinage, fut modifiée et transformée en un véritable gymkhana acrobatique comportant trois parcours parallèles d'environ 200 m avec virages, arrêts, marches arrière, etc ... C'est le concurrent qui "faillit" gagner (Le Bègue associé à Mahé sur Talbot T 23-S), qui effectua le meilleur temps sur les deux parcours imposés avec 57" et 57" 1/10 distançant de loin le second. Malheureusement pour lui, il a arrêté trop vite ses roues avant sur la ligne d'arrivée, et immédiatement un commissaire pointilleux le pénalisa de 20 points, car elles n'avaient pas passé entièrement la ligne. Or cette ligne était symbolisée sur le sol par une bande blanche d'environ 150 mm de largeur, et, comme les pneus de la Talbot y reposaient encore, le commissaire affirmait que la dite ligne n'avait pas été franchie.

Par contre, pour les concurrents, franchir la ligne voulait dire que l'axe des roues avant devait être en avant de la ligne axiale de la bande. D'ailleurs le règlement ne

Karel Ton devant la Ford 3,622 litres n° 9 qu'avec son coéquipier G. Baker il amena 1ère à Monaco, en étant partis d'Athènes.



disait-il pas : "A 200 mètres du départ les roues avant, au moins, devront franchir une ligne perpendiculaire à l'axe du parcours et revenir en-deçà de cette ligne."

Nul doute que le commissaire, pas plus que le jury d'ailleurs, ne savait faire la différence entre une ligne et une bande. Mais comme l'écrivit en conclusion Henri Petit dans "La Vie Automobile" : "C'est qu'un règlement n'est jamais trop précis et l'est rarement assez. Quand on y emploie une expression qui comporte un certain vague, il est indispensable de la préciser et d'en donner une définition que l'on choisira comme on voudra, mais qui, figurant au règlement, fera loi entre les parties."

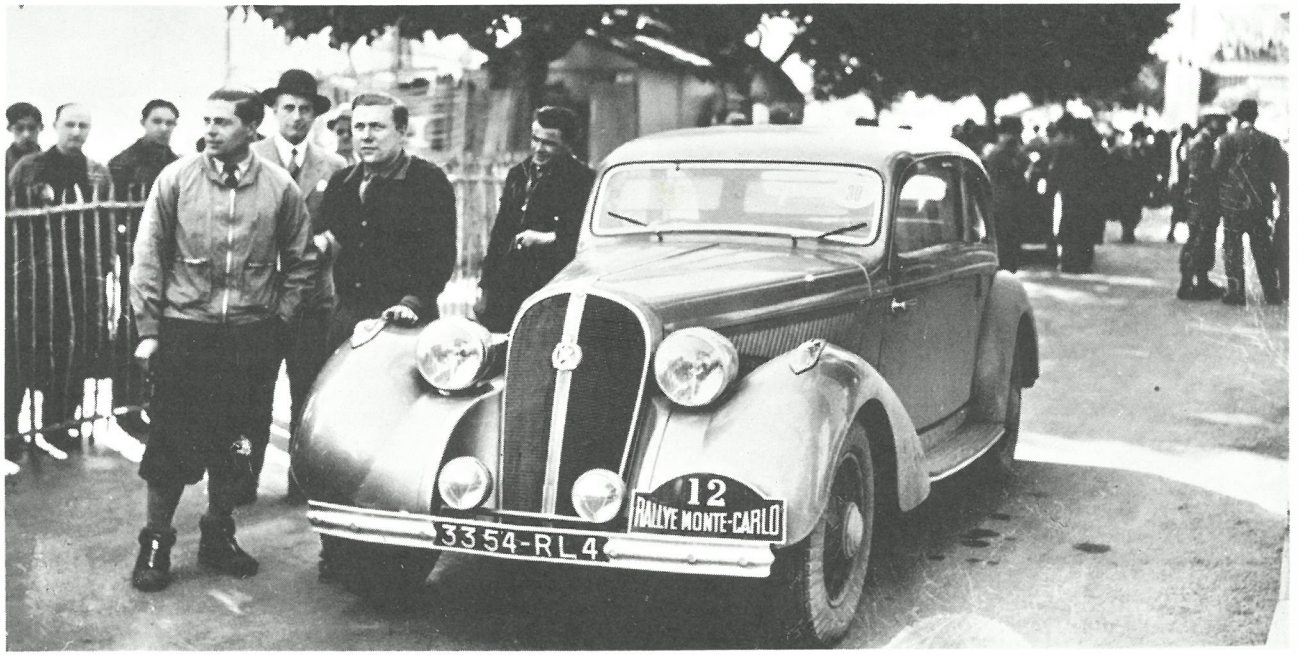
Dans ce cas le règlement disait "une ligne" et ce sont les organisateurs qui avaient fait tracer une bande. En fait, à notre avis, ce sont eux qui ne faisaient pas correspondre la pratique à leur règlement, et ils avaient donc tort. Malheureusement on fit porter le chapeau au malchanceux Le Bègue, ce, malgré la preuve apportée par un cinéaste amateur et un recours qu'il déposa devant l'A.I.A.C.R. Peine perdue, le jury ne voulait pas avoir tort et Le Bègue/Mahé se retrouvèrent, bon gré mal gré, à la 20ème place, restant quand même vainqueurs moraux. Remarquons que par ailleurs, et peut-être en compensation, lui fut attribuée la "Coupe de l'A.C. de Monaco."

Remarquons que certaines marques se classèrent très bien dans les premières places des différents classements telles Hotchkiss (2ème et 11ème), Ford (1er et 4ème) Matford (5ème, 6ème, et 7ème), Lancia (8ème et deux ex-aequo 9ème).

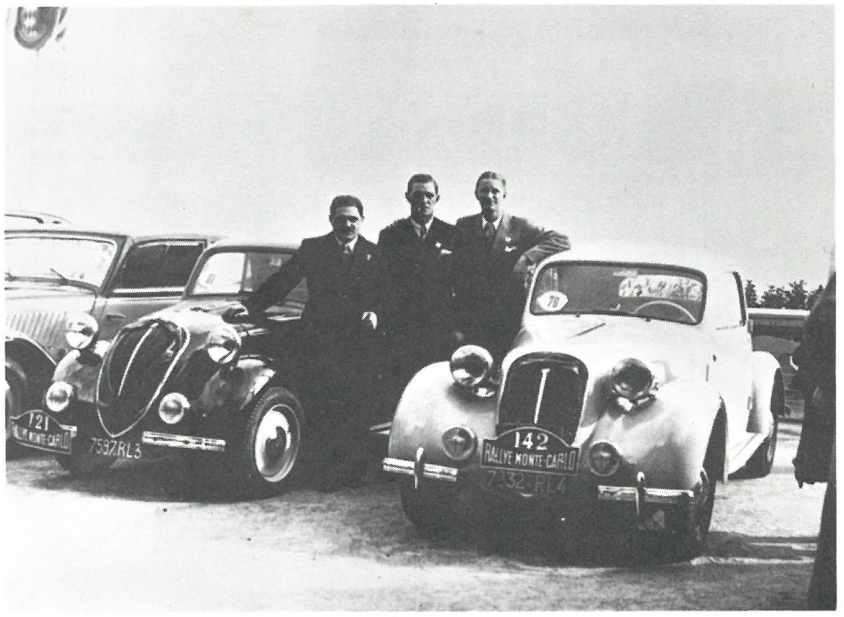
Ce XVIIème Rallye de Monaco restera quand même comme douteux, étant donné la façon très discutable dont la place de premier sera attribuée.

La D.K.W. 0,684 litres nº 67 de P. Muller, lors d'un contrôle en Italie sur le parcours de Palerme, 39ème au classement et 11ème de la 2ème Catégorie.





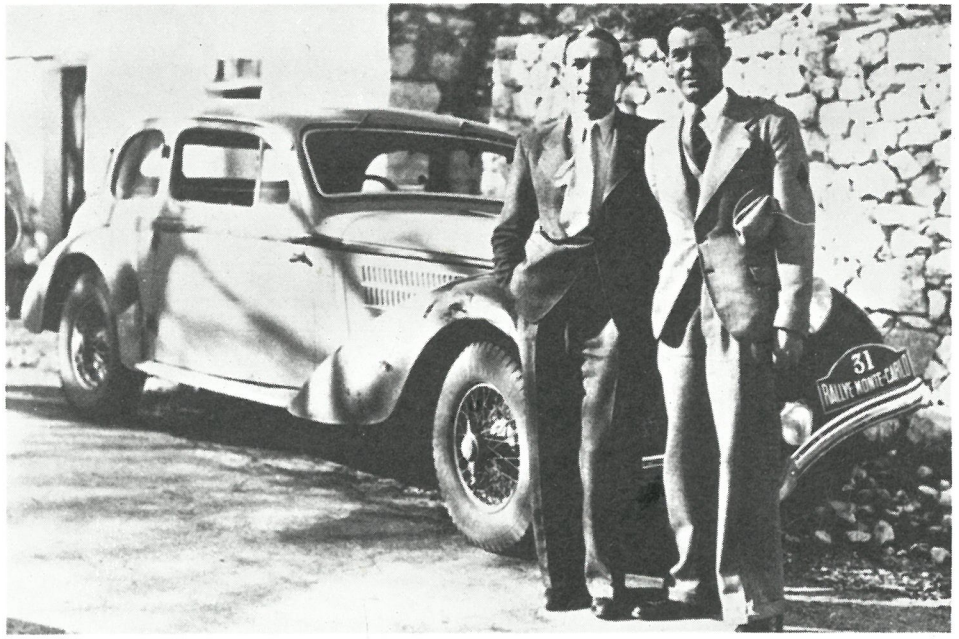
J. Trévoux et son équipier avec le coach Hotchkiss 3,485 litres nº 12 qu'ils placèrent à la seconde place en venant d'Athènes. Document Daniel Tard.



La Simca-5 nº 121 de Vernet et la Simca-8 nº 142 d'Amédée Gordini, l'une venant d'Amsterdam (34ème, 2ème Catégorie) et celle du "Sorcier" d'Athènes (20ème, 2ème Catégorie) voisinant pour la postérité.

1939 - XVIII EME RALLYE

Doublé français sur la ligne d'arrivée



M. Contet et J. Paul devant leur coach Delahaye 3,557 litres nº 31, 1er ex aequo en venant d'Athènes.

CLASSEMENT GENERAL

— 1er : J. Trévoux et M. Lesurque - nº 7 - Hotchkiss 3,485 l. - Athènes
— 1er ex-aequo : J. Paul et M. Contet - nº 31 - Delahaye 3,557 l. - Athènes
— 3ème : E. Mutsaerts et A. Kouvenberg - nº 35 - Ford 3,622 l. - Palerme

2ème CATEGORIE - MOINS 1,5 l.

— 1er : A. Gordini et Scaron - nº 81 - Simca-Huit 1,090 l. - Athènes
(13ème au classement général)
— 2ème : F. Delmarco - nº 104 - Lancia 1,352 l. - Palerme
(23ème au classement général)
— 3ème : K. Bjorkman et Hermansen - nº 119 - Lancia 1,352 l. - Tallinn
(25ème au classement général)

3ème CATEGORIE - MOINS 750cc

— 1er : E.A.C. Cornelius et A. Buyze - nº 5 - D.K.W. 684 cc - Athènes
(56ème au classement général)
— 2ème : Mmes Greta Molander et Barthe - nº 128 - D.K.W. 684 cc - Stavanger
(63ème au classement général)
— 3ème : P. Muller - nº 63 - D.K.W. 684 cc - Athènes
(72ème au classement général)

COUPE DES DAMES

— 1er : Mmes Y. Simon et S. Largeot - nº 37 - Hotchkiss 3,485 l. - Athènes
(8ème au classement général)
— 2ème : Mlle M.L. Lamberjack et Mme O. Siko - nº 46 - Matford 3,622 l. - Tallinn
(18ème au classement général)
— 3ème : Mlle A. van Vredenburch - nº 78 - Ford 3,622 l. - Tallinn
(26ème ex-aequo au classement général)

Le scandale Le Bègue de l'année précédente a rendu les organisateurs de ce XVIIIème Rallye très prudents, aussi ont-ils voulu que les décisions du classement final soient indiscutables. C'est pourquoi toutes les garanties techniques furent prises en équipant la ligne d'arrivée d'un contrôle électrique irréfutable établi par un spécialiste.

Pourtant, par un curieux effet du sort, le jury, cette année encore, se verra devant un dilemme encore plus impossible à résoudre que le précédent. Pour celui-ci il avait au moins — avec du courage et de l'honnêteté — la possibilité de perdre la face. En ce mois de janvier 1939, et malgré toutes les précautions prises, les mathématiques le mettait inexorablement devant le fait qu'il y avait deux vainqueurs rigoureusement ex-aequo. Comme si le sort voulait venger l'injustice dont avait été victime le malchanceux Le Bègue.

Au contraire, cette fois-ci il y eut deux heureux au lieu d'un mécontent. Le seul ennui, pour les organisateurs, fut que l'International Sporting Club n'ayant prévu qu'une coupe, celle-ci dû être sciée verticalement pour en fixer chacune des deux parties sur un socle d'acajou.

Tout ceci malgré que A. Noghès lui-même ait fait ajouter une épreuve de côte dont le parcours n'était connu qu'une heure avant le départ, pour justement départager les éventuels ex-aequo ; ceux-ci s'étant renouvelés plusieurs fois les années passées. Cette course, dont le chronométrage avait lieu au 1/5ème de seconde, se déroulait sur 1 km de la route sinueuse du col d'Eze, entre les deux corniches supérieures.

Si les points de départ restèrent fixés à 8, l'écart de points de dotation entre le plus favorisé, et le moins, ne fut plus que de 4 points. D'autre part, le règlement fut compliqué par quelques adjonctions, ainsi, si la moyenne restait fixée à 40 km/h sur la plus grande partie du parcours, la terminaison avec 50 km/h fut portée à 1 200 km, tandis que les tronçons routiers, avec vitesses imposées à partir de Grenoble, furent portés à 5, au lieu de 4 l'année d'avant.

Quant à l'épreuve accélération-freinage elle fut reprise suivant la formule utilisée en 1937, celle "acrobatique" jugée comme trop sujette à problèmes étant abandonnée.

S'il y eut un peu moins d'engagés cette année qu'en 1938, il y eut, par contre,

beaucoup moins de forfaits puisque sur 129 engagés 8 seulement ne prirent pas le départ.

La proportion des abandons est faible – puisqu'il n'y en eut que 21 – ce qui donne une proportion de 1 sur 6, alors qu'elle avait été, certaines années, de 2 sur 5. Il est vrai que le temps ne fut pas trop exécrable, et que le réseau routier européen s'était amélioré, les Ponts-et-Chaussées des différents pays traversés ayant fait de leur mieux pour faciliter le passage des concurrents.

Pourtant, à cause du verglas rendant le col de Trouassin sur la route de Stavanger impraticable (n'a-t-il pas 33 % de pente), le parcours fut détourné par le bord de mer. Quant aux anglais venant de John O' Groats, ils s'embourbèrent dans des flaques de boue, restes d'une inondation récente, et de plus se heurtèrent à une purée de pois à couper au couteau dans les Midlands.

Les concurrents venant des Balkans et de l'Europe Centrale rencontrèrent aussi quelques grosses difficultés, entre autres J. Paul et M. Contet nº 31 dont la Delahaye alla au fossé sur la route de Budapest. Ils n'en sortirent que grâce à A. Gordini et Scaron nº 81 ainsi qu'à Quinlin et Horvilleur nº 23 qui les halèrent avec leurs Simca 8 et Matford.

Sur le parcours commun à partir de Grenoble, le temps fut exécrable des trombes d'eau s'abattant sur les concurrents ; malgré cela 47 voitures réussissent à terminer sans aucune pénalisation. Parmi celles-ci la Hotchkiss nº 7 de J. Trévoux et M. Lesurque et la Delahaye de J. Paul et M. Contet qui totalisent exactement le même nombre de points. Quant à ceux qui gagneront aussi bien dans l'épreuve d'accélération que dans la course de côte de 1 km, ils seront rigoureusement égaux.



La Hotchkiss 3,485 litres nº 7 venant d'Athènes, classée 1ère ex aequo par l'équipe J. Trévoux-M. Lesurque.



L'équipe E.A.C. Cornelius et A. Buyze qui, venant d'Athènes, se classa 1ère de la 3ème Catégorie (moins de 750 cc) avec la D.K.W. 0,684 litre nº 5, et 56ème au classement général.

Il ne restera plus qu'à partager la coupe, les deux concurrents se considérant à égalité d'autant plus que leurs voitures sont de même poids (1 470 kgs), avec les mêmes modèles de boîtes Cotal, de carburateurs, ainsi que de pneus.

Soulignons qu'à ce XVIIIème Rallye participait Amédée Gordini qui était déjà appelé plaisamment "le sorcier de Suresnes" parce qu'il savait mieux que personne transformer une voiture pour lui faire rendre le maximum, comme l'écrivait H. Petit. Sur Simca 8 il avait déjà remporté le Criterium International de Tourisme 1938.

Dans ce dernier Rallye d'avant-guerre remarquons que Hotchkiss remporta sa 4ème victoire, c'est la seule marque qui y réussit d'autant plus qu'elle en ajouta deux autres vers les années 50. Une autre se classa également 8ème dans ce même Rallye ; conduite par deux femmes elle remporta, grâce à elles, La Coupe des Dames. Un Challenge Hotchkiss était donné pour la voiture gagnante et fut remporté, comme vous le savez, par une Hotchkiss et une Delahaye, autre marque qui s'associa plus tard à l'histoire de la marque "aux canons".

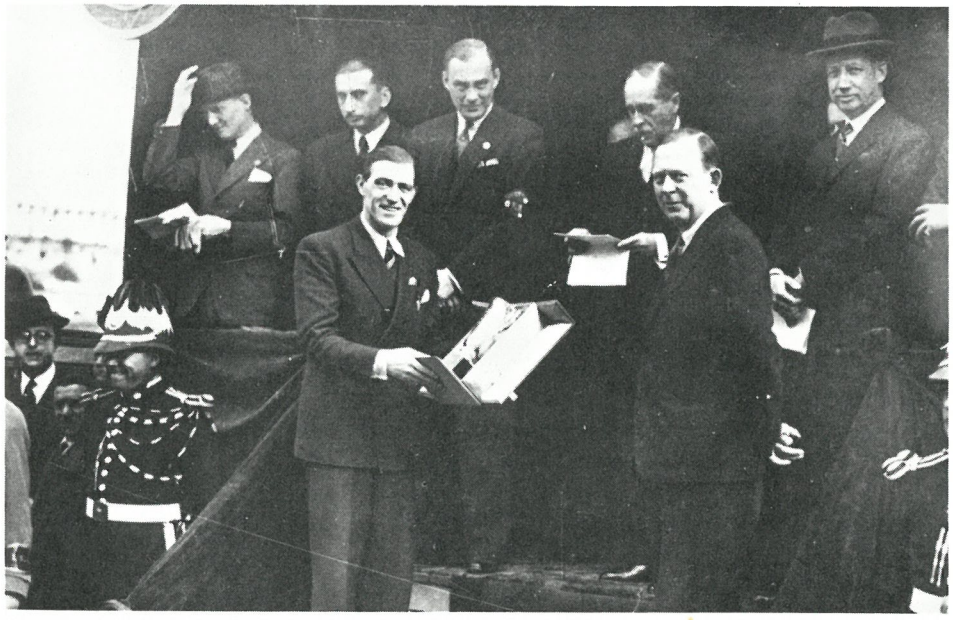
Conjointement avec les concours de Confort, de Bonne Présentation des Moteurs, de Photographies, furent aussi distribués un très grand nombre de coupes, challenges et prix plus ou moins publicitaires : pas moins de 38.

Au total six équipages pouvaient revendiquer d'avoir remporté ce XVIIIème Rallye, et A. Noghès devait penser que c'était beaucoup. Aussi désirait-il faire chronométrer, en 1940, au 1/10ème de seconde, mais avec la "drôle de guerre" et l'hiver terrible que subissait la malheureuse Europe, ses habitants dressés les uns contre les autres dans une révolution continentale avaient autre chose à penser qu'un XIXème Rallye Automobile de Monte-Carlo.



Les vainqueurs ex aequo réunis devant leurs voitures : de gauche à droite J. Paul et M. Contet avec la Delahaye nº 31, et M. Lesurque-J. Trévoux avec la Hotchkiss nº 7. Document A. Kow.

Le "Sorcier de Suresnes", Amédée Gordini, et son équipier Scaron recevant des mains de A. Noghès la coupe de 1er de la Seconde Catégorie, remportée avec leur Simca-8 nº 81 (13ème du classement général).



Ce numéro spécial de "l'automobiliste" a pu être réalisé grâce à la documentation procurée par : Mme Renée Hiestand ; MM. André Binda, Alexis Kow, maître-affichiste ; Pierre Lenoir, journaliste et historien automobile ; Christian Moity, rédacteur sportif à "L'Automobile" ; Sobra, chargé de presse de l'Automobile Club de Monte-Carlo ; Daniel Tard, historien de Hotchkiss.
Nous les en remercions.



Premier modèle du bouchon de radiateur de l'A.C.F.

LA SEMAINE INTERNATIONALE AUTOMOBILE 1974 DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

La création du premier Automobile Club du Monde, celui de France, fut une conséquence du succès de la course Paris-Rouen en juillet 1894 que gagna le comte de Dion sur un tracteur à vapeur De Dion et Bouton, puis de celle Paris-Bordeaux-Paris en juin 1895.

Peu après le dynamique comte de Dion répétait souvent : *"Notre course de juin dernier comporte une suite... Nous avons vu quels enthousiasmes la locomotion mécanique soulève dans toute la France ! Nous ne pouvons les laisser retomber ainsi sans les utiliser... Les propriétaires de voitures automobiles devraient se réunir, pour se connaître, discuter de leurs intérêts communs..."*

En parlant un jour au journaliste Paul Meyan celui-ci lui rétorqua immédiatement : *"Pourquoi ne fonderions-nous pas un cercle de chauffeurs... un Automobile-Club ?"* C'était en fin septembre 1895 à Neuilly-sur-Seine, et rendez-vous fut pris pour le surlendemain en l'hôtel du comte de Dion pour un dîner avec le baron de Zuylen de Nyevelt grand et riche ami des sports, dîner au cours duquel furent préparés les statuts du futur A.C.F.

Un peu plus d'un mois après le club était constitué, et ce fut en novembre suivant au cours d'une réunion chez le comte de Dion que fut nommé premier président de l'A.C.F. le baron de Zuylen, tandis que de Dion prenait l'une des deux vice-présidences, et Paul Meyan le secrétariat général.

Quelques années plus tard fut créée une Commission des Courses présidée par le chevalier René de Knyff dès janvier 1899, jusqu'en 1926. Devenue Commission Sportive c'est grâce à elle que fut créé le Grand Prix de l'A.C.F. couru pour la première fois en 1906, et l'on peut dire que toute la réglementation mondiale des grandes épreuves automobiles est issue de ses travaux. Ainsi pour la seule période de 1895 à 1907, 272 manifestations automobiles furent organisées sous le contrôle de l'A.C.F., ainsi que de 1924 à 1939 plus de 600 tentatives de records. C'est aussi sur la proposition de l'A.C.F. qu'en 1904, à l'occasion de la Coupe Gordon-Bennett, fut créée l'Association Internationale des Automobiles Clubs Reconnus, devenue depuis Fédération Internationale de l'Automobile siégeant aussi à l'hôtel de l'A.C.F. place de la Concorde.

Enfin, en 1945 fut créée, au sein de la Commission Sportive, une association sportive affiliée à la Fédération Française du Sport Automobile, et devenue récemment l'Association Sportive de l'A.C.F. sous la prestigieuse présidence de S.A.I. le Prince Napoléon.

Malgré qu'il soit dans sa 80ème année, l'A.C.F. n'est pas un vieux monsieur au passé sportif, mais un organisme dynamique comme l'avait voulu son fondateur le comte Albert de Dion.



Portrait du Marquis Albert de Dion, principal promoteur de l'Automobile Club de France, dédié à son fidèle et célèbre chauffeur noir Zélélé. Photo Otto et Pirou, Paris. Document inédit de la collection C.H. Tavard.

Pour célébrer cette fondation, l'Automobile Club de France a donc organisé en collaboration avec le Marlboro World Championsphip Team, une Semaine Internationale Automobile du 1er au 7 juillet 1974 dont nous vous donnons ci-après le calendrier, qui se partage, remarquez-le, entre Paris et Dijon.

Citons plus spécialement parmi ces manifestations :

– A l'Espace Cardin et Alcazar d'Eté sur les Champs-Elysées de Paris, une exposition de 25 voitures d'époques différentes réparties comme suit : avant 1905 avec 9 voitures, de 1905 à 1914 avec 6 voitures, enfin de 1919 à 1939 avec 10 voitures dont plusieurs de prestige alliant une mécanique de haute qualité à une carrosserie de grand luxe.

A l'époque actuelle le choix n'est pas encore fait parmi les nombreuses voitures susceptibles d'être exposées, mais déjà trois modèles célèbres sont prévus :

– "La Jamais Contente" de Camille Jenatzy avec laquelle il dépassa, le premier, les 100 km/h le samedi 29 avril 1899 (et non le lundi 1er mai, date de la publication dans la presse), et qui fait partie de la collection du Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne.

– Un très luxueux coupé De Dietrich de 1897, dont le châssis fut construit sous licence Amédée Bollée fils du Mans. Son changement de vitesses est déjà monté sur la colonne de direction. Déjà dotée d'un pare-brise, elle comporte deux places sous capote à l'avant, et une banquette arrière à deux places réservées, en principe, au mécanicien et à son aide.



La De Dietrich 1897 (licence Amédée Bollée fils du Mans).

– Une torpédo décapotable 6 places De Dion-Bouton de 1912 déjà munie d'un moteur V-8 de 35 ch. Ce moteur peut être considéré comme le père incontesté de tous les V-8.

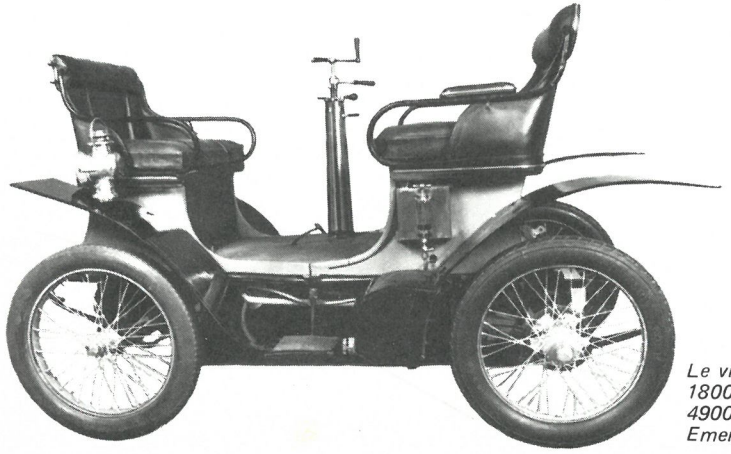
Figurera aussi à cette exposition, outre le célèbre moteur Daimler (et non Benz) à 2 cylindres en V, un moteur De Dion-Bouton ancêtre des moteurs légers à régime rapide. Le tout sera présenté dans un environnement de photos, d'affiches et maquettes anciennes.

LA RETROSPECTIVE DE DIJON-PRENOIS

Par ailleurs, pendant cette même Semaine Internationale Automobile se dérouleront, parallèlement, à Dijon suivant le programme ci-contre, outre différentes épreuves pour voitures actuelles, une rétrospective 1907-1967 des voitures de Grand Prix ainsi qu'une exposition des voitures anciennes de l'Automobile Club de Bourgogne.

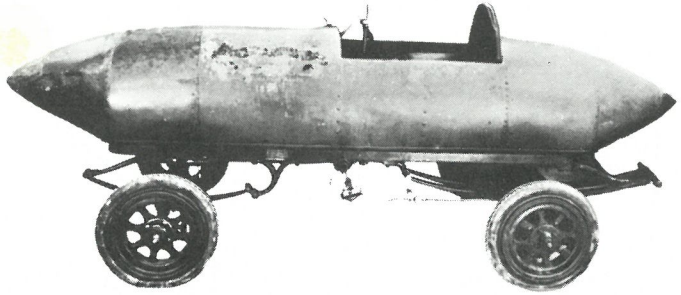
Lors de la parade-rétrospective plus de 40 voitures de Grand Prix, toutes conduites par des pilotes ayant participé aux différents Grand Prix de l'A.C.F., parcoureront le circuit de Dijon-Prénois avant le départ du Grand Prix de France 1974. Cette parade sera fabuleuse car ce sera la première, et peut-être la dernière fois, qu'autant de voitures célèbres ayant écrit l'Histoire de la course automobile, se retrouveront.

Citons parmi celles-ci la Fiat de 1907 qui sera pilotée par Jacky Stewart ; la Peugeot de 1912 par R. Peugeot ; la Mercedes-Benz de 1914 avec H. Lang ; l'Alfa Romeo de 1924 avec Guidotti ; la Delage de 1927 avec Walker ; un quatuor Bugatti de 1928 à 1931 avec deux pilotes vainqueurs, encore en vie, Etancelin (1930) et Chiron (1931) ; de même pour la Mercedes-Benz de Von Brauchitch en 1938, et la Talbot de Chiron en 1947. D'autre part, Fangio doit en principe venir piloter ses Alfa Romeo de 1948 et 1950, sa Mercedes-Benz de 1954 ainsi que la Maserati de 1957 ; puis pour les plus récentes années Brabham pilotera sa Cooper de 1960.



Le vis-à-vis De Dion-Bouton 1900, type G, monocylindre 84x90, 1800 t/mn, 4,5 ch, vitesse maximum : 35 km/h. Prix : 4900 francs-or. Pont arrière De Dion. Collection H. Girod-Emery, Museon di Rodo.

La "Jamais Contente" de Camille Jenatzy. Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne.



Baghetti sa Ferrari de 1961, Dan Gurney sa Brabham de 1964, enfin, Brabham lui-même sa Brabham Repco de 1966. De quoi ravir d'aise tous les fanatiques des grandes compétitions, car ils pourront admirer de près ces mécaniques exceptionnelles, aussi bien avant la parade, au Palais des Congrès de Dijon, qu'après dans un parc du circuit. Ils pourront même s'y faire dédicacer une plaquette-programme spécialement éditée.

Sur ce même circuit de Dijon-Prénois aura lieu à la suite le Grand Prix de France comptant pour le Championnat du Monde de Formule I, et qui, par filiation, est le plus ancien des Grands Prix.

Pour tous renseignements vous adresser, de la part de "l'automobiliste", à : Semaine Internationale Automobile, 6 place de la Concorde, 75008-Paris, (tél. : 265.34.70 – télex : 28544-Paris).

MANIFESTATIONS ORGANISEES POUR LA "SEMAINE INTERNATIONALE AUTOMOBILE"

Lundi 1er juillet 1974

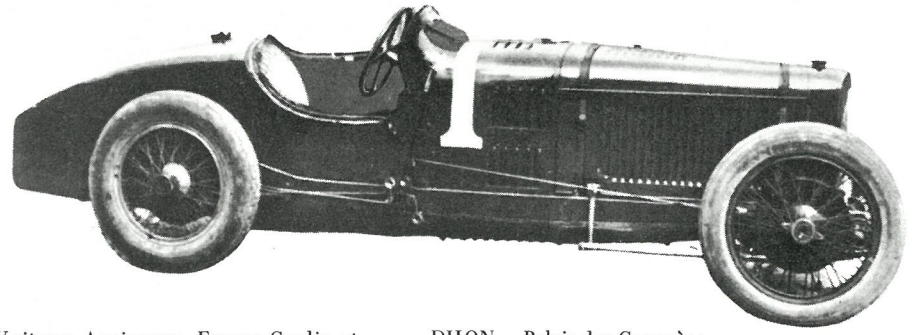
PARIS – à l'A.C.F. 18 h. Remise du Prix littéraire de l'A.C.F.
DIJON – Epreuve pour voitures de Grand Tourisme :
a) vérifications dans le Palais des Congrès.
b) essais qualificatifs sur le circuit de Dijon-Prénois.

Mardi 2 juillet 1974

PARIS – Vernissage de l'Exposition des Voitures Anciennes - Espace Cardin et Alcazar d'Eté - suivi à 18 h d'un cocktail de presse.
DIJON – Epreuve pour voitures de Grand Tourisme :
a) vérifications dans le Palais des Congrès.
b) essais qualificatifs sur le circuit de Dijon-Prénois.

Mercredi 3 juillet 1974

PARIS – Réception de l'Automobile Club de France. Visite des Voitures Anciennes - Espace Cardin et Alcazar d'Eté.



Jeudi 4 juillet 1974

PARIS – Exposition des Voitures Anciennes - Espace Cardin et Alcazar d'Eté. Place de la Concorde, de 16 h à 24 h, présentations, vérifications des véhicules conventionnels participant aux compétitions techniques.
DIJON – Palais des Congrès :
a) rétrospective 1907-1967 des voitures de Grand Prix.
b) exposition des voitures anciennes de l'Automobile Club de Bourgogne.
c) exposition des voitures de recherche.

Vendredi 5 juillet 1974

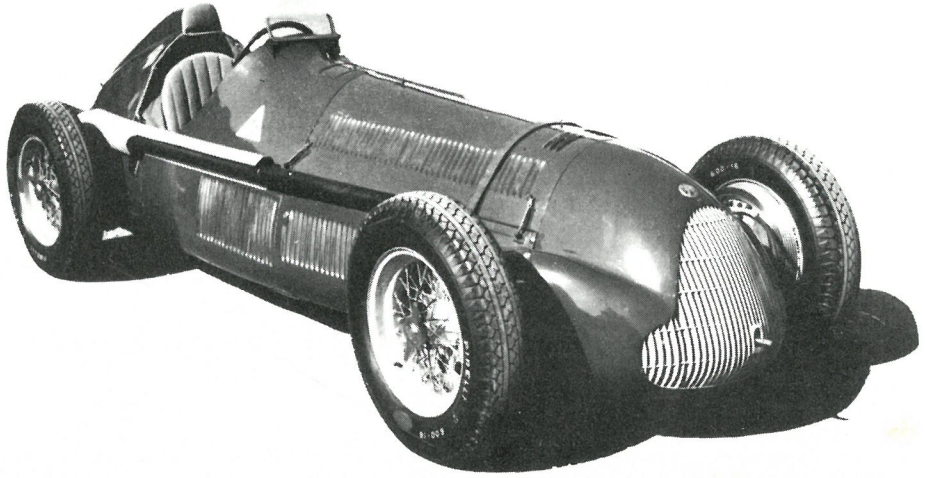
PARIS – Exposition des voitures anciennes Espace Cardin et Alcazar d'Eté. Place de la Concorde : à partir de 7 h du matin, concentration et départ pour Dijon, des véhicules conventionnels participant aux manifestations techniques.
DIJON – Sur le circuit de Dijon-Prénois, demi-finales de la confrontation mondiale des voitures de Grand Tourisme. Place de la Libération :
a) exposition des véhicules de recherche, prenant part aux manifestations techniques.
b) arrivée des véhicules conventionnels.

Samedi 6 juillet 1974

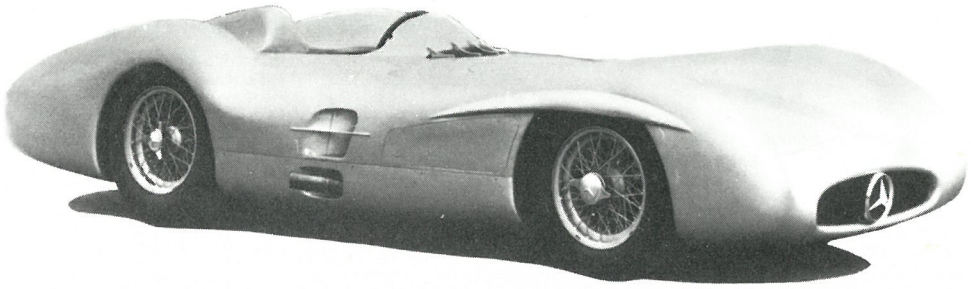
PARIS – Exposition des voitures anciennes - Espace Cardin et Alcazar d'Eté.
DIJON – Palais des Congrès :
a) rétrospective des voitures de Grand Prix.
b) exposition des voitures anciennes de l'Automobile Club de Bourgogne.
c) exposition des voitures de recherche et des voitures conventionnelles.

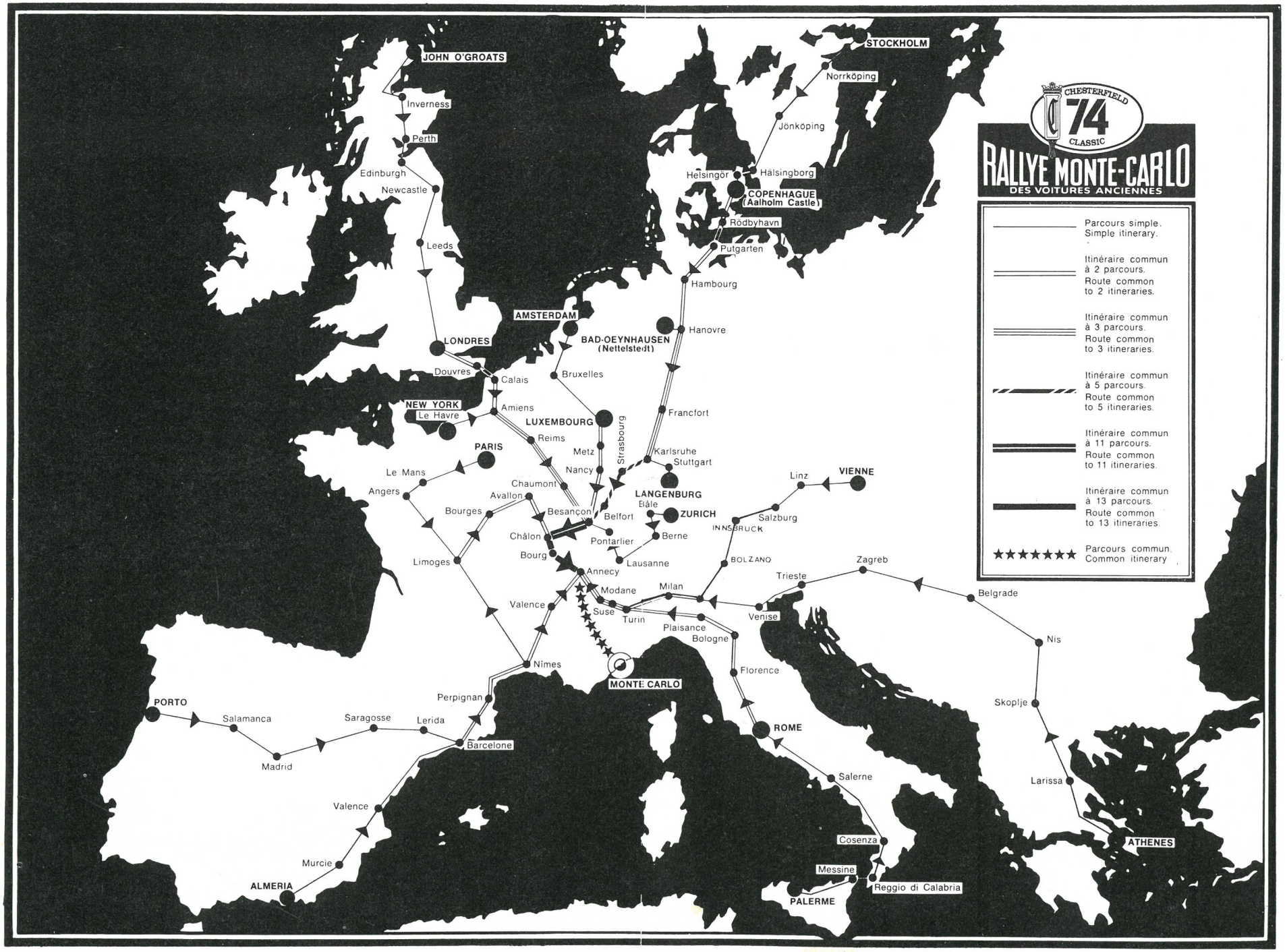
Dimanche 7 juillet 1974

PARIS – Exposition des voitures anciennes - Espace Cardin et Alcazar d'Eté.
DIJON – Palais des Congrès :
a) exposition des voitures anciennes de l'Automobile Club de Bourgogne.
b) exposition des voitures de recherche et des voitures conventionnelles.
Sur le circuit de Dijon-Prénois :
Rétrospective des voitures gagnantes du Grand Prix de l'A.C.F. (1906-1967). A 13 heures départ du Grand Prix de France F.1 de la F.F.S.A., ce Grand Prix comptant pour le championnat du monde des conducteurs. Par suite de l'accord intervenu entre l'A.C.F. et la F.F.S.A. ce Grand Prix portera le numéro 60. A cette occasion le trophée du 80ème anniversaire de l'A.C.F. sera remis au vainqueur du Grand Prix de France 1974. Finale de la Confrontation Mondiale des voitures de Grand Tourisme.



Quelques Grand Prix qui apparaîtront à Dijon-Presnois.
En haut : Sunbeam de 1923 – En bas : Alfa Romeo type 1948-1950 et Mercedes Benz 1954-1955.




CHESTERFIELD
74
CLASSIC
RALLYE MONTE-CARLO
DES VOITURES ANCIENNES
Parcours simple.
Simple itinerary.
Itinéraire commun à 2 parcours.
Route common to 2 itineraries.
Itinéraire commun à 3 parcours.
Route common to 3 itineraries.
Itinéraire commun à 5 parcours.
Route common to 5 itineraries.
Itinéraire commun à 11 parcours.
Route common to 11 itineraries.
Itinéraire commun à 13 parcours.
Route common to 13 itineraries.
Parcours commun.
Common itinerary
JOHN O'GROATS
Inverness
Perth
Edinburgh
Newcastle
Leeds
LONDRES
Douvres
Calais
NEW YORK
Le Havre
Amiens
PARIS
Le Mans
Angers
Chaumont
Avallon
Bourges
Besançon
Belfort
Châlon
Pontarlier
Bourg
Limoges
Annecy
Modane
Valence
Suse
Turin
Milan
Plaisance
Bologne
Nimes
MONTE CARLO
Perpignan
PORTO
Salamanca
Saragosse
Lerida
Barcelone
Madrid
Valence
Murcie
ALMERIA
PALERME
Messine
Cosenza
Reggio di Calabria
Salerne
ROME
Florence
Venise
Trieste
BOLZANO
INNSBRUCK
Salzburg
Linz
VIENNE
Zagreb
Belgrade
Nis
Skoplje
Larissa
ATHENES
AMSTERDAM
BAD-OEYNHAUSEN
(Nettelstedt)
Bruxelles
LUXEMBOURG
Reims
Metz
Nancy
Strasbourg
PARIS
Francfort
Karlsruhe
Stuttgart
LANGENBURG
Bâle
ZURICH
Berne
Lausanne
Hanovre
Hambourg
Putgarten
Rödbyhavn
COPENHAGUE
(Aalholm Castle)
Helsingör
Hälsingborg
Jönköping
Norrköping
STOCKHOLM

Petites Annonces

- *5 frs la ligne + taxes*
- *la ligne comporte 50 signes (soit 50 lettres ou chiffres, ou ponctuation ou espaces)*
- *2 lignes minimum*
- *domiciliation au journal : 5 frs supplémentaires*
- *annonce avec photo : prix forfaitaire 30 frs + taxes 3 lignes maximum toute ligne supplémentaire 5 frs*
- *toute annonce est payable d'avance*

VENTES

Particulier vends cabriolet **ROSENGART** 1938 à restaurer, moteur et châssis bon état, 1500 F, tél. 370-12-23 (en semaine).

Vends **JAGUAR** Mark I, 1959, 3,4 litres, parfait état, roulant tous les jours, 9000 F, tél. entre 19 et 20 h : 636-87-18.

A vendre camionnette **RENAULT** OS I, 11 cv, 1921, plateau ridelle, charge utile : 150 kg, complète, prix demandé 700 F. M. Delorme, 4 av. Delorme, 84000-Avignon, tél. 16-90-81-06-59.

Vends **CITROEN** 11 BL, trac. avt., 1954, 36000 km, état rare, 5000 F. G. Roux, 36 r. du Taur, 31000-Toulouse.

Vends **ROSENGART** LR 4 R1, modèle sorti à 150 exemplaires, tous pris par les Allemands - **PEUGEOT** 201 de 1929 restaurée. Raymond Bertrand, chemin de Rançon, 69550-Amplepuis.

Vends **FACELLIA** coupé F II 1961, embrayage à refaire, tél. 8.41 Albertville (Savoie).

Vends 40 automobiles françaises (courantes) 1918 à 1950 état normal, en un seul lot : 110.000 F. A. Boucomont, 45 r. de Balainvilliers, 63000-Clermont Ferrand.

Vends **B 14 F** torpédo 1927, très bon état, faire offre : M. Jolin, 33 r. D. Auber, La Maine, 76150-Maromme, tél. (35) 74-24-71.

Vends **DB** Mono-mille, 1954 Pichon coupé 1953 - M. Bergès, 41 r. Roquelaine, 31000 Toulouse.

A restaurer **SALMSON** S4E, 1949 - **SALMSON** G72, 1951 - **RENAULT** KZ2 séparation chauffeur, 1927, tél. bur. : 45-19-24, appt. : 45.35.33, Annecy.

Vends **KAISER** Manhattan très rare, 4 portes, cond. intérieure 1953. R. Giordano, Villa Olympe, av. Font de Veyre, 06800-Cannes, tél. 39-82-66.

Vends **BARON** sport, 4200 F - **HOTCHKISS** Anjou parfait état, **AUSTIN** 1931 décapotable, parfait état, 4200 F. J. Abadie, RN 124, Pibrac, 31490-Léguevin, tél. 86-60-61.

Vends **11 B** 1951 ent. rest., 5000 F. Cl. Hermant, 7, r. J. Moulins 94370-Sucy-en-Brie.

Vends **15 SIX** hydraulique, 1955, bleu nuit, très bon état. H. Colcombet, 8 pl. Ampère 69002-Lyon, tél. (78) 37-69-72.

Vends **HOTCHKISS** AM2 - Pièces mécaniques diverses et camionnette roulante. Neveu, 18 r. R. Marcheron, 92170-Vanves.

Vends **FACELLIA** année 1961, très bon état général, 8000 F. Ecrire Jean Moulis 20270-Aleria.

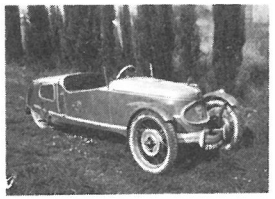
Vends **15 SIX** trac. avt., 1951 - **9 CV**, 1937 - **11 D**, 1956 - 11000 F. M. Barjavel, Bd. de la Quintine, 84200-Carpentras.

Vends **SIMCA 6** état impeccable, 2500 F. J. Ramadier, 69550-Amplepuis.

Vends **BUGATTI** type 40 sport, 2 places, 1930, état parfait — Lot de 10 tractions avt. tous types prix intéressant. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63-27-43.

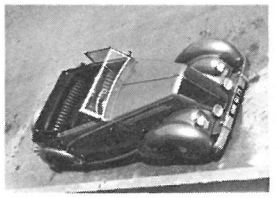
Vends **RENAULT** 40 cv de 1922, landaulet complètement démontable de Kellner, châssis n° JV 102304, moteur 2x3 6 cylindres soit 9 L, entièrement révisée et en parfait état de marche, pièce unique importée des USA de la collection de Bill Klein - **ROLLS ROYCE** Phantom III, coupé chauffeur de Hooper, 1938, moteur 12 cylindres n° 3 DH 1. Cette auto roule tous les jours et peut aller n'importe où. Ces deux pièces exceptionnelles sont à vendre ou à échanger contre d'autres véhicules de même qualité. Michel Roquet, Motel de Founex, 1297-Founex (Vaud) Suisse, tél. (022) 76-25-35, télex : 23.623.

Vends **CITROEN** Rosalie, 1934, état de marche, intérieur bon état prévoir peinture extérieure. F. Largois, 30 r. Voltaire, 93700-Drancy, tél. 845-77-18.













A vendre automobiles : **Très bon état d'origine : HOTCHKISS** AM 73, 1931, environ 60.000 km - **BENJAMIN** speeder, 1926, 12.000 km - **SIMCA** Versailles, 1955, 80.000 km. **Restaurées : DELAGE** Monocylindre de Dion 1905 - **MORGAN** 1919 - **COOPER** course FI 1500 - Moteur **ALFA** Conrero 1959 - Camionnette **UNIC** 1916. **A restaurer : CITROEN** type A, 1919, bon état général - **ROLLAND PILLAIN** C I, toit souple, 1926 - **FIAT** speeder, 2 places, 1926 - **LINCOLN** Continentale III, coupé, 1970, accidentée, 4.000 km. Paul Sac, C4 Parc Dessuard, 170 av. de Saint-Julien, 13012-Marseille, tél. (91) 93-57-99.

Vends **CHEVROLET** Corvette 1961, en très bon état, rare et superbe, 100.000 FB. Jeghers, 48 Bd. E. Solvay, 4400-Herstal (Belgique).

Vends belle Traction Avant **11 C** commerciale, 6 vitres, 1956, bon état mécanique, 1ère main noire origine. Faire offre Guignand, 48 B Cours Fauriel, 42100-Saint-Etienne.

A vendre très belles Tractions **11** et **15**, entièrement refaites à neuf, prix à débattre. P. Chevalier, 8 av. A. Briand, 92240-L'Hay-les-Roses.

Vends au plus offrant **CITROEN** 11 BL, 1949, roues sec. ext. très bon état général, tél. matin CLI.50-50. J.P. Lamour, 3 r. P. de Metz, 92270-Bois-Colombes.

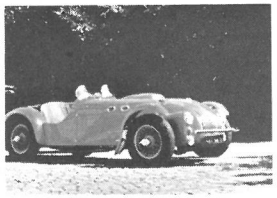
Cause dép. vends d'un seul lot tractions avt. **15 SIX** H-15, 1953 - 7 c, 1934 - **11 BL**, 1953 - **11 N**, 1953 - **11 FAMILIALE**, 1953 - **11 C**, 1955 - Véhicules refaits très bon état (prix justifié 38 000 F). Le Fèvre Le Poirier, 50000-Saint Lô (ne pas tél.).

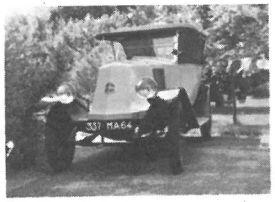
Vends **SALMSON** S4 61 avant guerre, décapotable et landeau intérieur cuir, entièrement restaurée, freins câble, boîte Cotal, pièces rechange moteur et revue technique. Combet Blanc, 18 Bd. Mal Joffre, 06310-Beaulieu/Mer.

Pour collectionneur, pièce unique, **CITROEN** traction avant, 15cv, 6 cyl., cabriolet, 1949 (carrosserie suisse Worblaufen) entièrement restaurée mécanique, carrosserie bleu marine, intérieur cuir anglais beige, prix : 50.000 F. Tél. heur.bureau : 272-11-25, après 20 h. : 273-19-54.

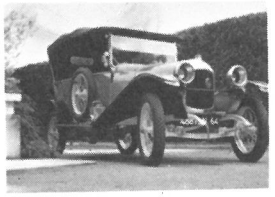
Vends **11 D**, 1956 fam. avec strap. 1ère main, état neuf, 6.500 F. Tinthoin, 69 r. Marx Dormoy, 75018-Paris.

Vends Roadster **ALLARD** J 2 X, moteur Chrysler. A. Vivien 24, r. Elie Berthet, 87000-Limoges, tél. 32-28-39.









A vendre **PEUGEOT** électrique VLV, 1943, complète avec batteries neuves, très belle. Dedenon, 44 allée Sainte-Anne, 93600-Aulnay/Bois, tél. 929-10-39.

Vends **MERCEDES** 190 SL, 1957, rénovée, capote, Hard Top, tél. 70-12-67, 44600-St-Nazaire.

Vends **HOTCHKISS** coupé sport, car. alu, participation rallye année env. 1950, à restaurer, 2.500 F - **COMETE** Monte-Carlo, 22cv, 1955, bon, 2.000 F - **PEUGEOT** 301, 1954, 500 F. Lagrange, Espeluche, 26200 près Montélimar.

Vends **CITROEN** 15 six, 1952, état exceptionnel, 66.000 km, prix m. 10.000 F. Raynaud, tél. 704-57-72 heures repas.

Vends diverses tractions **CITROEN** tous modèles - **CHRYSLER** 1939 type 82. Fournie, 31610-Cépet.

Vends moto **TERROT** 1927 - **NEWMAP** 1932 - **DRESH** 1932 - Auto **ADLER** 1914 - **B2** 1925. Tockert, 31-Saint-Sulpice/Leze.

Vends **RENAULT** NN 1, 1921 - **BERLIET** cabriolet - **15 SIX** - **CHENARD & WALCKER** - **TALBOT** DC, 1925 - **MG** A 1600 - magnifique **MERCEDES** 190 SL hard top, moteur et peint. neufs - **ROSALIE** - **PEUGEOT** 190 S - Châssis moteur **TAM - KZ - 201 - C6**. Ecrire A. Duffy, 55 av. Gare, 71170-Chauffailles.

Vends motos : 2 **TRIUMPH** allemandes 1938 et 1942, 350 cm3, en bon état et complète, 2.000 F les deux. B. Bouvier, 13 r. de Chartraine, 27000-Evreux, tél. (16) 33-58-18.

Part. vends 14.000 F Cpe **VEDETTE** 1950, **TRACTION** 1939, **TRACTION** 1957, **JAGUAR** 2,41 1959. Tél. 85-08-76 (38-Vienne).

Vends lot motos antérieures à 1940. Claude Reynaud Aramon, 30390-Domazan, tél. 01-01-64.

Vends **RENAULT** KJ 1, 1923, impeccable, prix intéressant - **LE ZEBRE**, 8 cv, 1914-1919, rare, impeccable, prix intéressant. Niorthe, 12 av. J. Moulin, Gelos, 64110-Jurançon.

ACHATS

Recherche renseignements sur **VILAR** 1927, 3 roues. Claude Reynaud Aramon, 30390-Domazan, tél. 01-01-64.

Recherche pour **LANCIA** 1800 Flavia, moteur ou tout l'ensemble avant. Fournie, 31610-Cepet.

Part. rech. véhicule grosse cylindrée 1925 à 1935, décap. souhaitée, état indif., tél. 805-75-48.

Cher. pont ar. **CLEMENT BAYARD** 4 M, mod. 1910 - 12 p. roues fils 700/80 URGENT (évent. pièces). Jean Pittet, Le Jura, 1145-Biere (Suisse).

Cher. moteur **VOISIN** 6 cyl. si pos. complet 13 ou 14cv. M. Finidori, 10 r. d'Ormesson, 06110-Le Canet, tél. 38.45.36.

N. 638 - Ch. châssis marque **VERMOREL**. Ecrire à la revue qui transmettra.

N. 639 - Ach. très cher toutes amphibies **DWM AMPHICAR** en bon état. Ecrire à la revue qui transmettra.

N. 640 - Recher. moto américaine à 4 cylindres - Motos de course - 3 roues **MORGAN** ou **DARMONT**. Ecrire à la revue qui transmettra.

Paies forte somme pour voiture de bonne qualité avant 1931 **(DELAGE, BALLOT, BUGATTI,** etc...), état indif. John Foy, Temple Coach House, Theobalds Park, Waltham Cross, Herts, Angleterre (tél. Waltham Cross 32612).

N. 641 - Cher. voiture sport **(SALMSON** ou **AMILCAR)** à restaurer. Ecrire à la revue qui transmettra.

Recherche traction cabriolet, faux cabriolet ou coupé, échange possible contre autres modèles. Fournie, 31610-Cepet.

Recherche tous renseignements sur **SUERE** K 1925, manque couronne pont. pignon, 4 pneus 730x130. Berryer, Pont Authou, 27800-Brionne, tél. 41.71.07.

Cherche bouchon et moteur **MINERVA** 32cv, 6 cylindres 1929 - Dynamo, delco pompe à eau **BUICK**, 8 cyl., 1931. R. Giordano, Villa Olympe, Av. Font de Veyre, 06800-Cannes, tél. 39.82.66.

Cher. coupé ou cab. 1933/39 **DELAGE** D6 de préf. état indif. J.F. Couédou, 22 quai Jaÿn, 69009-Lyon, tél. 83-63-06.

Pour la remise en état et la reconstruction de vos voitures anciennes, un artisan ayant une longue pratique et un outillage perfectionné est à votre disposition. Prix modérés. Consultez ou téléphonez : P. Ballet, 6 Moulins, 17320-Marennes, tél. (46) 85-07-82.

Club anciennes **PANHARD** sans soupapes cherche possesseurs et mécaniciens **PANHARD** sans soupapes en vue regroupement et remise en état. M. Bedenne, 74 av. du colonel Fabien, 94400-Vitry, tél. 726-22-79.

ECHANGES

Echange modèle unique en France, 2 existants pour l'Europe, **FIAT** 505 torpédo, 1923, complète, 8 places, restauration quasiment terminée contre ancêtre moins rare mais pouvant rouler. Ecrire J.P. Maurice, 88490-Provenchères-s/Fave.

Nicolas-Joseph Cugnot (February 26 1925 - October 10th 1804) inventor of the motor car and the first man to use front wheel drive, was born 250 years ago in the "Iron Country".

see page 3

1725. Not a single person amongst the tens of millions in Europe at this date could conceive the idea of a self-propelled vehicle. Nevertheless for over six milleniums animals had pulled wheeled vehicles, and human traction had existed even longer. A handful of isolated visionaries had gone as far as making models of such vehicles, but no further. For instance Leonardo da Vinci's clockwork vehicle (see l'Automobiliste n° : 35), which probably existed only on paper ; the steam powered eoliphile (24 inches in length) which the Belgian priest, Father Verbiest made in 1679 as a toy for the Emperor of China's amusement. The first full size steam driven vehicle was not to be built until 90 years later by the forty old year old N.J. Cugnot. Steam power was then a novelty, and had yet to be properly harnessed. The first realisation of its power came in 1605 when the physicist Rivaut heated a bomb filled with water over a fire until it exploded. It was'nt until 1690 that a steam engine was described, in Denis Papin's book "Acta Eruditorium" written in Latin and published at Leipzig. He lived from 1647 to 1714, and at first could'nt think of a use for it, though later it was put in a boat.

Jacob Leopold (1674–1727) invented, by one of these curious quirks of history at about the time of Cugnot's birth (1720/1725), a high pressure twin cylinder engine which he mounted on several carts. Despite this James Watt is sometimes erroneously named as the inventor of the steam engine on the basis of his fame in inventing the variable expansion engine which he patented in 1782.

Nicolas Cugnot, with his "Chariot of fire" or "Cabrio" as some writers called it, remains incontestably the inventor of the automobile and also of :–

- Front wheel drive, with both driven and steering wheel, a heavy commercial vehicle,
- a three wheel layout for maximum manœuverability, over square cylinders (325 x 305 mm),
- piston rings,
- Wheels with shaped rims, ancestors of the modern type,
- and finally a steering control of a type later called the tiller, a design revived on certain modern prototypes such as the 1953 G.M. turbine engined "Firebird".

The mechanism used to translate the reciprocating motion of the pistons into rotary movement left much to be desired, being both complicated and primitive, and has long since been superseded.

On the other hand the idea of steam power is currently of great interest, since the problem of oil, on which we have so foolishly based our industrial economy, will only worsen in the next few decades.

Remember what that other brilliant French innovator, Gabriel Voisin (1880–1974) – see n° : 33 of l'Automobiliste – said on the subject of steam engines, "Without doubt the best power unit for road vehicles is the steam engine. During the German occupation, I myself built a very light and simple steam lorry, which was both speedy and far pleasanter to drive than an internal combustion engined vehicle. It needed neither clutch nor gearbox, used very little wood and was quite quick in raising steam.

The Western World, from whose technical prowess the oil industry sprang, are now held to ransom by arrogant countries whose own inhabitants would be utterly incapable of extracting the oil they possess. As a consequence they are forced to search for a replacement energy source or otherwise run the risk of seeing their civilization founder in the near future.

The process has already started, paradoxically enough both with air pollution from over intensive use of oil and rationing by price. It is not an irreversible process however, provided modern man is not too softened by his life of ease and profit.

Steam and electricity, both non-pollutants, seem at first to be the only replacements for oil. Whilst electricity is easily transformable into motive power it has a social drawback. This is that making and maintaining electric motors uses less manpower and could therefore lead to increased unemployment of countless workers and technicians.

On the other hand steam engines, whose major drawback is the boiler, although there are now some very compact examples, are labour intensive due to the multiplicity of mechanical parts.

Time will tell us if the erstwhile supporters of steam such as Cugnot, followed by Dietz, Gurnet, Hancock, Bollee, Serpollet and Voisin amongst others were right. Remember that in January 1906 the American Frank Marriott in a 1,800 lb/sq.inch steam pressure 50 HP 2 cylinder Stanley steam car achieved over 150 mph. on the Daytona beach in Florida ! A long way from Cugnot's 3 mph. lorries !

N.J. CUGNOT'S TRACTORS

by Christian-Henry Tavard.

A NOVEMBER DAY IN 1770

see page 5

The military chronicler Bachaumont kept a kind of diary he called his "Secret Memoirs" ; the following extract is dated November 20th 1770, in other words just over two hundred years ago.

"For some time there has been talk of a fire-propelled vehicle which could draw carriages, and above all artillery ; M. de Gribeauval, an officer in this service, has had some experience with it. They say it had been developed to the extent that last Tuesday this same machine pulled a load in the Arsenal of five "milliers" (2 1/2 tons), the base of a 48 cannon of about the same weight, and within the hour had covered a league and a quarter (about 3 miles). It can surmount the steepest inclines, and passes over any obstacle or depression in the terrain".

What was this vehicle ? Where was it tried out ? And who was the inventor".

It was a steam tractor, sometimes called a fire machine or a "cabriot", designed to move artillery equipment without the aid of beasts of burden. In fact it was not the first of its kind, since Nicolas-Jean Cugnot, a military engineer, had already built another one, and by so doing merits the title of "father of the motor car".

The trials took place, as did those of the first tractor, at the Arsenal. This was the French artillery base to the east of Paris on what is now the Garde Republicaine's barracks, known as the Celestins Barracks.

A TRUE EUROPEAN.

Although Cugnot is deservedly the inventor of the motor car, thanks to his tractor, and merits his place in the dictionary, he still remains an unknown figure to our countrymen. Honoured only by a now vanished street in Paris's 18th arrondissement and a steam submarine which bore his name at the turn of the century, nothing

more was done to remember him, such as issuing a commemorative stamp at the recent bi-centenaries of 1969 and 1970.

Nicolas-Joseph Cugnot was born on February 26th 1725 of comfortably off farming stock in the "Iron Country" at Void in the Meuse district. This is attested by the registration of his birth still in the annals of the parish.

Obviously a brilliant pupil, shining in mathematics and drawing, yet no trace remains of where he was educated : Nancy, Metz, Commercy ? He then attended the Corp Royal du Genie school at Mezieres, from where he left as a military engineer.

Strangely enough he was born an Austrian, then became a French officer, serving in Austria for a good period before going to Brussels, and then arriving in Paris in 1763 in order to build his tractors.

Although his cultural background was French, by virtue of the varied and diverse influences exerted on him during the course of his travels across the continent he was a true European. This was by no means exceptional in the 18th century, when one saw the very partisan French military engineers serving under both the Austrians and the Prussians when these two countries were fighting each other.

Francois III, formerly the Duke of Lorraine, summoned Cugnot to work for him after the peace treaty of Aix-la-Chapelle was signed in 1748. He had married Maria Theresa of Austria and through her became, in 1745, Emperor of the Holy Roman German Empire. Being of French origin himself he naturally sought to surround himself with ex-compatriots. Thus apart from Cugnot he also summoned a senior artillery man, Jean-Baptiste Vaquette de Gribeauval and the French Ambassador, the Duke de Choiseul, who later became a minister.

Both these men were to influence the career of the "father of the motorcar".

Cugnot first stayed some time in Brussels when he relinquished his duties in Austria, before going to Paris. It is said that it was in Brussels he laid the plans for his first tractor, and it was there that he gathered the materials for the works on military fortifications that he was to later publish.

These appeared as two volumes. The first in 1766 entitled "Principles of Ancient and Modern Military Art" and the second in 1769 called "The Theory and Practice of Fortifications in the Field". This was followed nine years later by "The Theory of Fortification with observations on the different systems obtaining since the invention of artillery, and a new method of building strongholds".

As a consequence Cugnot was well known in the military circles of Europe, and this accounts without doubt for the interest shown in his project for a steam propelled artillery tractor.

THE FIRST TRACTOR OF 1769

A Swiss military engineer by the name of de Planta arrived in Paris about 1768 or 9 and obtained an audience with the Duke de Choiseul, then Louis XV's Foreign Office Minister, in order to show him his inventions. One of these was for a steam driven artillery vehicle, and he instructed the Inspector General of Artillery de Gribeauval, who also held the post of Lieutenant General in the Royal Army, to study these plans.

The latter then remembered that Cugnot had shown him a well developed project on similar lines, so he in turn submitted this to the duke. The Duke, not understanding the plans, passed them to de Planta for an evaluation.

The Suiss found them superior to his own designs, and displaying great integrity and Protestant ethics, withdrew his plans. Following this de Gribeauval suggested to the Duke that a vehicle should be built "at the King's expense".

In his "Secret Memoirs" Bachaumont describes the initial trials on October 23rd 1769 of the World's first self propelled vehicle.

"Trials have been taking place for the last few days of a machine, which fitted to a waggon is meant to propel it two leagues in the space of one hour, without using horses, but in the event it failed to meet expectations, it only covered a quarter league in the time. M. de Gribeauval, Lieutenant General, watched these trials."

This attempt, without the desired results, was also held in the grounds of the Arsenal. If one believes a report made later, (1801), by L.N. Rolland, Commissioner General of the Artillery, the machine "carried four people, moved horizontally, and from my measurements would have covered 1800 to 2000 toises (2.2 to 2.4 miles) in an hour if it had not stopped".

It's main weakness lay in the boiler, for as de Gribeauval himself wrote "The boiler was not big enough for the pump (he meant the cylinders), and after twelve or fifteen minutes running a halt had to be made so that steam could be generated again, the firebox was badly made and wasted heat ; and the boiler seemed too weak to cope with the pressure of the steam".

Despite this the trials must have proved conclusive, since following them Cugnot was given 22,000 livres to make a second tractor.

THE SECOND MODEL OF 1770

M. de Gribeauval ordered in April 1770 from M. de Chateaufer, the artillery chief at Strasburg, cylinders and pistons for Cugnot's new design of tractor. The smaller parts were made by the most famous machinist in Paris, Brezin. Assembly took place in the Arsenal.

Thus on a Tuesday in mid-November 1770 n° : 2 tractor, which is now on display in the Musee du Conservatoire National des Arts-et-Metiers, was put into service. You have already read the contemporary account of this event at the beginning of this article.

In addition "Le Moniteur's" obituary notice after Cugnot's death in October 1804 describes the first automobile accident.

"It was built and tested at the Arsenal ; it was impossible to steer because of its power in motion, and on its first trial it knocked down a wall which was in its path. It was because of this that it could not be used ..."

The circumstances and place of this accident are shrouded in mystery, since an account, dated, it is true, 1851, alleges that it happened in the Prince de Conti's park at Vanves, and that the tractor was damaged beyond repair after knocking the wall down (?)

Another work incorrectly states that the second tractor was not completed until June 1771 and that it was not tested as planned in the park at Meudon.

These new trials were scheduled for July 1771, a fact corroborated by Gribeauval in a letter. They were adjourned indefinitely since the Marquis de Montaynard, who was to have been shown the vehicle, was unable to attend. The Duke de Choiseul left at the beginning of 1771, due to the influence of Mme Du Barry, as did de Gribeauval for the same reason, his place being filled by an adherent to the old school of artillery.

Finally in a letter from the Marquis de Saint-Auban to the "Societe Royale des Sciences et Arts" at Metz it appears that the tractor is alleged to have travelled from the Arsenal to Vincennes (?)

PROFESSOR AND EXILE

Cugnot then carried on with the engineering and mathematical courses he gave at the Arsenal, since the new regime displayed no further interest. He was awarded a pension of 600 livres in November 1779 in recognition of his work, and the tractor was placed in the charge of the barracks quartermaster, L.N. Rolland, who ensured its preservation.

Cugnot went to Brussels at the time of the Revolution, and did not return until the Consulate took over. The tractor suffered certain vicissitudes during his absence.

After standing neglected in a shed at the Arsenal for over twenty five years, the Revolutionary Committee exhumed it and ordered it to be scrapped. Since the Public Health Committee had remarked of Lavoisier "We have no need of savants", they also probably decided the same applied to machines, with the exception, of course, of the guillotine.

Luckily Rolland once again rescued it, a brave act in those days of 1793. Then the minister Dubois-Crance ordered it to be dismantled and taken to the Musee d'Art in 1797. Yet again it was Roland who saved it from "this kind of purgatory".

BONAPARTE DISPLAYS INTEREST IN THE TRACTOR

In the minutes of the meeting of the Acadamie de Sciences for Janaury 30th 1798 it appears that Bonaparte wanted a demonstration, "a secretary read a note sent by Citizen Bonaparte to Citizen Rolland regarding a vehicle driven by steam in the latter's keeping. Citizen Coulomb, Perier, Bonaparte and Prony are requested to prepare a report on the machine, and to retain its maker, Citizen Cugnot to help in the trials, and to advise on the best method of harnessing steam power for propelling tractors".

A report from the Science Institute dated August 9th 1800 mentions "that his Journey to Egypt prevented a written report being submitted, but we recognised the value of this vehicle" and ended by saying, "Cugnot is now 75 years old and no longer in full possession of his faculties, as well as being in straitened circumstances. Consequently we think that the Institute should decide on maintaining the small pension which they discussed with the Minister".

When Cugnot had gone abroad this pension stopped, but it was soon renewed and raised to 1000 francs.

Previous to this and soon after the Musee des Arts and Metiers was created, its director, Mollard managed in April 1799 to get the tractor placed in his keeping, and it was put on show in 1801.

L.N. Rolland, to whom both the tractor and its inventor are indebted, wrote once more on January 24th 1801, before it finally entered the Museum, to Napoleon. He asked him to attend a fresh series of trials, but these were never to take place.

Whether it was at the rue de Tournon or the rue St. Jacques that Cugnot died on October 10th 1804 is uncertain. Thanks to his pension he was comfortable, not in poverty as some have written, but he never enjoyed the riches that his work and talents merited.

He invented other things apart from the tractor, and amongst these were breech loading guns. He made them for patrons whose names they adopted : a gun called the "de Montalembert" and a carbine by the name of "Amusette du Marechal de Saxe", weapons which he invented in the middle of the 18th century.

A statue depicting him in thought, elbow resting on a wheel, was erected to his memory at Void in 1911. It was not a true likeness since no portrait of him has ever been discovered. The statue, sculpted by Desire Fosse, was melted down during the Second World War.

It was the German car clubs who some years ago, in celebration of the bi-centenary of the first tractor, replaced it with a bronze obelisk fixed to the original granite base. One side of the obelisk, inaugurated on October 26th 1969, bears a hypothetical likeness by the German sculptor Mikorey of the "father of the motor car".

C.H.T.

SPECIFICATION OF THE 2nd. TRACTOR (1770)

Now at the Musee du Conservatoire des Arts et Metiers at Paris

Dimensions
- Wheelbase : 9' 10"
- Width of driving wheel : 7 1/2"
- Rear track : 5' 9"
- Overall length : 23' 9"
- Boiler size : 5' 7"
- Width of rear axle : 7' 2"
- Overall height : 7' 2"
- Ground clearance under boiler : 18 1/2"
- Diameter of driving wheel : 4' 2"
- Load area : 11' 1" x 4' 1"
- Diameter of boiler : 4' 4"
- Height of boiler : 3' 2"
- Diameter of fire box : 3' 3"
- Height of fire box : 1' 0"

Engine (Steam)
- Piston Diameter : 1' 1"
- Piston Stroke : 1' 0"
- Piston Height : 18"
- Draw bar pull (or load) : 4 to 5 tons

Performance
- Speed : 2.2 to 2.4 mph.
- Duration : 12 to 15 minutes.

Frederic Loiseau (1891–1974), like Ettore Bugatti and Francois Lecot a driver and a horseman, went through life "flat out".

see page 11

Do some people have great things destined for them, as the old wives say, because they are watched over by their guardian angels ?

Frederic Loiseau was one of these fortunate mortals. To start with he was lucky enough to be born in a chateau in the Jura on August 16th 1891 to a mother of aristocrat Serbian origins and a father who was a writer and diplomat. Brought up in these affluent and noble surroundings, his first schooling was at the "free" college of Moulins-sur-Allier. Keenly interested in horses and riding, traditional pleasures of the end of century upper class youth, it appears that from the age of thirteen onwards he frequently played truant in order to follow the local hunts.

The fascination of the Gordon-Bennett race.

He was only fourteen when his passion for cars was aroused when the 1905 Gordon-Bennett race was held literally on his doorstep on the Auvergne circuit. Consequently, in common with the great Ettore Bugatti and another local driver, Francois Lecot, who covered a quarter of a million miles in a front drive Citroen, he shared a love for horses and cars.

Of course he had to learn to drive, and by the time he was fifteen was more than proficient. This, together with his horse riding, made serious inroads on his studies. Consequently it must be admitted that it was only after several tries that he succeeded in passing his exams, a fact which his diplomat father did not view very favourably, since he had become a Doctor of Law by the time he was twenty two !

Frederic Loiseau was, in fact, a carefree young man of the Belle Epoque. His family wanted him to enter the Military College at Saint Cyr, but he set his face against this partly through fear of failing the entrance examination and partly because he thought he'd end up in the infantry.

Finally, when he was twenty, he got his father's permission to enlist in the 25th Dragoons, formerly the Royal Dragoons at Angers, where one of his cousins was commanding officer. He trained there for Saumur four times daily, was then appointed quartermaster, and went steeple chasing.

Then came 1914 and the war. By August 9th he was in action, riding against the Prussian cavalry, mentioned in dispatches and finally in September being made up on the field to second lieutenant.

As he said to me "it was a lot easier than passing exams ...", an opinion typical of the man who fifteen years later was to roar alone across the deadly deserts of the Sahara at sixty miles an hour !

Pilot at Verdun

When, because of the static warfare, nearly all the cavalry had their horses taken away from them, 2nd. Lieutenant Loiseau and most of his fellow officers had no taste for the infantryman's life. They volunteered for the air force, and with his passion for speed he soon learned to fly an aeroplane. He was initially posted to a reconnaissance squadron equipped with Farmans. On October 24th 1916 it was he who brought back the news to H.Q. that Fort Douaumont had been retaken, after hedge hopping in the Verdun ares. He was promised the Legion d'Honneur, but that was as far as it got !

Disgusted by this he asked for a transfer to fighters, an arm more in keeping with his character. He first flew Nieuports, then Spads. He then asked, since his father had been accredited to the Vatican in 1914, and he wanted to get away from the grey skies of Northern France, to be posted to a French fighter group in Venice on the Austrian front.

He was still there in 1918, and met the poet Gabriel d'Annunzio, whose squadron was fighting a very wordly "petticoat war" ! He soon got bored with this, but was still upset when the Armistice was signed. In 1919 his friend Prince Leon Radziwill was appointed military attache in Rome and took him there as his adjutant. This pointless life soon bored him however, and he returned to his first love – horses.

He got himself "recommended" to Liautey and by 1922 obtained the wonderful position of commanding officer of a squadron of Spahis on active service with the rank of "former lieutenant ! "

Spahi and Bugatti driver.

Finally he made, as he said himself, "a brilliant but mistaken marriage" with the idea of settling down. This was when Frederic Loiseau entered right into his great motoring era during which his many exploits would take him to North Africa, the Sahara and other places.

He had his first taste of motoring sport whilst garrisoned in Tunis (1924 to 1928) in between sessions of hunting and horse racing. He debuted successfully in the Tunis/Tripoli Rally in a Bugatti borrowed from a friend. In 1928 thanks to his father's friend being Resident General of Tunisia, he was sent in an official capacity to report on the Paris Motor Show. It was here he was introduced to Ettore Bugatti, who in turn invited him to Molsheim.

You will read about the result of that visit in an account specially written for l'Automobiliste by Frederic Loiseau a few weeks before his death and published here for the first time. He was entrusted with a Bugatti tourer and then made several forays in the Columb Bechar area and on the tracks leading south from there. Nevertheless the military authorities quite rightly forbade him to go further, since a few weeks earlier General Claverie and his companions had been slaughtered there by a band of brigands. It seems that this reckless escapade did'nt end there, since Loiseau was placed on the "militarily disposable" list, joined the Bugatti firm and stayed there for eight years as one of the family.

This led to the series of record runs which started off in January 1929 with the best known trip, from the Mediterranean to the Gulf of Guinea, over 8,500 miles of African scrubland and desert in five 12 HP 1500cc Bugattis. Loiseau drove back alone, at 60 mph, across this inhospitable waste, where the least human error or mechanical failure could prove fatal. There will be a full account in our next issue of this eventful journey.

Never one to rest on his laurels he embarked on a further adventure that same year with the Comte d'Harcourt ; they drove from Paris to Casablanca in 43 hours. The following year he led team 8, consisting of Bugatti's, in the Sahara Rally.

He continued working with the Patron at Molsheim, and amongst other things negotiated with the War Ministry to supply "speedy 12 to 40 HP liaison cars" or "fast and manœuverable armoured cars", as well as with the State Railways in the design of "very fast railcars".

Unhappily all these negotiations – which could have provided both the Army and the Railways with first class equipment – came to naught, despite the efforts of "reserve Captain" Loiseau, attached to the 3rd. Mobile Machine Gun Group. Then, foreseeing the catastrophe which was to envelope the unheeding world and France from 1939 to 1945 he asked to rejoin the army in order to serve his country. Remustered with the 3rd. Spahis he was given command of n° : 4 Squadron stationed at Biskra. As he said in his letter to me a few days before he died "this time I could'nt pull any strings."

With the Spahis he was again, despite orders and with due allowance for the circumstances, to emulate his motoring feats. Instead of returning from manœuvres in four stages, he and his 200 cavalrymen with full equipment covered 85 miles in a single 25 hour stint. It was "an impossible feat with those slothful city troops". Even though the men and horses were in fine fettle, he was sentenced to 15 days under close arrest, which he somehow managed to escape (?)

Stationed with his unit in Algeria throughout the "phoney war", period, he followed in his father's footsteps by entering politics in 1942. A few days after the Allied landings in North Africa, General Giraud appointed him his representative at Naval Headquarters, a post he held until his retirement in 1946.

Freed from all military commitments, keen as ever, Loiseau arranged lectures throughout North Africa on motor transport and its benefits to Africa ; at the same time he was busy with his equine duties, since the passion for "man's noblest conquest" had never diminished.

In 1947 he became head of the General Government's Foreign Service in Algiers, a post he held until 1962, and which enabled him, as he himself said, "to watch all the sequences of the betrayal".

And as he said in this summer of 1974 "the French will soon see, with the oil blackmail and other troubles, the folly of surrendering Africa with its inestimable oil and mineral wealth which they both discovered and exploited". Twenty five years experience of Muslim Africa lend weight to his words.

Colonel Loiseau, in spite of a full and busy life, still managed to write many books, including several on motoring in Africa. Unfortunately, since most were published in that country, they are now impossible to find. The only one published in France, at the end of 1929, and still very scarce, was called "Across the Sahara at 60 mph". We shall soon be publishing an abridged version of this book, describing his 8500 mile journey, of which Ettore Bugatti wrote "I must admit, dear Loiseau, that I never thought you'd do it". But Colonel Frederic Loiseau was of the same determined mould as the Patron of Molsheim, an old time adventurer whose like does not now exist.

Going through life light heartedly, laughing at difficulties which he spurned, fortunately blessed with good luck, he filled the roles equally well of horseman of the "Belle Epoque", flyer in the Great War and competition driver in the "Mad Twenties".

Never a housebound old man, his first and only misfortunate was when he passed away in his armchair on an October evening in 1974 at the age of 83.

His is a fine example to follow ; but one wonders if it is still possible in the general air of mediocrity which pervades modern society like a fog.

BUGATTI – MOLSHEIM 1928

see page 13

I first met Ettore Bugatti in Paris. I went to him with my idea of making the fastest ever crossing of the Sahara. Since he was a man to whom everything seemed feasible he enviseaged no great drawbacks to the plan. But he was not at ease in Paris and his parting words to me were "Come to Molsheim ! " I didn't need to be asked a second time. The harsh, high pitched notes of an open exhaust greeted me as I left the platform of Molsheim's tiny railway station. Two Bugattis in chassis form, their drivers helmeted and overalled, roared up the town's main thoroughfare, at a steady sixty. The citizenry seemed oblivious – if anything rather pleased. I even saw one of them smiling happily after a narrow miss – splendid fellows !

As I entered the factory gate a powerful motorbike, a real road burner, roared by at such a pace that I thought it could never stop before hitting the brick wall. However it did so by a fair margin, leaving black tyre marks on the ground.

The watchman grinned and said "Monsieur Jean".

"Of course. The son..."

"Monsieur Jean" I shouted and went to introduce myself. Meanwhile he'd stopped by a racing car which seemed to strain at the leash as its engine was revued up and down to stop the plugs oiling. The driver seemed to be under starter's orders, for he suddenly roared off, his thoroughbred given its head. The young motorcyclist strode towards me, hand extented "Jean Bugatti".

A convertible, seeming quiet after this, brushed by me, and he said "Don't stand there, you'll get run over... papa has told me all about you... he's riding right now... but you'll see him soon. Lets go and have a drink".

The house, of indeterminate period, stood in the factory grounds, and the first thing that struck me was the size of the stabling and kennels. "Monsieur Jean" introduced me to his mother and his sisters, who quizzed me about Africa so much that I felt like the discoverer of that continent. In the drawing room was a collection of the finest animalier bronzes I had ever seen, the work of Ettore's brother Rembrandt Bugatti. One felt that the artistic always took preference over the mechanical in this household, though the two were closely tied together.

I must have betrayed my unease about my overdue appointment with M. Bugatti, for his wife, who seemed to hold sway in these domestic surroundings, reassured me. "Don't worry about 'le Patron' when he's out riding he forgets the time. You'll be able to talk to him during lunch, and it'll be a lot quieter too. The noise in the factory ! I hate those noisy little cars with no room in them, and I always use the Rolls".

Finally Ettore appeared. With his plum coloured bowler pushed onto the back of his head – a sign of good humour, so one of the ladies informed me – he looked like a shrewd trainer, coming in from a gallop at Maisons Lafitte. He said "You're a cavalryman, come and look at the stables".

They could have been Lord Derby's stables, with some unexpected Bugatti additions. The first glimpse of the saddlery made one want up take one's shoes off as in some Eastern mosque, before entering. Surrounded by glittering pieces of steel one drank in the smell of rare woods and fine leather. I was amazed to see on the sets of harness, the words "Sellerie Bugatti" in an oval surround.

"You make your own harness ? "

"Yes, we do most things here. Hermes were unable to supply me with exactly what I needed, so I sketched it out and my craftsmen improved on Hermes' work".

The horses were in superb condition, and amongst the many horse drawn vehicles I spotted a stage coach. It needed no effort to be lost in admiration at all these wonders, but I was led to the kennels and shown "the finest Irish terrier in the World". By now I was fainting with hunger ; fortunately Mme. Bugatti then interrupted her husband in her delightful Italian accent to say "Come on ! What are you doing ? I've been looking everywhere for you ! Come and eat, that unfortunate Lieutenant must be starving".

Set around the table, which was laden with sparkling silver and glass, were some unusual all enveloping chairs, obviously another creation of the master of the house. We ate well. "Our menu is plain ; lobster Thermidor, our own fowl with some truffles sent by the Marquis de Fagolle, who lives in the Perigord, and pate de foie gras and salad". Questionably simple but unquestionably good. It was washed down so copiously by a fine Alsatian wine and a mature Chambertin, topped by a chocolate mousse, that I dreaded to have to talk business when we rose from table. But providence was watching over me.

"I'll take you to your room" said Mlle Ebee Bugatti "we all rest a little after lunch, and in any case papa always consults us before doing anything".

"Mademoiselle, I don't wish to impose on you... but my train leaves at four... and before then I must speak to M. Bugatti".

"You don't think we'll allow you to return by train when we've got all these cars. Paris is only 500 kilometers. Papa also has to have his siesta... let me arrange things... he's taken a liking to you and Jean thinks your Sshara idea is wonderful".

Jean Bugatti came to my room at four o'clock "Papa probably forgot to tell you that we also make cars here. Would you like to look over the factory ? "

"With pleasure".

I then began to realise the importance and value to the firm of this young man in his twenties. His father told me that he possessed a greater mechanical insight than the majority of trained engineers. Furthermore his driving skill was quite on a par with such virtuosos as Divo, Williams, Materassi, Varzi, etc. The workers worshipped "Monsieur Jean", born behind the wheel, full of life, always ready to lend a hand and amazing all with his varied talents. His father looked on him as a human test bed ; one he had driven a car and passed it no further guarantee was needed.

The other member of the trimvirate who ran the works was the aristocrat Constantini. The former Targo Florio and St. Sebastien ace was the **unpaid** technical director of the factory and lived as one of the family.

"La patronne" and her daughters formed an administrative council complementary to this "Sacred Trinity". A sort of family collaboration massively endowed with brain power.

The factory resembled a jewel box, but with chassis instead of jewels spilling out. The "Patron's" artistic touches were to be found cheek by jowl with technical achievements years ahead of their time. All his workman held him in high regard, almost a feeling of caste ; possibly they felt themselves in some way part of the family.

Finally I was alone in a drawing office with "Ettore" sitting astride a chair – "always riding, M. Bugatti ? "

With his shrewd but friendly eyes fixed on me I explained my project.

"The Sahara... there and back... Paris-Timbuctoo-Grand Bassam – about 14 000 kilometres... alone, with only a factory mechanic".

"Not alone – at least four vehicles".

"Good ! But I'll finish even if the others pack up. The novelty is in crossing in record time... with official backing ; I've... I know a big petrol company and a newspaper... we can film as well".

"Too heavy" interjected M. Bugatti "above all keep the weight down, otherwise you'll have back axles breaking".

"All right then, no filming ! But I shall have to have a car myself for training and reconnaissance in Africa...and naturally I can't pay for it".

"I understand. When you've lined up your newspaper and petrol company come and see me and I'll give you a car to use. I know nothing about the Sahara. Our sea shore sand, I'm told, bears no resemblance to the Sahara kind. If it was snow I'd know what to do, we have plenty of it here. Possibly sand and snow present the same sort of difficulties. Yes, I can see you'll need... Come and have a drink at the "Hostellierie du Pur Sang". You must have seen it near the factory. I always invite my clients who collect their cars to stay there. It's like being at home, and if the car is'nt quite ready they never complain."

Soon Jean rejoined up.

"Have you finished, Papa ? I'll take the lieutenant to Paris in the 2300".

"Fine ! Goodbye lieutenant. I think we'll be able to do something. Au revoir, Jean, and be careful".

My youthful companion took me by the arm and hurried me away "I know Papa well' You've hit the jackpot ! Now there's no time to lose. It's half past six and I've got to be in Paris by 10.30 as I have a rendezvous at Maxims".

In those days I was stout hearted and loved speed, but my driver far surpassed any limits I had previously known. He handled the car and its controls like a master of his craft. At that time night driving was fun, the Headlamps like white searchlights out in front (and not the stupid yellow glimmer of today), and for those who didn't see them the warning shriek of the supercharger. We reached the rue Royale by 10.35, having covered nearly 300 miles and crossed Paris in 4 hours and five minutes. And this in 1928, with no motorways !

"You don't look too white" joked Jean "Good ! You survived it well for the first time. You'll get across the Sahara alright ! While we're waiting lets have a drink and what about a few shrimps and some cold chicken ? "

I would have been happy without anything that night in Paris, a Paris carefree and gay, where life was so pleasant and easy. Outside the restaurant passing couples clustered round the sleek blue car. Beautiful women stopped dead, like hunting dogs on scent, and whispered the name Bugatti. Life seemed so wonderful, with unknown worlds to explore and so much to reveal !

Thank you, Bugatti !

F.L.

(Editors note : In our next issue we shall be publishing Colonel Frederic Loisseau's account of crossing the Sahara at 60 mph)

Lone driver Francois Lecot goes further than from Earth to Moon in one year : 250,000 miles in a year driving a Light 15 Citroen is still unsurpassed.

see page 27

To drive, single handed and without relief, day in and day out, over 600 miles a day for a year is a feat worthy of a superman. But Francois Lecot, with his walrus moustache and inevitable beret was the very picture of an average suburbanite, complete with chain-store shirt or roll neck pullover according to the weather. Not only was he over fifty but he weighed only 11 stone and stood 5'3" high.

Remember however that this "motorist" survived the holocaust of the First World War, and emerged a man of iron, the likes of which are no longer seen. He had already given proof of his exceptional endurance in several record breaking runs, so this was nothing new for him. When Marcel E. Gaucher wrote Lecot's memoirs in "Mes 400,000 km" he said "a former jockey, one time seafarer. He's fifty but he's tough, and dynamic". He was born on March 5th 1878 at Nantau in the Ain district, and from the age of ten travelled the country with his elder sister. He did well to pass his school leaving exams, since in those days most youngsters of his age were already at work. His first job was in a silk factory at Lyons. Possibly seeing the silk looms at work whetted his appetite for machines, as his main interest and soon his career turned upon mechanical objects.

Stable lad, sailor and record breaker

Our young hero had however, at the turn of the century, one obsession in common with another pair of motoring celebrities, Ettore Bugatti and Frederic Loiseau. He relinquished engineering, and thanks to his low weight and small stature got a job as a lad in some stables at Macon. He stayed there until he was eighteen, and then despite his 5'3" height enrolled in the First Marine (later Colonial) Regiment at Cherbourg, from where he set sail for Tonkin in about 1896 or 7. We lose sight of him during his seafaring days, which it appears were uneventful in any case. 1919 saw a return to his first love, coming first in a Bugatti at Mont Ventoux hill climb.

In the twenties he married and obtained a Citroen repair agency, whilst his wife opened a restaurant at Rochetaillee sur Saone, which was soon to be renowned for its cuisine. Interestingly enough it was there that Henri Malartre opened his world famed French Motor Museum over ten years ago.

It could have been that horse racing fired Lecot's taste for competition, or gave him the outlook to compensate for his lack of inches. Either way it was in 1924 that he started his record attempts. This was the start of the great record breaking era, when hardly a month went by without some publicity, posters or articles blazoning the fact that such and such a make had broken some record or other for time or distance travelled. They were golden days for the advertising agents of the motoring world as new posters kept appearing. Customers were quite bemused, and the "Mad Years" sobriquet becomes more comprehensible. Anyway his first record run in 1914 was Lyons-Macon-Dijon and return. Either this sated his appetite or his garage occupied him fully, for it was not until five years later that he got the itch again. He then started his seven year run at the wheel, collecting a full house of records.

1929 saw him driving 285 miles daily from Lyons to the Galibier and back via the Col du Lautaret for fifteen days. In 1930 he tried to improve on this in a little 7 hp. Rosengart, on the Lyons-Bourg – Dijon run ; getting the hang of it he relentlessly drove five hundred and more miles every day. 50, then 60 then 70 days rolled by, with the idea of covering 100,000 kilometres, not in 100, but in 110 days running time. In the event it took him 110 to cover a distance that now takes most motorists two years or more to achieve. As it was not officially observed some doubts were cast on his feat, and disbelievers alleged that "he left Lyons, spent the night at a farm thirty miles down the road, and garaged the car whilst an identical car with a driver made up to look like Lecot did the rest of the journey. In the morning Lecot then set off again". These malicious innuendos did'nt prevent him from finishing his run, but he decided that in future he would be officially observed by the A.C.F.

The 1932 Monte Carlo Rally saw him as a first time entrant, still in a 7 HP Rosengart. In common with half the other competitors he chose Umea, 2,350 miles from Monaco, as starting point and despite the ice which ditched many drivers he managed to bring nº : 217 home into 8th. position, taking 111 hours and 22 minutes and averageing 21 mph. This was 8th in Class Two, the 1500 cc category. There was only one finisher, in 20th place, with a smaller engine. It was a 584 cc DKW which started from Frankfort. There was no mention of either of them in any of the press reports, and Lecot probably determined that in future they'd take notice of him ; thanks to Citroen we shall see how this happened.

As soon as the Rally was over the thought of our "famous endurance driver", as the newspaper "La Petite Gironde" tagged him in 1936, turned to a second 100,000 kilometre run, on which he duly embarked on March 7th 1932. This time he decided to cover the mileage on the run from Lyons to Paris and back. To silence the doubting Thomases the run was officially observed. But Lecot was still not satisfied with his year's work, so being an old jockey he went for his "treble", and from December 10th to 24th he travelled the "Paves du Nord" circuit. Remember that this meant covering, single handed nearly 5,000 miles in fifteen days ! There are many modern cars with youngsters under thirty at the wheel who would be pushed to equal this, much less in winter and on the cobbled Northern roads of thirty three years ago.

With the "Flemish Paves" trips under his belt his thoughts next turned to another "treble" for 1933, two of which would be in the winter. The first was from Brittany to the Touraine, January 8th to 22nd. during the course of which he covered 5500 miles in the fifteen days, a daily stint of 375 miles. This was'nt so hard as the northern paves, but the roads in those days were'nt up to today's standards, and then as now fog and ice prevailed. Francois Lecot, then 45 (nowadays an old man who'd have trouble getting a job), had a brief rest and then took the wheel once more on a Guyenne-Gascogne-Angoumois-Charente run which lasted from February 12th to the 26th 1933. He covered 470 miles a day to total 6330 miles in the 15 days !

He used a Rosengart for all these runs, as for his third Lyons-Paris-Lyons run when he managed, by averaging over 625 miles a day, to pack the 100,000 kilometres into 98 days ! This time on a Supertraction (front wheel drive) Rosengart built under licence from Tracta-Adler.

Lucien Rosengart was not motivated by altruism in financing these trips, because according to Lecot, when he had finished the third he wanted him to do a tour of all his agents. He'd even gone to the extent of preparing a poster publicizing it, but Lecot, doubtless wanting to rest, turned it down.

The Monte Carlo Rally by Coach

As a result he turned to Andre Citroen, who had followed his exploits with great interest. For Lucien Rosengart was a friend of Andre Citroen, and the latter used often, either with his children or a friend such as Manheim, to wait in the Place de la Concorde to watch Lecot arrive, and to chat with him. Lecot, no longer sponsored by Rosengart, wanted to compete in the 1934 Monte Carlo Rally, so when Citroen suggested he should do it in a coach with ten passengers he jumped at the chance.

He set off to survey the route with Maurice Penaud, whom he'd met previously at Gregoires, and who later became chief mechanic on the 1st Trans-Saharantrip, the Black Journey, and also of the China Group on the Yellow Journey. They started from Warsaw, and despite the mild weather at the end of 1933 the reconnaissance was to prove of value. A few days before the 13th Rally the weather changed and turned the roads of Europe into seas of mud ; luckily it cleared on the first day of the rally and stayed fine.

Lecot was accustomed to difficulties, so in their absence set off merrily from Warsaw ; besides Poland was liked since they broadcast in French "long news items which were much appreciated" recounting the progress of the Rally. And of course Lecot's 4.58 litre Citroen Coach was fitted with a radio so he could keep himself informed. Lecot covered an uneventful 1635 miles in nº : 144 and was classified as a finisher in 98th place with 768 points. He should have had 50 more, but lost these because he changed his starting point. In fact he did'nt start from the Polish capital after all but from Lwow, from where three competitors started, whilst three others, who lost markes, chose Warsaw. Lecot stopped just before the finish so that he could clean the coach and his passengers could change into suits. The crowds were agreeably surprised to see this sparkling coach decant its ten immaculate crew members who looked as though they'd come from the next town ! Consequently nº : 144, the Citroen coach, won the Special Prize for the Concours de Confort at the prizegiving.

Testing the prototype F.W.D. Citroen.

Andre Citroen, generous as always, held a champagne reception in his Champs Elysees showrooms for Lecot and his ten companions in celebration of their successful Rally. During this Citroen took Lecot aside and said "I am going to market a front wheel drive car, and I know you are familiar with them. Would you like to join the firm for a period to test it ? You'll have Penaud with you and a car to test and evaluate. All your expenses in Paris will be paid and you can plan a test programme. I can guarantee you won't find time on your hands ! "

And so it came about a few days later, in February 1934, that Francois Lecot and Maurice Penaud found themselves driving the new P.V. front drive Citroen on its first long trip, the 180 mile journey from Paris to Arnay le Duc in the Bourgogne, and back. Unfortunately the report on this journey has vanished, so one can only hazard, in the light of what J.A. Gregoire says in his book "50 Ans d'Automobile" that the future 12 hp Citroen suffered its share of troubles. Anyway, on the conclusion of this test, Citroen asked our "long distance tester" to take it on a non-stop run for 3,000 miles. He did just this, covering the distance in 77 hours at an average of 40 mph through France and Belgium. If you work this out he did a little over the calculated mileage, establishing the new car as a viable proposition and maintaining an exceptional speed for 1934, which even forty years later many drivers would be hard put to equal in the time.

Lecot and Pinaud at the end of 1934 drove for the first time ever from Paris to Moscow and return under the control of the Automobile Club de France in the shape of Commissioner Delpeyroux as observer. It's worth remembering that at that period, and in fact since 1917 Russia was not viewed in a very kindly light by not only the capitalist but even the socialist regimes of the rest of Europe. Speeches and champagne at yet another midnight reception in Citroen's Champs-Elysees showrooms marked the end of the run. However the car was fifteen minutes behind schedule, so Citroen looked at his watch and said "what's Lecot up to ? He's a quarter of an hour late ! ", expecting that after a 3,600 mile trip through Europe a driver should arrive on the minute as if he were on the production line in the Quai de Javel factory ! To Lecot and Penaud this journey was a mere interlude, whilst for most other drivers it would have been a major feat.

Lecot was now planning something big, a daily average of over 600 miles. He'd already confided in his friend Grancher at Lyons, "I've been thinking about a 250,000 mile marathon on the Monte Carlo/Paris route, with a few trips on the side, such as the Monte Carlo Rally, starting from the far north". He had already discussed this with Citroen during the course of their conversations when he and Lecot met at the Place de la Concorde during his Rosengart period. On one of these occasions he said "I'm pretty sure you'll manage 600 miles a day for a year soon", and continued "I only hope that it'll be in a Citroen, because you will then beat all the records held by my "Petite Rosalie"". He then added "When I think that there were ten drivers in the Rosalie team you must be made of Citroen steel to beat their records ! When this endurance test is finished come and see me when you've got the time".

But the Citroen development engineers were still having headaches with the new car, and in addition wanted to see how the cooling systems and drive shafts stood up to sand and tropical heat. As always, obsessed by Africa, Citroen sent Lecot, Penaud and de Nuret off towards Touggourt and Southern Tunisia in the 12. The Citroen agent at Biskra was flabbergasted when he saw the new models and said "You're surely not going to Touggourt in cars which drag their bellies on the ground ? ". Moreover the trio had chosen the worst time of year, the tracks ruined by the heavy rains. They managed to pick the best routes however and despite the unfortunate conditions Lecot was to say in his book of memoirs "Nevertheless we got through unscathed". When the little convoy of Citroens reached Touggourt the military and town fonctionaries could'nt believe their eyes, since never before had passenger cars managed to get through under such conditions.

When he returned from the North African trip Lecot found everything at sixes and sevens, since it was now December 1934 and Citroen was in the throes of bankruptcy. As he journeyed home to Rochetaillee sur Saone Lacot's dream of a 250,000 mile stint faded, as the new management treated him as another customer ; unable to count on a car being provided nor of free spares, nor even of a bonus if he succeeded.

"Your exploit does'nt interest us".

So he approached other manufacturers, who in turn were disinclined to help. It's easy to understand why one of his keenest admirers, M. Leone, said to him one day "You must not let us down, Lecot. You **must** use a Citroen for the 250,000 mile journey. In any case you promised Andre Citroen you would, and moreover I shall talk to M. de Michaelis, the head of the Citroen Agents Association". De Michaelis had the Neuilly agency and was on good terms with the Michelin brothers who were in complete control of the Citroen firm. When he had seen our non-stop driver he said "We all know, Lecot, that you want to cover 250,000 miles in a year ! Well, provided you use a Citroen, and get the suppliers of that firm to back you, we'll give you our support. But first there are two provisors before we can do that :

1 - You must get factory permission to run the car as a Citroen officially.

2 - Only use parts from original factory suppliers. Provided you do this we'll be behind you".

This was a great moral victory for Lecot who could also count on the support of Charles Faroux, the most influential motoring journalist of those days. But he was'nt home and dry yet, as he still had to get agreement in principal from the new heads of the Societe Andre Citroen, and these people generally did'nt want any connection reminding them of the old firm.

The peripatetic Lecot took his courage in both hands and asked his new supporter about this, and was advised to see M. Lamy, managing director of Citroen at the Boulevard Pereire. Lamy said straightaway "Your exploit does'nt interest us. We are reorganising. We are extremely busy and see no need to do this. Perhaps later ...". But Lecot was stubborn and would'nt give up, possibly because Citroen himself had encouraged him. Finally, after putting up many invalid objections, Lamy said "Seeing there's no way of changing your mind about doing this, I'll authorise it".

This was a big step forward, since all the other makers he had been in touch with had been unco-operative. Now the car could be officially called "The Light 15 Citroen" and not some other name as previously used on similar enterprises, when the car was never referred to by its maker's name. But that evening Lamy rang Lecot at his hotel and said "I forgot to ask you this morning about the tyres. Whose are you going to use ? ".

"Michelin of course" replied Lecot "so long as they supply them on special terms".

Lamy then said "I'll look into that". For once Michelin were open handed and supplied free tyres throughout, which made Lecot "very happy with their decision", which he should well have been.

But money still had to be found to finance this incredible marathon, and it was to Citroen's suppliers that he looked for that. There were more than thirty – Solex carburettors, Scintilla starters and distributors, Marchal sparking plugs, BHB pistons, Bollee piston rings, Brampton timing chains, Cibie headlamps, Ferodo brake and clutch linings, Fulmen batteries, Gleenzer-Spicer universal joints, Guiot petrol pump, Jeager instruments, Lockheed brakes, Materiel Telephonique radio, Repussean shock absorbers, SKF bearings, Yvel bulbs, Curty gaskets, Speed cylinder heads, Aluminium Francais, and finally the special wiring installed by Establishments Souriau, while a team of "Lion Noir" men cleaned the car up every time it reached Paris. Of course all this equipment was specially made in heavy duty quality for the attempt.

The car itself was, apart from the above items, virtually standard, coming off the production line on June 8th. One modification was a 24 gallon fuel tank in place of the standard ten gallon one, so that each leg could be run non-stop. The fuel used was "Super-Carburant Pegase" supplied by the Compagnie Industrielle des Petroles (later taken over by the French Mobilgas firm). Filling stations used were at Belle Epine on the approach to Paris and at S. Laurent-du-Var near Monte Carlo. The special instrument panel was "well stocked" to use Lecot's phrase, since he added Jaeger-made rev counter, oil and water temperature guages, oil and fuel pressure guages and an ammeter. This aroused much interest when he stopped, especially with the youngsters who saw the speed-ometer and exclaimed "Look at that ! It'll do 125 mph ! ". Even with the help of this non-standard speedo the plucky little Light 15 could'nt think of it !

A pair of seasoned mechanics from Lecot's garage at Rochetaillee, Jean Coguerar and Marcel Coqueret were entrusted with the preparation and maintenance of the car.

July 22nd 1935 – the great day

In overall charge as technical manager of all the mechanical and administrative arrangements before and during the run was an engineer by the name of R. Brisset.

Finally everything was ready, Lecot took the wheel of his black Citroen, plastered with the name of his many sponsoring firms, and set off from the Place de la Concorde at 11 o'clock in the morning of July 22nd 1935.

M. Lumet, an A.C.F. observer and a very strict man, accompanied him. His departure for a year long journey was a very subdued affair, only a few of his friends being present to wish him well, and he thought how different it would have been with Andre Citroen and his flair for nationwide publicity and hordes of reporters. He could'nt help saying to his observer "Perhaps it'll be a little livelier in a year's time".

By 11.30 the "15", registration number 3057-R37, was at Belle Epine for its first fill up, and within the hour had reached the Pyramid at Fontainbleau. The run could have ended at Sens, because a lorry got in the way (yes – even then), and Lecot dented his car. By 3 o'clock Avallon was reached and by ten past five Chalon-sur-Saone, Macon coming up by 5.45. By 7 p.m. he reached Rochetaillee, 325 miles in 8 hours, an average of over 40 mph. Lecot told the mechanics how the car was running, and whilst they worked on it and straightened the bodywork he and the observer dined at the Brasserie des Archers. A daily log was kept, and also the observer kept written notes of every incident, however small. As usual Lecot had a light meal and then went to bed so that he could take the road again at 3.30 in the morning. In fact for over 365 days he slept four hours a night, which gives you an idea of the physical stamina of this man who was then approaching sixty. This, together with his simple if not frugal diet, enabled him to put up such a formidable performance.

Lecot also possessed great powers of recuperation. When he felt tired he'd pull up at the side of the road and say to his passenger "I'm going to sleep for three minutes". When the time was up, off he went again.

The "Superhuman Driver" as the "Opinion of Saigon" called him, (his fame had spread far and wide), set off at 3.30 am and by 4.40 was at St. Rambert d'Albon where Vedrines was killed in 1921, 5.15 saw him at Valence, and Montelimar at 6.10, where he was slowed by the many produce lorries on the road. Traffic jams already ! Then, after a 5 minute halt for a black coffee in Orange at 6.45, Aix en Provence was reached by 8.10 ; Brignolles by 9.15 and Frejus at 10.5 ; Nice was left behind by 11.15 and another half hour saw him pull up for the first time outside the Casino at Monte Carlo. Officials of the Automobile Club were waiting to fix their badge, which was to stay on for the whole run, to Lecot's car. But he did'nt dally in the Principality as within a quarter of an hour he had left and was soon filling up at St. Laurent-du-Var.

Despite a short rest after crossing the Esterel he got to Aix by 4. Pushing on, Lyons was reached by 8.15, whence he made a detour to bring his mileage up to 750 miles before stopping at Rochetaillee. Since 11 o'clock the morning before at Paris he had covered 1075 miles !

Trouble on the run.

After a month's running Brisset checked the car over thoroughly for the first time. Afterwards he said "It's in fine shape, nothing amiss. Consequently we're very happy ...". This was after the car had covered 22,600 miles at its scheduled average speed.

But in fact as Gregoire relates in his book "50 Ans de l'automobile" Lecot's "15" had been in grave trouble before he'd completed 60,000 miles. Brisset came to see him one day to tell him the car had already lost one of

its front wheels on three separate occasions. Thus once in every 18,000 miles the driver saw one of his wheels rolling down the road ahead of him, and despite his courage he was a little scared.

Brisset asked the young engineer if he could cure it. Lecot was very friendly with Gregoire, who modified the hubs to make them "semi-floating". He did this by replacing the exterior ball races on the stub axles by neddle rollers. This cured the trouble for the rest of the run. Since Lecot was meant to be driving a strictly production line vehicle he kept very quiet about it, but dedicated his book to Gregoire and thanked him for his "excellent hubs".

The first set of Michelin Stop "S" tyres on the front lasted nearly 10,000 miles, the second set 12500, whilst the rear tyres averaged 15000 miles apiece. However some of the Stop "S" tyres did nearly 20,000 miles, and it is interesting that Lecot suffered only six punctures in all. One of them, which happened near Avallon, was rather unusual. Hearing a familiar "toc-toc" noise coming from the left rear wheel he concluded he had a faulty shock absorber. He telephoned Repusseaus to ask their service men to replace it at his next stop, but they thought he said Avignon and according drove off towards that Papal City. Luckily they met the "15" en route and gave the damper a clean bill of health, with the noise still present. Lecot then concluded that some fitter had left a valve inside the inner tube and he pressed on, doing another 1200 miles before he changed the tyre. Imagine his surprise when he found that all that remained of the inner tub was a scrap the size of his fist, and that the remains had produced the unpleasant "toc-toc". By October 21st Lecot in his "15" had got the first 60,000 miles under his belt, despite an accident a few days earlier which could have been bad enough to call a halt to the whole affair.

An entrant in the 16th Monte Carlo Rally

Understandably Francois Lecot was beginning to find his daily trip to and fro from Paris to Monte Carlo boring, so to break the monotony he decided to take part in the Monte Carlo Rally, starting from Athens. Since this route had proved a particulary difficult one in previous years (see l'Automobiliste nº : 34 for details) his friends advised him to start from Valencia in Portugal since "it never rains there". Unfortunately they were wrong for once, as the only sun they saw was at Seville. Nº : 75 with its four man crew, including the inevitable ACF observer, clocked into Monte Carlo on time after a 1900 mile trip. They took 50th place amongst the 72 finishers of the 105 entries, though through ignorance of the rules they lost a few points when "one of the mechanics attempted to replenish the oil in the parc ferme". Otherwise they would have gained 599.1 points instead of 594.1 and finished 44th. In consequence of competing in the rally the car was out of use for two days which had to be deducted from the total of days during which the 250,000 miles were covered.

Across Europe

The rally whetted Lecot's appetite for travel, and soon after he decided to take in the European capitals, adding as a patriotic afterthought that this "would be good publicity for France and French industry". Evidently some of Andre Citroens' teachings had rubbed off onto Lecot ! However he waited for fine weather before he started, and first came Berlin on June 7th 1936, followed by Amsterdam on the 11th and Rome on the 14th. A trip to the Iberian peninsular took in Madrid and Barcelona by the 19th, and then eastwards to reach Vienna on the 24th. To enliven his journey to the city of waltzes he went via Germany and returned through Italy.

Our hero now had only a month to go, and so far had not suffered a bad accident. But in the middle of July near Montelimar he had a very narrow squeak. He was passing a truck when it suddenly turned across him. Lecot missed it, but when he swerved his rear wheel hit the kerb bending the axle. At first it looked as though all thoughts of 250,000 miles had flown out of the window, but Lecot was stubborn and refused to give up hopes when so near to his goal. A couple of hours of repair work at the local Citroen agent put it back into shape enough to cover the remaining few thousand miles. In the course of the year he had suffered three or four scrapes himself but had seen, on an average, three accidents a day, though some days he had seen as many as eight, some fatal.

Finally after a last visit to Monte Carlo and a triumphial reception there, he drew into Paris on July 26th to complete his 250,000 miles. Although there was no official reception committee, he was feted by all the personalities of the motoring world, who realised what a tremendous test of endurance it had been both for car and man.

All the same, whether Lecot had many motoring supporters or not, there were still plenty of sturdy folk who were unable to understand either the human or the technical implications of his feat and who said as he went by "look at that crazy idiot there". There were many, both during and after the run, who believed it impossible. To cite one instance is the following item mentioned by the Lyonnais reporter Sap, "One day at Beaune a policeman on duty stopped Lecot to question him. It appears that the day before he had passed a 20 hp Y ... belonging to an influential local businessman who tried in vain the keep up with him. The other driver then asserted that Lecot's car was non-standard and had a six cylinder 1100cc engine in it. He asked the policeman to verify this. Lecot willingly acceded to this request.

The bewildered lawman then said "But Monsieur X ... told me he was doing seventy and could'nt keep up with you".

"Then tell him to send his speedo to Marseilles for checking, since I come over giddy when I do more than fifty five ! " said Lecot.

The renowned endurance driver tells in his memoirs how some doubters, anxious to know if it was the same car that passed to and fro daily, marked it surreptiously. Consequently Lecot found, to his delight, "cabalistic signs in the grime on the body, marks on the glass, etc.", nearly every day.

Lecot's endurance run spanned 370 days in all, from which must be deducted five days when the car was immobilised due to accidents or repairs and another two days on the Monte Carlo Rally as previously mentioned. Thus he covered his quarter million miles in exactly 363 days.

All that was done to the car in this period was :–
13 engine tune-ups, about every 15000 miles.
Two sets of cylinder liners and pistons replaced.
Overhaul of the drive line at 175,000 miles, and its complete renewal at 212,000 miles.
Finally, on stripping down the gearbox at 60,000 miles it showed no appreciable wear.

As G. Lumet, laboratory head and observer for most of the run, said in winding up the speeches at the ACF's reception for Lecot, "To sum it up, a quarter of a million miles experience has clearly demonstrated the quality of Lecot's French car and is a triumph for the motor industry".

There remains no better argument against the detractors of the front drive Citroens.

Lecot's opinion of the "Light 15".

By the end of his run no one was better placed than Lecot to assess the qualities of the "15" and to dispel the rumours about it. For instance, many reports stated that he'd had quite a few mishaps during his

marathon. The "running repairs that Lecot received have been detailed in this article, although competitors, annoyed at a new rival model's appearance, alleged they were design faults. In any case Lecot emphasised in his memoirs that the engine was "100% in every respect", and one was the ease of overhaul with wet liners, of which only two sets were needed for the complete attempt. Fuel consumption over 250,000 miles averaged 21.5 mpg and oil was used at the rate of 4000 mpg.

The Ferodo clutch linings were replaced every 37,000 miles, the clutch itself being overhauled once, at 175,000 miles. There were many insinuations about the durability of the drive shafts and their Glaenzer-Spicer universal joints, and as on previous occasions on July 22nd 1935 there were plenty of people advising Lecot "to keep an eye on his U.J.s". And yet he stated categorically that he had not the slightest bother with them. Admittedly his fitters kept a very close watch on them, but it was the earlier types formerly fitted that the detractors were thinking of.

The torsion bars as well had acquired a bad reputation, yet Lecot only broke three, one at 52,000 miles, one at 60,000 miles and the third at 65,000 miles. Even when they broke he only slowed down momentarily and it did'nt affect his average. Lecot strongly denied reports that there had been breakdowns as falsehoods. The breakages in fact were due to lack of damping, as otherwise Lecot considered the suspension both comfortable and tenacious. The original equipment make of shock absorbers was replaced at 125,000 by those of Repussean telescope type, and one of their engineers was detailed to supervise their performance. It turned out that the expected life of 10,000 miles was trebled and even then they still worked satisfactorily. They were only removed at Repussean's request. The lines of the bodywork, which had been designed by Lefevre, had already won universal acclaim.

Francois Lecot had many interesting comments to make in his memoirs both about the car and the Citroen firm. "Even without the startling events which befell the firm, the delightful front drive Citroen would have had a tremendous impact throughout the Worlds. Further he went on to say "I've driven lots of cars in my life, and only two makes have ever astonished me with their road holding. These have been Bugatti and the front drive Citroen". Finally he concluded "that the minor disappointments with this car have been due solely to those firms and people who put self interest before their loyalty to the maker", and also "that without Andre Citroen's great determination the front wheel drive car would never have left the factory".

A sad end

Unlike today's champions, Lecot made no money from his unexcelled feats of driving. He sold his hotel at Rochetaillee-sur-Saone in 1943, and the post war inflation ruined him.

By the time he was 70 he had to deliver milk on a push bike in order to make ends meet. Towards the end of 1955, when he was working in a factory canteen at Lyons, he suffered a stroke which left him paralysed. A subscription from the motoring community enabled him to enter the old people's home at Mont d'Or in Abigny-Collonges.

It was there he died in August 1959, aged 81, far from home and forgotten by the world.

ANDRE CITROËN
1878 - 1935

"I would rate Citroen on the same level as Henry Ford in the automobile hierarchy. His influence was felt in Europe as much as Ford's was in America fifteen years earlier". J.A. Gregoire "50 Ans d'Automobile", Flammarion.

see page 18 and end 35

Forty years ago, Andre Citroen, the Henry Ford of France as some called him, passed away in the Soeurs de Saint Sauveur Nursing Home in the rue Bizet, Paris.

A little over 57 years previously he saw the light of day in the centre of Paris, at 44 rue Lafitte, on February 5th 1878. Though French born and bred, he was a European by origin since his father Levie Bernard Citroen, a Dutch diamond merchant was a Jew of Polish birth. His mother, Masza Amelia Kleinmann, also Polish, married his father on October 20th 1871 at Warsaw.

The third of five children, the eldest being Hugues and Bernard, he went to the Condorcet Lycee before entering the Ecole Polytechnique in 1898. He passed out in 159th place out of 200. After he had completed his military service as an artillery officer, he went to Poland to visit his mother's family. It was on a trip to one of his uncles, a joiner and part-time inventor, that he came accross what was to become his famous "double chevron" trade mark twenty years later.

This was a wooden gear wheel with helical teeth cut opposing each other, thus eliminating the end thrust from which all other silent gearing with single inclination teeth suffered. Buying the patent rights from his relative he then hurried back to Paris where in partnership with Andre Boos and Jacques Hinstin he opened a workshop in the Faubourg St. Denis and then, soon after, a factory at Grenelle.

As orders poured in and business prospered, Citroen was offered the job of running the Mors car factory by its president, the financier Harbleischer, who was his brother Hugues' father-in-law. When he had put the business back on its feet, he set about recruiting some of the die hards who were to staff his future headquarters at the Quai de Javel. First was Georges-Marie Haardt, "the only man who succeeded in moderating Citroen's grandoise schemes", then Louis Guillot, who was to be his technical brains but who died too soon in 1933, his health undermined by consumption and failing since 1922.

He was mobilised in August 1914 as an artillery battery Captain and took part in the Battle of the Marne. It was here that he saw blank practice rounds fired due to a shortage of sheels, since several years earlier the Government had cut military expenditure. After all, the Socialist deputies were convinced that their German comrades would refure to go to war.

He was grievously shocked by the death of his brother Bernard in action on the Argonne front, and took "French leave" to visit Paris. Through his friend Loucheur, who was put in charge of war production in November 1914, he managed to get an interview with the Artillery Commandant, General Bacquet, to whom he expounded his idea of mass producing shells. Until

then most of these were mad by small firms scattered the length and breadth of the Hexagon, each producing a few dozen daily, nowhere near the 10.000 shrapnel shells a day that the Army clamoured for. He remembered Ford's assembly lines when he visited Detroit in 1912, and he wanted to do the same with shells. He found himself empowered by the general to build a factory which would turn out 10000 shells a day by the summer of 1915. With the help of J.M. Haardt he succeeded in two months, on the Javel plain, in installing a works of 200,000 square feet which by-mid summer was making not 10.000 but 50.000 shells per day ! By the end of the war, the factory, with the help of its 12000 men and women workers had produced 28 million shells. In the meantime Loucheur had become Armaments Minister and had placed Citroen in charge of the Roanne Arsenal where once again he performed miracles.

Thinking ahead he began to wonder what would happen to his thousands of workers when the mass slaughter ended. Consequently in February 1917 he commissioned Jules Saloman, designer of the "Zebre" on one hand, and a Charron engineer, Dufresne on the other hand, to design cars for the coming peacetime years.

This gave him a choice at the end of the war, of a 12 HP from the former designer and a 24 HP from the latter. He settled on the smaller car, and passed the bigger one and its creator onto Gabriel Voisin.

So by June 4 1919 Citroen was to unveil his first Type "A" in the Champs Elysées, starting by making 30 a day, a figure which rose gradually to 100 by the end of the following year. Then in 1921 it was succeeded by the "B-2", whilst at the Salon the famous "7.5HP" was announced, a model which was to be made from 1922 until May 1926. 1924 saw the arrival of the "All Steel" the first all metal saloon to be built in Europe. The "B-14" followed on in October 1926, to be succeeded in 1928 by the "C4" and "C6" models at the Salon that year. The "Floating power" engine was fitted to these in 1932, and at the Salon of that year the 12, 14 and 22 HP models were introduced. These cars shared some design features with the front wheel drive design which was then taking shape in the rue du Theatre drawing offices.

In recognition of his services to France Andre Citroen became a Chevalier of the Legion d'Honneur in 1924, was then successively promoted to officer in 1926, commander in 1929 and senior officer in 1932.

Unfortunately, apart from certain facets of creative ability, he also shared with Napoleon the sufferings of a painful liver ailment. Weakened by his financial failure at the end of 1934, he entered the nursing home in the rue Bizet the following January and died on July 3rd. By a last irony of fate he was conveyed to his final resting place in the Montparnasse cemetery in a Renault Hearse !

As Gregoire said "they were two great Frenchmen, who by their rivalry and their genius created the French Automobile industry...". Nowadays the two firms employ more than 200,000 workers throughout France.

And yet they were very different characters. Citroen, an engineer always receptive to others ideas, gambled more in his business affairs that he ever did on the gaming tables ; he was also an ardent publicist and a commercial genius. In today's world he would have succeeded, whereas then his kindly and generous nature had often to take second place to his ambitions.

On the other hand Renault, cautions, didactic, full of common sense, both a hard worker and hard in his work, remained to the end of his days a French peasant by birth ; and it was due to these qualities that he built the "empire of Billancourt". Like Citroen his life ended bereft of all, and unhappier still, for it was in a prison that he was bludgeoned to death by vengeful hooligans.

The front drive Citroen 1934 to 1957 – and its achievements

Wednesday April 18th 1934

Andre Citroen had summoned all his agents to the Citroen Exhibition Hall, at the rue de Leningrad and the rue de Berne in the Europe quarter between the Gare St. Lazare railway lines, for a meeting at 9.45 a.m. Surrounded on the platform by his inner circle he addressed the hundreds of agents brought at his expense from the furthest corners of France. Many were ill at ease, since they all knew that Citroen had experienced grave financial problems since the end of 1933 ; besides that Citroen had appealed to them only in February for help in meeting a 15 million franc shortfall to pay his bills. All their hopes were pinned on the new car, said to be revolutionary in design and about which they had only heard rumours, and whose unveiling they now awaited so impatiently.

They were, however to be disappointed, for Citroen started out by reviewing, in the best possible light, the commercial and industrial advantages of the new multi-storey million square foot factory he had built the year before at the Quai de Javel. Then he outlined the forthcoming spring and summer sales campaigns, principally directed towards the new 12 h.p. front wheel drive Citroen but also the old 12, 15, and 20 hp cars which from May onwards would be fitted with the new torsion bar independant front suspension. Thus traditional Citroen owners were acclimatised to the idea of the startling new 12 as their cars would have the same type of front suspension. Then, as if to underline the world wide fame of Citroen he screened the film of the Citroen Central Asian Expedition made between April 1931 and March 1932 by Andre Sauvage and his two cameramen Specht and Morizet. This was'nt its first appearance, since it had already been shown a month earlier on March 14th, with great pomp, to A. Lebrun, President of the Republic, his ministers and the rest of the Parisian upper crust at the Opera.

His sales network was no doubt enthralled by this great cinematographic tribute to the make they represented and also by their fellow countrymen who conceived and carried it through under great difficulties. But one wonders if some of them did'nt get just a little impatient waiting for the unveiling of this new car for which their master had fetched them to Paris.

The stage managed presentation finally occurred at about 12.30 in a showroom where a pair of the new 12's were on view, one at ground level and one on a lift so that its underpinnings could be examined. Many of the assembled agents, especially those from the country districts, were astomished when they saw them, wondering how their bucollic clientele would take to stooping, and stepping down instead of up, to enter their cars. Luckily the reassurance that production of the older models would continue for some time quieted them. Though Andre Citroen went to great lengths to explain that the 12 held the road like a leech and cornered on rails many remained sceptical. The leap forward of ten years worried them. It is interesting to compare Sylvain Reiner's somewhat different version of the car's release as recounted twenty years ago in his 1954 book. "La Tragedie d'Andre Citroen". According to him it was held on the first floor of the new factory on the Quai de Javel" on a spring day, March 21st 1934, in an area 25 feet by 45 feet". Perhaps there was some kind of présentation then and there, but it most certainly was not to the agents. One can only surmise that it was for the management staff, though one wonders why since one way or another they had all been working together on the car for two years.

This novelist's facts are open to doubt, since Andre Citroen had the factory printing works produce a weighty 24 page 9x12 brochure entitled "The car the World was waiting for...", and bearing these words on the cover "Confidential, Strictly for Citroen concessionaires and agents only". Now in the brochure, which consisted of three chapters offering the agents instructions and advice, both on publicity and on selling

the new 12, it gave the timetable of the Citroen Convention dated Wednesday April 18th, the eve of its announcement, clearly calling it "a presentation".

This leaves the matter in no doubt. Afterwards the day's programme mentions a one o'clock lunch in the Citroen Exhibition Hall and that at about 2.30 the assembly would be taken "by coach to the factory where there was a quantity of the new model for assignment to agents". We shall hear later what happened to them from Gregoire's account. All the illustrations in this brochure were drawings, and it also gave the proposed selling price of the "12"; 17,700 francs. On this subject Sylvain Reiner relates that at the alleged "presentation" on March 21st Citroen stated that the car would be delivered at the incredibly low figure of 14,700 francs, the net wholesale cost being 5,900 francs. According to the writer they did'nt scoff at this derisory figure since they had nothing to gain by so doing, and were afraid of the risks involed with such a revolutionary new design which could prove difficult to sell. Did Mattei of Marseilles, Citroen's largest distributor, ask for an increase of 2 to 3000 francs after the luncheon ? This is not really feasible since the price was already fixed at 17,700 in the presentation booklet including the programme for April 18th's introduction. Therefore if there was a request for an increase in price, was not unusual, it must have been earlier, perhaps on March 21st. But why that particular date ? In the light of the above it seems that the author was supplied with conflicting facts when he wrote Citroen's life history. On the other hand Gregoire, who after all was in the thick of it, says that after a meeting in Citroen's office at the beginning of 1933 he said he'd like to market it at 15,00 francs ; one is inclined to place more credence on this statement.

A painful evolution

Citroen had an uphill struggle to introduce his fundamentally new design of car to the world, since from the beginning most of his closest technical advisers were against it, as well as his financial ones such as Charles Mauheimer. His adherents, and the rare protagonists of front drive considered October 1936 as the earliest date for production, but Citroen decided on the spring of 1934. It appears that this was because his twentieth wedding anniversary fell on May 27th !

How Citroen came to decide on front drive is uncertain ; perhaps the idea developed over a long time, germinated by seeing various other cars of the same type, for Gregoire, long an exponent of the system, has worked out that from 1900 to 1929 there were less than one hundred types built. Gregoire, a young Polytechnic graduate, stated in 1925, with the finance and collaboration of M. Fenaille, to build his first racing car, the S.C.A.P. engined "Tracta". It was at his partner's insistence that he made it front wheel driven, since the latter wanted a very low slung car. Work was started in November and by July 1926 the car was ready for trials, and was in fact exhibited at the Show with a certain amount of success.

Conversely, so historians say, Citroen first got the idea of front wheel drive when he went to the United States in 1931. At the Budd factory he was shown an experimental monocoque car designed by the Czeck engineer, Joseph Ledwinka. Since Budd supplied all the tooling for the pressed steel Citroen bodies it is feasible to assume that they also had some hand in the design of the new chassis-less "12". This is all supposition since there is no documentary evidence available to support it.

In addition there was a man anongst the top Citroen engineers who strongly espoused the cause of front wheel drive. He was Andre Lefevre, who graduated from l'Ecole Superieure de l'Aeronautique before the 1914-18 war and was later friend of an engineer at Voisin, and in fact laid down with him an abortive front drive project. He then joined Renault as Serre's assistant, and suggested a similar layout, which was turned down as a matter of course since all innovations had to come from the head of the firm.

He then met Citroen at the beginning of 1931 and expounded his ideas on a front wheel drive car so lucidly that he was almost immediately recruited to plan a small car of this type. Citroen had only a hazy idea of what he wanted, especially as his inner circle did'nt attach much importance to it. According to Gregoire he also wanted to rival the Ford T's fame by bringing out a vehicle whose "design was two years ahead of the competition", and which could be produced virtually unchanged for ten years. So in 1931 he set in motion the "P.V." design whose primary requirements were ; 60 mph, 4 passengers in great comfort and safety, 30 mpg, and a completely new aspect. In short the "PV" was to incorporate a balanced batch of all the most recent and worthwhile advances in automobile engineering. He set up a separate design office for it, since he said "it has to be considered as an entity, and no longer as an uncertain compromise between a chassis and its bodywork".

Citroen displayed his far sighted genius in this, for what he did is now called in the armaments industry "a weapons system", that is a design from basic requirements, and not a weapon devised solely as such and then mounted on a self propelled unit, but an overall concept of the completed project.

Andre Lefevre was in charge of this design office, and was under Giullot, technical director, who did'nt concern himself much with the new car, more especially since he was a sick man, and died in 1933. His successor was Maurice Norray, a most able ex – pupil of the Ecole Centrale, who became Citroen's right hand man unfortunately too late to prevent the catastrophe. Lefevre had always been keen on front wheel drive, and had been put in charge of promoting Retel's AEM electric design at the European Motor Show by Chenard et Walcker. He also had to rely a lot on Broghy, the production director, who in order to curry favour with Citroen had now switched allegiance and favoured the new design. Maurice Sainturat for engine design, and Raoul Cuinet for body design were two of his team on the "PV" project. Maurice Jullien was responsible for the front and rear suspension and torsion bar springing, as well as the floating power engine mountings. Finally Houdin with Kasmir as assistant on machine tools, was production chief. Pierre Prevost, ex-officer and Polytechnician who joined the firm in 1927 as head of the experimental and testing departments was the only really enthusiastic supporter of the new idea. Jean Gregoire had entrusted him in 1928 with testing his Tracta's at Montlhery ; he had thrashed them mercilessly and had returned them virtually destroyed except for that Achilles heel of front wheel drive cars, the constant velocity joints. This was doubtless the reason why he was one of the few engineers who in 1929 believed in front wheel drive.

Despite this it was not Prevost but Lefevre who introduced him to Citroen when in 1931 he used Tracta joints for the PV model. The two prototype PVs ran with these at Montlhery night and day in the autumn of 1932, whilst a dozen pre-production cars did the same in August 1933. This intensive testing spotlighted a weakness in a new design of Tracta joint, and a worried Citroen sent for Gregoire. The Duc de Grammont, Gregoire's sleeping partner, who also knew Citroen, introduced them in the latter's office in September. Citroen first expounded to them his intention of producing 500 PVs a day by the end of 1934, and then asked Gregoire to join the firm on October 1st., saying he could name his own salary. The gifted young engineer was well aware of the inner conflicts in the firm over the new car, and not wishing to be involved in the dissention declined the offer a few days later. Citroen was sorry, unlike the heads of the design department in the Rue du Theatre where the front drive enthusiasts of the new team, such as Lefevre and Julian were at loggerheads with people like Broghy of the old school.

The new design of Tracta joint featured a housing which turned with the shaft, hence the name "rotating joint". Where as the old 1927 type was a "stationary

joint". Gustav Rohr first thought of the idea for his Adler Trumpf cars. Shot down in France when a German Luftwaffe pilot, he married his French hospital nurse. In 1927 he started a factory at Frankfurt and in 1932 commenced making front drive cars. A year earlier another German manufacturer, Rasmussen, who made the D.K.W., had done the same. At the same time in France Lucien Rosengart brought out, in 1932, his Supertraction, built under licence from Adler. It appears he later tried to interest Citroen in it.

Now the old 1927 design Tracta "stationary joints" were used in the "Supertraction" and were troublefree. Consequently in the Rue du Theatre Gregoire was blamed for the failures, allegedly a complete design fault in that they were attributed to premature wear. What had happened in the August 1933 Montlhery testing was that the joints overheated and melted the lubricant ; the centres quickly ran dry and seized solid with the jaws supporting them. Theoretically this should not have happened before 3 to 6,000 miles had passed, yet it sometimes happened after a hundred or two, and without fail before 600 miles. Charles Rivolier, who was head of design of Tracta joints at Bendix, redesigned the centre that same year "for a much higher torque loading within the same confines of space". But this was still not the answer to the constanting overheating and lubricant loss which led to seizure. Various methods of sealing were tried in vain to stop this loss.

Consequently Charles Brull, head of the experimental department told Gregoire in March 1934 that he was going to submit an unfavourable report on them to Citroen and gave him a copy. This stated that Tracta joints on the test machine failed after ten minutes. This left Gregoire fifteen days to trace the trouble. He soon discovered that it was faulty machining and not bad design. He got an inspector to check the components, not one of which was correct to the drawings. The tolerances had been ignored, many parts being oversize ; in addition faulty assembly was commonplace. He took the parts to Norroy, "quality director", threw them on his desk and said "My Tracta joint has been sabotaged by your poor production". One gets the impression that whilst not deliberate, the faults were known and tolerated, since the design office had no time for Gregoire and his Tracta joints and had in fact decided several months before to use others. In fact over half the Citroens delivered before April broke down with seized universals before even getting to the agents, quite apart from gearbox failures.

The previous year, Kasimir had come across in America the Rzeppa ball bearing joint which needed no lubrication ; and with the approval of Lefevre and Houdin it replaced the Tracta. Alas it was a case of Seylla and Charybdis, since at a certain angle it was worse than a properly made Tracta. When the driver turned a corner he heard a noise like "someone shaking a bag of dried walnuts", which was unsettling to say the least, both for him and also for those who had at great expense (special machine tools imported from America) adopted it.

Citroen asked their old supplier, Glaenzer, to quickly design a double conventional Hook type joint with needle rollers, whose only weak point was lubrication of the central spider. These soon became standard on the "12", but in the meantime Gregoire had designed a new arrangement of "teper roller bearing pivots" which reduced the heavy steering effort so much that according to the inventor "it was possible to steer with two fingers". Citroen used this on the "15" made after the 1934 Motor Show, together with the "stationary" type Tracta joints which lasted very well despite the fact that they had been designed for a 16 cwt car and that the "15" weighed 22 cwt. The "12" was still however in trouble with its universals as the first of the new double Glaenzers were seizing up their centres just as the Tracta's did. This time the design team, having had a change of heart, helped the Glaenzer engineers successfully solve the problem of their double needle roller bearing joints. Thus it was that by 1935 the Tracta Gregoire universals were superseded entirely by Glaenzer joints on the "15" and then on the "22" until production ceased in 1957.

These were'nt the only troubles that beset the future "12" during its hectic development, and that Gregoire dealt with. If a driver drove hard and fast, after a few tens of thousands of miles (roughly 20/25,000), he'd see one of his front wheels shoot off in front whilst he headed for the ditch. Lecot's engineer, Brisset, confided in Gregoire who quickly solved the problem. He established that the stub axle, in spite of even stronger steel being used, kept breaking, since it was both "a load bearing and a driving member", and that the only answer was to make it semi-floating. To effect this he replaced the outer ball race with needle rollers.

Lecot's "15" was secretly modified and went on to cover the final 190,000 miles without further trouble from this quarter. It was quite another matter to persuade the design heads, as despite Maurice Norray's support and favourable test results they did'nt want anything to do with an outsider.

There were other equally serious troubles in store for the P.V., which were to lose its designers precious time, as Citroen rarely consulted them before taking decisions, and they in turn were afraid of upsetting him by talking frankly. The story of the infinitely variable Sensaud de Lavaud transmission is a good example.

What exacerbated matters was that Citroen insisted on producing his front drive by 1934 and that all the production drawings and plans were to be completed in six months instead of in the two years really necessary. In the light of these facts the history of the Sensaud de Lavaud gearbox shows how the Citroen coffers were drained ; Andre Citroen was always reproached over his gambling losses, but these were only a drop in the ocean by comparison.

A Franco Russian inventor's "Turbine".

There seems no doubt that the wizard of the Quai de Javel was bowled over at the 1927 Motor Show when he first saw a stepless automatic transmission fitted in a cast aluminium chassis. Citroen, who it seems disliked gearlevers, had visions of an automatic gearbox combined with front wheel drive. His dreams were realised in the Sensaud de Lavaud, and one can visualise with what enthusiasm he inspected that low built car with its 5' high roofline. Much too advanced for the period, few, if any, were sold.

It's creator was a strange man ; inventor, multi-millionnaire, and also a most cosmopolitan man, common enough now but exceedingly rare fifty years ago. Robert Dimitri Sensaud de Lavaud was in fact born of a French father and a Russian mother in 1884 at Valladolid in Spain, whence he was taken to Brazil, and became naturalised there in 1900. He emigrated to the United States, where he amassed such a fortune that when he arrived at Paris in 1920 he was worth 50,000,000 Poincare francs.

A prolific inventor, he annually lodged either five or six new inventions or amendments to previous ones at the Patent Office. Many of these related to hydraulic converter type transissions, though the inventor of the principle – in about 1905, was the German Fottinger.

Sensaud de Lavaud was naturally extremely interested in the possibility of Citroen using his transmission in view of the size of the firm. He finally managed to get Brogly in 1932 to fit them to a pair of experimental C4 and G6 cars which were part of a publicity caravan in le Puy-de-Dome. Unfortunately for him Citroen came along on this stunt, and, egged on by the inventor became wildly enthusiastic about it. It is common knowledge that Citroen drove but rarely, as strange to relate he hated driving. Despite this Sensaud de Lavaud persuaded him to take the wheel of the G6 to try its astonishing smoothness. As a result of this trial, without consulting his engineering advisers, he decided to fit this automatic gearbox to all Citroens as soon as

possible. This unfortunate decision was to lead to his financial ruin within two years.

The engineers, both in the design office and the development department, already knew what they were landed with ; the test drivers soon called it "the turbine". It was not without merit and gave no trouble at Monthlery and on flat roads ; but in hilly or mountainous going "the oil started to boil" and it stopped working. It only worked properly, and very nearly as designed, when it was cold and the oil viscous.

Pierre Prevost demonstrated that it was useless on the PV by taking four prototypes to the precipitous hill at Laffrey which they all failed to climb. Charles Brull, director of engineering also shared his opinion, especially since he had always opposed the front drive concept. So at the beginning of 1934 he submitted a report to Citroen condemning the Sensaud de Lavaud box out of hand. This earned him much opprobium, during the course of which he was told that "the converter was inviolable", and that the factory must turn out 1000 a day ! According to Reiner it was then that Brull shouted at Citroen "de Lavaud's transmission won't help you. Ditch it before you get ditched yourself because of it ! ". Yet Citroen himself could find no fault with it, and frequently used it because of its smoothness, though only around the Bois de Boulogne.

Norray, Brogly, Brull and Houdin, the PV design team, foresaw the inevitable demise of the turbine, and took it into their heads to secretly design a normal gearbox that could replace it. This had to use the automatic box's housing, which made the job very awkward.

It was then the turn of Maurice Norray, technical director, since Brull had now resigned, to take his courage in his hands in an attempt to bring Andre Citroen to his senses. He suggested to him, that since all his engineers agreed that using the box was impracticable, a test of five prototypes up the hill at Meudon would be held on a Sunday morning in May 1934, and that they should all climb it. In the event only one car reached Paris by noon, and its doubtful if that reached the top of the famous hill. Citroen finally decided in face of this incontrovetible proof to abandon it. Sansaud de Lavaud had been warned of this likelihood but when he arrived Monday morning to defend it Citroen promptly showed him the door.

Meanwhile the new gearbow, mounted ahead of the wheel centre line and of two shaft design because of the limitations previously mentioned, was finally developed. This was conceived in the record time of three weeks, and due to this and lack of testing time this "cobbled up" box was bound to be troublesome. In short its congenital weaknesses, like broken sleeves and forks, led to its failure rate of 50 on the new "12s" in the first 600 to 2000 miles use.

The Engine

Two designs were tried, Sainturat's which was considered best being simpler, and consequently adopted, and Jouffroy's which was more traditional, and rejected.

And yet Sainturat used some design features which had never heretofore been used on mass production cars but had been the prerogative of higher priced vehicles such as Hotchkiss, Delage and Talbot. These were pushrod operated overhead valves, and "wet" removable cylinder liners, which were very advanced thinking at the time, obviating tricky and expensive rebores, and used only in powerful foreign engines such as Austro-Daimler. Conversely very exact machining of the mating surfaces of head and block were needed to ensure perfect sealing against the combustion pressures.

The engine in prototype form proved troublesome, the lubricating system was faulty, and then it overheated. The four bladed fan was ineffective, especially as due to its short stroke compared to its predecessors it revued far faster. By the autumn of 1933 it had developed into a brilliant design, very economical and yet particularly powerful since it developed 25 HP more than the previous side valve engine, or about 23 bhp per litre.

Moncocque bodywork.

Citroen introduced his "one-piece all steel" bodies on the 12, 14 and 20 HP cars at the 1932 Show. They were stamped out on 1400 ton presses in four main parts and electrically arc welded together. They used the "floating power" engines which were first fitted in the spring of 1932 to the previous C4 and C6-G models. Incidentally its worth noting that this French invention was used first in America by Lee, a Chrysler engineer.

The "twin chevrons" appeared on a Citroen radiator for the first time on these 12, 14 and 20 models. Not on the Show cars however, but on production cars later in the year. At a time when many clients favoured flowing lines the latest Citroens, introduced before the front drive cars, were far from aerodynamic. For once Citroen lagged behind his competitors, Renault and Peugeot, who had produced bodies which though not truly streamlined, were modern and free flowing in their lines. He was prisoner of his own advanced techniques, since he could not readily change the complete tooling for the assembly of his one piece steel bodies. This trend led to a drop in Citroen sales and doubtless determined Citroen to launch the front drive car as soon as possible. It is alleged that he said that if his customers wanted aerodynamic cars he would also give them "beauty and advanced design". And who would quarrel with him when you look at one ?

In short, although Lefevre and Julien had yet to put the finishing touches to the "11's" bodywork, these new developments foretold the future layout of the new car. It's monococque construction uniting body and chassis benefited from their experience in building the bodies of the old rear drive cars from large pressings.

The design team had also managed to save about 4 cwt with this type of construction. They suffered some drawbacks on the first models, for as C. Lacome and H.P. Borestroke wrote, "It is virtually impossible to calulate in advance the forces acting on such a unit, which is wholly loadbearing but with varying distribution of forces". Thus one came across bodies splitting open when testing, and even worse, after they had been delivered to agents or customers. It seems it was due to weakness in a rear cross member, and one can guess that this was solely due to a constructional error. What happened was that due to a malajustment in the press a flaw in the steel occurred. At the end of 1934 this cross member was replaced by a tubular one, which in turn gave way in April 1935 to a cruciform, the second major modification to the "12" bodywork.

Though this pleased the opponents of "forward thinking" and enemies of Citroen, there remains no doubt that the monococque conception was correct and viable.

Was it because of this that Citroen staged the forty foot "death leap" of a front wheel drive monococque ?



FACSIMILE

COPIES OF INSTRUCTION BOOKS AND CATALOGUES.

INSTRUCTION BOOKS

- AMILCAR M and M2, all running adjustments and clearances, many drawings and lubrication chart . . 20 F
- AMILCAR 7.5, 8.3, 8.9, 11.1 26 pages, many pictures and clearances etc. . . 20 F
- BUGATTI 40 pages . . 25 F
- CITROEN 7.5 HP, 38 pages, many drawings, fold out lubrication chart . . 20 F
- CITROEN 11.4 HP 72 pages with many illustrations . . 30 F
- CITROEN 10.4 HP C4 and C4G, 86 pages packed with information and much data . . 30 F
- CITROEN Front Wheel Drive 12.8 and 15 HP models . . 25 F
- CITROEN 15CV six, 1939-1951 . . 15 F
- CITROEN B14–B15, 48 pages, many drawings . . 35 F
- DEDION BOUTON tricycle, practical guide for 1898-99 models, 40 pages in two colours . . 30 F
- DELAHAYE types 135M, 135MS, 60 pages . . 25 F
- DELAGE type D.M., 56 pages, many drawings, 4 plans . . 50 F
- FORD Model A, 64 pages manual with 30 illustrations and lubrication chart . . 30 F
- FORD Model T, notice to agents, 94 pages with complete instructions on dismantling, adjustment, reassembly with more than 100 colour drawings . . 30 F
- RUBY engines, types D and DS, E and ES . . 10 F
- PANHARD 6C and CS Special, Panoramic model, sleeve valve, 56 pages with more than 50 drawings and all data and clearances etc. . . 20 F
- PEUGEOT Model N 172R, 6.2 HP, 36 pages, many drawings, lubrication chart . . 20 F
- PEUGEOT 201BR and 301, 72 pages, many drawings . . 25 F
- RENAULT, types NN and MT, 8.3 HP, 72 pages . . 30 F
- SALMSON, types VAL and VAL5, 9.5 HP maintenance, adjustment, assembly, 22 pages and fold out lubrication chart . . 20 F
- SCHWIMMWAGEN (amphibious VW) type Porsche 166, 100 pages . . 30 F

CATALOGUES

- BALLOT 1922, description of all the 2 litre range, in colour . . 20 F
- DEDION BOUTON, 30 pages covering all the 1912 models . . 20 F
- DELAUNAY-BELLEVILLE 1911, 24 pages in colour . . 20 F
- LA BUIRE 1923, 16 pages in colour . . 20 F
- LES LORRAINES 1924, 16 pages in colour . . 20 F
- RENAULT 1920, 36 pages in colour . . 20 F
- SALMSON cyclecar, type AL, 1922 . . 20 F

Note : all the above publications are in French.

Réédition de
l'automobiliste
42, rue du Bac - Paris VII
548-82-05

Codognato

Gran Premio D'Europa

I° e II° "FIAT"



Arte - Paris

1923 - Codognato: Primo Gran Premio d'Europa


Xème RALLYE AUTOMOBILE
MONTE CARLO


MONTE-CARLO


XIIème RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO
1933


XIIIème RALLYE AUTOMOBILE
MONTE-CARLO 1934