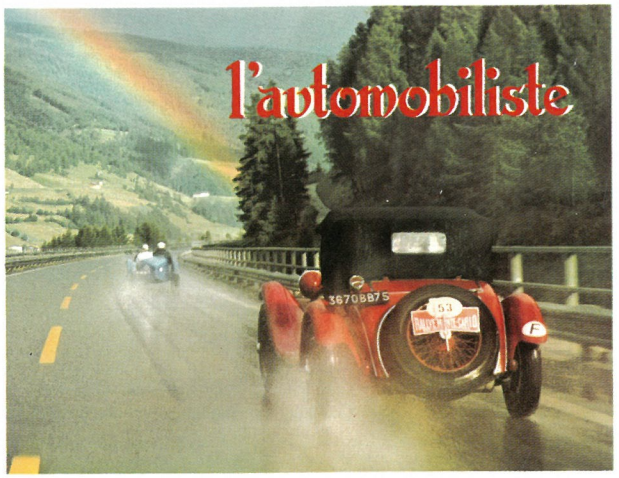
l'automobiliste



N° 35 _ 10 fr



N° 1 **EPUISE**

N° 2
LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO

N° 3
BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINE DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE

N° 4
LES LORRAINE
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

N° 5
TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS ROYCE 1904-14
LA REGINETTE

N° 6
CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927

N° 7
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGES SALMSON, AMILCAR

N° 8
LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES

N° 9
LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

N° 10
LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA-VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

N° 11
LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION MECANIQUE
AUX TRAINS ROUTIERS...
MUSEES AUTOMOBILES (suite)

N° 12
TESTE & MORET
EVOLUTION DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

N° 13
MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ? (suite)

N° 14
LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

N° 15
MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

N° 16
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

N° 17
BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969

N° 18
B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT

N° 19
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

N° 20
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

N° 21
J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN

N° 22
MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57S BUGATTI
DE DION BOUTON

N° 23
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

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

N° 26
MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71

N° 27
DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT

N° 28
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

N° 29
LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie)

N° 30
BEDELIA
CHARRON

N° 31
LE MANS 1934-1939
BUGATTI 13

N° 32
BALILLA
M.G.
MODELISME

N° 33
MATHIS "LES EMY"
LES GNOME & RHONE TYPE ARMEE

N° 34
LES RALLYES DE MONTE-CARLO 1911-39

Tous les numéros de "l'automobiliste" (sauf le n° 1 épuisé) sont encore disponibles au prix de 10 F le numéro + 3 F de frais de port pour 3 numéros.
Prière de joindre votre règlement (chèque, C.C.P., etc.) à toute commande. Expédition par retour.

Depuis 1970 "l'automobiliste" est à 8.00 F ; en 4 ans le prix du papier a subi des augmentations successives qui atteignent aujourd'hui plus de 300%. Nous sommes maintenant obligés de choisir entre l'augmentation du prix de notre revue, ou employer un papier de qualité inférieure. Nous avons toujours essayé d'améliorer notre présentation en nous procurant des documents inédits et en ajoutant le plus possible de reproductions en couleurs dont le rendu dépend en grande partie de la qualité du papier.

Nos abonnés, et eux seuls, continueront à recevoir des reproductions d'affiches anciennes réalisées, à tirage limité, en lithographie, ou des reproductions de cartes postales anciennes et nous espérons que ces avantages inciteront le plus grand nombre de nos lecteurs à s'abonner, ce qui, pour nous, est une aide importante.

Ce numéro de "l'automobiliste" est surtout consacré à deux grands événements qui ont marqué le printemps : l'exposition de la Bastille, dont vous trouverez un compte rendu et de nombreuses photos, mais surtout le Rallye de Monte-Carlo pour voitures anciennes que nos envoyés ont suivi, et vous en font un compte rendu abondamment illustré.



Nº 35

Le numéro : 10 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac - Paris 7ème - 548.82.05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Rallye Monte-Carlo des voitures anciennes 1974		3
Leonardo da Vinci inventeur de la soupape	C.H. Tavard	26
100 automobiles d'époque réunies au Salon Alpha-Auto		29
Chroniques		44
Petites annonces		47

Traduction anglaise par Peter Blair Richley

Notre couverture : Monte-Carlo 1974.
En vue de la frontière austro-italienne.

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

France : 60 F — Etranger : 75 F numéros spéciaux compris

Directeur de la publication : Adrien Maeght
Maquette d'aspect : C.H. Tavard
Photogravure : Graphic-Panther
Dépôt légal : 3ème trimestre 1974
Commission paritaire nº 44.457

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays

NDLR : les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus
Imprimé à Paris sur les presses de l'Imprimerie ARTE.

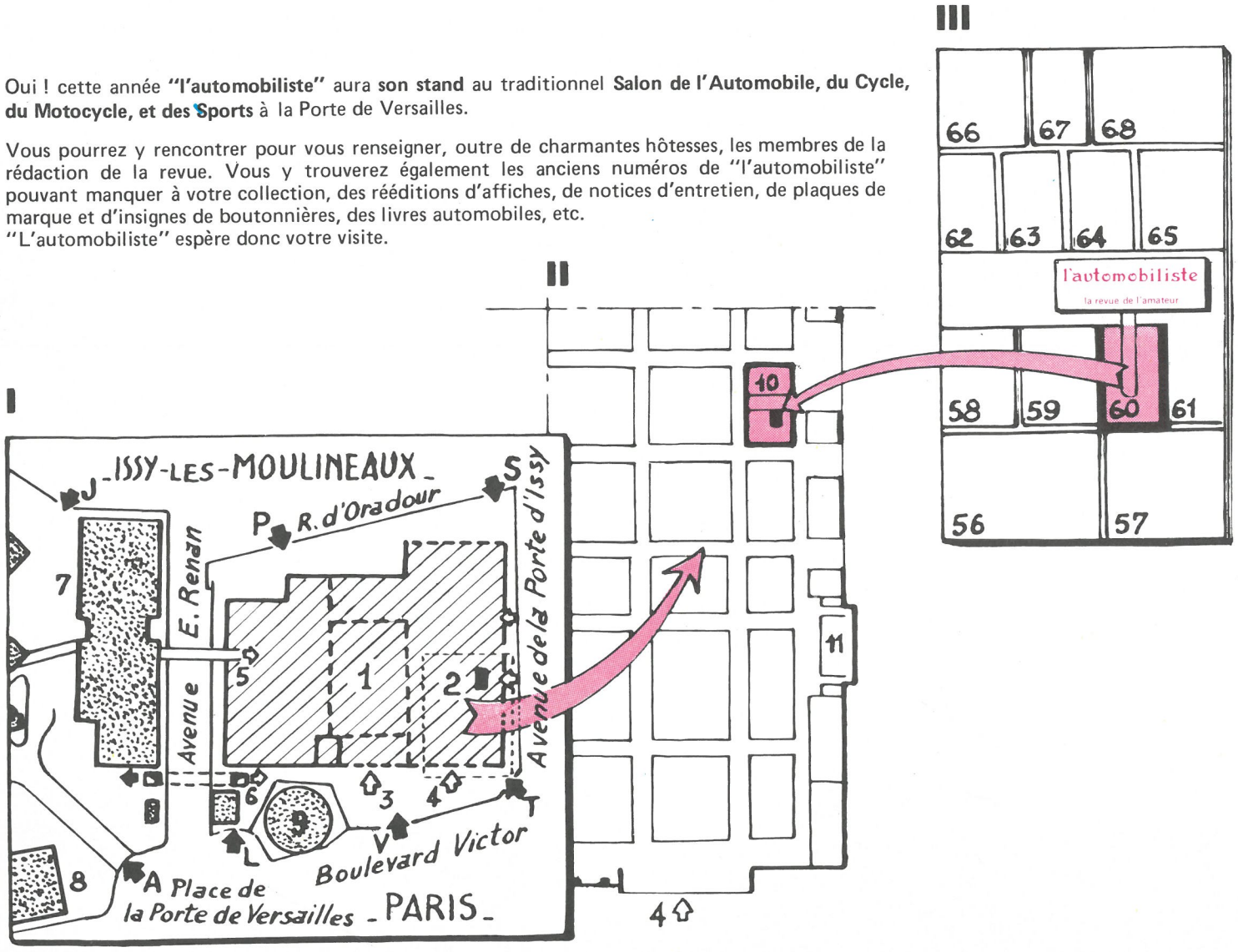
Du 3 au 13 octobre inclus

comment trouver le stand de "l'automobiliste"

au 61ème SALON DE L'AUTOMOBILE DE PARIS

Oui ! cette année **"l'automobiliste"** aura **son stand** au traditionnel **Salon de l'Automobile, du Cycle, du Motocycle, et des Sports** à la Porte de Versailles.

Vous pourrez y rencontrer pour vous renseigner, outre de charmantes hôtesses, les membres de la rédaction de la revue. Vous y trouverez également les anciens numéros de "l'automobiliste" pouvant manquer à votre collection, des rééditions d'affiches, de notices d'entretien, de plaques de marque et d'insignes de boutonnières, des livres automobiles, etc.
"L'automobiliste" espère donc votre visite.



Légende des 3 plans

I – ENSEMBLE

1 - Bâtiment principal Victor avec au centre le hall des grandes marques.
2 - **Zone de la section "presse spécialisée".**
3 - Entrée principale du bâtiment Victor
4 - Entrées secondaires latérales vers la section "presse spécialisée".
5 - Passerelle de liaison au bâtiment Renan 7.
6 - Passage souterrain.
7 - Bâtiment Renan.
8 - Bâtiment Lefebvre avec Palais des Congrès.
9 - Palais des Sports.

II – ZONE AGRANDIE DE LA SECTION "PRESSE SPECIALISEE"

10 - **Bloc dans lequel se situe le stand "l'automobiliste" nº 60.**
11 - Bar avec toilettes.

III – DETAIL DU BLOC OU SE SITUE LE STAND "L'AUTOMOBILISTE"

56 - L'Auto-Journal.
57 - C.S.N.R.A.
58 - 24 Heures du Mans.
59 - O.D.I.L.
60 - L'Automobiliste.
61 - Entreprise.
62 - Poster 2 000.
63 - Art et Culture.
64 - S.V.P. Transport.
65 - Guide de la Route.
66 - Virage.
67 - Service Livres.
68 - Sport-Auto.

CHESTERFIELD

74

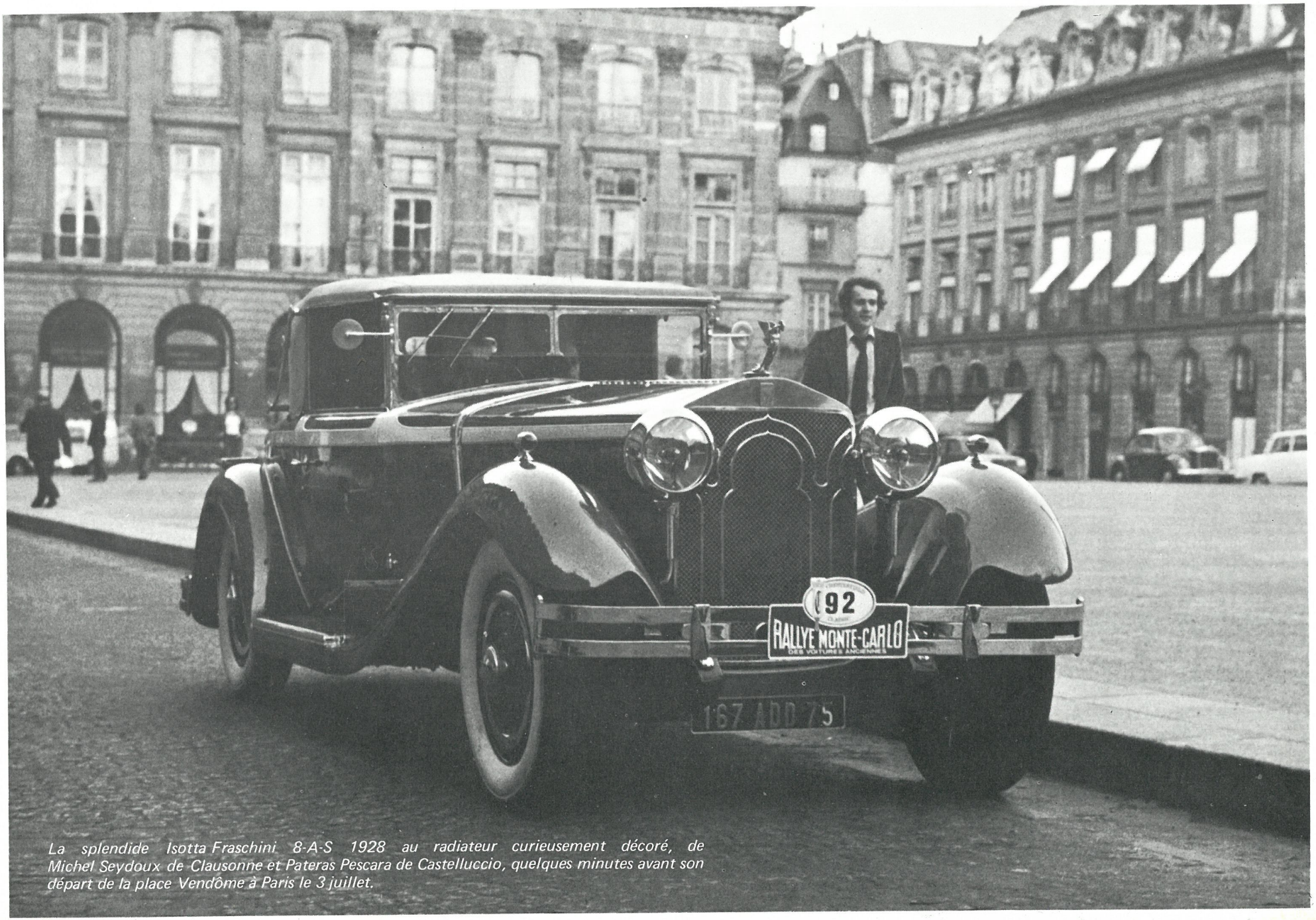
CLASSIC

RALLYE MONTE-CARLO

DES VOITURES ANCIENNES



à 120 km/h sur l'autoroute Milan-Turin le 3 juillet 1974



La splendide Isotta Fraschini 8-A-S 1928 au radiateur curieusement décoré, de Michel Seydoux de Clausonne et Pateras Pescara de Castelluccio, quelques minutes avant son départ de la place Vendôme à Paris le 3 juillet.

5.. 4.. 3.. dans deux secondes la Bugatti qui est devant moi va s'élancer pour le plus long rallye de voitures anciennes jamais vu. Depuis deux jours notre équipe composée de 4 Bugatti 37, d'une 57 S (la seule existant en France), d'une 43, d'une 57, d'une Alfa Romeo, partageait son temps à Vienne entre les dernières mises au point et la visite de la ville.

Peter Commes nous avait trouvé, à une dizaine de kilomètres de Vienne, un hôtel fort calme où nous étions pratiquement seuls. Mais, chose intéressante, cet hôtel se trouvait à moins de 100 mètres d'un garage accueillant où chacun pu "bricoler" sa voiture, à l'abri ; il pleuvait sans arrêt.

Louis Blériot, petit-fils du célèbre aviateur, avait des problèmes d'éclairage, ses phares s'allumaient à chaque fois qu'il freinait ; Adrien Maeght et sa 37 à compresseur pestait contre ses feux arrière qui faisaient preuve d'une certaine indépendance, mais rien de bien sérieux.

Pourtant tout n'avait pas très bien commencé. Au départ de Paris Marc Nicolosi avait déclaré forfait n'ayant pas eu les pièces à temps pour réparer sa 35. Mais la plus grosse émotion fut la disparition, du train autos-couchettes, des wagons transportant les voitures. Heureusement grâce à l'intervention efficace d'un représentant de la S.N.C.F. qui avait tenu à nous accompagner jusqu'à Vienne, le wagon fut retrouvé à plus de 400 km dans une gare proche de Munich.

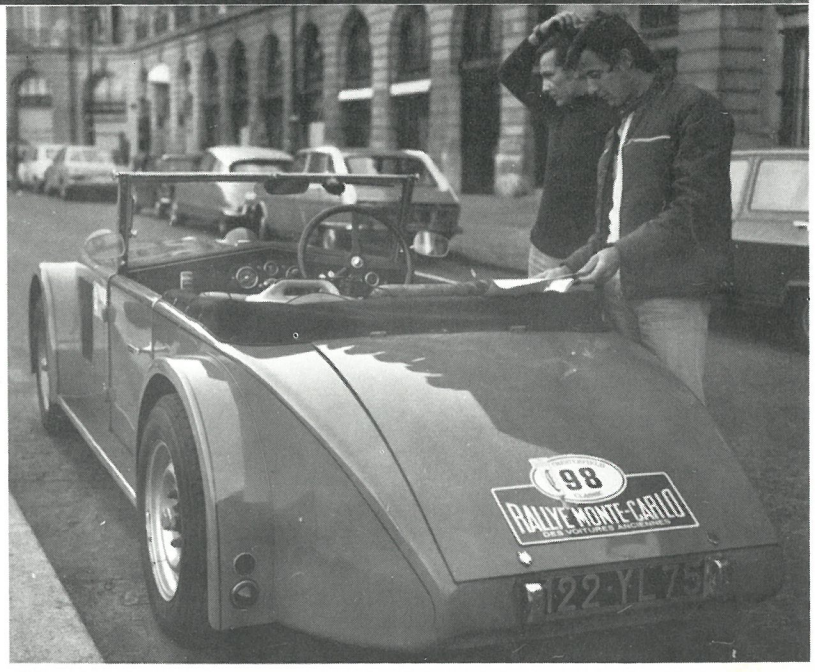
Mais il était 4h.23 et la première Bugatti allait s'élancer.

2...1...Partez. La 57 S conduite par Monique Binda et Madame Benoit-Latour s'élance dans le grondement de son 8 cylindres double arbre à cames en tête.

5..4..3..2..1..0 et les 4 malheureux spectateurs qui s'étaient levés à 4 heures du matin voient partir la Bugatti 37 d'Adrien Maeght. Encore une minute et Isabelle Maeght et sa sœur Florence démarreront dans leur Alfa Romeo 1750 à compresseur. Il est amusant de noter qu'elles constituent le plus jeune équipage inscrit dans cette aventure, 37 ans à elles deux, et loin d'avoir l'âge de la voiture.

Les départs se succèdent : de Michelis, Binda, Chambon, Blériot, Vidalenc, Benoit-Latour, l'équipe est sur la route. Nous les suivons dans la Rolls de service qui transporte, outre un outillage relativement modeste, un nombre impressionnant de bagages qui n'ont pas trouvé place dans les Bugatti de course.

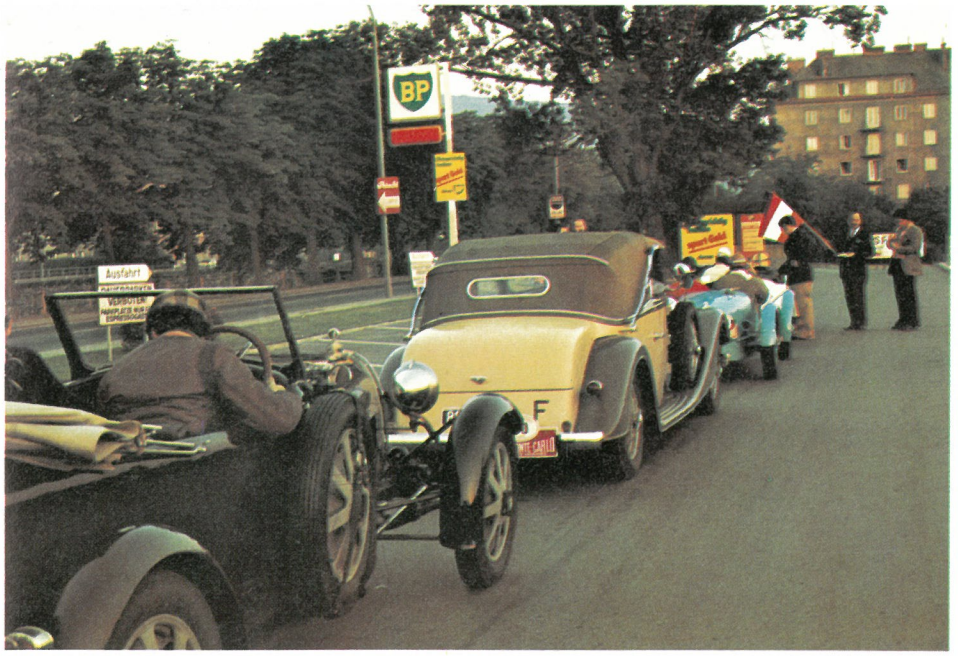




Le tank Chenard & Walcker 1500 cc Y8 de 1928 des frères Stein et Remy Ader, avant le départ de Paris aux environs de 5h30 du matin. Photo: Beurrier, Mougel.



Honneur aux dames ! Cette Bugatti 57-S de 1938 fut pilotée par Mesdames Monique Binda et Benoit-Latour. Ici au parking avant leur départ de Vienne.



Au départ de Vienne. Déjà 7 concurrents ont pris la route, tandis que les Bugatti 37 de Louis Blériot, 57 de Mr et Mme Vidalenc et 43 de Dominique Benoit-Latour s'apprêtent...

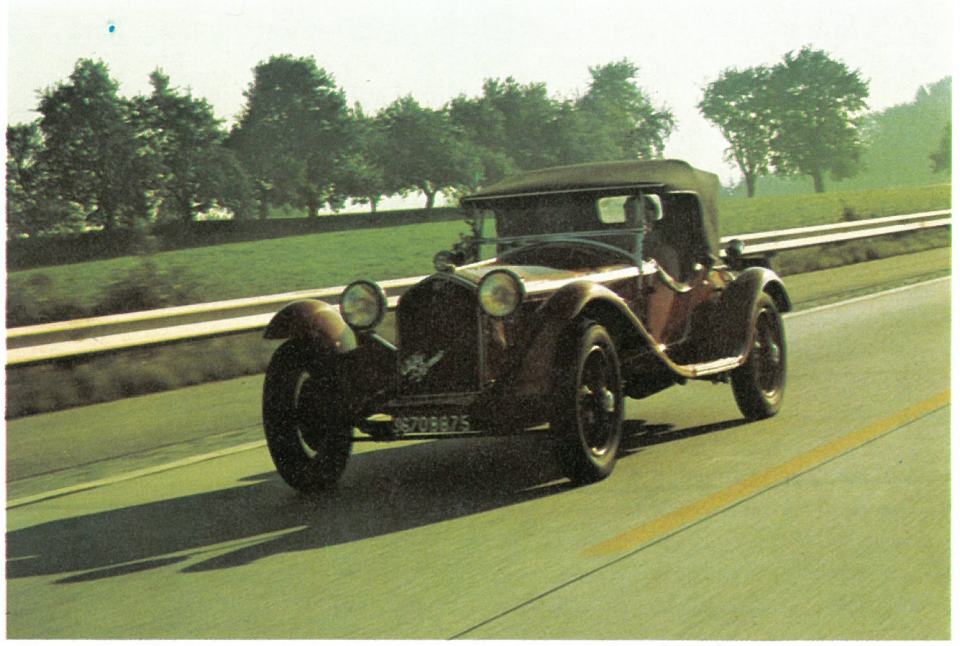
Le jour se lève et dans un léger brouillard on peut apercevoir le ciel qui paraît bleu. Ces kilomètres d'autoroute seront les seuls agréables, vous comprendrez plus loin pourquoi.

Adrien Maeght fait des signes et s'arrête, tout le monde en fait autant. On se précipite : "j'ai un tchip...tchip dans mon moteur". Effectivement un rossignol semble s'être caché à la hauteur de l'arbre à cames. Vite une clé de 10, et sans arrêter le moteur on enlève le cache arbre à cames, Vidalenc colle son oreille dans la culasse. Diagnostic : manque d'huile au pulseur qui fournit l'air sous pression pour le réservoir d'essence. Le bidon de Bardahl intervient, le rossignol s'est tu. L'arrêt aura duré moins de 10 minutes et çà repart.

Paysages magnifiques, chateaux sortis tout droit de l'imagination de quelques princes fous, mais les estomacs commencent à crier famine et un restoroute nous accueille. Café, thé, œufs au bacon, l'avance sur l'horaire est déjà de plus d'une heure ; nous avons donc tout notre temps. Enfin nous repartons pour nous arrêter très vite. Cette fois c'est Chambon qui a toute une volière dans son moteur, ce n'est plus un "tchip...tchip" mais un véritable concert. Clé de 10, le cache arbre à cames enlevé laisse voir un spectacle affolant, l'arbre à cames est bleu aucune goutte d'huile ne semble avoir jamais fréquenté ces parages. Le bidon de Bardahl intervient, les bruits cessent. Diagnostic : tubulure d'arrivée d'huile bouchée puisque le manomètre indique plus de 6 kilos de pression d'huile. Démontage rapide des tubulures, avec un fil de fer servant à attacher une des plaques de rallye on expulse une boulette de papier faite de déchets de joints. Un quart d'heure aura suffit pour remettre Chambon dans la bonne voie. Et çà repart.

On commence à apercevoir les Alpes, mais aussi de gros nuages. Salzburg est atteint. C'est à ce moment-là que Benoit-Latour croit entendre lui aussi quelques "tchip...tchip" dans son moteur, décidément les Bugatti ont bien des ennuis de graissage. Arrêt rapide, bidon de Bardahl, tout rentre dans l'ordre mais la cause exacte n'est pas trouvée.

A l'unanimité il est décidé d'abandonner les autoroutes par trop monotones et pénibles pour les voitures. Devant l'avance considérable que nous possédons et malgré quelques arrêts, nous

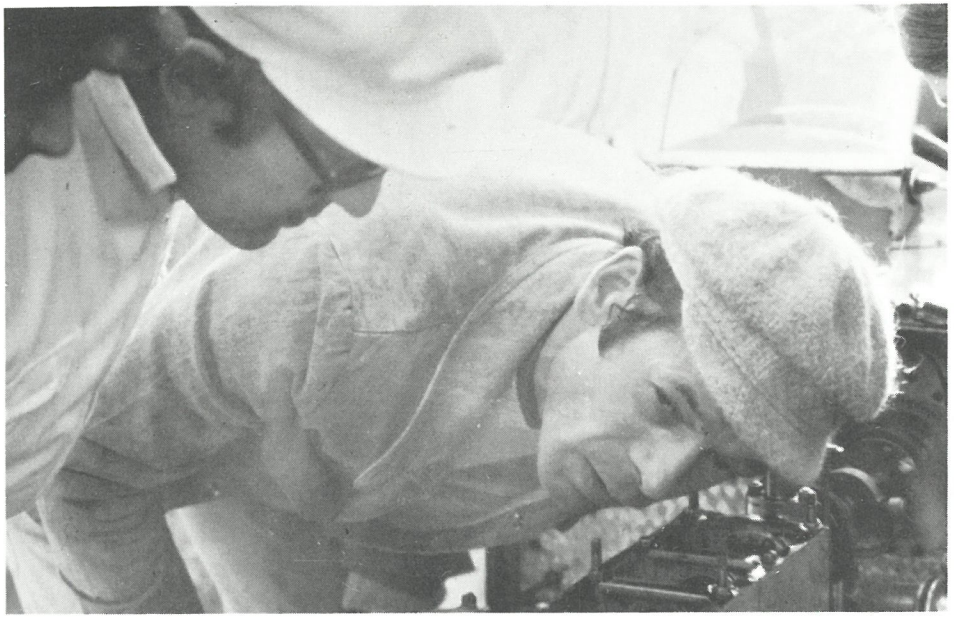


prenons le chemin des écoliers et Berchtesgaden semble tout indiqué pour faire une petite promenade touristique. Là enfin la route permet de savourer au maximum l'immense plaisir de conduire une Bugatti : virages serrés, montées, descentes, dans un paysage magnifique ; tout le monde est heureux.

La frontière austro-allemande est passée rapidement et une auberge nous accueille au moment où la pluie commence à tomber. Une pluie bien droite, bien froide, bien mouillante. Nous, dans notre Rolls, nous ne nous en plaignons pas trop, mais les Bugatti 37 avancent dans un nuage d'eau. C'est sous cette pluie que deux gendarmes, cachés derrière un arbre et utilisant un radar portatif, arrêtent 3 voitures pour leur dresser contravention. Horreur, ces voitures roulaient à 72 km/h dans une portion de route limitée à 60 ! Aucune discussion n'est possible avec ces pandores et, plutôt que de perdre un temps précieux, chacun verse dans les caisses de l'état autrichien les quelques centimes qui, malgré le change défavorable, ne représentent que 15 F par voiture et tout cela toujours sous la pluie. Les Bugatti commencent à se transformer en baignoires et il est temps de se sauver.

A l'horizon : Innsbruck. Chacun accélère dans l'espoir de trouver un abri et un peu de réconfort mais, ô tristesse, rien de cela. L'Automobile et Touring Club du Tyrol ne semble pas apprécier les voitures anciennes et c'est devant un bâtiment style blockhaus peint en vert que chacun se gare sans pouvoir trouver le moindre abri. Quant au réconfort la porte est fermée, et un représentant vient nous dire que nous avons deux heures d'avance et qu'il faudra attendre. En ce qui concerne le traditionnel "accueil" autrichien nous sommes passés un jour "sans". Enfin une secrétaire sort avec un tampon et consent à nous libérer sans aucun mot d'explication ni d'encouragement. Je ne veux pas faire de comparaison, mais je ne pense pas qu'il y ait beaucoup d'endroits où les amateurs auraient été traités avec autant de mépris, seul réconfort le distributeur automatique de boissons fraîches de la station-service d'en face.

Il pleut toujours et le Brenner, que nous voulions faire par l'ancienne route, semble bien bouché, aussi c'est encore l'autoroute que nous choisissons. La montée sous cette pluie battante au milieu de camions gigantesques restera dans la mémoire des pilotes de 37 comme un véritable cauchemar. Mais la frontière approche. Nous allons quitter les pays teutons pour un pays latin.



Vidalenc colle son oreille dans la culasse de la Bugatti d'Adrien Maeght, sous l'œil interrogateur de celui-ci.

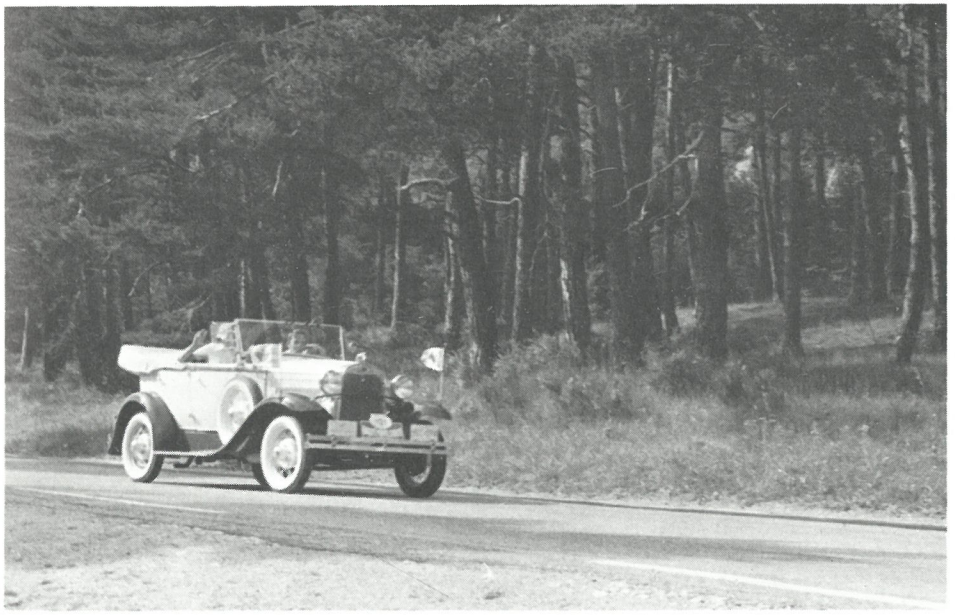
Venant de Bad Oeynhausen (Hanovre) B. Ruckwarth et H. Beier sur leur Mercedes 540-K de 1938, traversent la forêt alpine.





Venant de Paris Bensoussan et Chevassus sur la Rolls-Royce "Twenty" 1927, traverse les Alpes.

Filant sur une route alpine voici le phaëton Ford type A-Door 1930, n° 131, de MM. Bone et Francis avec lequel ils viennent de Londres.



Un magnifique arc-en-ciel est là pour nous donner du courage, mais c'est sans compter avec un douanier italien, sans doute ennemi farouche de toute belle mécanique, qui entreprend de visiter chaque voiture – tout cela sous une pluie battante – obligeant même Blériot à vider dans son réservoir un bidon de 2 litres d'essence, car "il est interdit de rentrer de l'essence dans des bidons en Italie...", obligeant également Monique Binda à sortir ses bagages pour une visite en règle. Heureusement l'Alfa Romeo arrive et, attiré soit par la voiture soit par les conductrices, un général des douanes sort de son bureau (je crois qu'il n'était qu'officier mais son allure laisse sérieusement penser qu'il finira général), d'un geste méprisant il renvoie le Calabrais à d'autres occupations et entame avec les conductrices de l'Alfa un dialogue dont seuls les beaux Italiens ont le secret.

Et çà repart. O miracle, la pluie cesse et la descente vers l'Italie représente pour nous la fin de nos misères. Malheureusement nous sommes très en retard et nous avons encore quelques démêlés avec un jeune pompiste Italien (qu'Amedeo traite de tedesque) qui s'obstine à nous parler en allemand et comme Amedeo, lui, prétend que nous sommes en Italie, c'est un dialogue de sourd. Après s'être entendu traité de capitaliste, il éteint la partie de la station où un bugattiste était en train de régler son embrayage, naturellement la torche électrique achetée à Innsbruck ne fonctionne plus. Prévenu, Peter Richley (notre correspondant en Angleterre) sort de sa poche une minuscule lampe – made in england précise-t-il – qui permet de terminer le travail, et çà repart.

Turin est encore loin. 400 kilomètres d'autoroutes tristes, hantées par d'énormes poids lourds qui, bien que ne devant pas rouler à plus de 80 km/h, nous dépassent allègrement à plus de 130 et ce n'est que vers 2 heures du matin que nous arrivons à Turin. La nuit aura été fatale à Benoit-Latour, c'est en remorque, escorté par Werner, notre fidèle chien de garde à la voix de guerrier vicking et qui nous suit depuis Vienne sur sa moto, que le pauvre Benoit-Latour arrive vers 6 heures du matin à Turin. Il n'en repartira pas ; la magnéto est inutilisable, le "tchip...tchip" de Salzburg s'est manifesté à nouveau et, après examen, les dégâts sont plus graves qu'il ne semblait.



Pendant que les équipages déjeunent, les premières gouttes de pluie ont fait accourir Amedeo de Michelis. Les 37 sans capote vont commencer leur dur calvaire.



Un magnifique arc-en-ciel (voir couverture) est là pour donner du courage aux concurrents venant de Vienne, mais ils devront encore passer une visite en règle à la frontière austro-italienne.

CHESTERFIELD 74 CLASSIC
RALLYE MONTE-CARLO
DES VOITURES ANCIENNES

Isabelle et Florence Maeght entendront, elles aussi, le sinistre "tchip...tchip", mais Monza n'est pas loin et un "sorcier" italien aura vite fait de les remettre sur la bonne route.

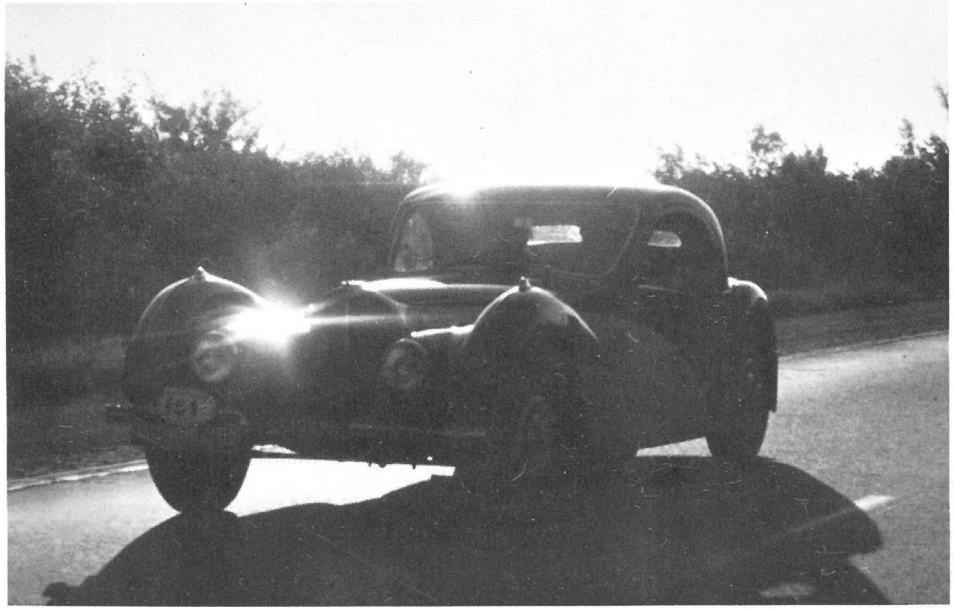


Reportage photo. Wien/Monte-Carlo : Roland Mottay



Tous les amis se pressent autour de la Bugatti pour y aller de son conseil sur l'origine du "tchip...tchip".

Dans le soleil couchant la Bugatti 57-S 1938 de Mesdames Binda et Benoit-Latour, se hâte vers la Côte d'Azur.



Il ne sera pas le seul à terminer à Turin. A. Maeght n'a plus de pression d'huile ; un pignon de pompe à huile légèrement usé avait été remplacé quelques jours avant le départ par un pignon neuf "made in germany", mais il s'est avéré d'une tendresse extrême et n'a pas pu supporter plus de 1000 kilomètres. La mort dans l'âme, ce dernier nous rejoint dans la Rolls laissant partir devant ses filles dans l'Alfa Romeo qui mène toujours un train d'enfer. Mais elles aussi vont avoir quelques ennuis, elles aussi entendront le sinistre "tchip...tchip". Un graisseur oublié à l'avant du compresseur et c'est une "autofficina" accueillante, dans toute la tradition des mécaniciens italiens, qui dépannera l'Alfa Romeo. Le temps de retrouver un vieux graisseur Técalémit dans un amoncellement de boulons, pièces diverses accumulées depuis des générations et tout rentre dans l'ordre.

Mais, comme pour faire pardonner le douanier italien (pardon Calabrais), ce merveilleux mécanicien nous emmène au village voisin pour boire le verre de l'amitié. Nous le suivons avec peine, sa petite Fiat Abarth crache des flammes. Comme il est midi, nous commandons quelques sandwichs, quelques glaces, le vin rouge est bon, mais, au moment de payer impossible, notre mécanicien a déjà réglé. Un grand merci.

Mais il faut repartir, les 225 kilomètres qui nous séparent d'Annecy seront couverts en 2h.40 et l'escalade du Mont Cenis restera pour toute l'équipe un des grands moments de ce rallye. Même le douanier français nous laisse passer sans nous arrêter et, du geste et de la voix, nous encourage à accélérer. La Rolls surchargée suit avec peine l'Alfa Romeo dans la descente et ses freins ont bien du mal.

Modane est traversé sans ralentir, la vallée de l'Isère – malgré une circulation intense – est avalée à une vitesse fantastique et nous voilà à Annecy.

Alors là, c'est l'apothéose. Nous avions déjà eu l'occasion d'apprécier l'accueil de cette ville, lors d'un Paris/Nice, mais les responsables se sont surpassés.

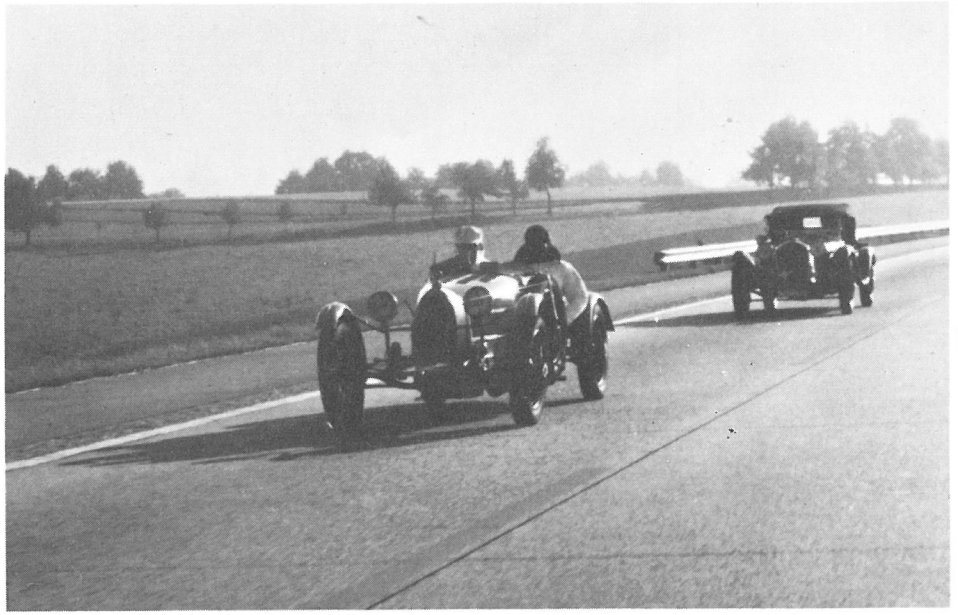
Les voitures sont rangées sur "le Paquier" pour la plus grande joie des photographes et d'une foule considérable venue admirer ces machines qui arrivent des 4 coins de l'Europe. Chacun, malgré la fatigue, se raconte ses aventures. Finalement il ressort que ceux qui ont le moins souffert se trouvent être les partants

d'Athènes et, malgré les 2500 kilomètres d'autoroutes, semblent les plus frais. Par contre, les pauvres malheureux partis de Monte-Carlo ont dû, non seulement traverser l'Auvergne et le Massif Central mais attendre à Limoges 5 heures du matin pour qu'une main libératrice vienne tamponner leur carnet de route et leur permettre ainsi de poursuivre leur randonnée par de petites routes vers Bourges, Avallon, Bourg-en-Bresse, le col du Berthiand et enfin Annecy. Il n'auront parcouru en tout et pour tout que 50 kilomètres d'autoroutes et c'est là certainement une des graves injustices du règlement qui a accordé le même coefficient aux kilomètres de routes d'Auvergne qu'aux kilomètres d'autoroutes yougoslaves.

Mais, étant donné que la plupart des participants ont fait ce rallye pour leur plaisir et non pour chercher une victoire qui ne prouve rien, tout le monde se retrouve devant un fantastique buffet dans le cadre du casino municipal, avec vin blanc de Seyssel et rouge d'Apremont à discrétion, puisqu'il suffit de tourner le robinet des tonneaux pour se servir. Enfin, pour la première fois depuis le début de ce rallye, nous nous retrouvons dans un bon hôtel confortable et pour cela le Sofitel d'Annecy est à recommander.

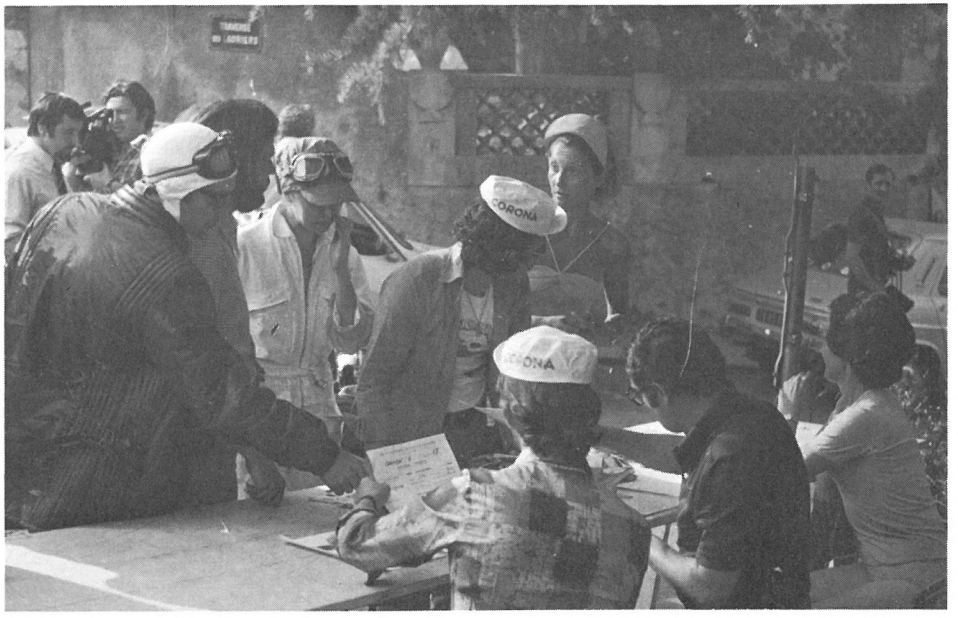
La Route Napoléon faisait figure d'épouvantail. Aussi, rares furent ceux qui ne quittèrent pas Annecy à l'heure précise.

Dès le départ, deux petits cols bien méchants où les possesseurs de voitures de sport commencèrent à mépriser les pauvres malheureux dans leurs grosses berlines. Peu d'incidents, en dehors de quelques freins surchauffés dans la descente, et Grenoble voyait passer plus de 100 voitures pour attaquer ensuite les Alpes. Les participants de Paris/Nice connaissaient bien cette route et si quelques-uns avaient décrit certains passages comme ressemblant à des routes espagnoles, là où toutes les poules de la région auraient choisi d'y faire leurs nids, il n'en était rien. Les Ponts-et-Chaussées avaient terminé leur toilette de printemps, l'hiver n'ayant pas été très dur. Le col de la Croix Haute ne fut en aucun cas un juge bien sévère. A tel point que la plupart des équipages se présentait à Aspres-sur-Buëch avec une avance dépassant largement l'heure ce qui permit aux premiers arrivés de trouver des places dans l'unique restaurant de ce petit village, mais pour les autres cela se termina par du pain sec.

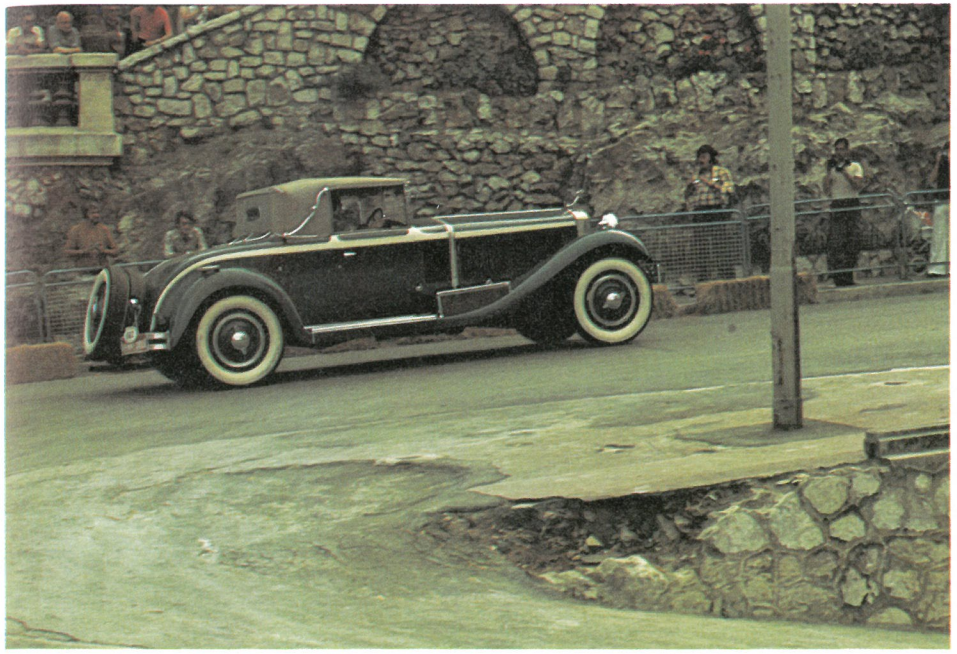


Enfin l'Italie et le soleil.

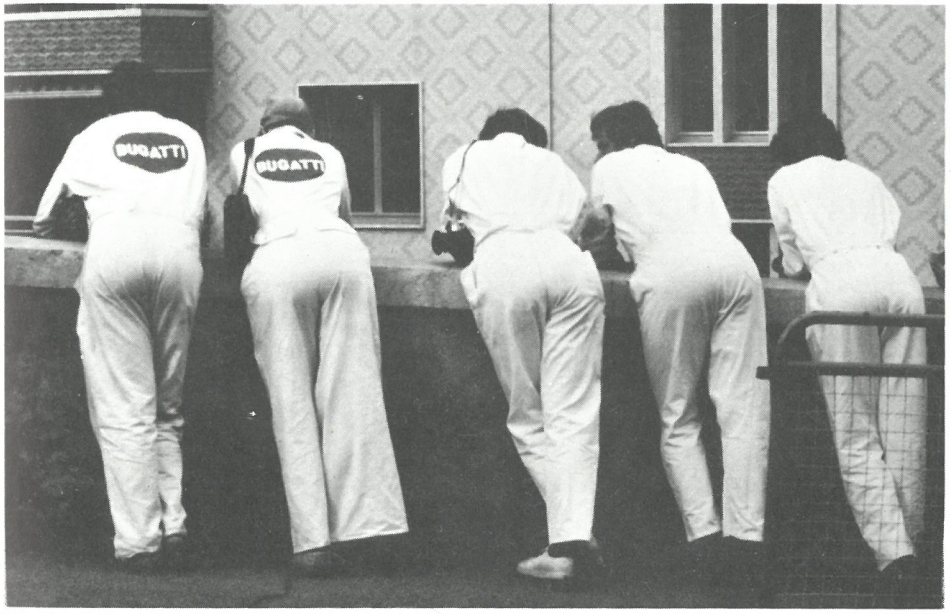
Au contrôle de Grasse (d'ailleurs bien mal placé), et quelque peu "à la bonne franquette", les commissaires pointent la feuille de route de la Bugatti nº 57 d'Henri Chambon et Madame.




CLASSIC
129
RALLYE MONTE-CARLO



Une des plus belles, la nº 92.

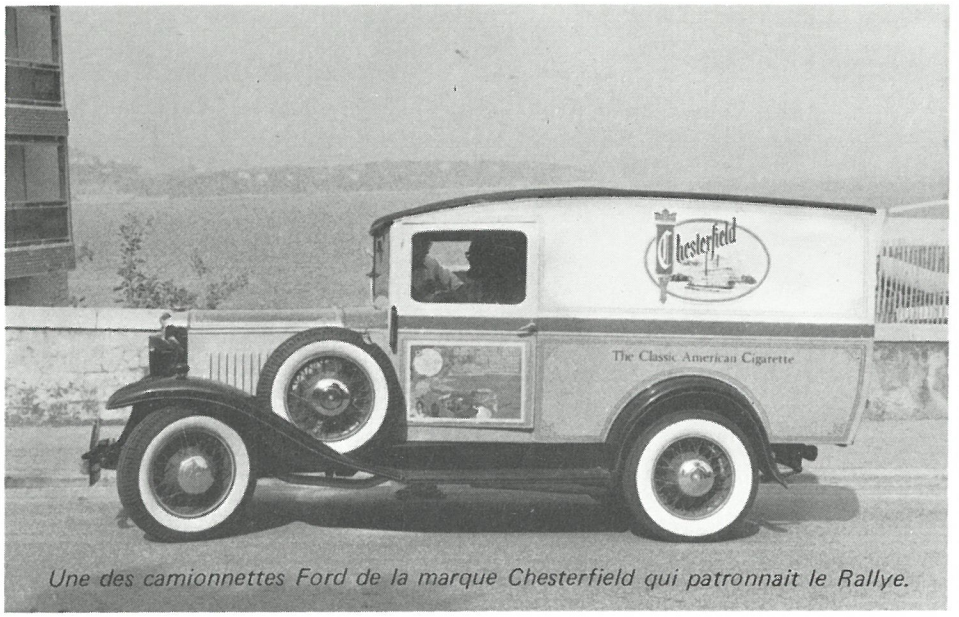




Sisteron aurait été bien mieux, (cette ville accueillante avait été choisie comme ville/étape pour Paris/Nice et avait rempli merveilleusement son rôle).

A partir de là, les Alpes ne furent jamais difficile ; même les cols assez durs se passèrent sans problème, sauf pour Louis Blériot qui perdait, au fil des kilomètres, les boulons de l'arbre de transmission. Heureusement la Rolls était là avec une boîte à outils pleine de toutes sortes de boulons, écrous et autres morceaux de ferraille qui eurent vite fait de dépanner notre ami dans le malheur. Il réalisa d'ailleurs un retour absolument fulgurant puisque Digne/Grasse, et malgré deux cols sévères, fut rallié à près de 80 km/h de moyenne. C'est là un bel exploit.

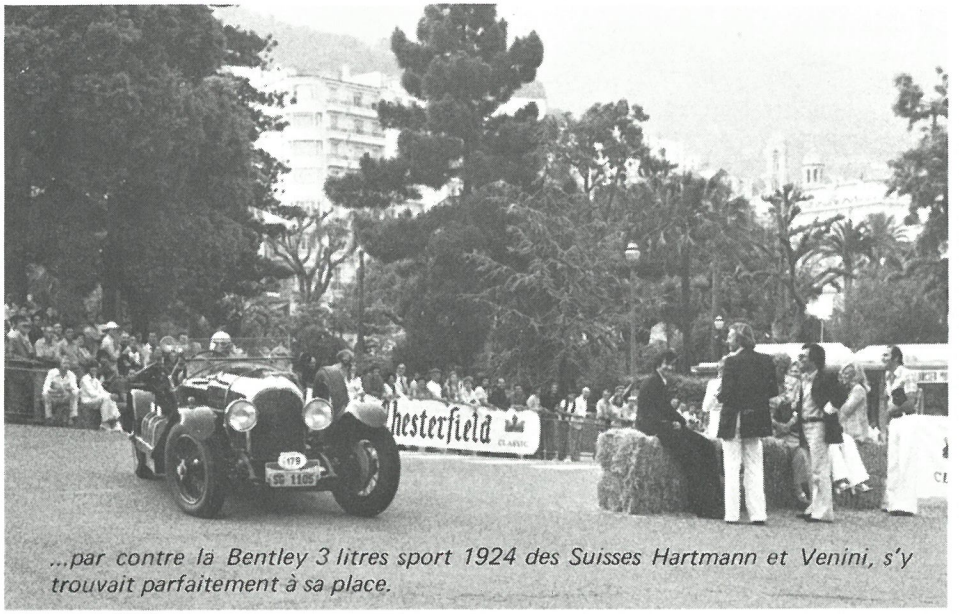
A l'arrivée sur Grasse, dont le contrôle est d'ailleurs bien mal placé, les participants devaient ensuite rallier Monaco sans souci de moyenne, puisque ce parcours était neutraliser. Heureusement, car les embouteillages de la côte au mois de juillet obligèrent plus d'un pilote à s'arrêter pour laisser refroidir leur moteur non habitué au surplace.



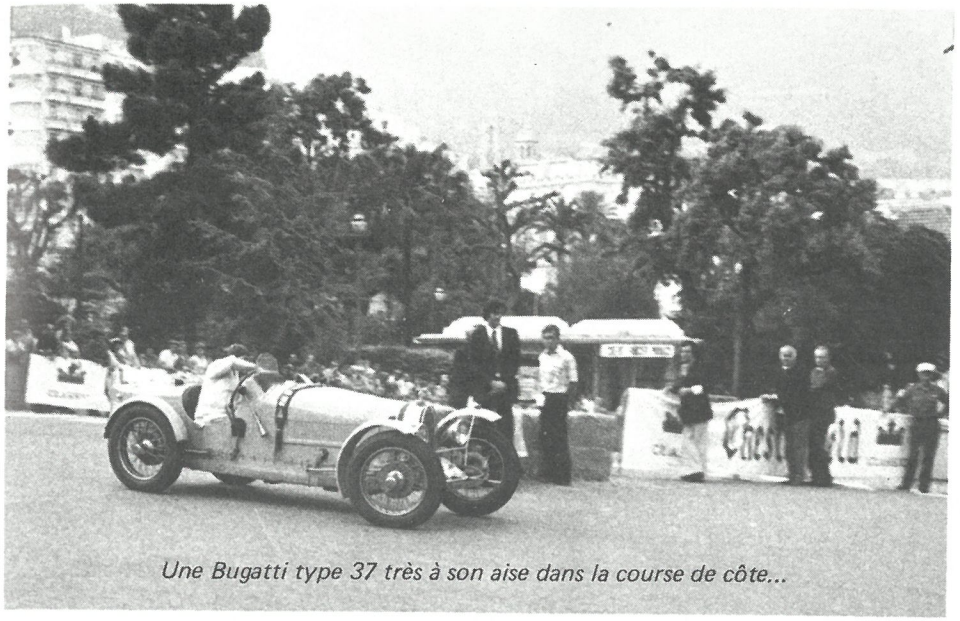
Une des camionnettes Ford de la marque Chesterfield qui patronnait le Rallye.



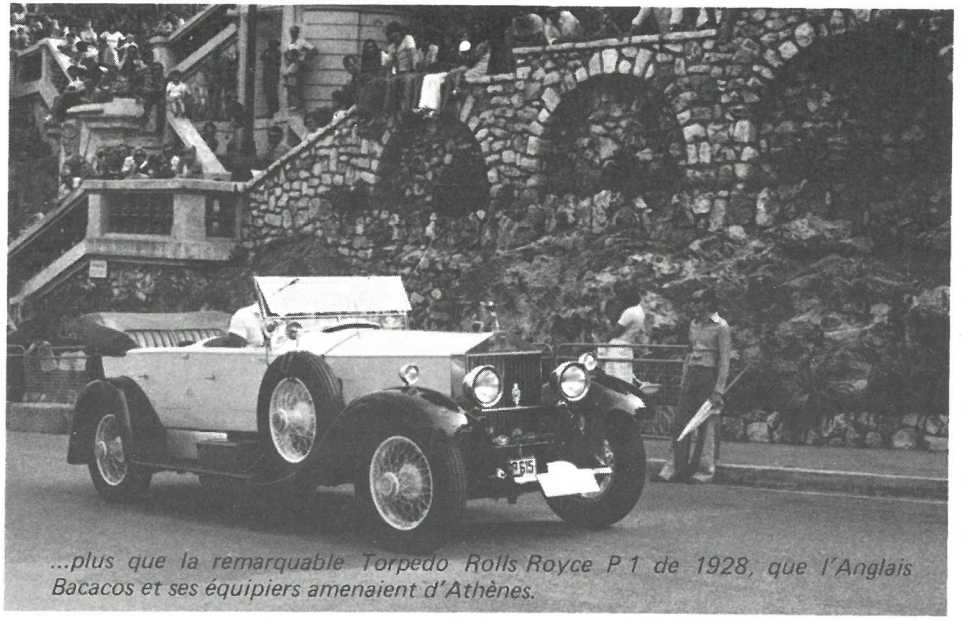
La Rolls Royce n'est vraiment pas faite pour les virages en épingle à cheveux d'une course de côte, et y perd sa dignité...



...par contre la Bentley 3 litres sport 1924 des Suisses Hartmann et Venini, s'y trouvait parfaitement à sa place.

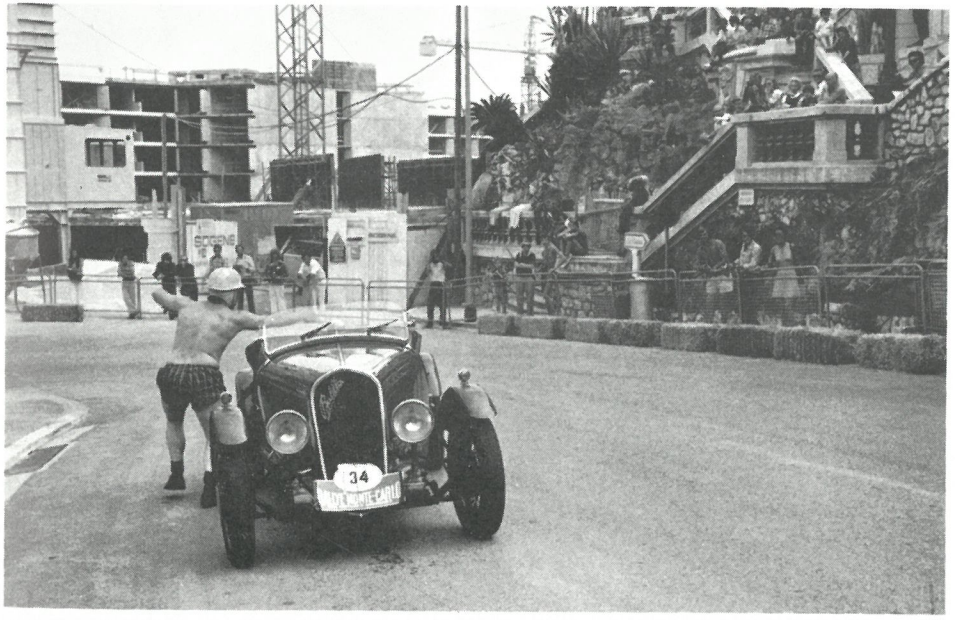


Une Bugatti type 37 très à son aise dans la course de côte...



...plus que la remarquable Torpedo Rolls Royce P 1 de 1928, que l'Anglais Bacacos et ses équipiers amenaient d'Athènes.

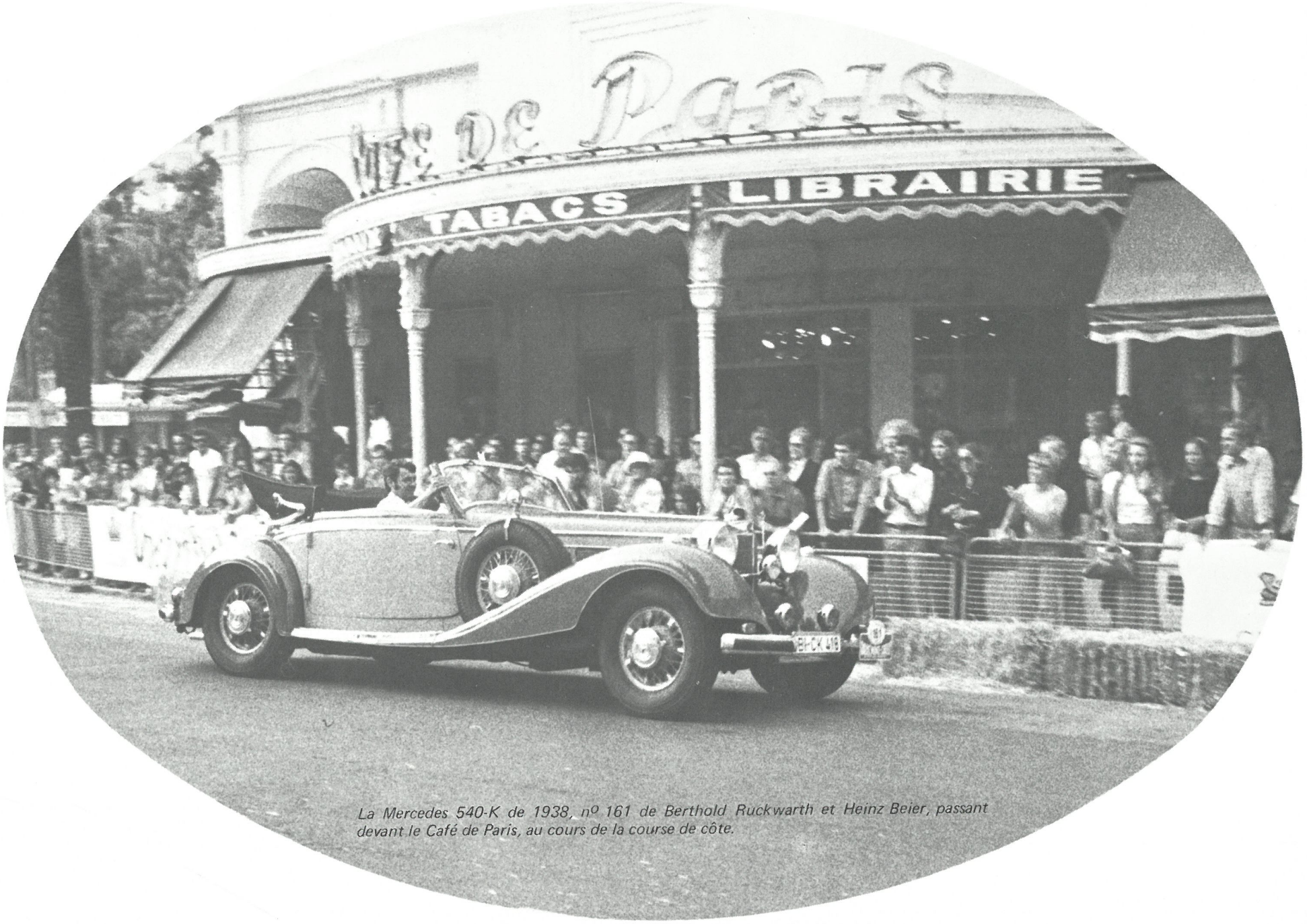
Heureusement que "le ridicule ne tue pas" comme le dit le proverbe, car cela aurait été malheureux pour "quelques pilotes rigolos" qui, casqués mais torse nu et en short, ressemblaient plutôt à des cyclomotoristes en goguette.



Et nous voilà enfin à Monaco, une foule nombreuse groupée autour de l'arrivée juste en face du Casino, attend les participants. Flashes, cinéma, interviews, télévision, chacun se gonflait d'orgueil puis allait garer sa voiture dans les jardins du Casino.

Samedi, après que les docteurs es-restauration eurent distribué leurs bons points aux voitures les mieux restaurées, on se retrouvait au départ de la course de côte qui empruntait, en sens inverse, le prestigieux circuit du Grand Prix de Monaco.

Je dois dire que j'ai été fort déçu par cette épreuve. Il est assez comique de voir des Hispano ou Cadillac de plusieurs tonnes virer sur les chapeaux de roues, emboutir des bottes de paille, peut-être pour le plus grand plaisir de quelques spectateurs amoureux de cirque, mais certainement désolant pour les vrais amateurs d'automobiles anciennes. Sans parler de quelques pilotes "rigolos" qui casqués, mais torse nu et en short, ressemblaient plutôt à des cyclomotoristes en goguette.

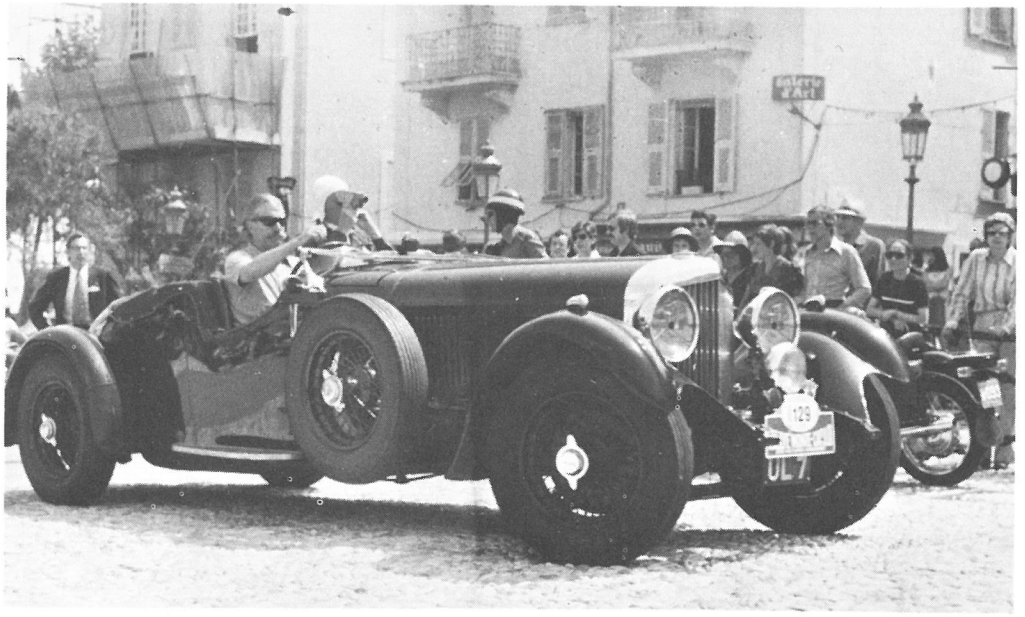


La Mercedes 540-K de 1938, nº 161 de Berthold Ruckwarth et Heinz Beier, passant devant le Café de Paris, au cours de la course de côte.



Les membres de la Commission de Restauration discutant devant la Peugeot 302 DS de 1937 de Gérald Allegret et Hannu Mikkola. De gauche à droite : Amedeo de Michelis, Guy Burnat, Philippe Renault, André Binda.

Les britanniques Stanley Sedgwick et Hugh J.T. Young arrivant sur la place pour la dernière parade, à bord de leur Bentley 8 litres de 1932.

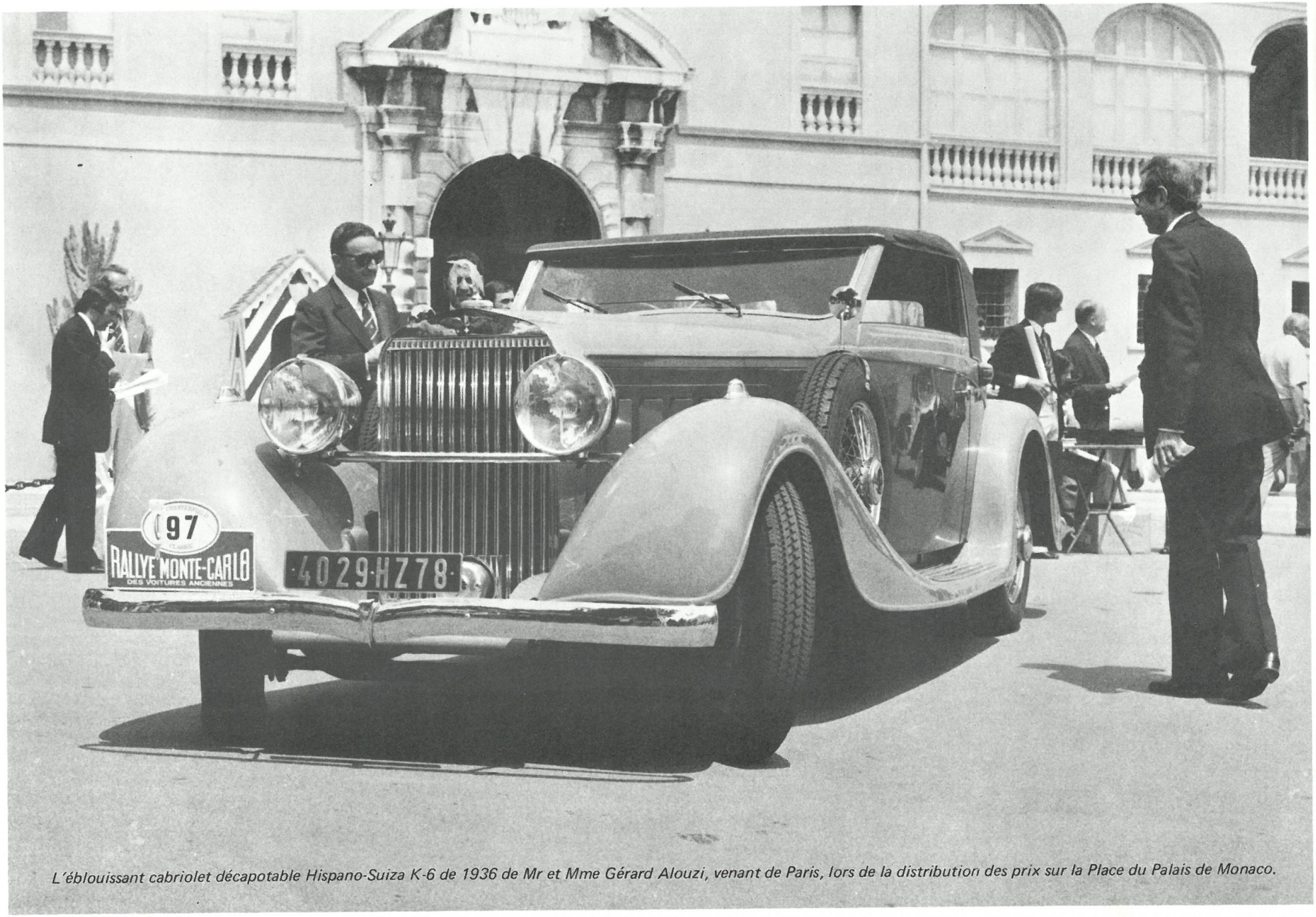


A 17 h la partie automobile du rallye était terminée.

Le lendemain la distribution des prix sur la place du Palais avait un côté assez noble et si tout le monde n'eut pas de coupe, chacun eut droit à la photo souvenir et aux applaudissements.

Je ne publierai pas ici le palmarès qui ne veut strictement rien dire, en espérant néanmoins que les premiers ne se vexeront pas, mais il y avait 20 voitures qui auraient mérité, elles aussi, la première place.

Enfin tout se termina par un magnifique gala dans le cadre prestigieux du Casino d'Eté et qui restera certainement pour beaucoup comme un des grands moments de ce rallye. Spectacle, feux d'artifice, dîner, tout était de grande qualité et si certains laissèrent quelque argent à la roulette ou au Baccara cela faisait partie du jeu.



L'éblouissant cabriolet décapotable Hispano-Suiza K-6 de 1936 de Mr et Mme Gérard Alouzi, venant de Paris, lors de la distribution des prix sur la Place du Palais de Monaco.

Quelques suggestions

pour un futur Rallye Monte-Carlo de Voitures Anciennes

Notre collaborateur vous a raconté son rallye. Bien entendu nous aurions pu vous raconter bien d'autres aventures arrivées aux participants d'autres itinéraires. Mais comme dans tout il faut choisir. Nous nous permettons de formuler quelques réflexions à l'usage des organisateurs de ce rallye en espérant qu'ils ne les prendront pas comme critiques, mais comme une preuve de l'intérêt que nous portons à une manifestation qui est la plus prestigieuse de tout ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

1 - Il serait bon de compter les kilomètres d'autoroutes pour moitié, c'est là une des grandes injustices du rallye 1974.

2 - Les épreuves de concentration ne devraient comporter que des contrôles de passage laissant à ceux qui le désirent la possibilité de prendre de l'avance pour pouvoir éventuellement se reposer, flâner ou réparer, et à ceux qui ont quelques ennuis, la possibilité de réparer et de rejoindre sans risquer des pénalités trop graves.

3 - Le parcours commun devrait être encore plus difficile, par exemple : moyenne supérieure et surtout contrôle horaire au plus haut des cols et éventuellement portion avec épreuve de régularité.

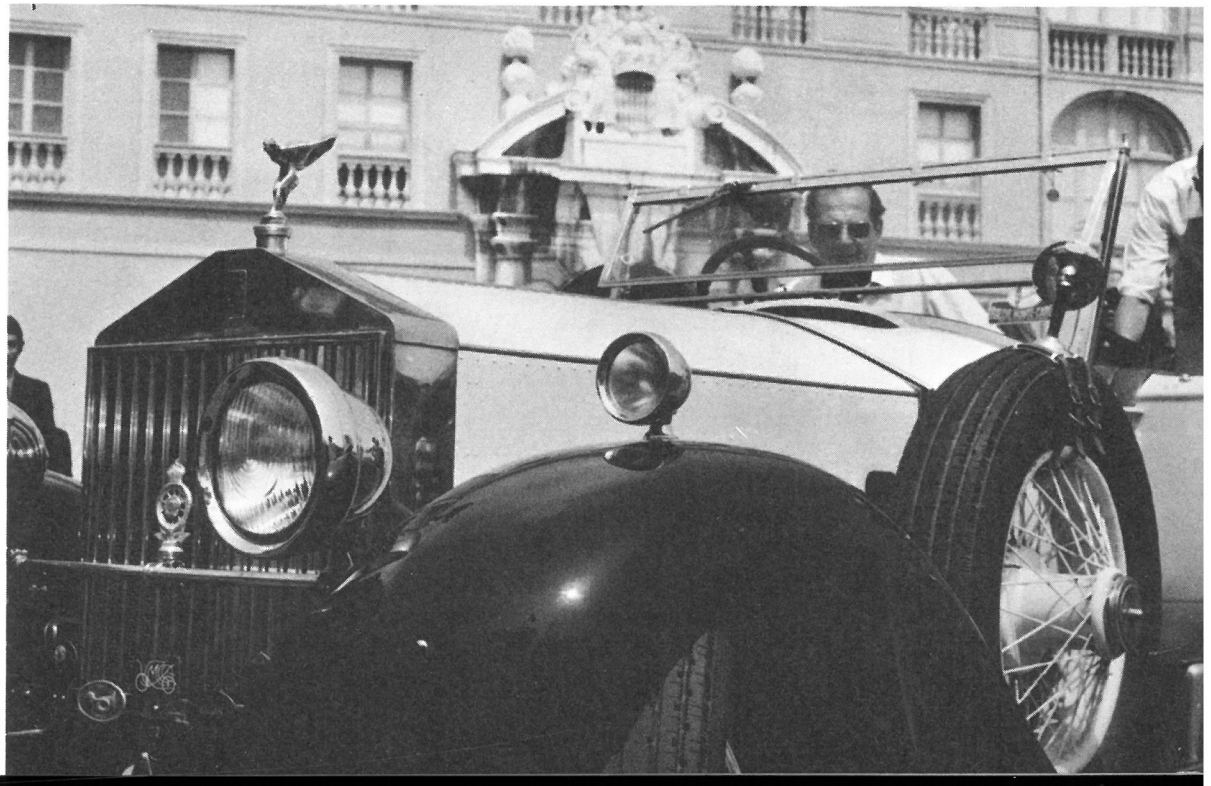
4 - Sisteron devrait être choisie comme ville/étape avec neutralisation d'une heure minimum pour permettre un déjeuner. Il ne faut pas oublier que si ce rallye se veut, sportif, il n'en est pas moins une épreuve que beaucoup font pour leur plaisir. Le contrôle de Grasse devrait être supprimé et remplacé par un contrôle à Vence, ce qui permettrait, à partir du Logis-du-Pin, d'emprunter une route très peu fréquentée et très belle qui passe par Thorenc, Gréolières et Tourette.

5 - Les voitures devraient être réparties en deux catégories : les voitures de sport et les voitures de grand tourisme. Les premières effectueraient une course de côte, les autres un gymkhana, comme c'était le cas dans les rallyes de Monte-Carlo d'avant-guerre, et où les qualités du pilote seraient bien mieux mises en valeur que dans une course de côte ou manifestement une Cadillac de 1927 ne peut rien faire contre une Bugatti à compresseur de la même année.

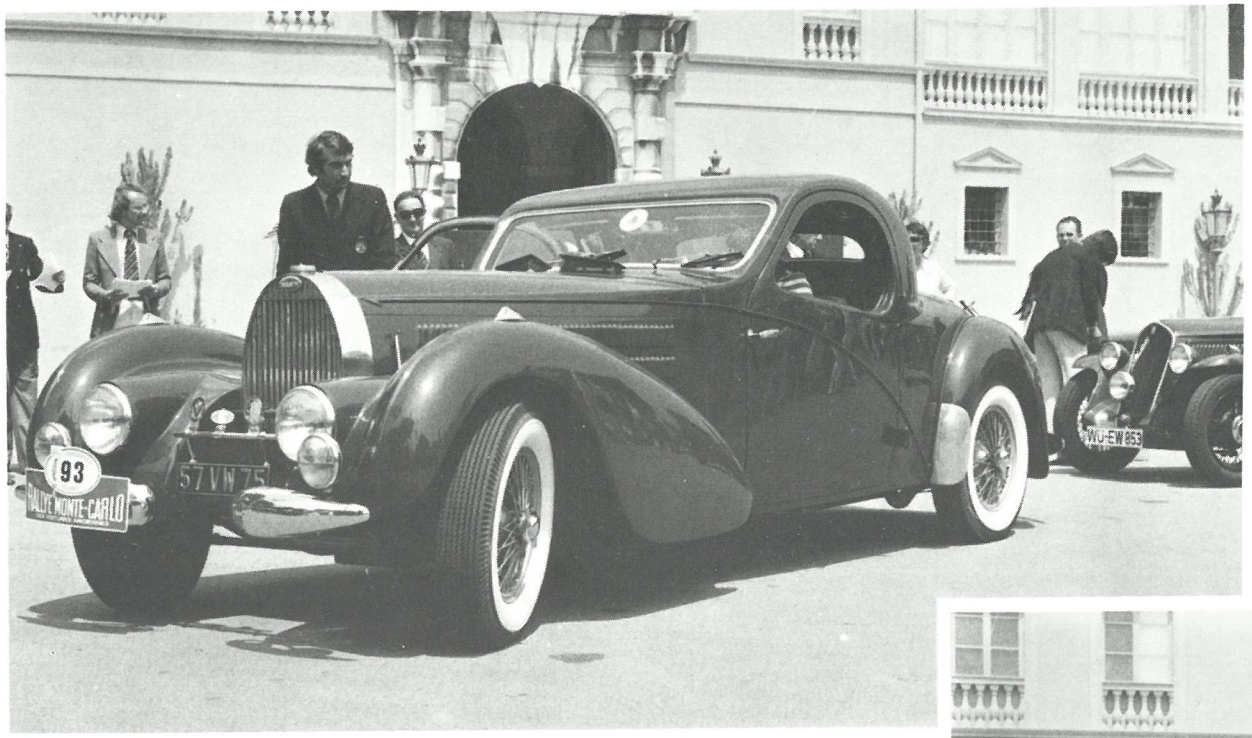
Nous espérons vivement que l'Automobile Club de Monaco prendra la décision d'organiser ce rallye tous les ans et de toutes nos forces nous essayerons de les aider, s'ils veulent bien accepter nos conseils, mais d'ores et déjà nous leur tirons un très, très grand coup de chapeau pour avoir mis sur pied une épreuve digne du renom de la Principauté.

Nous pensons qu'il est justice de citer en particulier, à l'ordre de "l'automobiliste" : MM. Michel Boeri, Michel Ferry, Robert Sobra de l'Automobile Club de Monaco, Becquart de l'Automobile Club d'Annecy, qui n'ont pas compté leur peine pour que le rêve de tous les "automobilistes" européens se réalise.

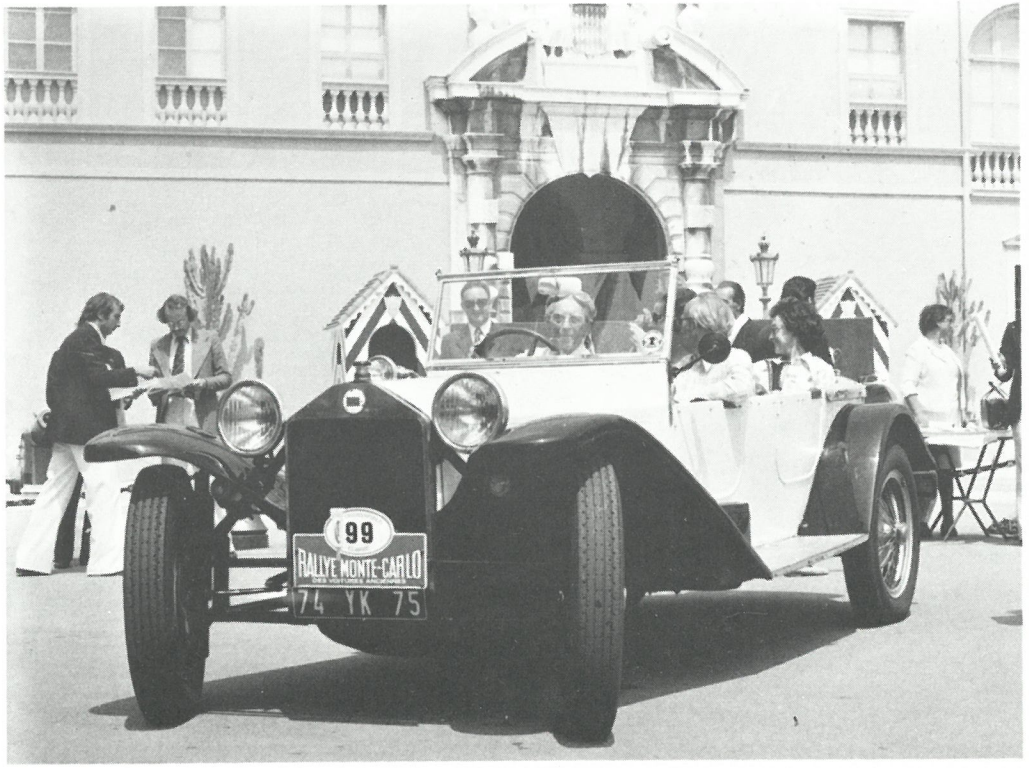
Demetre Bacacos et sa Rolls Royce P 1 de 1928, après la distribution des prix Place du Palais.



D'exceptionnelles sur la Place d'Armes monégasque

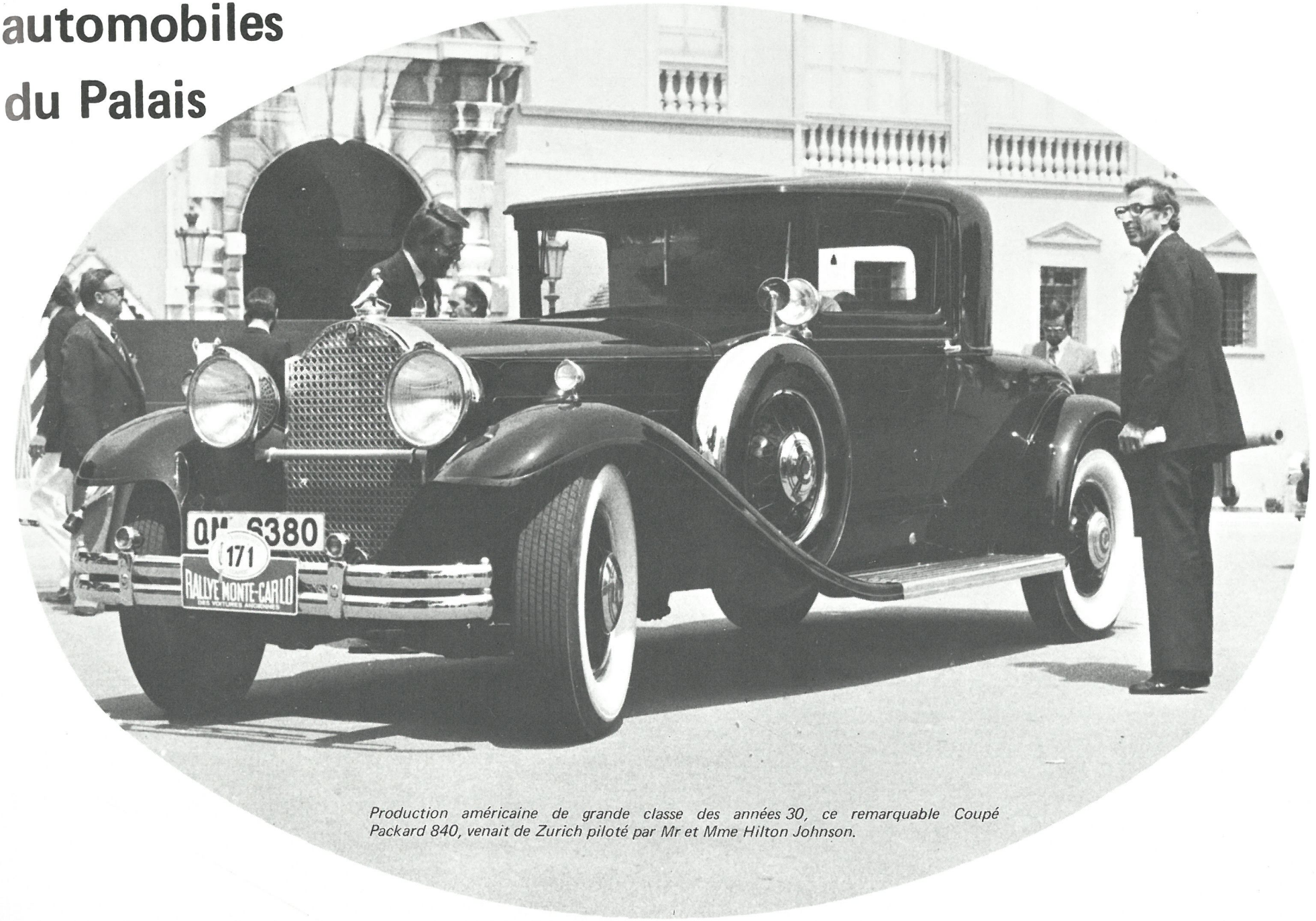


Mr et Mme Jacques Greilsamer venant de Paris présentaient cette grande classique Bugatti type 57, carrossée en coupé Atalante de 1938.



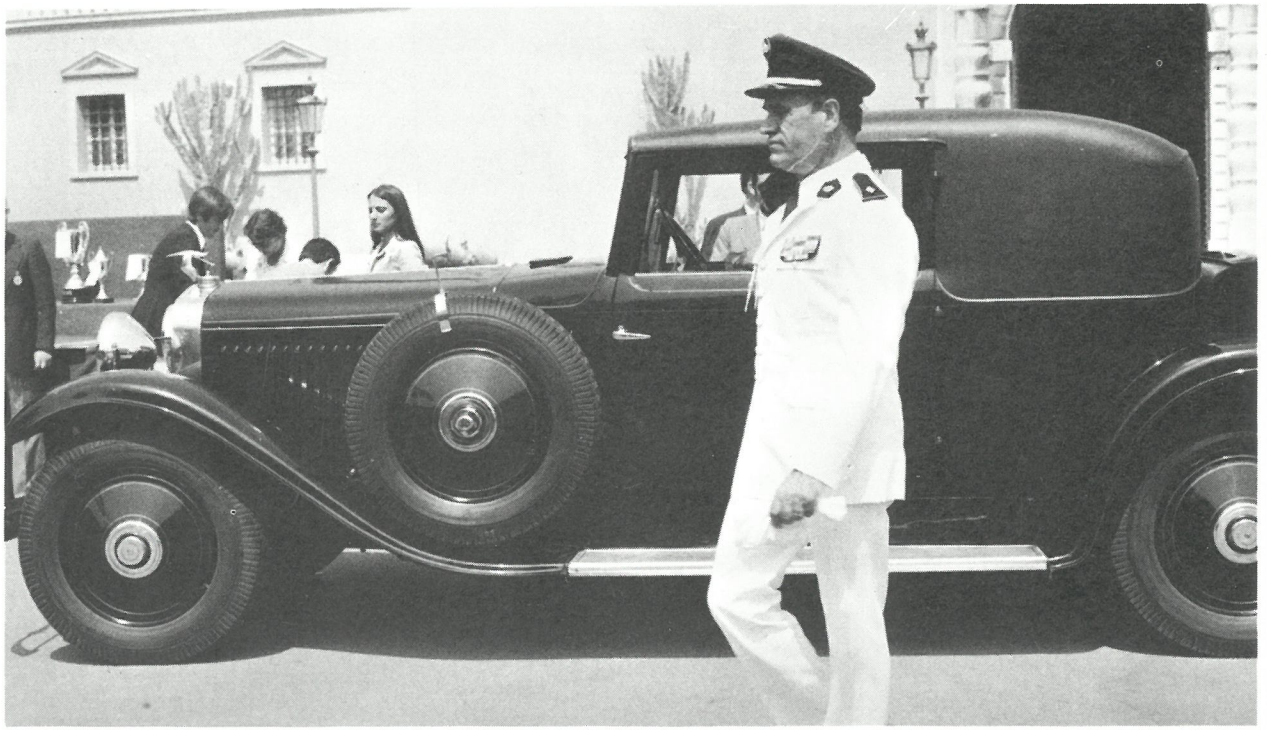
La Lancia 1925 type Lambda, que Mr et Mme Ketterer et Paul Duverger, amenèrent de Paris.

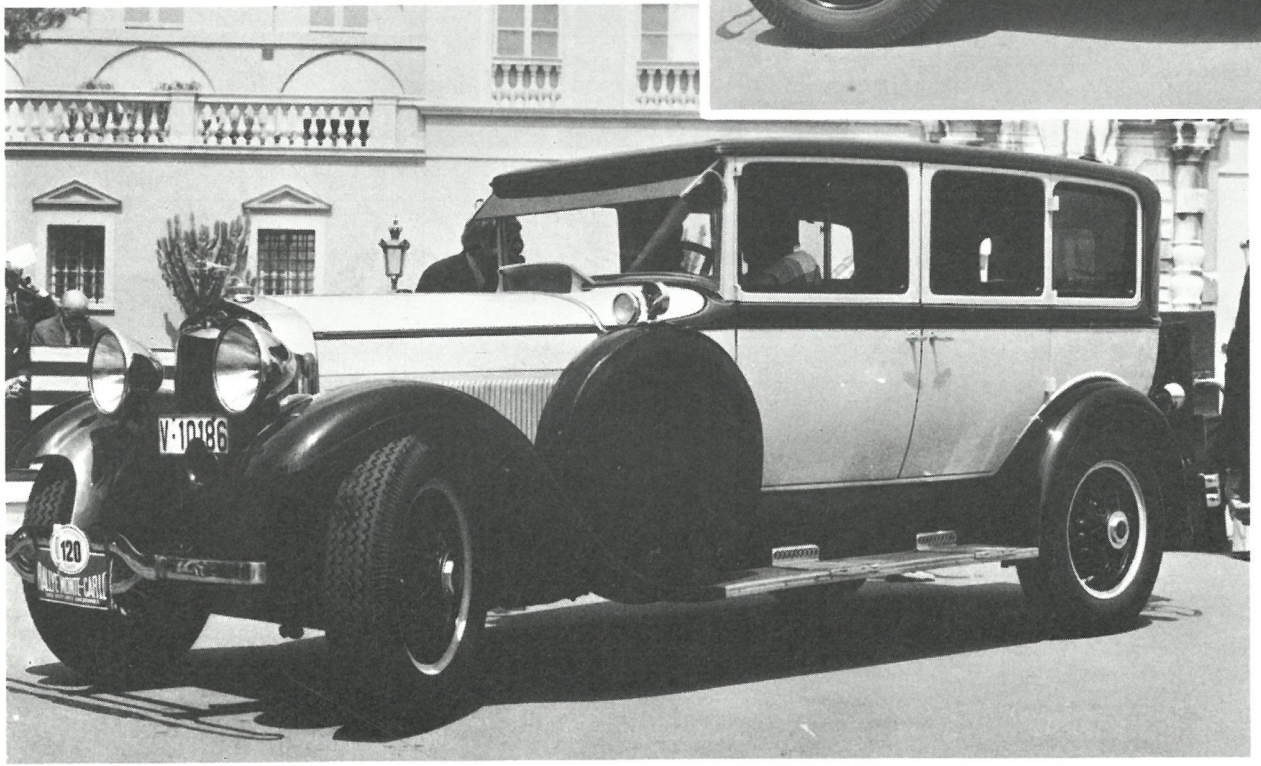
automobiles du Palais



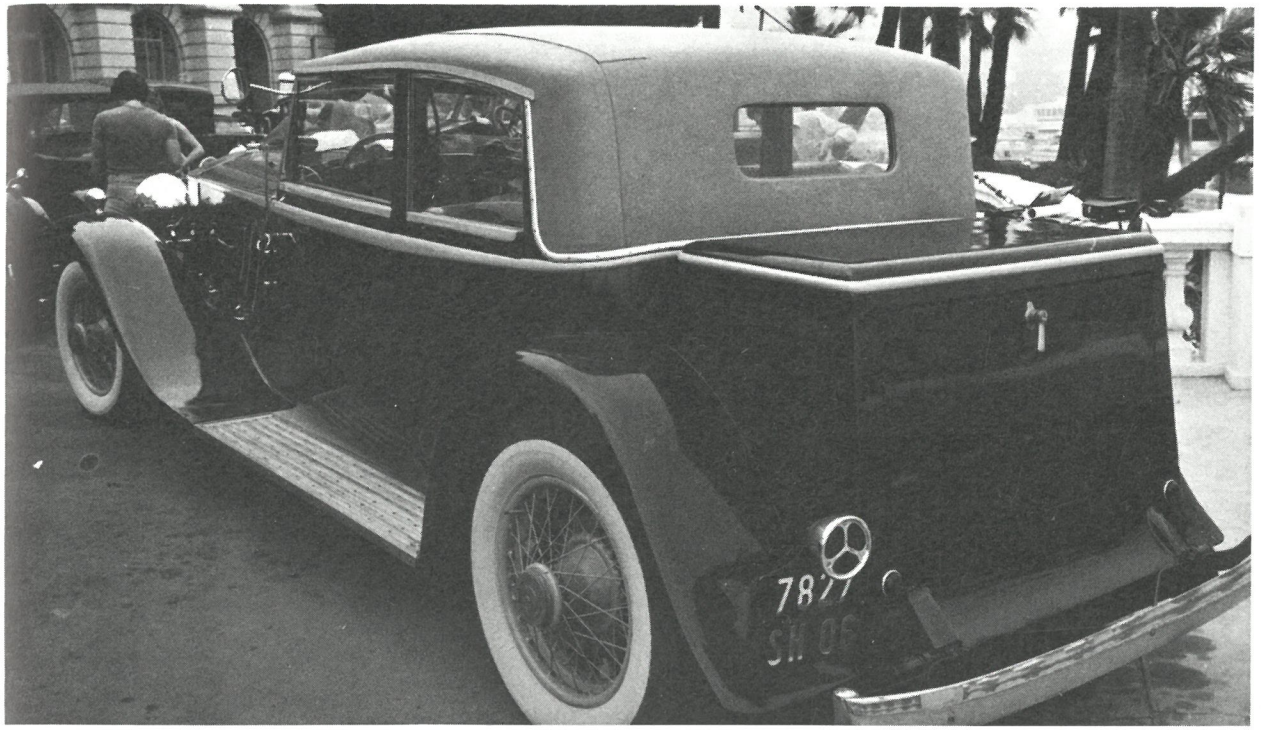
Production américaine de grande classe des années 30, ce remarquable Coupé Packard 840, venait de Zurich piloté par Mr et Mme Hilton Johnson.

Cet officier monégasque passe très digne devant le faux cabriolet Hispano-Suiza H-6-B 1926, de Modeste Trehin et Jacques de Mathieu venant d'Athènes et qui se classèrent 1er.





L'imposante limousine Lincoln de 1929, avec laquelle les Espagnols Antonio Casanova et Pascual Sinibaldo joignirent Almeria à Monaco.



La Rolls Royce Phantom II de 1933 nº 107 de Gérard-Jacques Foussier, l'un des concurrents venant de Paris, dans les jardins du Casino de Monte-Carlo.



Quelques-unes des voitures concurrentes réunies en bataillon serré face au Palais princier sur la Place d'Armes de Monaco. L'on y reconnaît entre autre de gauche à droite : l'Hispano-Suiza nº 8 ; la Bugatti type 37 nº 144 des Danois Koux et Bonfils ; la Bugatti type 44 de P. Vernholes et Mme ; la Chrysler 75 de 1928 nº 75 de Roger Crovetto et Mme ; etc...

à propos d'un feuilleton télévisé..... Christian-Henry TAVARD

LEONARDO DA VINCI fût aussi l'inventeur de

la soupape, du changement de vitesses, et d'un char automobile etc.....

Courant mai 1974 vous avez pu suivre chaque jeudi à la télévision sur la 2ème chaîne O.R.T.F., un remarquable feuilleton franco-italien sur le génie universel que fut Leonardo da Vinci (1452-1519).

Si vous saviez que celui-ci avait peint l'ineffable Joconde vers 1505, vous ignoriez peut-être qu'il était l'inventeur de certains dispositifs mécaniques toujours utilisés. Aussi curieux que cela puisse paraître c'est en pratiquant l'anatomie comparée et la dissection qu'il découvrit la fameuse "soupape" qui cliquète des millions de fois dans nos modernes moteurs à explosions, mais aussi est utilisée dans des installations mécaniques.

Il est tout aussi étonnant de constater qu'il fut le promoteur de cette anatomie comparée pour pouvoir réaliser une statue équestre colossale de François Sforza duc de Milan que lui avait commandé son fils Ludovic le More (1451-1508). C'est le désir de connaître la constitution du corps humain, dont les mystères étaient alors inconnus, qui fit que Leonardo da Vinci en entreprit une étude graphique complète. Il en résulta des centaines de dessins, dont 800 sont parvenus jusqu'à nous. Mais pour pouvoir effectuer ce travail prodigieux il dut obtenir une autorisation exceptionnelle du pape Léon X, car la profanation d'un corps humain était alors considérée comme sacrilège, et pouvait mener au bûcher l'imprudent qui s'y risquait.

Lors de ses recherches il dessina et élucida la circulation sanguine et découvrit les "valvules artérielles et cardiaques". Se basant sur leurs principes son esprit



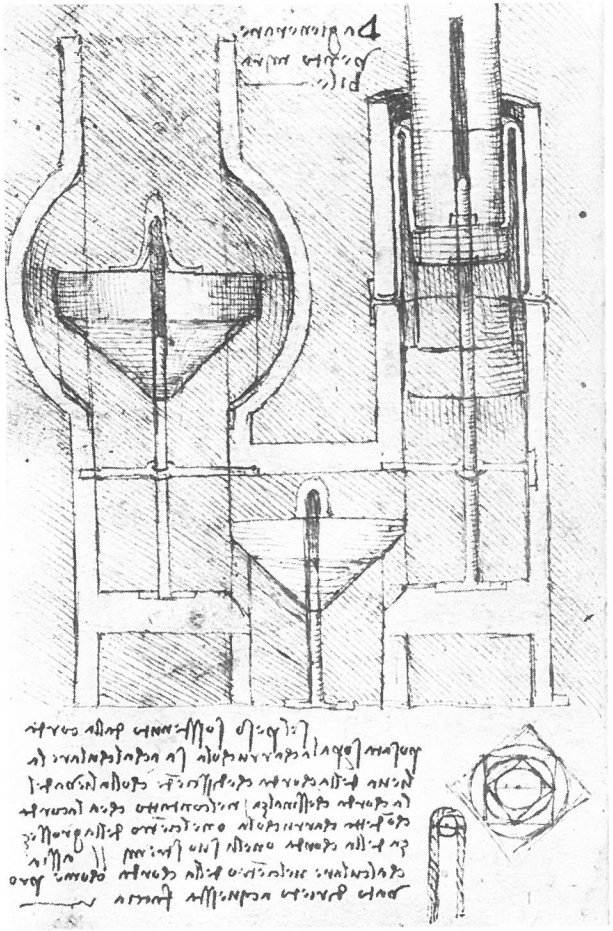
Autoportrait peu connu de Leonardo da Vinci,

logique et technique l'appliqua bientôt à la mécanique hydraulique.

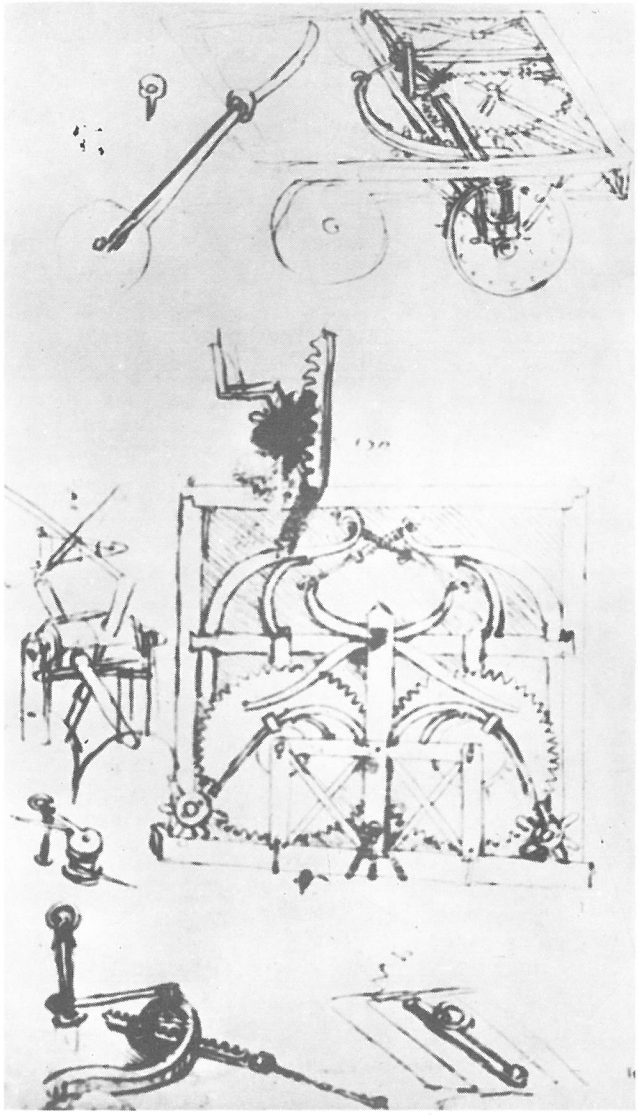
Aussi bien artiste, qu'ingénieur et architecte, Leonardo da Vinci avait été également attiré par les problèmes de l'hydraulique.

C'est dans la résolution de certains d'entre eux : machines hydrauliques, système d'irrigation, etc... qu'il transposa ce système de valvule cardiaque humaine, en "valve conique". En l'améliorant il créa la première soupape d'une machine thermique.

C'est toujours lors de son séjour à Milan entre 1482 et 1500 qu'il donna, si l'on en croit les multiples dessins du Codex Atlanticus, le plus grand essor à son remarquable esprit de mécanisation. En se basant uniquement sur l'observation il inventa en visionnaire les principaux organes de l'automobile actuelle : roulement à bille, engrenage conique, chaîne à maillons engrenants



Dessin conservé à la Bibliothèque de l'Institut à Paris montrant divers types de soupapes – Photo Giraudou.



Page du Codex Atlanticus (fol. 296 verso-a) montrant les croquis du char automobile mû par ressorts, conçu par Leonardo da Vinci.

dite de bicyclette ou Gall, engrenage planétaire, coussinet avec dispositif antifriction, direction à crémaillère, suspension à cardan, différentiel, graissage par rainures.

En réunissant toutes ces inventions le florentin tenta de les adapter à un véhicule automoteur. Malheureusement il ne dispose encore pour le mouvoir que de ressorts semi-elliptiques dont la tension ne lui fait parcourir qu'une centaine de mètres. D'après sa configuration il ne fut qu'expérimental, il comportait trois roues dont deux motrices, une quatrième extérieure servant à la direction. Mais fut-il jamais construit ?

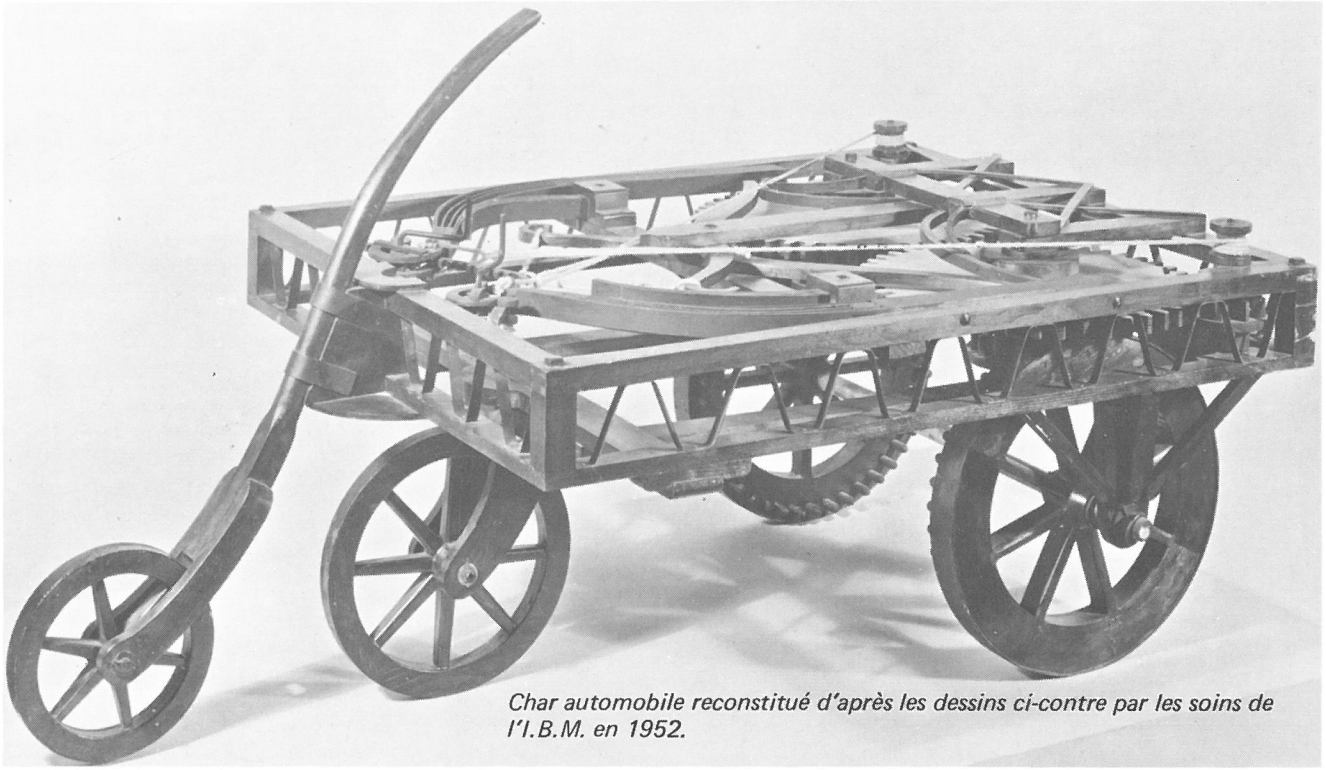
Au cours de ces dernières décennies du XVème siècle, Leonardo da Vinci pensa aussi à un char d'assaut armé de canons, lequel était propulsé à l'aide de manivelles mues par des hommes. En fait, il manqua au génial florentin un moteur lui permettant de mouvoir ses inventions dont beaucoup ne restèrent, semble-t-il, qu'à l'état d'ébauches sur le papier. Pourtant il pensa à une machine à pistons, après avoir inventé un canon à vapeur. Sur celui-ci la vapeur servait à propulser le projectile lequel aurait été remplacé, sur le moteur thermique, par un ou des pistons.

Ne citons que pour mémoire les machines outils dont il laissa les dessins : tour à centrage automatique, machine à aléser où fraiser, laminoirs, etc... qui toutes participent maintenant à la fabrication des multiples pièces d'une automobile. Citons aussi de lui la clef dite maintenant "anglaise" !

Pourtant, et c'est d'autant plus curieux, il semble que les études du maître florentin n'aient jamais servi directement à la réalisation de machines ou véhicules actuels. Les prototypes primitifs ne furent redécouverts par d'autres que plusieurs siècles après, sauf peut-être pour la soupape.

Ainsi, précurseur génial de l'ère moderne, Leonardo da Vinci compris tout des mécanismes régissant celle-ci mais ne réalisa rien, sans doute débordé par l'imagination de son esprit encyclopédique. En cette fin du Moyen Age ne fut-il pas, outre les inventions citées, précurseur de la normalisation, du taylorisme, de l'urbanisme, de l'astronomie, de l'aéronautique, de l'aérospatial, de la navigation sous-marine, de la photographie et de bien d'autres formes de la science moderne.

C.-H. T.



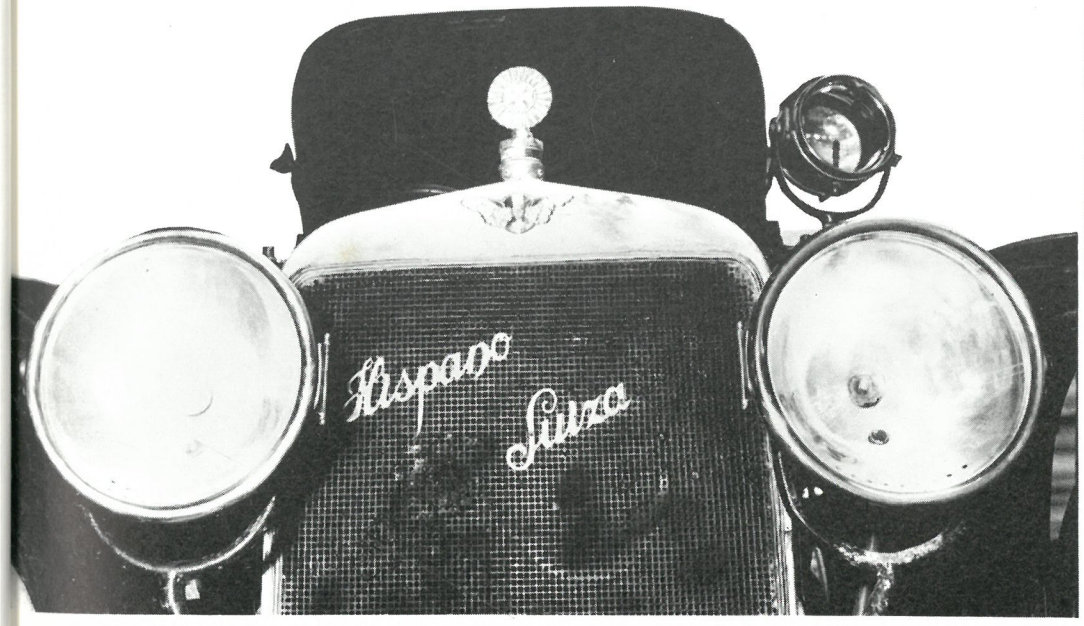
Char automobile reconstitué d'après les dessins ci-contre par les soins de l'I.B.M. en 1952.

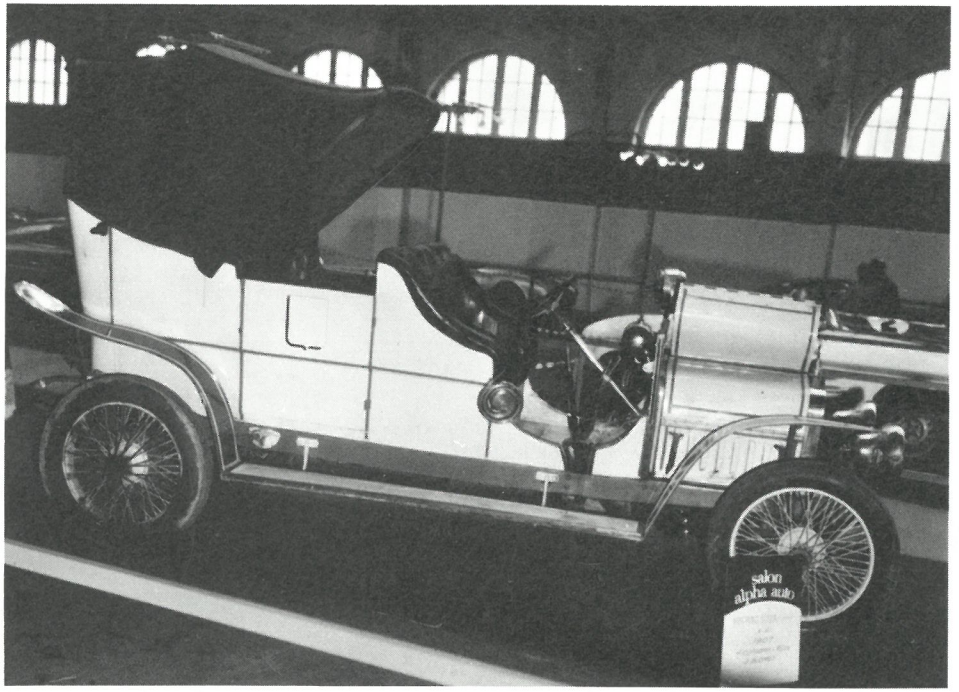
Palmarès du Rallye Automobile Monte Carlo . 1924 - 1939

NOM PARTICIPANTS	MARQUE MAKE	CYL. C.C.	VILLE DEPART FROM	POINTS
1924 3e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er LEDURE	Bignan	1975	GLASGOW	194,992
2e MARQUET G.	Métallurgique	1970	AMSTERDAM	163,303
3e BARBILLON	Bignan	1975	BOULOGNE	153,948
1925 4e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er REPUSSEAU F.	Renault	9121	TUNIS	357,205
2e Mme HERTENS M.	Lancia	2116	TUNIS	352,175
3e Lt. LAMARCHE J.	F.N.	1460	TUNIS	340,525
1926 5e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er Hon. BRUCE V.A.	A.C.	1990	JOHN O'GROATS	260,143
2e BUSSIENNE P.	Sizaire Fres	1993	BREST	252,361
3e Mme MARIKA	Citroën	1450	ST-SEBASTIEN	249,881
1927 6e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er LEFEBVRE DESPEAUX	Amilcar	1098	KOENIGSBERG	279,983
2e CLAUSE P.	Celtic-Bignan	1090	KOENIGSBERG	272,619
3e BUSSIENNE P.	Sizaire Fres	1993	KOENIGSBERG	271,369
COUPE DES DAMES				
1re Hon. Mrs BRUCE	A.C.	1990	JOHN O'GROATS	266,025
1928 7e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er BIGNAN J.	Fiat	990	BUCAREST	278,004
2e MALARET E.P.	Fiat	990	KOENIGSBERG	277,071
3e Mme VERSIGNY Ch.	Talbot	1672	BUCAREST	276,313
COUPE DES DAMES				
1re Mme VERSIGNY Ch.	Talbot	1672	BUCAREST	276,313
1929 8e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er Dr SPRENGER VAN EIJK	Graham Paige	4718	STOCKHOLM	308,999
2e Ing. SZMICK	Weiss Manfred	875	BUCAREST	304,085
3e VISSER Ysbrandt	Lancia	2532	HELSINGBORG	303,237
COUPE DES DAMES				
1re Mme SCHELL Lucy	Talbot	1998	BERLIN	298,417
1930 9e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er PETIT H.	Licorne	904	JASSY	320,658
2e Cnt BERLESCO Al.	De Soto	2668	JASSY	320,649
3e BLIN D'ORLMONT A.	Studebaker	5380	JASSY	320,396
COUPE DES DAMES				
1re Mme DORE M.	Chenard Walker	2470	TALLINN	319,937
NOM PARTICIPANTS	MARQUE MAKE	CYL. C.C.	VILLE DEPART FROM	POINTS
1931 10e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er HEALEY D. M.	Invicta	4467	STAVANGER	255,250
2e WIMILLE J.P.	Lorraine	3445	STAVANGER	255,240
3e SCHELL L.	Bugatti	2984	STAVANGER	253,260
COUPE DES DAMES				
1re Mme JEANNE D.	Rosengart	750	STAVANGER	234,350
1re Lady JARDINE E.	Lancia	2570	STAVANGER	234,350
1932 11e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er VASSELLE M.	Hotchkiss	2475	UMEA	261,651
2e HEALEY D.M.	Invicta	4429	UMEA	258,317
3e IVANOVSKY	Ford	3284	UMEA	256,710
COUPE DES DAMES				
1re Mrs VAUGHAN M.	Triumph	1018	UMEA	234,493
NOM PARTICIPANTS	MARQUE MAKE	CYL. C.C.	VILLE DEPART FROM	POINTS
COUPE DES DAMES				
1re Mme MARINOVITCH-Mlle HELLE	Matford	3622	TALLINN	627,800
1937 16e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er LE BEGUE-QUINLIN J.	Delahaye	3553	STAVANGER	852,200
2e de MASSA Ph.-MAHE N.	Talbot	3988	STAVANGER	851,700
3e JACOBS M.-de BOER T.	Buick	4560	STAVANGER	849,850
COUPE DES DAMES				
1re Mme MOLANDER Greta	Chrysler Plym.	3302	UMEA	836,350
1938 17e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er BAKKER SCHUT G.-TON K.	Ford	3622	ATHENES	780,900
2e TREVOUX J.	Hotchkiss	3485	ATHENES	779,700
3e LAHAYE Ch.-QUATRESOUS R.	Renault	2383	ATHENES	777,800
COUPE DES DAMES				
1re Mmes ROUAULT G.-LARGEOT S.	Matford	3622	ATHENES	771,700
1939 18e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er TREVOUX J.-LESURQUE M.	Hotchkiss	3485	ATHENES	843,200
1er PAUL J.-CONTET M.	Delahaye	3557	ATHENES	843,200
3e MUTSAERTS E.- KOUWENBERG A.	Ford	3622	PALERME	833,200
COUPE DES DAMES				
1re Mme SIMON Y.-Mme LARGEOT S.	Hotchkiss	3485	ATHENES	827,400
1933 12e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er VASSELLE M.	Hotchkiss	3485	TALLINN	979,050
2e GUYOT R.	Renault	4232	TALLINN	978,800
3e Mme ROUAULT	Salmson	1495	TALLINN	974,290
COUPE DES DAMES				
1re Mme MAREUSE- Mlle LAMBERJACK	Peugeot	1465	TALLINN	962,910
1934 13e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er GAS-TREVOUX	Hotchkiss	3485	ATHENES	1013,730
2e CHAUVIERE-LANCIANO	Chenard Walker	3600	ATHENES	1012,410
3e HEALEY D.M.	Triumph	1232	ATHENES	1011,570
COUPE DES DAMES				
1re Mlles HUSTINX DES FOREST	Peugeot	1465	BUCAREST	939,400
1935 14e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er LAHAYE Ch.-QUATRESOUS R.	Renault	5540	STAVANGER	1073
2e RIDLEY J.-C.	Triumph	1232	UMEA	1071,300
3e Mme SCHELL L.- SCHELL L.	Delahaye	3312	STAVANGER	1070,550
COUPE DES DAMES				
1re Mme MARINOVITCH- Mlle LAMBERJACK	Ford	3622	PALERME	1068,050
1936 15e RALLYE AUTOMOBILE MONTE CARLO				
1er ZANFIRESCOU I.-CRISTEA P.G.	Ford	3622	ATHENES	641
2e Mme SCHELL L.-SCHELL L.	Delayaye	3600	ATHENES	640,600
3e LAHAYE Ch.-QUATRESOUS R.	Renault	4085	ATHENES	638,800

100 AUTOMOBILES d'Epoque

réunies au salon alpha – auto





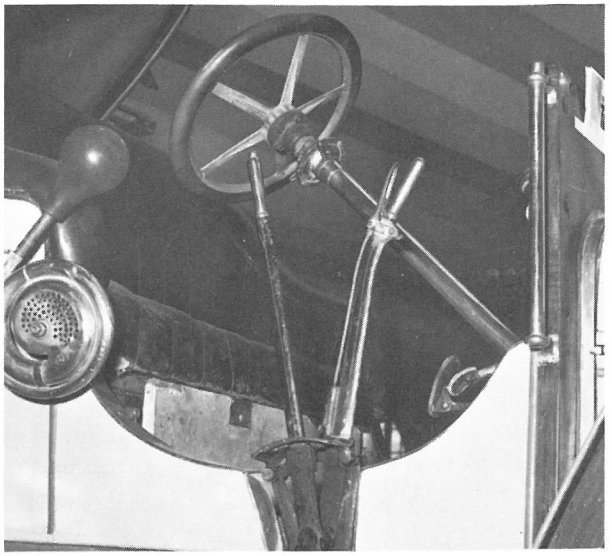
Phaëton Hispano-Suiza espagnol type X-A, 4 cylindres, 15CV de 1907. A gauche sa calandre. Collection Jacques Blomet.

Quelques belles .....

Les salons en tous genres que l'on voit fleurir à longueur d'année ont un but bien précis : inciter à acheter en faisant connaître la production de telle ou telle activité industrielle, commerciale ou artistique. Aussi, peut-on marquer d'une pierre blanche le récent "Salon Alpha-Auto" qui s'est tenu dans l'ancienne gare de la Bastille du 1er au 12 mai 1974.

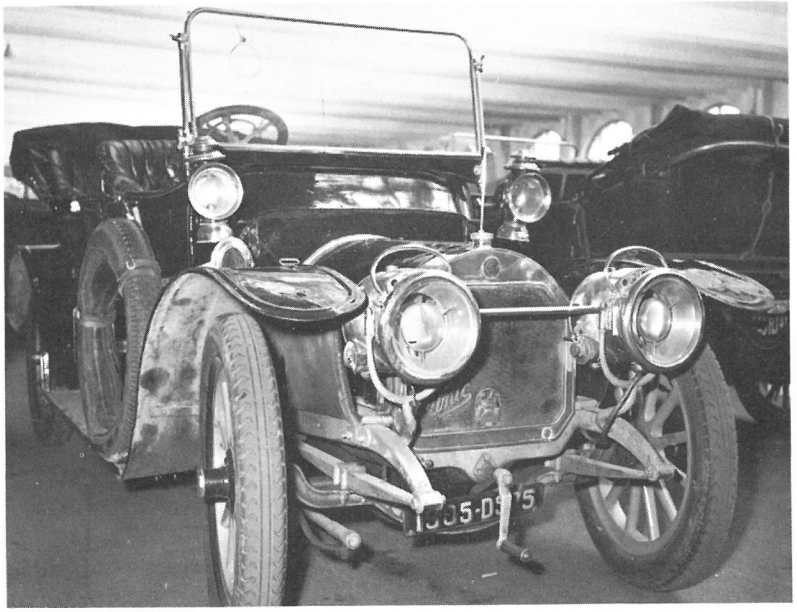
En effet, l'on ne pouvait qu'y "admirer" une centaine d'automobiles, depuis certaines du début du siècle jusqu'à des modèles de compétition des années 1950-1960 telle la monoplace Ferrari, type 500, 4 cylindres 2 litres, que pilota Rosier pour le Championnat du monde 1952-1953. Cette dernière était prêtée par son actuel propriétaire, le sympathique Marc Nicolosi auquel on doit la mise sur pied de ce remarquable et exceptionnel Salon, où – hormis quelques publications – rien n'était à vendre.

C'est en fait à l'édition, et à la publicité que l'on a dû cette remarquable concentration de voitures d'époque montrant l'évolution de l'automobile sur plus d'un demi-siècle. Ne fut-elle pas organisée pour promouvoir le

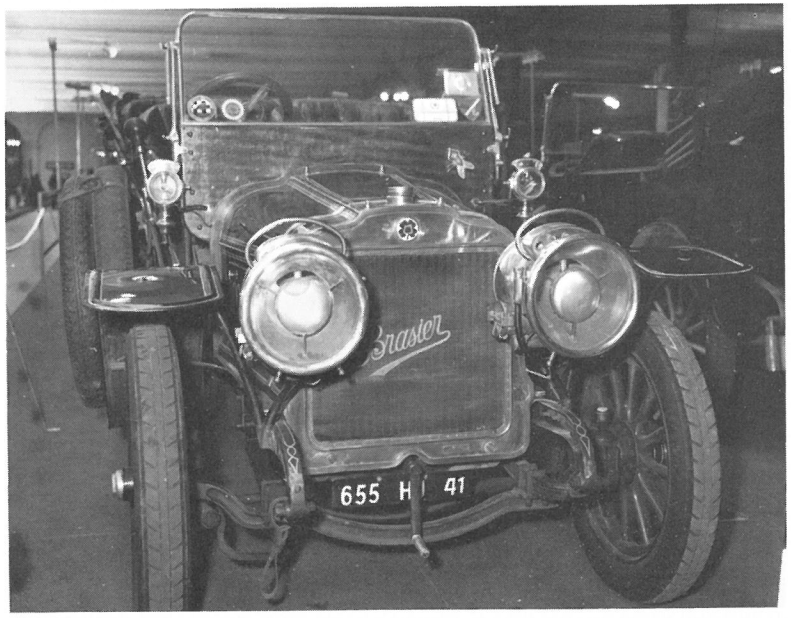


L'amusant klaxon et les commandes de "l'Hispano-Suiza" espagnole X-A de 1907. Collection J. Blomet.

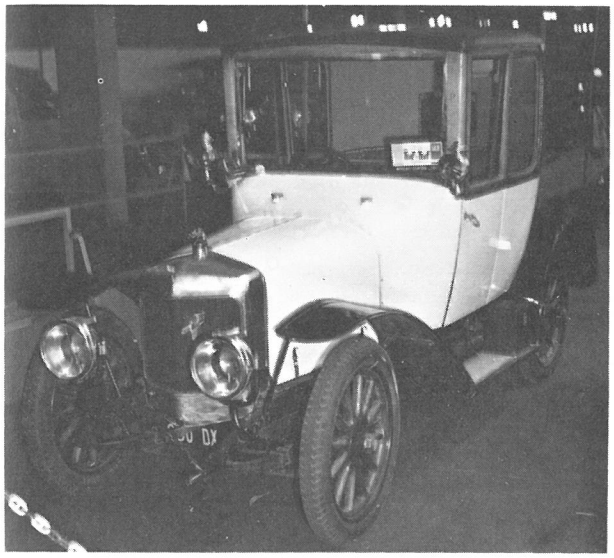
Avec ses énormes phares, et ses lanternes, voici l'imposante Torpédo décapotable "Unic", 4 cylindres. Collection Maréchal.

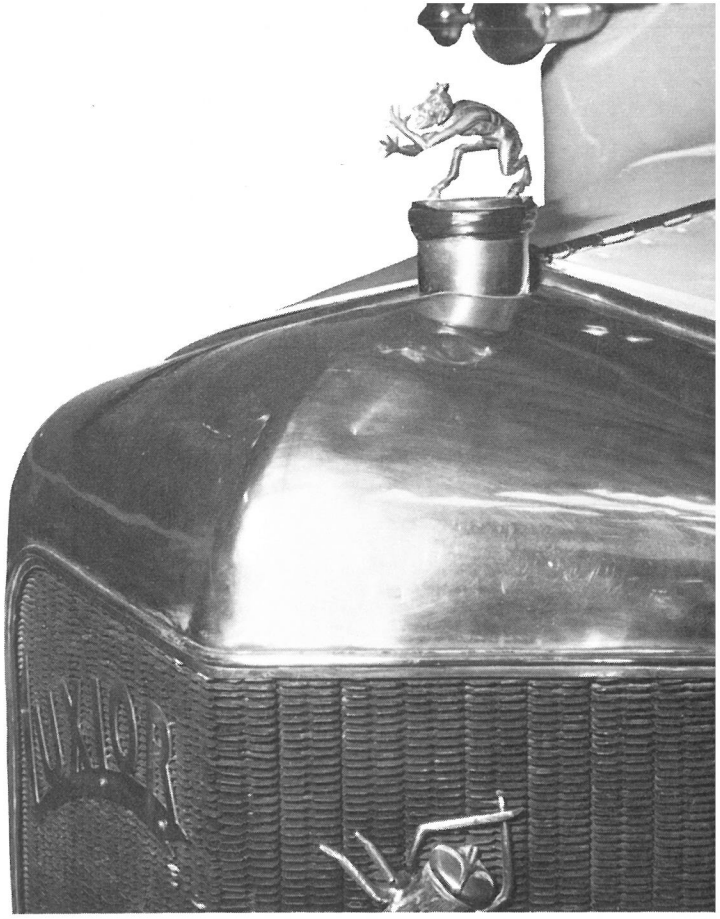


Toujours précédée d'énormes phares cette puissante "Richard Brasier" de 1918 marque la fin d'une époque. Collection Meunier, Musée de Montrichard.



de la BELLE EPOQUE





Avec son nom suggestif et son faune au "pied de nez", la berlinette de voyage "Moreau-Luxior" de 1913, ne serait pas déplacée dans un film érotique d'aujourd'hui ; son arrière laissait présager l'emport d'un bagage volumineux.



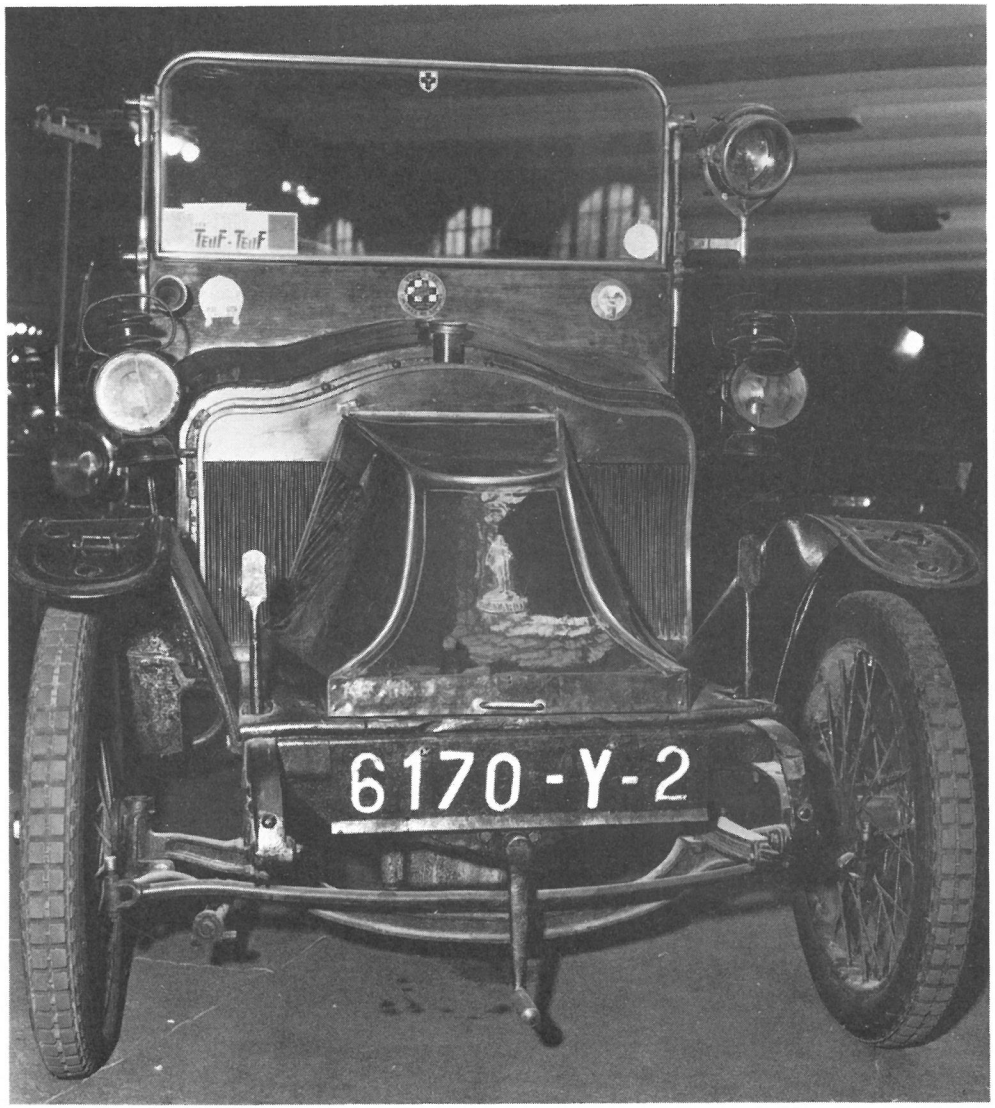
lancement de l'Encyclopédie Automobile "Alpha-Auto" publiée par fascicules depuis début mai ?

En outre, l'on y trouvait les deux principales revues spécialisées dans l'histoire automobile : **"l'automobiliste"** ainsi que **"l'Album du Fanatique de l'Automobile"** et **"Moto Revue"** chacune disposant d'un important stand de vente.

Nombre de visiteurs regrettait qu'un catalogue de cette exceptionnelle manifestation n'ait pas été publié pour les amateurs. C'est pourquoi "l'automobiliste" a pensé faire plaisir à ses lecteurs en consacrant une grande partie de ce numéro au Salon "Alpha-Auto". Pour le rappeler à ceux qui eurent la chance de le visiter, et le faire connaître à ceux qui ne purent s'y rendre, nous avons fait un choix des plus remarquables voitures exposées, en soulignant leurs détails les plus typiques ou les plus amusants, par une photo particulière. D'autre part, nous avons systématiquement écarté les modèles d'après 1940 que l'on a plus l'occasion de voir réellement, ou à travers la presse spécialisée.

Les Populaires .....

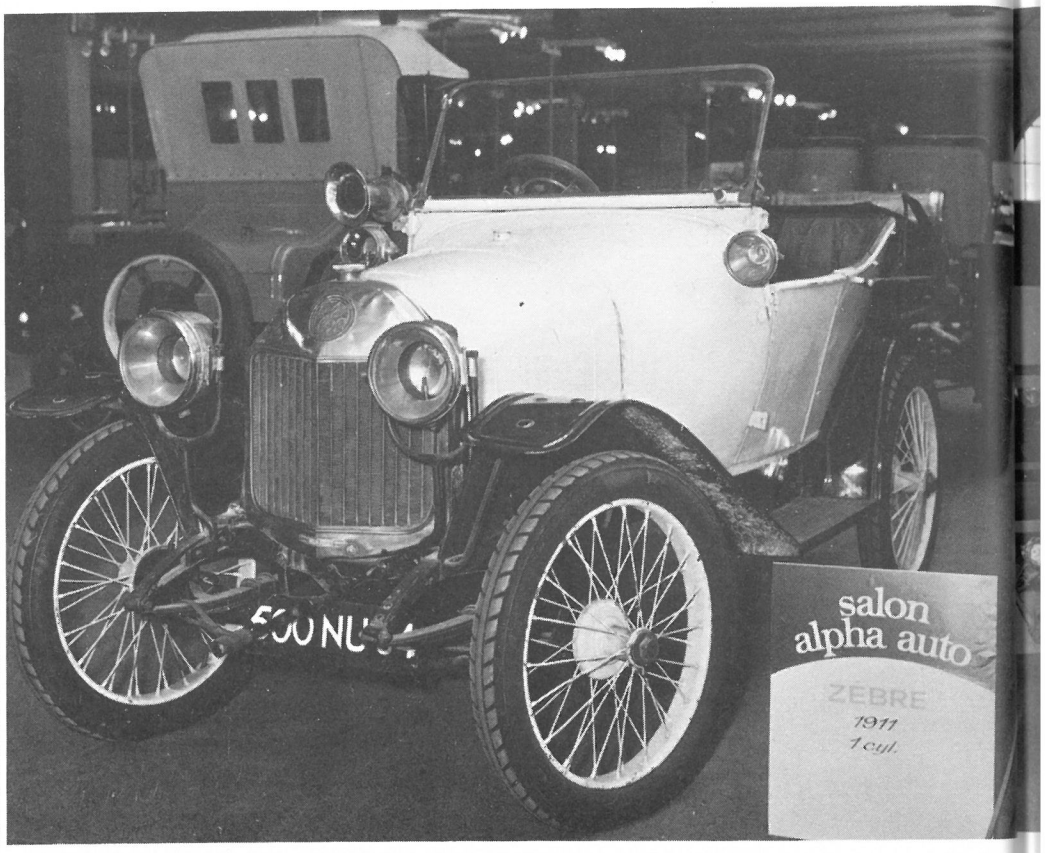
Torpédo décapotable Bayard-Clément 7 ch, 2 cylindres, 2 places de 1912. Collection J. Blomet.



C'est avec "Le Zèbre" de l'ingénieur Salomon qu'apparût, en 1907, la première voiture dite "Populaire" mise – toutes proportions gardées – à la portée de la grande masse, c'est-à-dire en l'occurrence de la bourgeoisie. Pour donner une idée du pas franchi dans le progrès social, l'on constate maintenant que, par exemple, la majorité des O.S. de chez Citroën et Renault ont leur voiture, quant au début du siècle la voiture "Populaire" restait l'apanage des commerçants, représentants, docteurs, vétérinaires, etc ... lesquels l'utilisaient en premier lieu pour leurs besoins professionnels.

Ces "Populaires" sortent maintenant en plus grande série, à des prix proportionnellement plus bas, mais le populaire n'en est pas plus heureux, car pour lui l'automobile reste toujours un luxe, tandis que, pour les utilisateurs populaires d'il y a un demi-siècle, elle commence par être un outil de travail amortissable financièrement. C'est peut-être

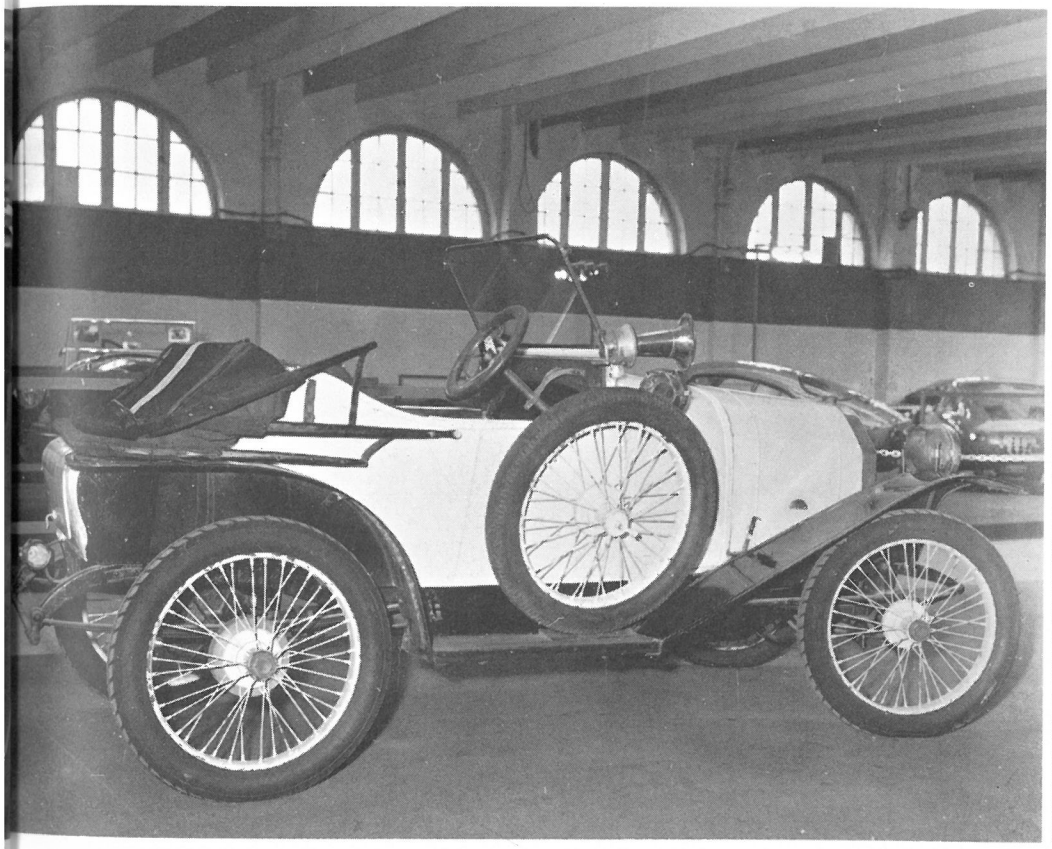
Torpédo 2 places décapotable "Le Zèbre", monocylindre de 1911.



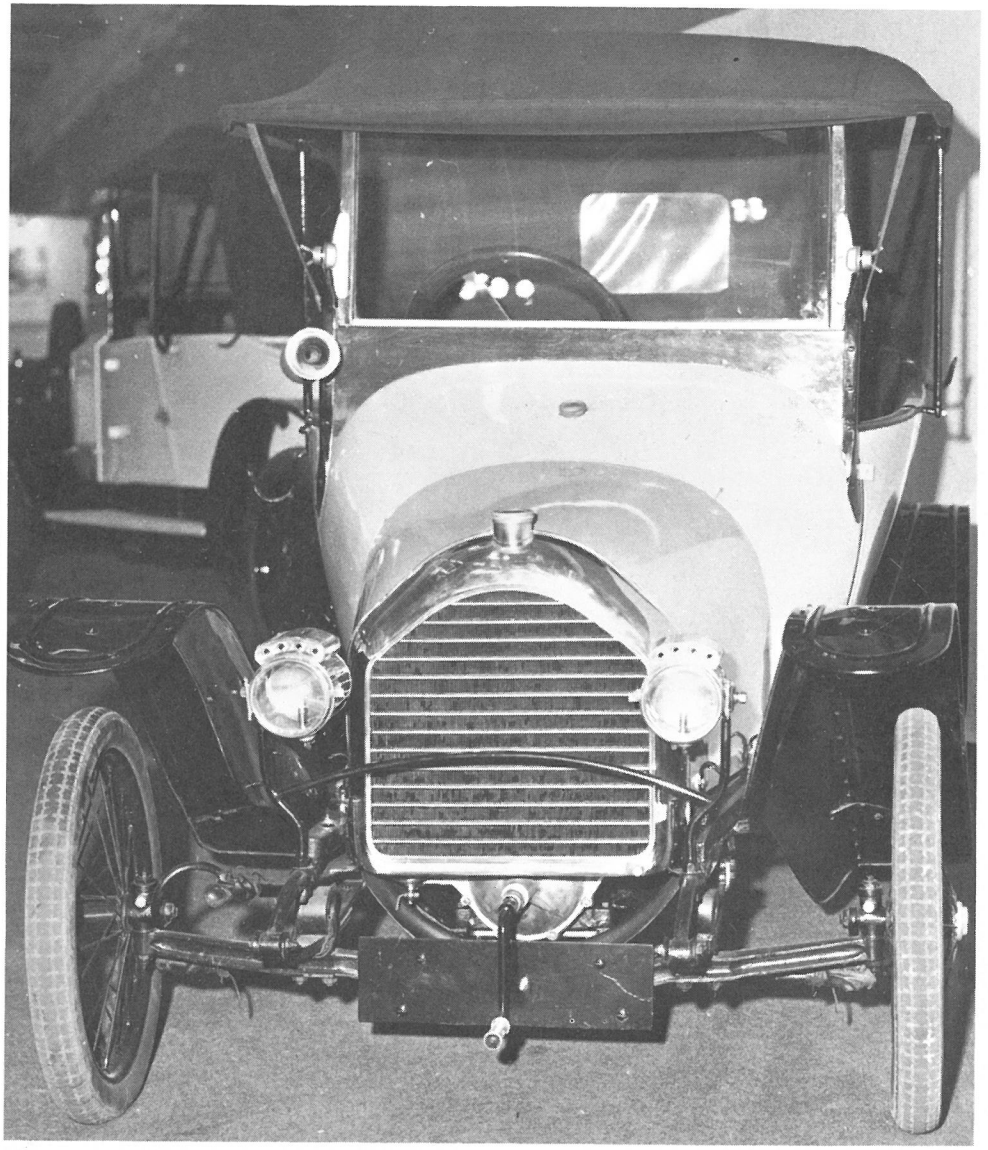
d'avant 1914 et d'après .....

pourquoi de cinq à six fois moins de citoyens des pays socialistes ont des automobiles, comparativement à ceux des pays capitalistes. Pas plus que sous le tsar Nicolas l'on ne conçoit aujourd'hui, à l'Est, un ouvrier spécialisé propriétaire d'une voiture qu'il acheterait à crédit.

Après Le Zèbre, apparut vers 1912-1913 la petite B.B. Peugeot conçue par Ettore Bugatti, suivie après la Première Guerre mondiale par un autre modèle aussi extrêmement léger et peu coûteux : la "Quadrillette". D'autres voitures populaires furent également mises sur le marché par divers marques à l'existence plus ou moins brève telle la Clément-Bayard de 1912, mais elles étaient déjà destinées à une clientèle plus fortunée tout en conservant les caractéristiques d'une voiture légère à deux places.

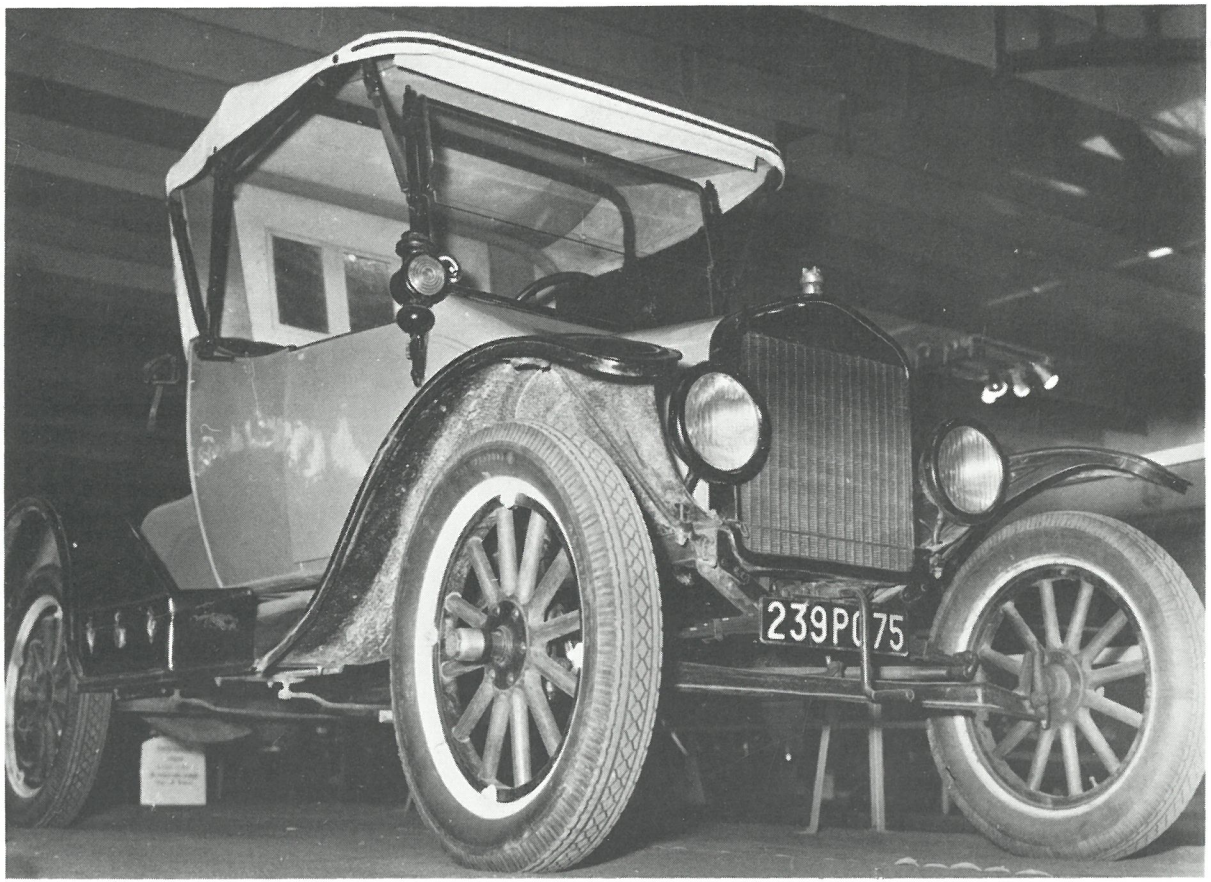


Torpédo Peugeot B.P.-1, type BB, 4 cylindres.

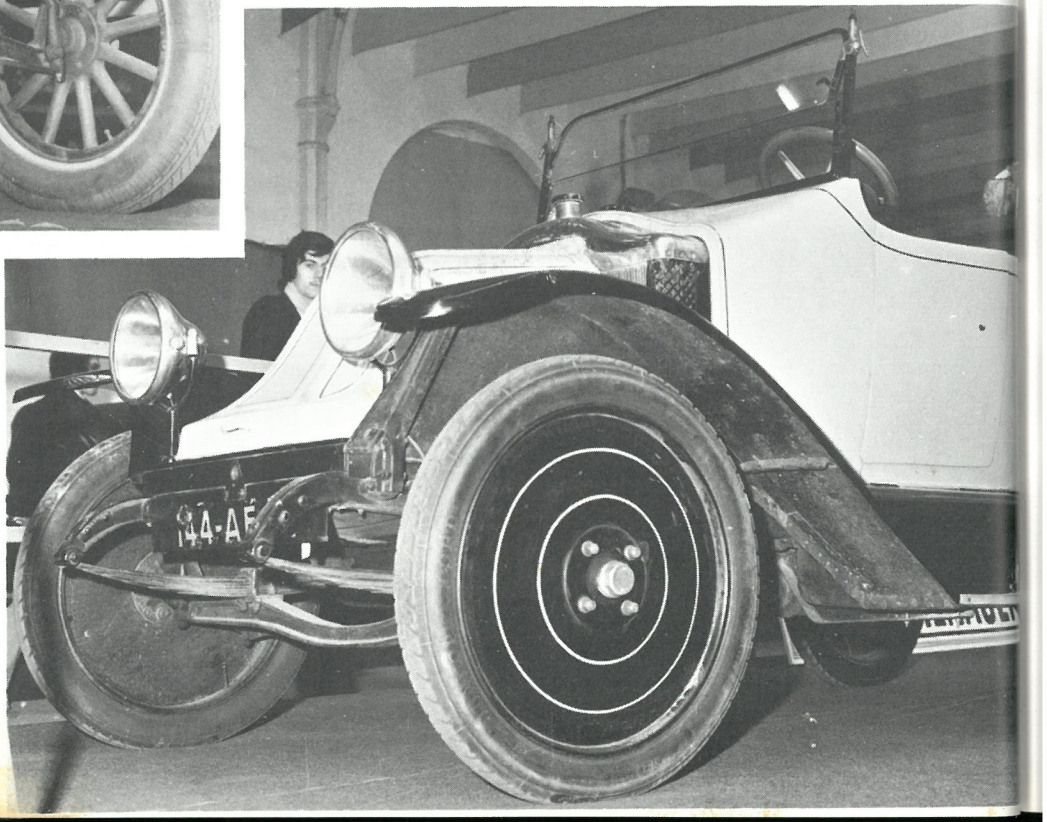


.....dont quelques

En réalité, si la Ford T apparut aux Etats-Unis en 1909, elle ne commença à se faire connaître en France que pendant la Grande Guerre avec l'arrivée des troupes américaines, puis à s'y répandre ensuite. Aussi peut-on, pour nous français, la classer comme étant postérieure à la Seconde Guerre mondiale. Baptisée "Tin Lizzie" outre-Atlantique, elle fut, de ce côté-ci de l'océan, dénommée "L'Araignée" étant haut perché sur ses quatre roues ce qui était bien pratique pour circuler aisément dans les chemins boueux. Mais la véritable voiture populaire française fut la type A Citroën sortie en fin 1919, puis la célèbre 5 HP Citroën type C, 2 places – baptisée quelquefois "Cul-de-Poule" en raison de son arrière en pointe – qui fut présentée lors du salon de 1921. L'une et l'autre avaient beaucoup de ressemblance avec "Le Zèbre", d'autant plus qu'elles avaient un



La célèbre Ford T carrossée en torpédo 2 places décapotable. Collection M. de Briançon.



Avec le traditionnel capot Renault, voici la torpédo IG de 1919. Collection Autobiographie Renault.

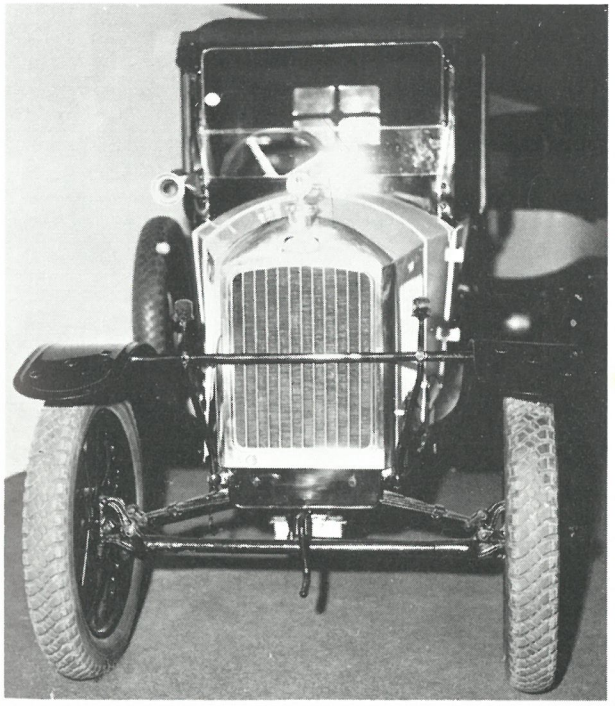
« Peugeot »

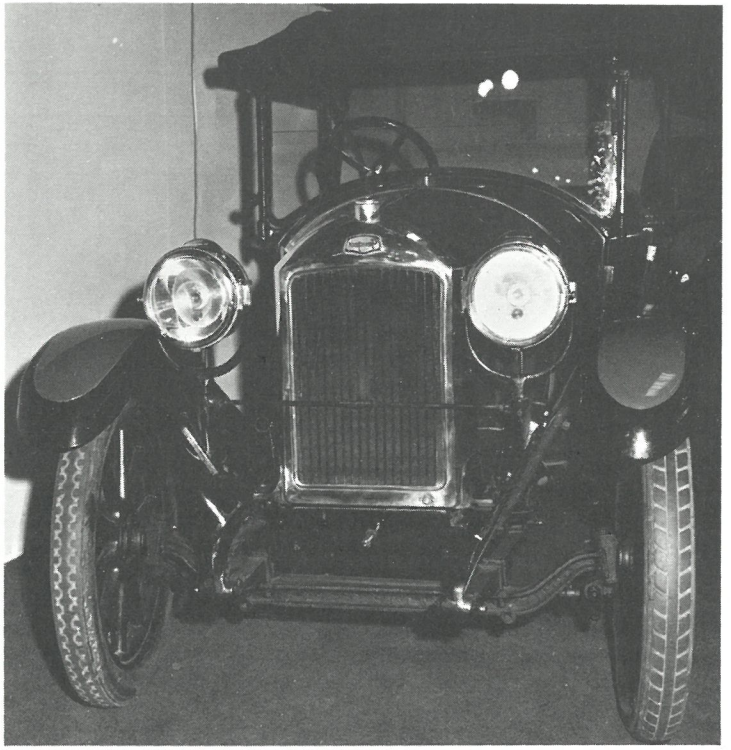
père commun Jules Salomon. Il est d'ailleurs bien connu que ce dernier, tout comme André Citroën, était un chaud partisan de l'automobile populaire.

De son côté, Renault produisait une Renault 10 ch. d'un modèle également populaire, tandis que Peugeot sortait la légère "Quadrillette" dérivée de la précédente B.B. La firme de Montbéliard se lança alors dans toute une série de voitures populaires dont quelques-unes étaient présentées au "Salon Alpha-Auto" tels que les types : 161 de 1921, 163 de 1923, 190 S. de 1928, etc ...

Pour représenter les années suivantes, étaient aussi exposées une Celtaquatre décapotable Renault de 1934, ainsi que la minuscule Simca-5 de 1936, copie française de la Fiat "500-Topolino".

1

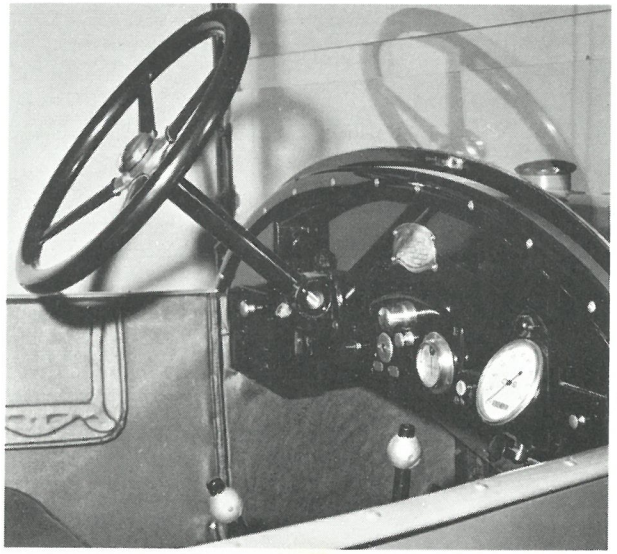




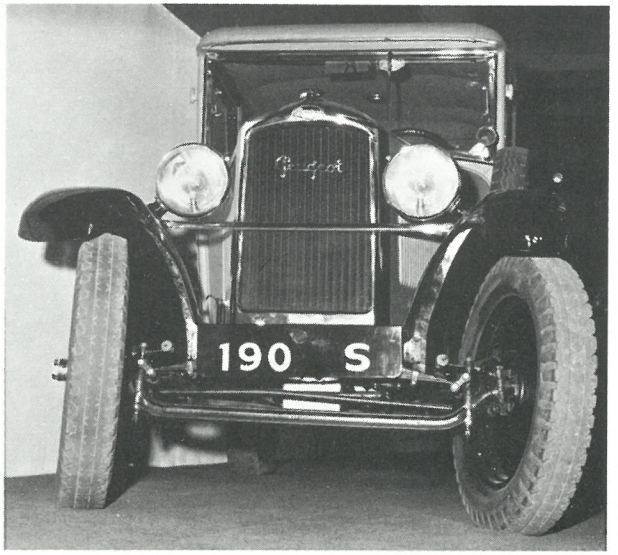
2

1 - "Quadrillette" type 161, 667cc de 1921.
2 - Torpédo "Peugeot" type 163, 4 cylindres, 1437cc de 1923.
3 - Tableau de bord de la "Peugeot" 163.
4 - Berline "Peugeot" type 190-S, 4 cylindres, 695cc.

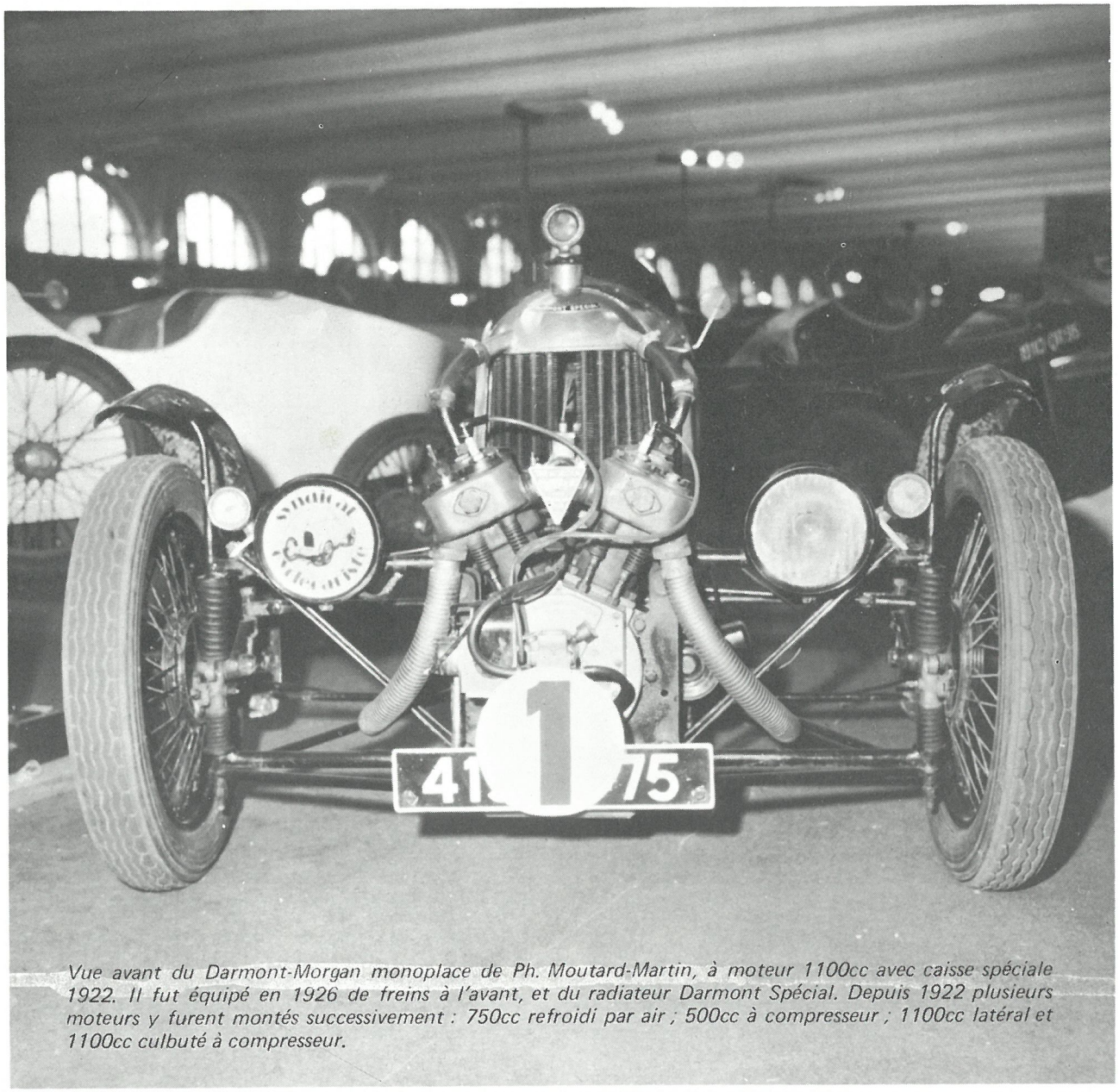
3



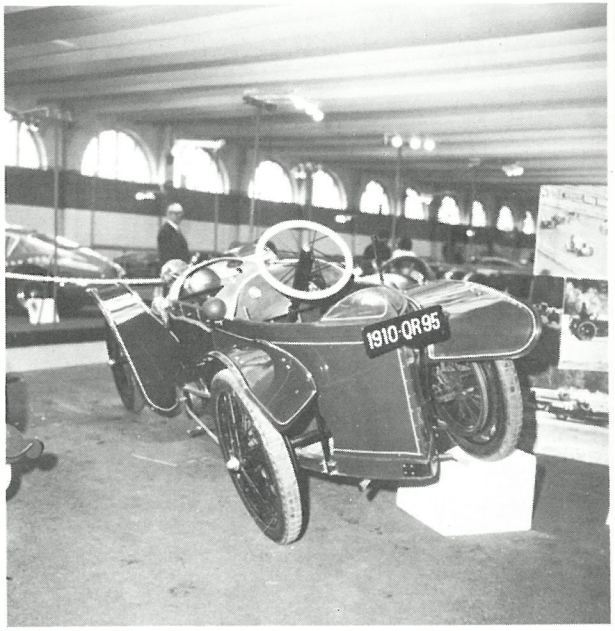
4



sans oublier



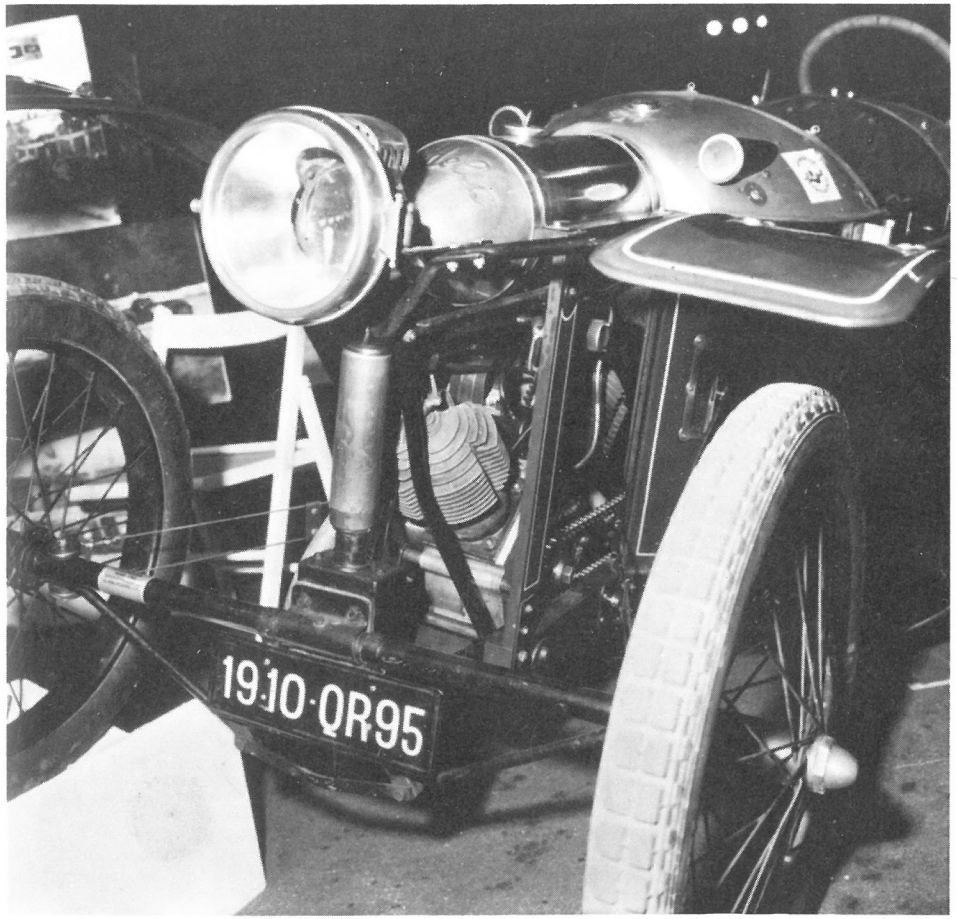
Vue avant du Darmont-Morgan monoplace de Ph. Moutard-Martin, à moteur 1100cc avec caisse spéciale 1922. Il fut équipé en 1926 de freins à l'avant, et du radiateur Darmont Spécial. Depuis 1922 plusieurs moteurs y furent montés successivement : 750cc refroidi par air ; 500cc à compresseur ; 1100cc latéral et 1100cc culbuté à compresseur.



Cyclecar Bedelia 1910. 1er au meeting du Mans de 1911 ; 1er au circuit de Paris de 1912, records à Brooklands en 1913.

Comme l'a montré la dernière Coupe de l'Age d'Or, les passionnés du cyclecar – aux maillots jaunes ou noirs – sont de plus en plus nombreux. C'est pourquoi Marc Nicolosi avait spécialement réservé un important stand du Salon Alpha-Auto à ces pétaradantes mécaniques. Au milieu de celles-ci trônait une amusante Bédélia 1911, marque qui a été traitée dans le n° 30 de "l'automobiliste". La mode de ces voiturettes légères – à roues fils utilisées par les motocyclettes – était alors à ses débuts. Elle permettait aux amateurs d'avoir des voitures légères à 4 roues, pétaradantes à souhait. Naturellement le succès de ces cyclecars fut grand auprès des

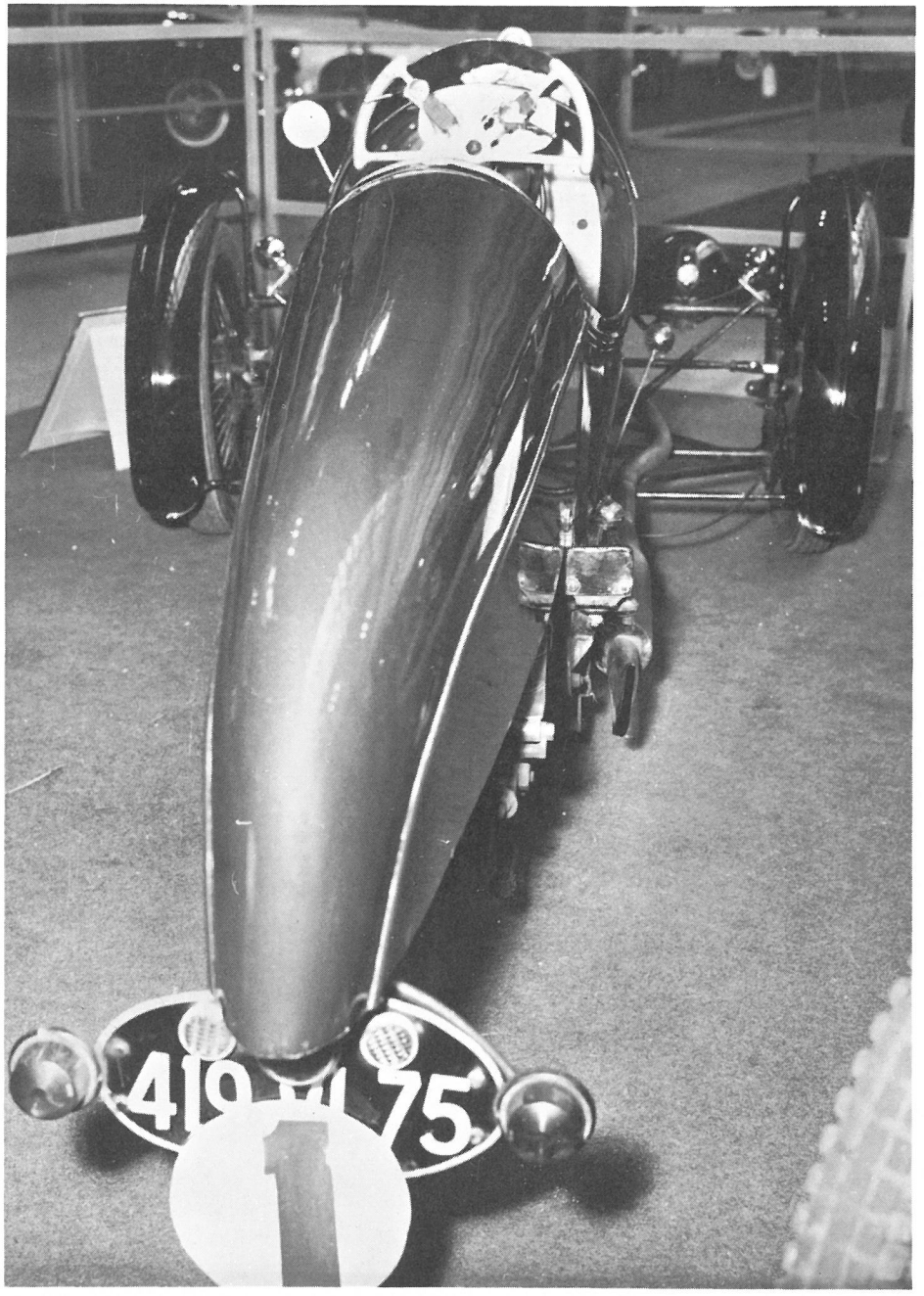
les "Cyclecars"



Le cyclecar Bedelia de 1910.

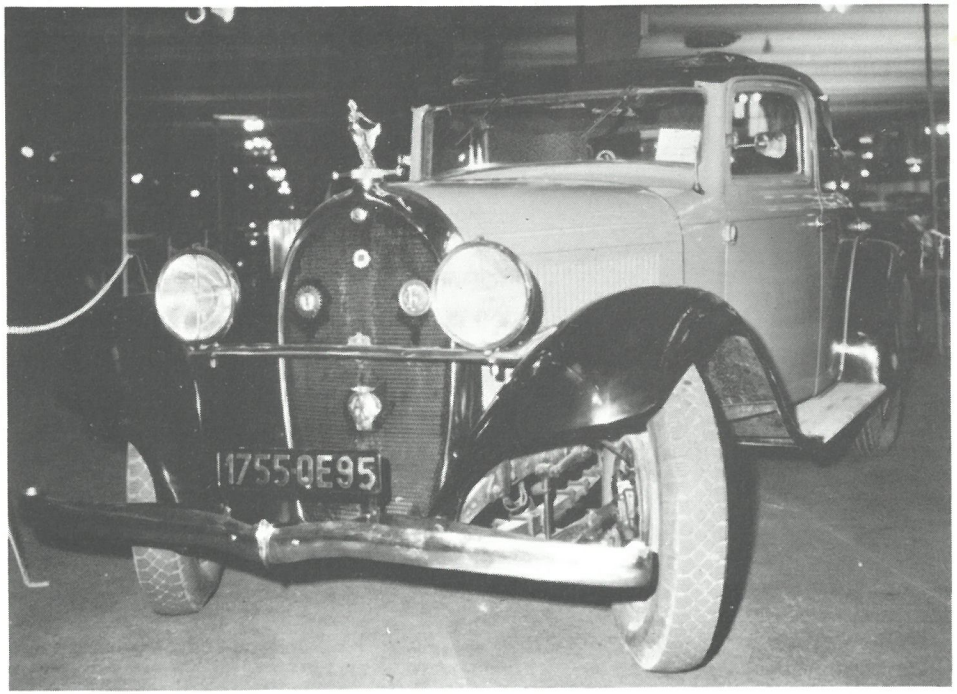
jeunes, et dès l'après-guerre, les marques nouvelles fleurirent à l'envie. Ainsi apparurent les célèbres Salmson dûes à l'ingénieur Petit, ainsi que les non moins célèbres Amilcar dont Anthony Hannoyer s'est fait l'ardent défenseur. Des modèles de ces marques les représentaient honorablement.

Enfin, un splendide Darmont-Morgan monoplace "spécial" représentait les trois roues qui eurent aussi tellement de succès entre les deux guerres mondiales. Celui-ci appartenant à Philippe Moutard-Martin a participé, et participe encore avec succès, à de nombreuses compétitions.



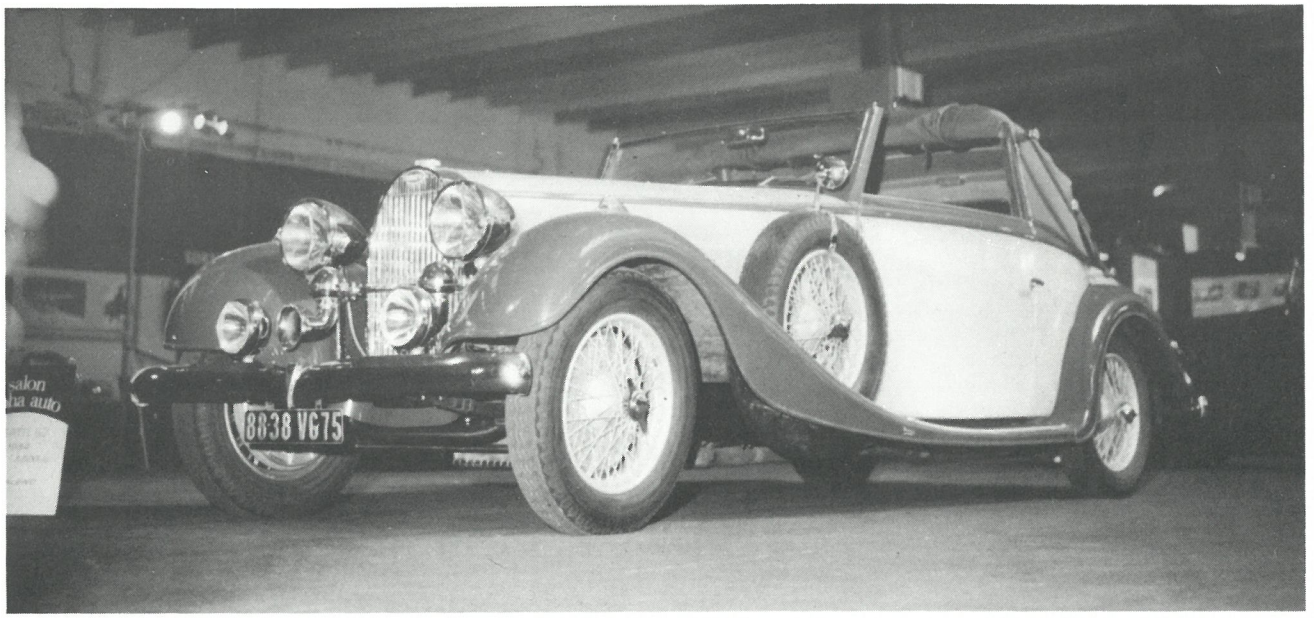
Vue arrière du tricar Darmont-Morgan à caisse spéciale monoplace de 1922.

Quelques presti
des

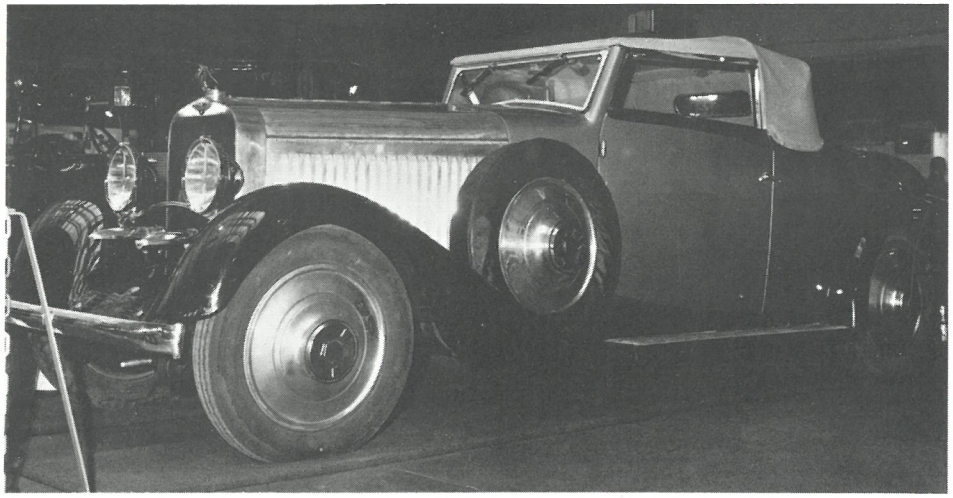


Cabriolet Hotchkiss ayant appartenu à l'ingénieur Ainsworth, directeur technique de la marque, 1933.

Coach décapotable de Van Vooren, sur châssis Bugatti type 57 de 1934, avec moteur 8 cylindres 3300cc de 140 ch ; vitesse 150km/h. Collection Vidalenc.



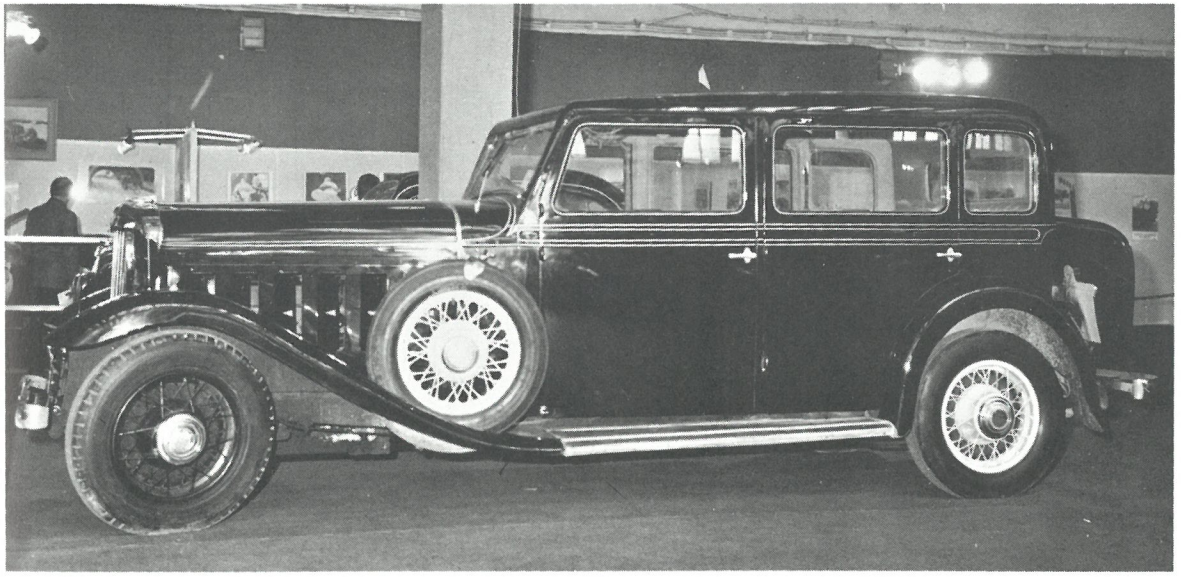
gieuses Classiques "Années Folles"



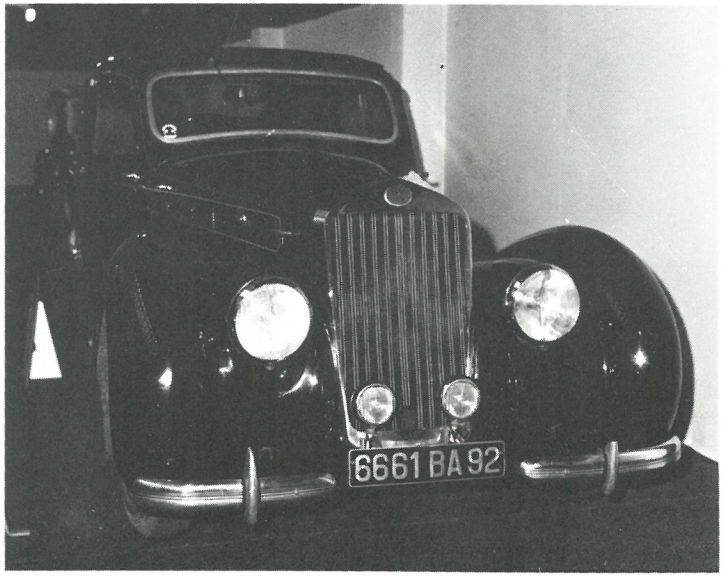
Cabriolet décapotable Hispano-Suiza H-6-B, 6 cylindres, 32 ch de 1932. Collection A. Chambon.

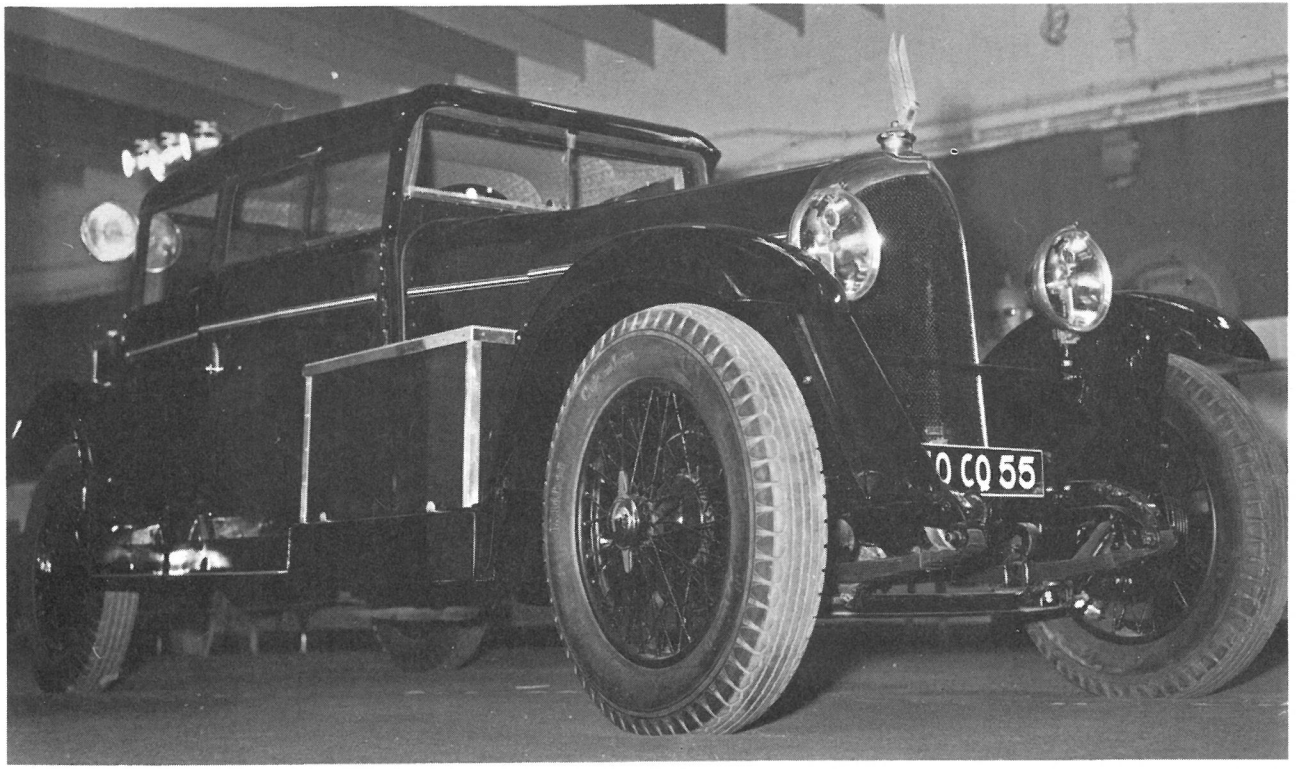
Quelques très belles classiques représentaient "les Années Folles" de l'entre-deux-guerres, et figuraient en bonne place au centre du Salon Alpha-Auto – hormis le splendide coach décapotable Bugatti 57 dû au carrossier Van Dooren, qui trônait au centre du stand Bugatti – les autres étant groupées tout à côté. Nous y avons, entre autres, remarqué la sensationnelle Voisin type Lumineuse 13 ch. prêtée par Claude Pibarot et remarquablement remise en état. Une autre Voisin type "Carénée" de 1934 de la collection Drouhin était, hélàs, mal mise en valeur derrière les chaînes entourant son stand. Naturellement on ne peut passer sous silence les deux sensationnelles Hispano-Suiza décapotables K-6 de 1934 et H-6-B de 1932, toutes deux 6 cylindres, ni les Rolls-Royce dont une berline 20/25 ch. de 1934 appartenant au fils de Louis Blériot. Figuraient aussi une remarquable Delage D-6 de 1936, une Talbot "Fylgur" de 1931, ainsi qu'un cabriolet Hotchkiss ayant appartenu à l'ancien directeur technique de la marque M. Ainsworth.

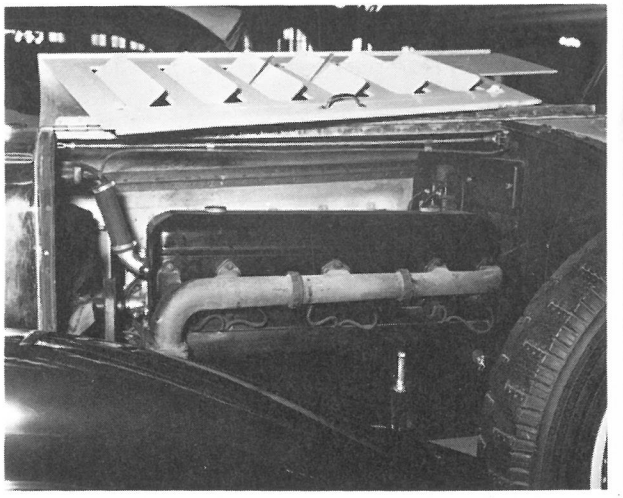
Berline 6 glaces Talbot "Fulgur" 3 litres de 1931.

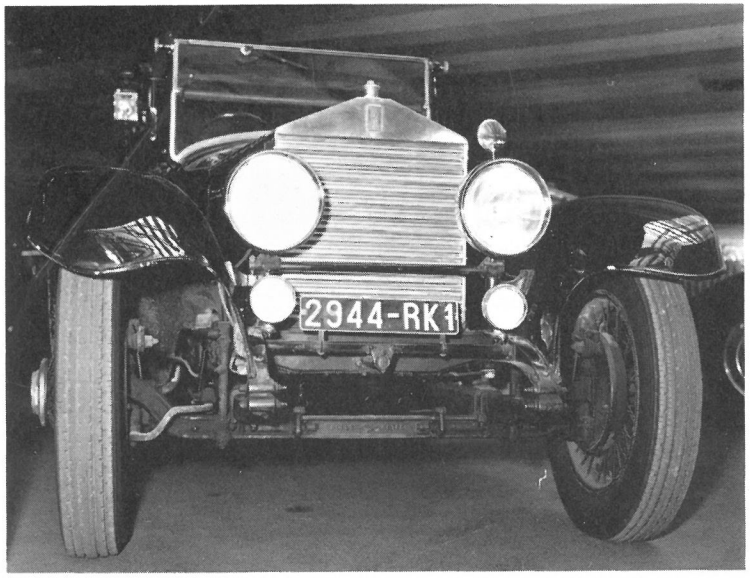


Berline Delage D-6-70 de 1936. Collection Houdoyer.







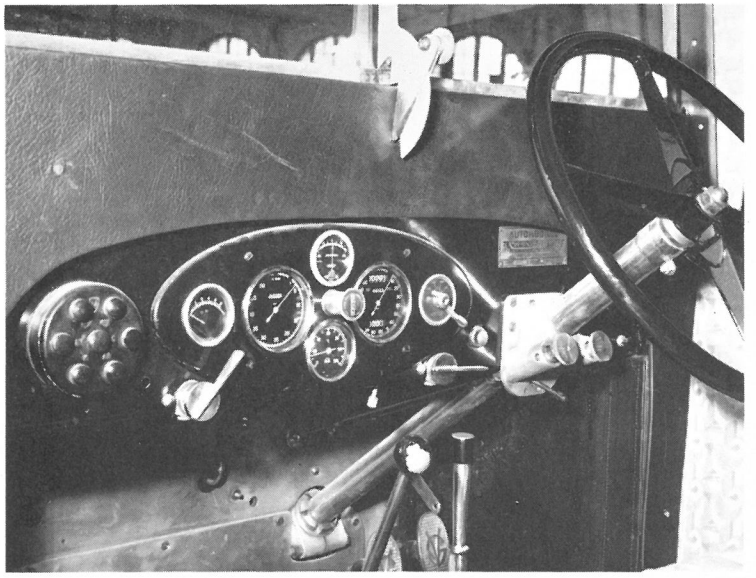


1 - Coach 4 glaces "Avions Voisin", type "Lumineuse", 13 ch de 1926. Collection Claude Pibarot.

2 - Moteur 6 cylindres, 30 ch d'Hispano-Suiza K-6 de 1934. Collection Leroux-Girard.

3 - Avant de la Rolls Royce "Twenty" carrossée en coupé de maître par Kellner pour Charles de Besteguy en 1927. Collection Bensoussan.

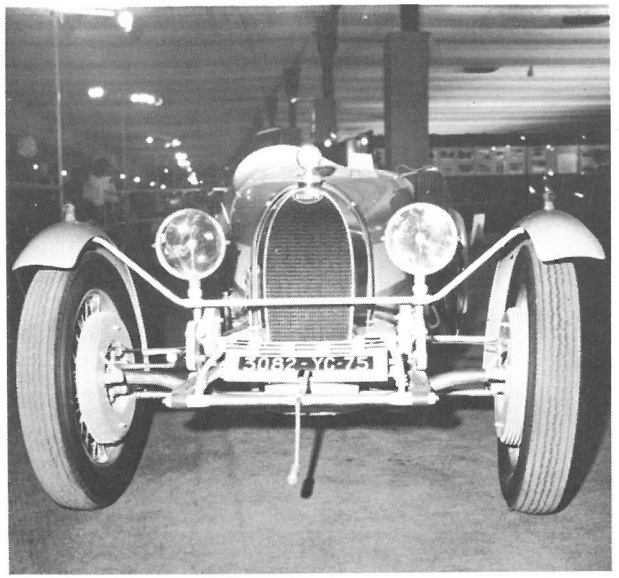
4 - Planche de bord et commandes de la Voisin "Lumineuse" 13 de 1926. Collection Claude Pibarot.



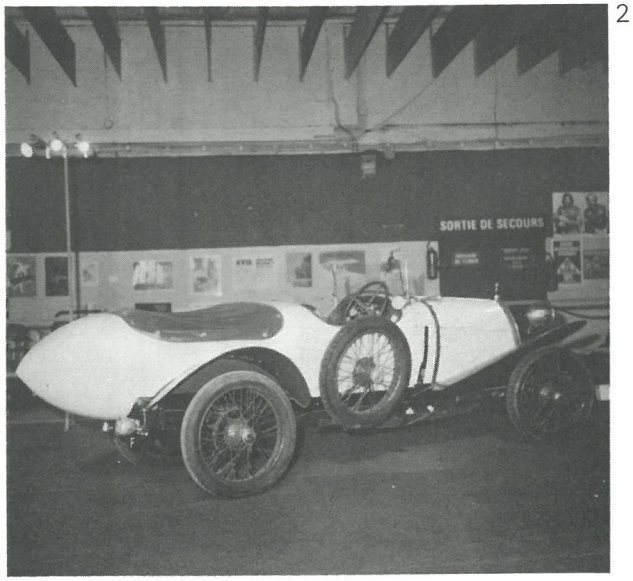
Enfin quelques lévriers de la route.....



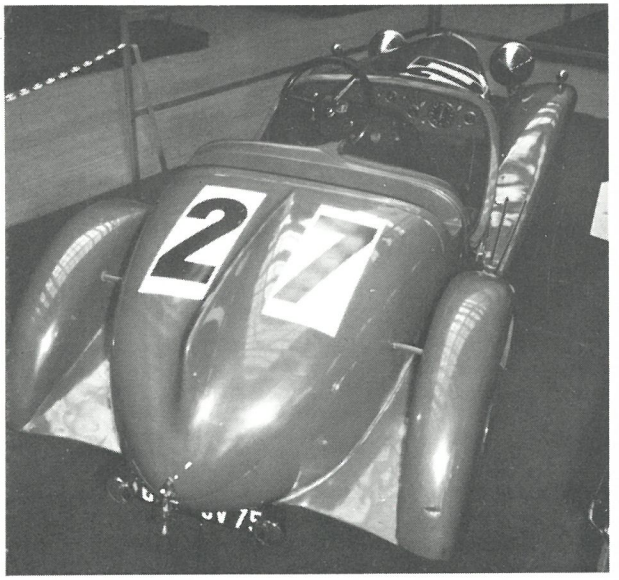
Le torpédo "Lorraine-Dietrich" gagnant des 24 Heures du Mans de 1926. Collection S. Broussine



1



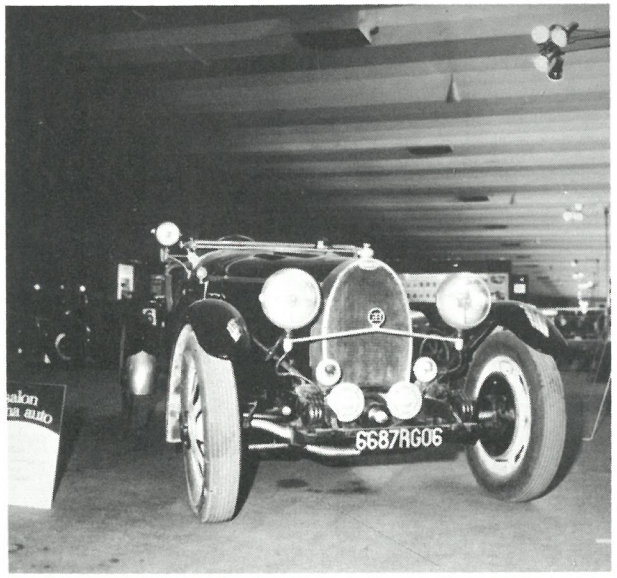
2



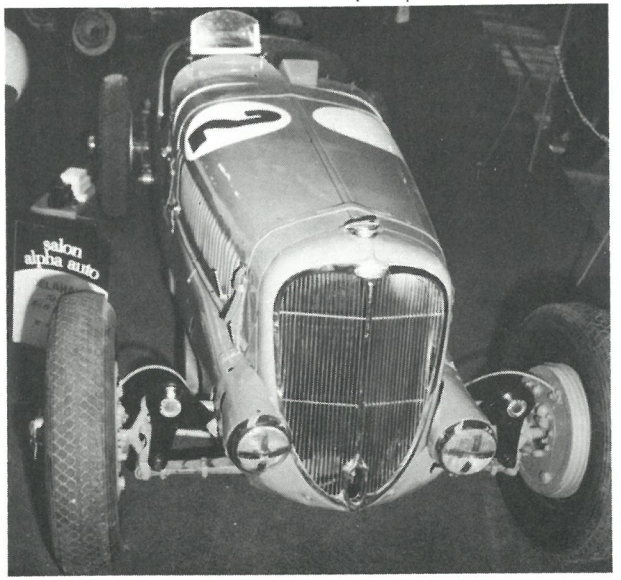
3

1 - Bugatti G.P. type 37, 4 cylindres 1500cc de 1928. Collection Chambon, participa au Rallye Monaco 1974.
2 - Bugatti type 22, 4 cylindres 1500cc de 1923. Collection Sauzoy.
3 - Fiat "Mille Miglia" de 1936. Collection C. Bodin.
4 - Roadster Bugatti type 43, 2,3 litres avec compresseur. Collection A. Binda.
5 - Delahaye de course 3,6 litres, type 135 de 1936. Collection Serge Pozzoli.
6 - Bugatti type Brescia, 4 cylindres 1500cc de 1924. Collection J.P. Monceau.

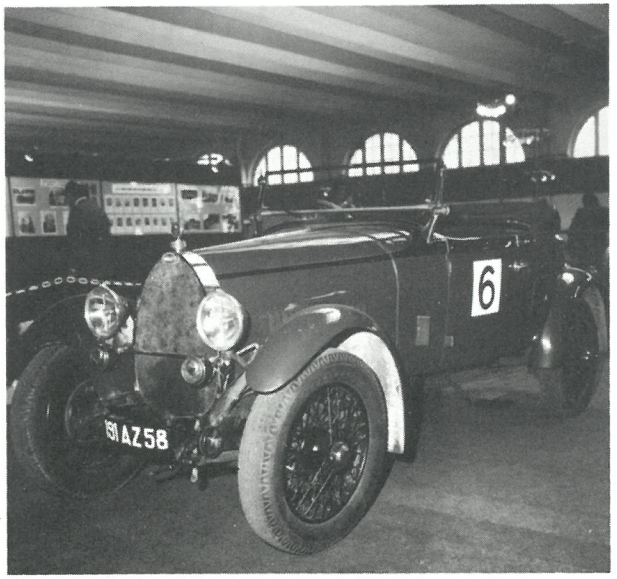
Outre un important stand Bugatti disposé à l'entrée, le visiteur y trouva plusieurs autres consacrés aux voitures de sports anciennes, et même modernes. Ainsi, l'un d'eux présentait plusieurs Ferrari, aussi bien de compétitions que de grand sport, et parmi elles une type 500 qui fut pilotée par Rosier en 1952-1953, et fait partie de la collection M. Nicolosi. Sur un autre, le visiteur pouvait admirer un remarquable plateau de Jaguar, propriété des membres du "French Jaguar Driver Club". Nous n'avons pas trouvé utile de présenter la presque totalité de ces Jaguar comme des Ferrari datant d'après 1945, puisqu'elles sont encore dans la mémoire de tous.



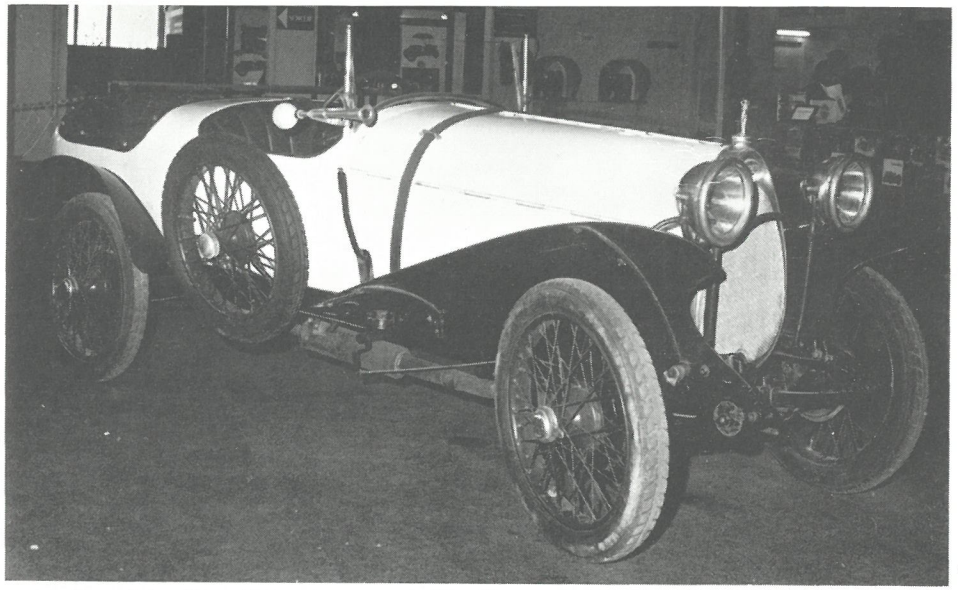
4



5



6

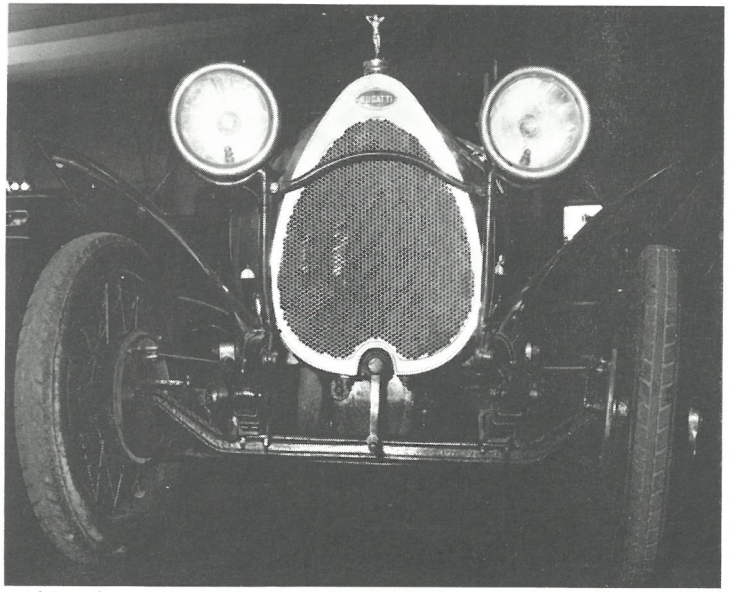


1

1 et 2 - Bugatti type 22, 4 cylindres 1500cc de 1923. Collection Sauzoy.

3 - Jouet Bugatti, réplique de la type 35 du G.P. de Lyon, à moteur électrique lui donnant une vitesse de 15 km/h. 1927.

4 - Bugatti type 35, 2 litres du Grand Prix de Lyon 1924. Collection Marc Nicolosi.

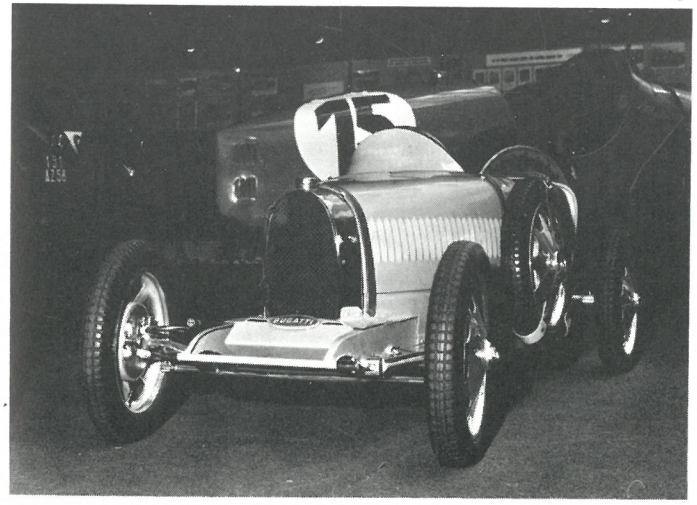


2

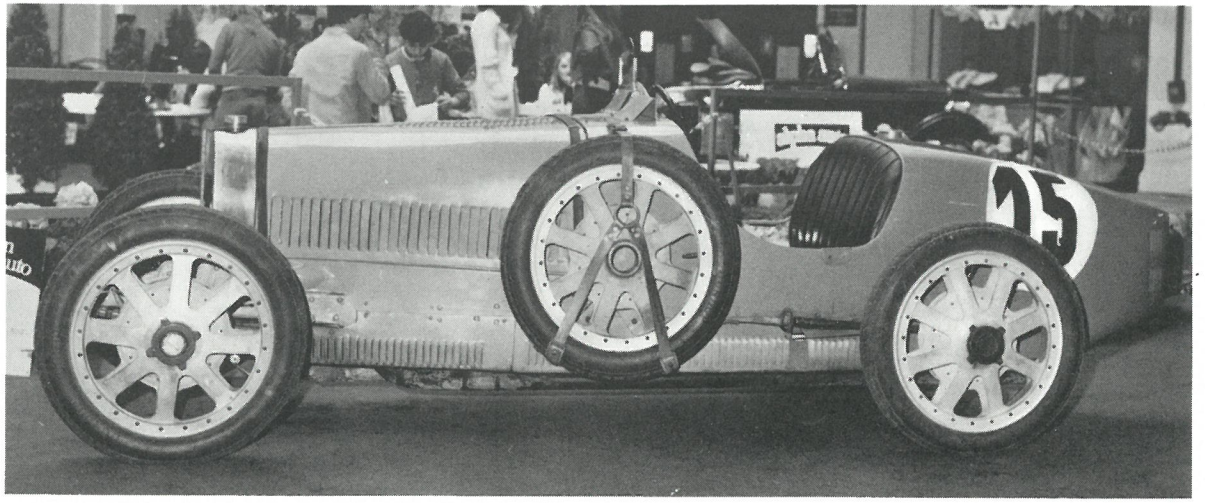
Parmi les Bugatti, outre un modèle "barquette-sport, type 1922" rappelant "les Années Folles", le visiteur pouvait admirer deux modèles de course, type 35 et 37, bleu de France, ainsi qu'une voiture-jouet électrique, copie presque conforme de la fameuse type 35. Attirait aussi le regard, la Delahaye, type 135, grand sport que Serge Pozzoli fit si amoureusement remettre en état il y a 7 ou 8 ans, et qui participa victorieusement à plusieurs épreuves aussi bien dans sa jeunesse que depuis sa réfection.

Un important stand était aussi réservé à plusieurs dizaines de motos anciennes remises en état grâce aux efforts de S. Pozzoli, et présentées par "Moto-Revue". Nous en traiterons une autre fois ainsi que de quelques side-cars militaires allemands de la Seconde Guerre mondiale.

3



4



CHRONIQUES

Le 2ème Trophée Ventoux midi-minuit

Du 22 au 28 juillet 1974, L'Ecurie "Sans Chevaux" de Carpentras a organisé une "Découverte touristique du Vaucluse". Celle-ci était réservée aux autos, motos, side-cars et cyclecars antérieurs à 1940. Son organisation très souple permit à tous de participer en jouissant au maximum du séjour : matinées et déjeuners libres, suivis d'un itinéraire l'après-midi avec visites, dégustations, piscine, etc ... Les dîners furent pris en groupe, avant d'assister à une soirée "Festival" à Avignon, Orange, Vaison-la-Romaine, Carpentras, etc ...

Enfin les participants, suivant une formule très souple, purent passer la nuit, soit dans un camping, soit en hôtel. Une cinquantaine de concurrents y participèrent. Cette manifestation ayant été une réussite, vous pouvez déjà vous inscrire pour l'an prochain à : Ecurie "Sans Chevaux", 15, rue du Forum - 84200 Carpentras - Téléphone : (90) 63 13 11. Cette formule "amicale" est à retenir pour d'autres rencontres d'automobilistes, qui pourront ainsi goûter les charmes divers de la campagne française.

La Vème Randonnée du "Club Amateurs Fiat d'Epoque" (C.A.F.E.)

Comme chaque année, ce sympathique club de marque organisa cette randonnée en Bourgogne les 8 et 9 juin dernier. L'itinéraire se déroula sur environ 150 km en partant de Dijon le samedi 8. Les concurrents et accompagnateurs partirent de la capitale de la Bourgone, où la concentration se fit à partir de 7h 30 au garage Bohner, 2 avenue Raymond Poincaré. La randonnée prit fin le dimanche 9 juin vers 15h 30 aux environs de Beaune. Le nombre des concurrents était naturellement limité, mais quelques places étaient quand même réservées à des voitures d'autres marques : Fiat, Unic et Lancia. Pour l'an prochain, renseignez-vous à : J.-E. Capet - C.A.F.E. - 88 avenue du Général de Gaulle, 92200 Neuilly-sur-Seine - Tél : 225 82 00.

Le voyage d'été Lille-Barcelone-Lille du "Cercle Citroën de Touraine-Les Amateurs de Citroën Anciennes"

Au lieu d'organiser des compétitions – dont finissent par se lasser les plus fanatiques d'autant plus qu'ils cassent quelquefois les belles machines qu'ils ont eu tant de mal à mettre au point – certains clubs ont l'intelligence d'organiser des voyages entre sociétaires. C'est ainsi que l'A.C.A.-C.C.T. a organisé cette année du 29 juin au 14 juillet un voyage de 2 800 km Lille-Barcelone aller-et-retour à bord de traction avant. Les routes choisies permirent la visite de quelques musées de l'automobile : Compiègne, Briare, à l'aller, et le Mans, Le Bec Hellouin et Glères, au retour. Pour tous renseignements complémentaires pour l'an prochain, vous pouvez vous adresser à : "Les Amateurs de Citroën Anciennes", 41, rue Marcel Sembat, 59184 Singhin-En-Weppes - Tél : (20) 58 02 87.

Une nouvelle adresse pour le "M.G. Cars-Club"

Nous avons plaisir à vous signaler que celle-ci est maintenant : M. J.-C. Diani - "M.G. Cars-Club" - 6, rue des Orgemonts - 78200 Mantes-la-Ville - Tél : (1) 477 15 32.

Le "Club Bugatti France" et le "Club des Propriétaires de Ferrari" rappellent...

Très actif, ce groupement organise une dizaine de réunions par an à : France Auto Club - F.F.S.A. - 136, rue de Longchamp - 75016 Paris - Tél : 704 77 54, adresse qui a l'avantage de posséder un parking gardé en face. Les prochaines réunions y auront lieu chaque mercredi à partir de 19 h les 11 septembre, 9 octobre, 13 novembre et 11 décembre. Soulignons qu'il est facile d'y dîner à partir de 40 F, TTC. Pour toutes les futures manifestations de groupe, adressez-vous de la part de "l'automobiliste" à M. Philippe Vernholes - Club Bugatti-Ferrari - 163, route de Saint-Germain - 78420 Carrières-sur-Seine - Tél : 968 76 03.

Un essai du "Club Panhard et Levassor"

Dans le n° 32 de "l'automobiliste" nous vous faisions part de la création d'un nouveau Club de marque destiné à perpétuer le souvenir de la plus ancienne marque française "Panhard et Levassor". Les sympathiques fondateurs, Robert Grandemange et Jean-Michel Loiseau, organisèrent le 19 mai une présentation de Panhard d'époque sur le circuit de Dijon-Prenois. Hélàs, ils ont eu la malchance qu'à cette date ait lieu le second tour de l'élection présidentielle ; malgré tout, quelques fanatiques avaient quand même voulu s'y rendre. Nous ne pouvons que souhaiter que ce "coup pour rien", n'ait pas découragé les organisateurs, et qu'ils remettront cela incessamment. En attendant, si vous désirez de plus amples renseignements sur ce sympathique club, vous pouvez écrire de la part de "l'automobiliste" à : M. Jean-Michel Loiseau - Club Panhard-et-Levassor - 4, rue de l'Argonne - 67000 Strasbourg.

Le 70ème anniversaire de Rolls-Royce

L'actif responsable de la section française du "Rolls-Royce Enthusiasts Club" : Ludo C. Pivron, nous fait savoir que s'est déroulée les 1er et 2 juin, la célébration du 70ème anniversaire de la fondation de Rolls-Royce.

La manifestation, qui réunissait les plus sensationnelles voitures de la marque venues du monde entier, a eu lieu à Englefield Park à l'ouest de Londres.

Si vous désirez des renseignements sur le club, vous pouvez écrire à : M. Ludo C. Pivron, "Rolls-Royce Enthusiasts Club", La Pointe-aux-Anglais - 78126 Aulnay s/Mauldre - Tél : 478 90 32.

Dernières nouvelles de "L'Amicale Salmson"

La dernière assemblée générale annuelle de cette sympathique Amicale de marque a eu lieu le 6 avril dernier à Lyons-la-Forêt. De nombreux membres de l'association s'y rendirent et démontrèrent ainsi toute la vitalité de celle-ci.

Le président en activité, M. Duchemin, fut réélu, ainsi que le sympathique secrétaire général de l'association, Georges Sourioux. Après que plusieurs rapporteurs aient exposé les différents sujets d'actualité : diffusion du bulletion "Le Point du Jour", fabrication de pièces de rechange, sorties à venir, etc ..., les participants se réunirent autour d'une table copieusement garnie, où ils prouvèrent leur unanimité sur les qualités de la cuisine française. Si vous voulez vous y joindre la prochaine fois, vous pouvez vous adresser de la part de "l'automobiliste" à : M. Georges Sourioux, Secrétaire général de l'Amicale Salmson - 10, allée de la Favorite - 94260 Fresnes.

Copie conforme

Certains modèles populaires sont devenus relativement rares, et il devient quelquefois assez onéreux de les remettre en parfait état de route. Aussi, des industriels américains ont-ils déjà pensé, depuis plusieurs années, en remettre des copies sur le marché international. Certaines, sorties il y a quelques années, ne furent que des adaptations, et nous pensons, à ce sujet, à certaines Bugatti ou Mercedes que l'on peut voir en France. Par contre, la "Glassic Motor Car Company" a voulu mettre sur le marché une Ford type A entièrement "copie conforme". Carrossée en élégant roadster décapotable, elle peut être montée et peinte par l'acheteur. Un seul ennui, elle coûte plus cher qu'un modèle d'époque, car elle vous reviendrait, aux Etats-Unis, à 7 900 dollars, soit environ 39 500 francs français. Si elle vous intéresse, vous pouvez toujours écrire à la société la produisant en citant "l'automobiliste". Glassic Motor Car Company - 250 South County Road - Palm Beach - Florida - 33480 E.U.

Pour réparer vos appareils de bord

Sur une ancêtre bien remise en état, même les appareils du tableau de bord doivent fonctionner, et vous donner les indications qu'ils fournissaient au propriétaire d'origine. Cela pose naturellement des problèmes, car les réparateurs en mécanique horlogère ancienne sont encore plus rares que les motoristes. D'ailleurs, ne vend-on pas maintenant des montres à bas prix jetables dès qu'elles tombent en panne ? Que restera-t-il dans quelques lustres, de cette civilisation dont l'homme moderne est si fier ? Sans doute moins que celles beaucoup plus anciennes et moins sophistiquées que la nôtre. C'est pourquoi "l'automobiliste" est heureux de vous signaler un atelier d'horlogerie spécialiste de la "restauration". En voici les coordonnées : G. Niel - 133, rue du Temple - 75003 Paris - Tél : 887 33 36.

Naissance d'un nouveau club Franco-Britannique "The Morgan Sports Car Club"

Nous sommes heureux de vous annoncer la création toute récente d'un nouveau club de marque :

"The Morgan Sports Car Club"

Branche française du Club britannique du même nom, il a été fondé par M. Patrick Boisvieux à La Baule, dont le but est de pouvoir réunir **tous les propriétaires de Morgan 4 roues** de l'Hexagone.

Un bulletin de liaison paraissant déjà bimestriellement, donne toutes informations susceptibles d'intéresser les amateurs.

Propriétaire, ou non, d'un Morgan vous pouvez obtenir toutes informations complémentaires en écrivant à : Patrick BOISVIEUX - "The Morgan Sports Car Club" - Les Salinières - 44500 - La Baule.

"L'AUTOMOBILISTE" souhaite longue vie, et franc succès à ce nouveau groupement.

La "7ème Randonnée du Delta Rhodanien" des 18, 19, 20 et 21 septembre 1974

Pour la 7ème fois cette année, la Section Voitures Anciennes de "l'Automobile Club de Provence", sous le patronage du "Grand Delta", organise cette traditionnelle manifestation, maintenant couplée avec le "1er Challenge du Grand Delta" des Voitures d'Epoque.

L'épreuve est réservée aux deux premiers groupes classifiés par la "F.F.A.E." : A - "Ancêtres" et B - "Vétérans", chacun d'eux étant réparti en trois classes : mono et bi-cylindres, quatre cylindres, enfin course.

Les voitures participantes, 50 au plus, seront donc toutes d'un âge certain car les plus jeunes auront au moins 53 ans puisque ne devant pas dépasser le 31 décembre 1920.

Partant de Montpellier le 18 septembre, les concurrents devront d'abord atteindre Florac (123 km), puis Vals-les-Bains (137 km), le Chambon s/Lignon (93 km), enfin Lyon (117 km), atteint le samedi 21 septembre après 470 km de parcours.

Le "Challenge du Grand Delta" proprement dit se déroulera sur 4 années à partir de l'actuelle et sur 4 itinéraires différents qui seront :

— 1974 : Montpellier-Lyon
— 1975 : Annecy-Grenoble-Nice
— 1976 : Cannes-Marseille
— 1977 : La Corse

Attribué seulement en 1977, ce challenge ne sera remis qu'à ceux ayant participé aux quatres éditions, et il comportera donc en récompense un prix important.

Pour tous renseignements complémentaires, adressez-vous à : Automobile-Club de Provence - Randonnée du Delta Rhodanien - 27, cours Pierre Puget - 13006 Marseille - Tél. : (91) 37.33.61 ou 37.53.19.

La "Semaine Internationale de l'Automobile" - 1/7 juillet 1974

Celle-ci se déroulait conjointement au "Rallye Monte-Carlo des Voitures Anciennes", et eut un certain retentissement au moins à Paris.

Comme nous désirons la présenter en détail et que, malheureusement, nous manquons de place du fait de la multiplicité des manifestations "automobilistes" de cet été 1974, nous nous voyons obligés d'en repousser le compte rendu "illustré" au prochain numéro.

Nous espérons que la direction de l'Automobile-Club de France comprendra nos raisons et voudra bien excuser la rédaction de "l'automobiliste" de ce report involontaire.

Le "Rallye Route Napoleon" des 27, 28, 29 septembre 1974

Conjointement, le très actif "Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes" et "l'Action Nationale des Elus pour la Route Napoléon", organisent à ces dates une "randonnée de régularité" rejoignant Grenoble à Cannes en passant par Gap, Sisteron, Digne, Grasse et Golfe Juan. Au total 388,5 kilomètres.

L'on se rappelle que c'est dans cette dernière ville qu'en mars 1815 Napoléon 1er, exilé à l'île d'Elbe, débarqua pour chasser Louis XVIII du trône, et reprendre pendant "Cent Jours" sa place d'Empereur des Français. L'itinéraire du rallye suit en sens inverse le parcours que celui-ci et sa petite armée fit après avoir débarqué dans le fameux golfe.

Ce rallye réunira des voitures anciennes dans les cinq groupes suivants, définis par la "Fédération Française d'Automobiles d'Epoque", si brillamment présidée par Guy Burnat :

— A - "Ancêtres" : de l'origine au 31 décembre 1904.
— B - "Vétérans" : du 1er janvier 1905 au 31 décembre 1905.
— C - "Vintages" : du 1er janvier 1921 au 31 décembre 1930.
— D - "Classiques" : du 1er janvier 1931 au 31 décembre 1940.
— E - "Cyclecars" : du 1er janvier 1911 au 31 décembre 1927, suivant les définitions officielles, c'est-à-dire "moins de 1100 cc et moins de 350 kg à vide".

Un maximum de 100 voitures et 15 motos est admis, les inscriptions étant closes depuis le 10 août 1974. A la suite de la "Randonnée" sera établi un classement général, complété par un classement par groupe suivant les définitions précédentes ; dans ce dernier, en cas d'ex-aequo, ce sera la voiture la plus ancienne qui aura la priorité. Les prix seront remis le dimanche 29 septembre au cours d'une soirée au Palm-Beach de Cannes.

Pour tous renseignements complémentaires sur ce rallye, prière de vous adresser à l'actif président Ivan Peret du **"Club des Amateurs d'Automobiles Anciennes", 7 rue Grolée, 69002 Lyon**, dont les présidents d'honneur sont, rappelons-le, les sympathiques Lucien Loreille et Henri Malartre qui ont tant fait pour l'automobile ancienne.

Si vous voulez en savoir plus sur l'histoire du rallye, lisez : **MONTE-CARLO 60 ANS DE RALLYE** *par Jean-François Jacob, éditions Robert Laffont. Format 13,5 x 21,5 cm, 368 pages, 28 photos et 1 carte sous couverture glacée illustrée en couleurs.*

Ecrivain automobile de talent, un habitué des Rallyes de Monte-Carlo d'après-guerre a voulu écrire une histoire sur les 60 années du Rallye ; c'est Jean-François Jacob qui y participa en 1966 avec J.F. Piat, ainsi qu'en 1968, 1969 et 1970 avec Jean Vinatier. Déjà auteur du "Coéquipier", "Comment préparer et gagner un rallye", ainsi que de "Coupe des Alpes" chez le même éditeur, aucun auteur ne pouvait mieux traiter ce genre littéraire peu pratiqué : l'histoire sportive automobile.

POUR LES MAQUETTISTES

Ceux-ci recherchent souvent des plans exacts de voitures anciennes difficilement trouvables. Pourtant plus d'une quarantaine ont été réalisés à l'échelle 1/10ème à leur intention. Vous pourrez en recevoir la liste en adressant 2 F en timbres-poste par lettre à : C.H. Tavard, 117 rue St-Dominique, 75007-Paris.

AUX AMATEURS D'HISTOIRE ET DE VEHICULES MILITAIRES

Sans doute ignorez-vous comment l'armée française clandestine réussit, sous l'Occupation, à construire des engins blindés automobiles au nez et à la barbe de l'adversaire ? Vous l'apprendrez en lisant : "Une entreprise clandestine sous l'Occupation Allemande" par J. Restany, 115 pages, 26 illustrations dont plusieurs plans de l'automitrailleuse C.D.M. Prix : 20 F (port compris). Quelques exemplaires restants du stock, écrire à : C.H. Tavard, 117 rue St-Dominique, 75007-Paris.

Bibliographie pour les amateurs de maquettes militaires : **ARMOUR CAMOUFLAGE AND MARKINGS - NORTH AFRICA - 1940-1943** *par Georges R. Bradford, Arms and Armour Press éditeurs, Londres. Format à l'italienne 25 x 19 cm, 96 pages avec 190 illustrations dont 100 dessins en couleurs et 90 photos.*

Les amateurs de maquettes militaires, qu'ils les réalisent directement en partant de boîtes plastiques ou en adaptant celles-ci, rencontrent souvent de nombreuses difficultés pour peindre exactement leurs réalisations, suivant une unité, un lieu et une date bien précis.

Les éditeurs britanniques, qui offrent à leurs lecteurs une documentation historico-technique de premier ordre, ont heureusement pensé à combler cette lacune aussi bien pour les avions que pour les blindés, les voitures de course, et autres. Ainsi dans cet ouvrage de Georges R. Bradford, l'amateur trouvera les camouflages des blindés, automitrailleuses et chars des unités : allemandes, américaines, britanniques, et italiennes ayant combattu en Afrique du Nord de 1940 à 1943. Remarquez que nous, français, y avons aussi combattu mais que, dans cet ouvrage, nous brillons par notre absence. Reconnaissons que ce n'est pas tout à fait de la faute de l'auteur, mais parce que la documentation française brille, de son côté, par un "black-out" total ce, de la faute des éditeurs français. De ce fait, nombre d'anglo-saxons peuvent penser que les français étaient absents d'Afrique du Nord en 1940-1943.

Vu dans "La Vie du Rail" de septembre 1974, le déchargement des Bugatti du Rallye de Monte-Carlo pour Voitures Anciennes en gare de Vienne (Autriche).



AVIS IMPORTANT

AUX PASSIONNES D'AUTOS ANCIENNES et de L'HISTOIRE de L'AUTOMOBILE



UNE MAGNIFIQUE REVUE BIMESTRIELLE LUE PAR TOUS LES CONNAISSEURS DU MONDE AUTOMOBILE

48 pages

NOMBREUSES ILLUSTRATIONS

Format européen : 297 x 210 mm

Un abonnement pour 1 an, soit 6 numéros, vous est offert au prix de 60,00 F pour la France et 75,00 F pour l'Etranger. De plus, les abonnés, et eux seuls, recevront avec chaque numéro une reproduction, à tirage limité, d'une affiche ancienne reproduite en lithographie ou des séries de cartes postales anciennes.

Bulletin d'abonnement à

l'automobiliste

42, rue du Bac - 75007 Paris (France)

Nom ..... Prénom .....

(Prière d'écrire en lettres majuscules d'imprimerie)

Rue ..... No .....

Code Postal ..... Ville .....

Pays ..... Signature .....

Souscrit un abonnement de 1 an (6 numéros) à L'AUTOMOBILISTE

Règlement joint par : ☐ chèque postal (3 volets) ☐ chèque bancaire ☐ mandat-lettre

Cochez ☒ la case correspondante

à l'ordre de "L'AUTOMOBILISTE"

France : 60 F Etranger : 75 F

REEDITION DE NOTICES D'ENTRETIEN

- AMILCAR M et M2, tous les réglages, nombreux croquis, plan de graissage . . 20 F
- AMILCAR 6 - 7 - 8 - 10HP, 26 pages, nombreux schémas et réglages . . 20 F
- BUGATTI, 40 pages . . 25 F
- CITROEN 5HP, 38 pages, nombreux croquis, 1 plan de graissage dépliant . . 20 F
- CITROEN 10HP, 72 pages abondamment illustrées . . 30 F
- CITROEN 9CV C4 et C4G, 86 pages très détaillées, nombreux réglages . . 30 F
- CITROEN Traction avant, 7/11CV, 70 pages . . 25 F
- CITROEN 15CV six, 1939/1951, notice d'entretien à l'usage des acheteurs de ce modèle . . 15 F
- DEDION BOUTON Tricycle, guide pratique, modèles 1898-99, 40 pages en 2 couleurs . . 30 F
- DELAHAYE, types 135 M, 135 MS, 60 pages . . 25 F
- FORD A, 64 pages, manuel d'entretien, 30 illustrations, plan de graissage . . 30 F
- FORD T, notice en français destinée aux agents de la marque, 94 pages avec instructions complètes de montage, démontage, réglage, illustrée de plus de 100 croquis en couleurs . . 30 F
- MOTEUR RUBY, type D et DS - E et ES - . . 10 F
- PANHARD 6C et CS Spécial, modèle Panoramic, sans soupapes, 56 pages plus de 50 croquis et tous les réglages . . 20 F
- PEUGEOT 5CV N 172R, 36 pages, nombreux croquis, plan de graissage . . 20 F
- PEUGEOT 201BR et 301, 72 pages, nombreux croquis . . 25 F
- RENAULT, 6CV, NN et MT, 72 pages . . 30 F
- SALMSON 7CV, types VAL 3 et VAL 5 : entretien, réglage, montage, 22 pages plus plan de graissage dépliant . . 20 F
- SCHWIMMWAGEN, type Porsche 166, 100 pages . . 30 F

En préparation : CITROEN B14

CATALOGUES

- ☐ *DELAUNAY-BELLEVILLE 1911, 24 pages en 2 couleurs* . . *20 F.*
- ☐ *LA BUIRE 1923, 16 pages en couleurs* . . *20 F.*
- ☐ *LES LORRAINES 1924, 16 pages en 2 couleurs* . . *20 F.*
- ☐ *RENAULT 1920, 36 pages en couleurs* . . *20 F.*
- ☐ *BALLOT 1922, description de toutes les 2 litres, en couleurs* . . *20 F.*
- ☐ *SALMSON Cyclecar, type A.L. 1922* . . *20 F.*
- ☐ *DEDION BOUTON, 30 pages, tous les modèles 1912* . . *20 F.*

Pour envoi par poste, prière de joindre le règlement à la commande, plus 1,50 F. pour frais d'envoi.

Le JEUDI 10 OCTOBRE 1974, à 15 heures.

Aux Ets VILLEMER, route Nationale 17,
95 – LE THILLAY

Vente aux enchères publiques

Bel ensemble de VOITURES DE COLLECTION

I. – Catégorie VETERAN.

Voiturelle DECAUVILLE "Petit Bourg"
De DION BOUTON type R dite Populaire
Deux De DION BOUTON de 1903
Torpédo RENAULT type DP 22 cv, 4 cyl.
Torpédo 4 places MITCHELL, modèle 535

II. – Catégorie VINTAGE.

Berline PACKARD EIGHT 8 cyl., mod. 1938
CITROEN Trèfle type C, ailes rondes, 1926
Torpédo RENAULT 6 cv, 1927
PEUGEOT 5 cv, type 172 R, 1925
Deux berlines ROSENGART 4 cyl. LR4
Berline PEUGEOT 402 B légère, 1939
FIAT SIMCA, châssis nº 002091

Bel ensemble de VOITURES HIPPOMOBILES

Landau – Fiacre – Calèche – Break de chasse
Mail Coach – Tapissière – Omnibus – Charrette anglaise
de la deuxième moitié du XIXème siècle
et du début du XXème siècle

Me Robert ALLAIRE, Commissaire-priseur
125, avenue Charles de Gaulle – MONTMORENCY
Tél. 964.21.22

en présence de :
Me H. MARINGE, Commissaire-priseur
16, rue de Provence – 75009 PARIS – 770.61.15
Me M. ROSTAND, Commissaire-priseur
30 bis, rue Bergère – 75009 PARIS – 770.50.11

EXPOSITION PUBLIQUE :
Samedi 5 et dimanche 6 octobre 1974, de 14 à 17 h.
Mercredi 9 octobre 1974, de 10 à 17 h.
Frais légaux en sus des enchères : 17 %.

Pour se rendre au THILLAY, prendre l'autoroute du Nord, sortir au BOURGET, prendre la N2, jusqu'à la Patte d'Oie de GONESSE, prendre la N17, les Ets VILLEMER sont environ à 2 km sur la gauche.

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

Vends **MERCEDES** 170 S Cabriolet très rare, excellent état. Tél. (16.97) 52.33.96.

Vente aux enchères publiques **Trente Cinq Voitures Anciennes**, dimanche 20 Octobre à Auch (Gers) S.C.P. Biaussat-Mondin-Montaubric Huissier de Justice, B.P. 67, 32002-Auch. Tél. bureau (62) 05.05.62, après 20 h. 05.04.78.

A vendre : **BUICK** 1937 et 47 – **DESOTO** 1954 décapotable – **MG** TD 1950 – **MG** A 1960 – **MG** Leman 1960 – **AUTO UNION** 1000 sp. 1960 – **MORIS** Oxford 1950 – Véritas **PANHARD** 1948 – **SABRA** sport 1968 – **TRIUMPH** TB III – **AUSTIN** Hilnic 1956 – **MERCEDES** 170, 1952 – 5 **MERCEDES** 190SL – 2 **MERCEDES** 300, 4 portes – **ALFA** sport 1961 – **PORSCHE** 1964 – **BMW** type 501, 1957. P. Van Houtte, av. Winston Churchill 26, Morlanwelz 6510 (Belgique).

Vends **MESSERSMIDTS** 3 roues, coque Panhard Dynamic, 1939, 2 phares Stephens, 2 Ator **SCOOTER** Rumi, divers carbus, magnétos, moteurs **SCOOTER** Vespa. A. Lamothe, 54, rue Maréchal Foch, 65000-Tarbes.

Vends cabriolet **DELAHAYE** 1936, 12cv, parfait état, tél. 357.56.91.

Vends **BENTLEY** 1959, état exceptionnel, 40.000 F. Boucher 932.68.04.

Cause dép. vends d'u seul lot **TRACTIONS AVT.** 15 six H-15, 1953 – 7C 1938 – 11 BL 1955 – 11N 1953 – 11 familiale 1953 – 11C 1955. Véhicules refaits très bon état (prix justifié 38 000 F). Le Fèvre, Le Poirier 50000-Saint Lô (ne pas tél.)

A vendre **CHEVROLET** 1937, bon état de marche, 2 portes coach. Faire offre par téléphone 78.01.11 à Riom-Es-Montagnes (Cantal) le soir après 20 h.

Particulier vends **CITROEN** TA 11B et 15 six, 1952, état excellent – Très beau torpédo **PEUGEOT** 301CR, 1933 sellerie seule restant à restaurer. Prix à débattre par véhicule ou pour le lot. J. Delabarre, rue des Argiliers, 30660-Gallargues Le Montueux, tél. (66) 88.62.57.

Vends 2 **CITROEN** AC4 F à restaurer, état de marche. Faire offre F. Camac, 46170-L'Hospitalet.

Vends 1500 cm3 **BUGATTI** type 40 A, Coach Gangloff, bon état. Y. Deleplanque, 59380-Bergues.





A vendre **HOTCHKISS** Grégoire 1960, parfait état de marche et de présentation, pneus neufs, prête à prendre la route, 10 000 F. Cl. Boissy, 10, rue Saint Marc, 75002-Paris.

N. 642 - Vends **CITROEN** Rosalie 10cv en pièces détachées à vendre prix intéressant ou à échanger contre B14. Ecrire à la revue qui transmettra.

N. 643 - Vends ou échange Roadster **PEUGEOT** 301C, 1932, à restaurer. Ecrire au journal qui transmettra.

A vendre **FN** 450 culbuté 51, fourche à balanciers, état de marche, 1.500 F. M. Grandiau, tél. 528.13.26, après 20 h.

ACHATS →

Achète **BERLIET** Vil 9cv, 4 cyl., berline, cabriolet ou coupé, bon état ou à restaurer, état mécanique indifférent mais caisse très saine indispensable. D. Bellenger, 25 av. Pasteur 76220-Gournay en Bray.

Cherche toute documentation sur **MATHIS** années 1920 à 1930 sur torpédo, coupé et autres modèles, même en copies. Kennedy, 57144-Luttances.

Cherche **PEUGEOT** 201, 401 et 202 décapotable – **HOTCHKISS** et **CITROEN** 15 six. J.P. Wagner, 37 rue Principale, Hundsbach, 68130-Altkirch.

Cherche **KUBELWAGEN** même épave. Kennedy, 57144-Luttances.

Cherche **CITROEN** 11 ou 9 cv antérieures à 1940, excellent état – **AMILCAR** sport excellent état de marche. Faire offre détaillée avec photos retournées : Seguy, 27 av. Foche, 06000-Nice.

Paies fortes sommes pour voitures 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 326112).

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. 85.07.82.

N. 644 - Cher. moto-chenille **NSU** et **ZUNDAPP** type Russie. Ecrire à la revue qui transmettra.

Recherche moteur **BUGATTI** Autorail comme "Royale" pour musée et écussons de radiateurs **HORCH** et **BMW** Dixi. M. Roquet, Motel de Founex, 1297 Founex (Suisse).

Achète toute documentation et pièces concernant **LION-PEUGEOT**. Kennedy, 57144-Luttances.

Recherche culasse **PACKARD** 1937, type 120B, 26cv, 8 cyl. Lefèbvre, Auberge de la Porte de Croux, 58000-Nevers, tél. (16.86) 57.12.71.

Recherche **MG** types TC, TD, ou TF état indifférent, tél. (31)82.00.31 ou écrire Bontemps, 2, rue du Calvaire, 14000-Comelles le Royal.

Recherche toutes anciennes **PORSCHE** 365 SC coupé ou cabriolet comptant immed. Ecrire Burdett, 1, Burlington Court Spencer Road, Londres, tél. 01-995-1943.

Achète de suite un torpédo grosse cylindrée années 1920 à 1930, marque française de préférence, complet et roulant. J.F. Chambault, Sery, 89460-Cravant.

Cherche documents (livres, revues, cartes post., affiches, disques, films) sur tous sports et autos. Laget, 5 av. Gal Balfourier, 75016-Paris.

Cherche le "3000" se fixant sur le coffre de l'**AUSTIN HEALEY** 3000 de 1968. M. Badot, 136 rue de Lodi, 13006-Marseille, tél. (91)42.73.56, après 20 h.

Cherche calandre **SALMSON** année 1922 et 1927 plus pièces moteur ainsi que toute documentation sur ces années, même copies catalogues, etc., appareils tableau de bord. Kennedy 57144-Luttances.

Recherche **VW** terrestre et **VW** amphibie – **CITROEN** Trèfle bon état. Ecrire boîte postale 302, 31000-Toulouse.

Cherche épave **CITROEN** traction avant coupé ou cabriolet, prix raisonnable. Kennedy, 57144-Luttances.

Cher. **TORPEDO** 4 pl., années 1920-1930 même à restaurer. M. Butage, 141 Vaartspraat, 3000-Louvain (Belgique). Tél. jour 016/2204-65, soir 016/2251-84.

Je paies gros prix pour **DELAGE** D8 ou D8S ou SS, cabriolet ou speeder exclusivement. J.C. Caveng, 8 ch. Mont-Blanc, Chêne-Bougeries (Suisse).

Ventes

Vends **FERRARI** 330 GTC, 1964 coupé 2 +2 Farina, 70 000 km, parfait état mécanique et d'origine. J.L. Palaque, 33-Montalivet, tél. (56)59.92.64.

Vends bas prix **PEUGEOT** torpédo 172R, 1923 – **PEUGEOT** CI 201, 1929 – **CITROEN** C4 berline et conduite, 6 glaces, 1929 – **CITROEN** B14 berline, 1927 – **MERCEDES** 220 berline 13cv, 1949 – Moto **MONET-GOYOU** parfaite 350 cm3, 1925. Giorgi, "l'Abri", Route de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **SALMSON** S4 DA, boîte Cotal, 1937 – 202 **PEUGEOT** décapotable, 1935 – **ROSENGART** 1935 – Bons états. Faire offre L. Louzé, 43, Bd. de Clichy, 75009-Paris, tél. 280.03.56.

Vends **SIMCA** 5 – **FIAT**, 1937 – **SIMCA** 6 découvrable, 1949. M. Delalonde, 113 cours de la République, 76600-Le Havre.

Vends cabriolet **PANHARD** X87, 1953, bon état général, 2.000 F – **CITROEN** Trèfle C3, 1926, mécanique bien, carros. modif. arrière, 1800 F à débattre. M. Perisse, rue du 8 mai, 64140-Lons, tél. (59)32.11.49.

Vends **BUGATTI** très belle sport, 2 places, type 40 de 1930, irréprochable, cause cessation collection. Giorgi, "l'Abri", Route de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **PONTIAC**, 1939, 6 cyl., 3,5 litres, C.I. à restaurer ou pour pièces, 950 F. P. Boudon, Le Moulin, 38170-Seyssinet-Pariset, tél. (16)76.88.31.24.



A la suite de nombreuses demandes de collectionneurs ou d'amateurs cherchant des écussons pour remplacer ceux abîmés ou souvent manquants sur leurs voitures, "La Boutique de l'Automobiliste" a fait réaliser des écussons de radiateurs dont vous trouverez les modèles reproduits en couleur, à l'échelle 1/3.

n° 37	AMILCAR	45 F	n° 4	DELAHAYE (lettres rouges)	55 F	n° 73	*MASERATI	80 F
n° 28	AMILCAR PEGASE	30 F	n° 7	DELAHAYE	55 F	n° 8	MATFORD (flamme à gauche)	35 F
n° 74	BALLOT (4 cyl., moyen)	70 F	n° 39	DELAHAYE (lettres vertes)	55 F	n° 9	MATFORD (Alsace)	30 F
n° 13	BALLOT (petit modèle)	30 F	n° 40	DELAHAYE (lettres bleues)	55 F	n° 70	MATFORD (flamme à droite)	35 F
n° 53	BALLOT (8 cyl., grand modèle)	70 F	n° 3	DELAHAYE GFA (vert)	55 F	n° 20	MATHIS EMY 4	30 F
n° 42	MOTEUR BALLOT (petit modèle)	30 F	n° 71	DELAHAYE GFA (rouge)	55 F	n° 21	MATHIS EMY 6	30 F
n° 65	BENNOVA	45 F	n° 72	DELAHAYE GFA (bleu)	55 F	n° 22	MATHIS EMY 8	30 F
n° 34	BERLIET	55 F	n° 5	DELAHAYE SIX	45 F	n° 1	PEUGEOT	35 F
n° 41	BUGATTI	90 F	n° 6	DELAHAYE SIX	55 F	n° 23	RENAULT	35 F
n° 59	BUICK	45 F	n° 66	DIATTO	45 F	n° 68	ROLLAND PILAIN	45 F
n° 54	CHENARD & WALCKER (8 cyl., rouge)	45 F	n° 63	DONNET (hexagonal)	35 F	n° 29	ROSENGART (rouge)	30 F
n° 15	CHENARD & WALCKER	45 F	n° 62	DONNET ZEDEL	45 F	n° 30	ROSENGART (bleu)	30 F
n° 16	CHENARD & WALCKER	45 F	n° 75	*FIAT	60 F	n° 44	SALMSON (VAL)	45 F
n° 55	CHENARD & WALCKER	55 F	n° 12	FORD	30 F	n° 67	SALMSON (S 4)	55 F
n° 52	CHENARD & WALCKER (8 cyl., ivoire)	45 F	n° 46	FORD (flamme à droite)	35 F	n° 45	SIGMA	45 F
n° 25	CITROEN (plat)	35 F	n° 69	FORD (flamme à gauche)	35 F	n° 27	SIMCA	35 F
n° 26	CITROEN (Rosalie)	45 F	n° 64	FORD (importé USA)	55 F	n° 61	SIZAIRE SIX	55 F
n° 24	CITROEN TRACTION AVANT (malle arrière)	45 F	n° 49	F.N.	55 F	n° 38	TALBOT	45 F
n° 50	CITROEN BOMBE (5 CV - B12 - B14)	35 F	n° 19	GEORGES IRAT	35 F	n° 35	TURCAT MERY	55 F
n° 60	CITROEN GALBE (C4 - C6)	35 F	n° 14	HISPANO SUIZA	55 F	n° 36	TURCAT MERY	45 F
n° 57	COTTIN DESGOUTTES	70 F	n° 17	HOTCHKISS (ailes)	55 F	n° 56	TURCAT MERY	45 F
n° 10	DELAGE (petit modèle)	30 F	n° 18	HOTCHKISS	30 F	n° 43	UNIC	45 F
n° 11	DELAGE (grand modèle)	45 F	n° 32	LANCIA	45 F	n° 58	VOISIN	90 F
n° 47	DELAGE DL (fond nickelé)	55 F	n° 33	LANCIA (cercle orange)	45 F	n° 76	CLUB DE L'AUTOMOBILISTE	50 F
n° 48	DELAGE DL (fond noir)	55 F	n° 31	LICORNE (petit modèle)	30 F			
n° 2	DELAHAYE (bleu marine)	35 F	n° 51	LICORNE (grand modèle)	70 F			

**Il s'agit là de véritables insignes qui nous sont fournis directement par les marques Fiat et Maserati.*


DELAHAYE
39
SIX DELAHAYE
5
DELAHAYE
7
DELAHAYE GFA
3
SIX DELAHAYE
6
DELAHAYE
2
DELAHAYE
4
Matford
8
HOTCHKISS PARIS
17
DELAHAYE
40
BUGATTI
41
JUNIOR HS-26 HISPANO-SUIZA
14
Ford
46
AMILCAR
28
E B BALLOT PARIS
42
DELAGE
11
TURCAT-MERY MARSEILLE
36
Peugeot
1
DELAGE
10
E B BALLOT PARIS
13
HOTCHKISS PARIS
18
SALMSON SMS BILLANCOURT
44
LANCIA
33
GEORGES RICHARD UNIC PUTEAUX
43
BERLIET LYON
34
FN
49
TURCAT MERY
35
LANCIA
32
AUTOMOBILES SIGMA PARIS
45
EMY MATHIS 4
20
RENAULT
23
AUTOMOBILES TALBOT SURESNES
38
CITROËN
25
DELAGE
47
CHENARD WALCKER
16
DELAGE
48
CITROËN
50
LICENCE FIAT SIMCA
27
GEORGES IRAT
19
EMY MATHIS 6
21
Ford
12
AMILCAR PARIS
37
Rasengarn
29
CHENARD WALCKER
15
Rasengarn
30
traction avant CITROEN
24
ALSACE Matford
9

The Monte Carlo Rally

5 ... 4 ... 3 ... and in two seconds the Bugatti ahead of me shot off on the longest rally ever held for old cars. For the last two days the crews of the Vienna contingent, comprising four type 37 Bugatti's, the only 57S remaining in France, a type 43, a 57, and an Alfa Romeo, divided their time between preparing the cars and sightseeing.

Peter Commes had arranged for us to stay in a quiet hotel about 8 miles from Vienna which we virtually had to ourselves. Luckily it was only a hundred yards from a co-operative garage where the cars could be prepared under cover ; for it rained incessantly.

Louis Bleriot, grandson of the famous flier, had headlight trouble, since they lit up whenever he braked, and Adrien Maeght's blown type 37 had contrary tail lamps but nothing serious.

But things hadn't got off to a good start. Marc Nicolosi had to withdraw without even quitting Paris as parts for his type 35 had arrived too late, whilst the greatest consternation was caused by the disappearance of the rail wagan carrying all the cars from the car train. Fortunately thanks to the S.N.C.F. representative who accompanied the party to Vienna it was found intact 250 miles away in a station near Munich !

It was now 4.23 a.m. and the first Bugatti was due away.

2 ... 1 ... Off. The 57S driven by Monique Binda and Mme Benoit-Latour shot off with a lovely noise from its twin overhead camshaft eight cylinders.

5 ... 4 ... 3 ... 2 ... 1 ... 0 and the four lonely spectators who rose at 4.a.m. to watch the start saw Adrien Maeght leave in his 37. In another 60 seconds the two sisters Isabelle and Florence Maeght, left in their supercharged 1750 Alfa Romeo. Amusingly enough, besides being the youngest crew, their combined ages at 37 was a lot less that that of the car.

One after another they all left ; de Michelis, Binda, Chambon, Bleriot, Vidalenc, Benoit-Latour and then they were all away. We followed in the Rolls which acted as service car, carrying a few tools but a mountain of baggage since racing Bugattis haven't got much luggage room.

Dawn broke, and through a light mist blue skies were visible. These first few miles of motorway were the best, as you will appreciate later in this account.

Adrien Maeght signalled, slowed and stopped, as did all the others. They ran towards him as he cried "The engine's going cheep-cheep". In fact it sounded as if a canary inhabited the cam box. With the engine still running and with the help of a 10 m/m spanner the valve cover was speedily removed. Vidalenc listened intently to the noise and diagnosed oil starvation in the fuel tank air pump. A tin of Bardahl put the canary to sleep. This involuntary stop had only lasted ten minutes and then all were away again.

Despite the beautiful scenery, with fairy tale castles built by mad princes in all directions, hunger pangs prevailed and a welcome stop for coffee or tea and eggs and bacon at a motorway restaurant was agreed on, especially as we were an hour in hand. Finally we all set off only to stop again – for now Chambon's engine resembled an aviary – more of a bird concert than a mere "cheep – cheep" ! The ubiquitous 10 m/m spanner appeared and a horrible sight smote the assembly's eyes – the camshaft was blued with heat and looked as though it had never seen oil in its life. Another tin of Bardahl temporarily quelled the noise, and a blocked oil feed was diagnosed since the gauge showed a good pressure of 80 lbs. sq. in. The pipe was rapidly removed and with the help of a piece of the wire securing someone's rally plate, a plug of paper formed of gasket material was poked out. Within a quarter of an hour Chambon was on the road again.

By now the Alps could just be seen together with threatening clouds. Salzburg came, and so did the canary, this time in Benoit-Latour's car. It was a bad day for Bugatti lubrication systems. Another quick stop, another application of the universal panacea – yes – Bardahl – and though the course was unknown the caravan departed once more.

Everyone agreed to quit the motorway, since it was not only monotonous but hard on the cars. With plenty of time in hand, despite the stops, we took to the by roads.

The Berchtesgaden country seemed ideal for a little tourist trip, and here at last the true pleasure of driving a Bugatti could be savoured – tight bends, undulating roads, all to be relished together with the magnificent scenery ; we all felt very happy.

The Austro-German frontier was soon crossed and we reached a roadside inn just as the rain started. It was a heavy, cold and very wet downpour. We were snug and dry in the Rolls, but the type 37 ran in a cloud a spray. In the midst of this downpour three policemen hidden behind a tree with their radar set stopped three of the cars for speeding. Heinous crime, for they were doing 45 mph in a 35 mph limit ! It was useless trying to reason with these blockheads, and sooner than lose precious time, the Austrian state exchequer was enriched by the odd few schillings which, despite the poor rate of exchange came to less than £ 1.50 per head – all in the pouring rain. The Bugattis were more like bathtubs than cars and respite was urgently needed.

Innsbruck was near and we all pressed on in the hope of shelter and comfort – what vain hopes !

Old cars meant nothing to the Tyrolean Automobile and Touring Club, and we parked in the open in front of a building of peculiarly Tenonic hideousness. The doors were barred, and an official emerged to inform us that we were two hours early and would have to wait. The traditional Austrian "Welcome" was noticeable by its absence on that particular day. Finally a minion armed with a rubber stamp appeared and sent us on our way without uttering a single word of explanation or encouragement. Drawing comparisons is invidious, but I doubt if there exists another place where competitors could be treated in such an off hand fashion. The sole spark of comfort was the coin operated drinks machine at the filling station opposite.

The rain continued, and the old road across the Brenner that we wanted to use was blocked, so it was back to the motorway. The type 37 drivers had a nightmare drive battling with giant articulated lorries and trailers in the blinding rain. At last we were nearing the frontier, and quitting germanic terrain for latin lands.

A brilliant rainbow greeted us cheerfully, which is more than can be said of the cretinous Customs creature – an Italian – although Amedeo swore he was from Calabria ! This sad soul, probably embittered by the sight of so much fine machinery, took it in himself to check each car, in the teeming rain, even making Bleriot empty his gallon petrol can since it is forbidden to bring fuel into Italy in containers. He then got Monique Binda to remove her luggage from the boot in order to inspect it. Luckily the Alfa Romeo then drove up and a customs commandant interested either by the car or its feminine crew, emerged from his office and with a preremptory gesture sent the Calabrian packing. The commandant (or if he was'nt one his bearing gave every indication he would one day be one) then engaged the ladies in the sort of conversation that only an Italian has the command of.

At last we were clear, the rain stopped and the downhill ran into Italy saw our travails left behind. Unfortunately we were now running late, and furthermore crossed swords with a young Italian pump attendant (sorry – Amedeo said he was German) who persisted in speaking German, and since Amedeo insisted

we were in Italy and spoke accordingly it was a dumb duet. After some mutterings about "capitalists" he then extinguished the lights in the area where Adrien Maeght was adjusting his clutch. The torch bought at Innsbruck then chose this moment to quit. Thereupon Peter Richley (our English correspondant) produced a tiny flashlamp ("Made in England" he stated) from his pocket and the job was done.

We set off for distant Turin. Two hundred and fifty miles of boring motorway, peopled by gigantic lorries which roared by effort-lessly at 80 mph despite their 50 mph limit. It was two in the morning before we reached the city. It was a bad night for Benoit-Latour. He reached Turin by breakdown at 6 in the morning, escorted by our faithful Austrian watchdog Werner, with a voice like a Viking Warlord. He rode in convoy with us on his magnificent B.M.W. motorcycle from Vienna to Monte Carlo. It was the end of the road for poor Benoit-Latour, his magneto had packed up, and the Salzburg "cheep cheep" had reappeared. On closer inspection the damage was worse than was at first thought.

He was not alone. Adrien Maeght had lost all oil pressure ; a few days before the Rally a slightly worn oil pump gear had been replaced by a new one "Made in Germany", it displayed an unreasonable softness by failing to survive 600 miles use.

Sadly he clambered into the Rolls with us as his daughter roared off in the Alfa Romeo – pressing on as always. But their troubles had started, for a sinister deeper voiced canary had made its home in the Alfa's engine. A neglected Tecalemit grease nipple on the supercharger housing was the culprit ; fortunately a helpful "autoficina" was to hand, and in the best Italian tradition repaired the Alfa, after a search through a lifetime's accumulation of nuts and bolts and parts to find a Tecalemit slide on greasegun.

As if to compensate us for the Italian (sorry Calabrian) customs officer this delightful mechanic led the way to a near by village cafe. It was noon, so we ordered sandwiches, welcome red wine and ices. When the time came to pay we were very touched to find our little Italian friend had treated us all to his hospitality.

This act of camaraderie, after all the difficulties, indifference, stupidity and suspicion throughout Germany and Austria, came like a ray of sunshine to cheer us.

But we had to push on, for we had only 1 hour 40 mins for the 140 miles to Annecy ; the crossing of Mont Cenis was the high spot of the whole rally. The French customs waved us through non-stop urging the drivers to greater efforts. Downhill the Rolls was hard put to keep up with the Alfa, and at the bottom its brakes were smoking and the fluid boiling.

Modano was crossed at high speed and despite the traffic in the Isere valley we made an incredibly good time to Annecy.

Here indeed, was a welcome that could be called an apotheosis. It even surpassed the warmth of the one when the Paris/Nice Rally stopped there.

The competitors cars, from the four corners of Europe, were lined up on the Paquier for the benefit of the admiring crowds and the many photographers. Tired but talkative, one and all recounted their adventures. Eventually it transpired that the Athens starters, in spite of 1,500 miles of motorway, had had the least troublesome trip and were the freshest of all. On the other hand the unlucky Monte Carlo contingent, having traversed the Auvergne and the Massif Central then had to cool their heels in Limoges at 5 a.m. awaiting the freedom of a rubber stamp in their route books, so that they could resume their journey through the back roads towards Bourges, Avallon, Bourg en Bresse, the Col du Berthiand and finally Annecy. Overall they had 30 miles of motorway, which seems unfair since the marking was the same for the country lanes of Auvergne as for great lengths of Yugoslavian motorway.

Anyway the majority of competitors entered for the fun of it and not just a pointless win, so no great harm was done. That evening all the crews assembled in the town's Casino for the buffet-reception, where the white Seyssel and red Apremont wine literally flowed like water, since one only had to open the taps on the barrels to help oneself. Finally for the first time we had a good nights sleep in a comfortable hotel, thanks to the Annecy tourist office.

Nearly everyone started from Annecy dead on time, since the thought of the Alps made them rather apprehensive.

To start with there were two short but sinuous climbs which quickly showed up the advantages of the sports cars over their unfortunate colleagues in large and unwieldy saloons. Apart from overcooked brakes all passed off without incident, and over a hundred cars drove through Grenoble en route for the Alps. It was a route well known to Paris/Nice competitors, who were fond of describing some parts of it as akin to Spanish roads, with chickens roosting in the hedges, not that we came across any. After a mild winter, the highway authority had had its annual spring-clean up, with the result that it was an casy climb up the col de la Croix Haute for everyone. So much so that most of the cars arrived at Aspres sur Buech with over an hour in hand, thereby securing themselves tables in the only restaurant in this tiny village, whilst latecomers had to make do with dry bread.

Sisteron would have been a much better choice (this hospitable town was chosen as a staging point on the Paris/Nice and exceeded expectations).

The rest of the run through the Alps was quite easy, even the more difficult passes were climbed without much ado, except for poor Louis Bleriot, whose prop shafts bolts dropped out one by one. Luckily the Rolls was to hand, and our friend was rescued from misfortune when the necessary parts were found in the Rolls' ironmongery crammed tool box. After this he really pulled the stops out and managed to average between Digne and Grasse, including two passes, no less than 50 mph. A fine effort !

After Grasse, where incidentally the control point was most inconveniently sited, the competitors' next stop was Monaco, but in their own time, since it was a neutral stage. This was fortunate, as more than one competitor had to stop and cool off due to the July traffic jams and engines not used to stop start progress.

And finally the finish at Monte Carlo, with crowds waiting opposite the Casino to greet the crews arriving there. What with the television camera crews, radio interviews and photographers everywhere, everyone felt quite a celebrity as they drove off to pack in the Casino grounds.

On Saturday, after the panel of old car savants had alloted points to the best restored cars, came the speed hill climb over part of the famed Monaco Grand Prix course, but in the reverse direction.

I must say that I found this contest disappointing for several reasons : firstly the poor sportsmanship shown by several competitors who stripped their cars to save weight. This may be alright for a hill climb for modern vehicles but was both pointless and ridiculous for what was primarily a spectacle. Furthermore although there may have been some onlookers who found it comical to see several tons of Cadillac or Hispano cornering on its door handles and hitting hay bales, most lovers of old cars found it painful. Not to speak of the comics who drove helmeted but wearing nothing but shorts, and resembled a party of moped riders on a booze up.

By five o'clock the Rally itself was over.

The following day the prize giving in the Palace courtyard was rather grand, and even if everyone did'nt get an award they all received a souvenir photo and lots of applause.

The results are not listed here since they are really of no great importance, though I trust this does'nt annoy the winners ; but then there were at least another twenty cars which were worthy of first place.

The final great moment for many on the Rally was the magnificent gala dinner held in the elegant surroundings of the Casino d'Ete. A splendid dinner, floor show and fireworks display rounded off a wonderful evening, some entering so much into the spirit of the game as to lose money later in the evening on roulette and baccarat !

Our collaborator has told the story of his Rally. Naturally we could also have recounted similar experiences of competitors on the other routes, but as in everything one must be selective. We would like to make a few comments for the benefit of the organisers of the Rally, trusting that they will not take it as criticism but as proof of our interest in what is without doubt the most renowned event of its kind to date.

1 – Marks for motorway mileage should be halved. This would remedy a great unfairness in this 1974 Rally.

2 – The convergent route controls should be checkpoints only, so that those who wanted to have time in hand for repairs, sleep or sightseeing could do so and a breakdown did'nt risk elimination or severe penalties.

3 – The common route should be more severe, such as a higher average speed and above all time controls on the highest passes and finally a regularity test.

4 – Sisteron should be made a staging point with an hour's neutralisation for food. Don't forget that though this is a sporting event, for a lot of people it has to be pleasant as well. The Grasse control should be replaced by one at Vence which would mean, after Logis-du-Pin, a beautiful and traffic free run through Thorenc, Greolieres and Tourette.

5 – There should be two categories : sports and touring cars.
A hill climb for the first, a gymkhana for the others, as in the pre-war Monte Carlo Rallies, when the drivers' skill could be much more evenly matched than in a hill climb where obviously a 1927 Cadillac could'nt do much against a supercharged Bugatti of the same year.

We very much hope that the Automobile Club of Monaco will run this rally annually and we shall do all in our power to help them, if they wish for our advice.

We must take our hats off to them for having inaugurated an event worthy of the principality's fame.

We think that the following gentlemen in particular should be singled out for l'Automobiliste's praise ; Messieurs Michel Boeri, Michel Ferry, Robert Sobra of the Automobile Club of Monaco, Becquart of the Annecy Automobile Club, who were unstinting of their time and labour so that the "Automobilists" of Europe could realise a dream.

An episode seen on television ...
Or how Leonardo da Vinci also invented
The Poppet Valve
The Gearbox and a Tank

During May 1974 you probably watched on Thursday nights on the French second T.V. channel a remarkable Franco-Italian series on that universal genius Leonardo da Vinci (1452-1519). You may well be unaware, that in addition to having painted the peerless La Gioconda in about 1505, he also invented several mechanisms that are in use today. For instance, a direct result of his studies in dissection and comparative anatomy was his discovery of the "valve", which as well as reciprocating millions of times in our internal combustion engines has also many other mechanical applications.

The commissioning of an immense bronze equestrian statue of his father, François Sforza, Duke of Milan, by Ludovic le More (1451-1508) led to his study of comparative anatomy.

Leonardo da Vinci wanted to unveil the mysteries of the human body, hitherto unexplored, and to this end he undertook a great series of drawings. He made hundreds of these, of which at least 800 survive to this day. In order to complete this immense task he had to obtain a special dispensation from Pope Leon X, for to dissect the human body was a profanity and could lead those foolish enough to attempt it to the stake.

As a result of his studies he outlined and explained the principle of circulation of the blood and discovered the "arterial and cardiac valves". His logical mechanical brain soon applied the idea to hydraulic mechanisms.

For as well as being a gifted artist, engineer and architect, Leonardo da Vinci was also interested in the problems of hydraulics.

He used the same method as the human cardiac valve in inventing his "conical valve" to construct hydraulic devices, irrigation systems etc., furthermore he improved it and invented the first heat engine valve.

He reached the summit of his mechanical inventions during his stay in Milan, from 1482 to 1500, if one goes by the countless drawings of the Codex Atlanticus. By sheer logic, deduction and observation he invented all the main constituents of the motor car ; ball bearings, bevel gears, bicycle or gall type link chain, planetary gears, plain low-friction bearings, rack and pinion steering, the propellor shaft transmission, the differential, and grease nipples.

This son of Florence attempted to use these various ideas in a self propelled vehicle. Alas, his sole means of energy were semi-elliptic springs whose latent power could only propel his machine for a hundred yards or so. In his suggested experimental layout it had three wheels, two of them driven and a forth external one for steering. Was it ever actually built ?

During the last decade of the fifteenth century Leonardo da Vinci turned his mind to the design of an armoured vehicle, mounting cannon, and propelled by hand cranks. Unfortunately, due to the lack of a suitable power to propel them, it seems that the majority of the brilliant Florentine's inventions were to progress no further than his sketch pad.

He also had ideas of a piston driven engine, following his design of a steam power cannon. This used steam to eject the shell, and naturally in his heat engine a piston took its place.

It is interesting to recall some of the machine tools he designed ; a self-centreing lathe, a drilling and countersinking machine, rolling mills etc ... all of which are now used in car production. Not forgetting, of course, the common spanner !

Curious to relate, none of this mechanical genius's works ever resulted in the production of any vehicles or machines. In fact apart possibly from the valve, his primitive prototypes were not re-invented by others until some centuries later.

Thus it was that Leonardo da Vinci, although he envisaged the modern scene so brilliantly, and outlined the machines of this age, he never, due to his restless imagination outrunning his patience, put any of his ideas into practical form. For was he not, at the close of the middle ages, not only the forerunner of mechanical invention but also of normalisation, of time and motion study, town and country planning, astronomy, aeronautics, submarine navigation, photography and a host of other modern sciences ?

The Alpha Auto Show – One hundred period cars assembled by Marc Nicolosi
Fabulous cars from the Belle Epoque

The various shows and exhibitions held throughout the year all have one object in common ; the display and sale of various artistic, industrial or commercial products.

Consequently the "Salon Alpha-Auto" held in the old Bastille station from May 1st to 12th 1974 was a "rara-avis" of exhibitions, since the hundred cars were there merely to be admired. They ranged from the turn of the century up to competition cars of the fifties, such as the type 500 4 cylinder 2 litre Ferrari which Rosier drove in the World Championship of 1952/53. Incidentally this car belongs to the charming Marc Nicolosi, who organised the exhibition, where apart from literature nothing was for sale.

In fact the whole exhibition, illustrating the evolution of the car over more than a half century with a remarkable collection of cars, was due to publicity and publishing – the promotion of the part work Automobile Encyclopaedia "Alpha-Auto", which started its weekly issues at the beginning of May.

The two leading periodicals devoted to old car matters – "l'Automobiliste" and "l'Album du Fanatique", together with "Moto Revue", also had stands and were selling their publications.

However many of the visitors to this extremely interesting exhibition thought it a pity that there was no official catalogue produced for the occasion. Consequently "l'Automobiliste" feels that by devoting a large part of its current issue to a review of the "Alpha Auto" show it will both fulfil a need and interest its subscribers. Pictures of all the more interesting cars shewn, with reference to their amusing or unusual characteristics, are included in the hope that not only will they be of interest to those who were unable to attend but will also be a useful souvenir for those who were there. We have deliberately omitted post 1940 vehicles since they are fairly often seen and in any case are well written up in current publications.

Pre – 1914 cars for the masses.

The scaled down "Le Zebre", designed by Salomon, a noted engineer, which appeared in 1907, was the first truly "popular" car designed for the masses – or at least the emergent middle class. A good idea of rising living standards is indicated by the fact that the majority of shop floor workers at Renault and Citroen are now car owners, whereas the popular car at the beginning of the century fell only within the domain of business men, commercial travellers, doctors, veterinary surgeons etc ..., who used them mainly for work.

Whilst the popular car of fifty years ago was a work horse and so earned its keep, today's similar vehicle, even though relatively much cheaper is still a luxury item for the working class who buy it. A possible result of this is that socialist countries have a car population only 15 to 20% of that of their capitalist neighbours. In fact it is just as unheard of now as it would have been in the reign of the Czar Nicholas for a skilled workman to be buying a car on hire purchase.

Hard on the heels of the "Zebre" in 1912/13 came the Bugatti designed little B.B. ("Baby") Peugeot, superseded after the conflict of 1914 by another equally cheap and light design – the "Quadrillette". There were quite a lot of other makes of small car, more or less short lived, marketed at this time, such as the 1912 Clement-Bayard, but they were all aimed at a wealthier clientele, although they remained small two seaters.

... after the war.

Although the Ford T first saw the light of day in 1909 in the USA it was virtually unknown in Europe until the American troops brought them over during the war. After this their use spread widely and rapidly, and for all practical purposes in France it can be regarded as a post-war car. Nick-named the "Tin Lizzie" in the States the French quickly dubbed it the "Spider", perched high on its four wheels and picking its way easily along roads hub deep in mud. But the autumn of 1919 witnessed the arrival of a really popular French car, Citroen's type A, followed at the 1921 Motor Show by the type C 7.3 HP Citroen, whose pointed tail two seater body earned itself the name of "duck's back". They both shared, not surpisingly since all were designed by Salomon, certain features in common with the "Zebre". Both he and Andre Citroen were passionate advocates of a car for the masses.

Renault came up with a 12 HP car of the same type, whilst of course Peugeot had their "Quadrillette" to follow on from the B.B. The Montbeliard based company followed this with a whole series of mass production light cars, the 161 of 1921, the 163 of 1923, the 1928 190 S etc, and some of these were on show at the "Alpha Auto" exhibition.

A 1943 Celtaquatre Renault convertible and a tiny 1936 Simca 5, the French version of the Fiat 500, were representative of the 30's.

and the cyclecars as well.

Enthusiasm for cyclecars grows apace, as the number of brightly garbed drivers at the last Coupe de l'Age d'Or testified. Consequently Marc Nicolosi saw to it that these mechanical fire crackers had a large stand to themselves at the exhibition. Lording over them all was one of those delicious, delightful Bedelias so well described in issue N° : 30 of "l'Automobiliste". It was the start of the wire wheeled lightweight craze, their young devotees crackling away to their heart's content in a variety of four wheeled contraptions. After the war new makes flourished like weeds, so sought after were this type of car by young enthusiasts. The two leading protagonists were the famous Salmsons designed by Petit and the equally renowned Amilcars so beloved by Anthony Hannoyer. Needless to say both were well represented.

Finally the three wheeler brigade of the inter-war period was illustrated by Philippe Moutard-Martin's splendid single seater Darmont-Morgan special which has had such a successful competition history.

The road Burners.

A devotee of fast cars, Marc Nicolosi made sure that these had their share of space at the "Alpha Auto" show. As well as the large Bugatti stand near to the entrance there were many sports cars of all ages to be seen. Both road going and competition Ferraris had a stand, including M. Nicolosi's type 500 which was raced by Rosier during 1952/3, whilst the "French Jaguar Driver Club" members put on a fine show of these cars. However we have not tried to illustrate all these or all the Ferraris since they are so well known to our readers.

Apart from the 1922 "Bath tub" Bugatti, there is one each of racing type 35 and 37 models to feast one's eyes on, in French sky blue of course, and that delightful replica of the 35 – the electric toy child's Bugatti. One's gaze is then attacted to Serge Pozzoli's type 135 that he restored so well seven or eight years ago, and which has had such a successful competition history both before and after its restoration.

Thanks to him as well, dozens of restored motor cycles also occupy a large stand under the aegis of "Moto-Revue". These will be described together with the German military sidecar outfits of W.W. 11 in a future issue.