l'automobiliste



N°41 – 10fr.

LIBRAIRIE DE MÉZIÈRES

15, RUE DE MÉZIÈRES, 75006 PARIS - TÉL. 548.81.46

– LIVRES ANCIENS –

LOCOMOTION, EQUITATION, CHASSE



. CATALOGUE EN DISTRIBUTION .

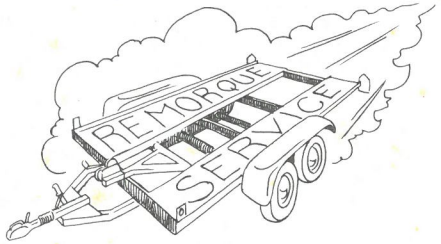
AUTOMOBILES, CYCLES, CHEMINS DE FER

ENVOI SUR SIMPLE DEMANDE

672.36.62
672.77.85

73 bd Sadi Carnot
94200 Ivry-sur-Seine

REMORQUE PORTE-VOITURES



Matériel homologué
pour transport de véhicules
jusqu'à 2 tonnes
LOCATION A LA JOURNEE
Tarif sur demande

NUMERO SPECIMEN GRATUIT SUR DEMANDE

Gazette de l'Hôtel Drouot

L'HEBDOMADAIRE DES VENTES PUBLIQUES

pour savoir chaque semaine
les ventes à venir
et les résultats des ventes passées
à Paris et en Province

LE VERITABLE ARGUS DES VENTES PUBLIQUES

Les rubriques :

vie des objets - cote des peintres - cote des meubles les expositions - les livres

BULLETIN A DECOUPER OU A RECOPIER ET A RETOURNER A LA GAZETTE - 37, RUE LA FAYETTE - 75009 PARIS

M .....

ADRESSE : .....

.....

désire ☐ recevoir un numéro **specimen gratuit** de la Gazette
☐ souscrire un **abonnement** d'un an. France : 130 F - Etranger : 160 F
(supplément avion : 30 F pour l'Europe - 60 F pour l'Amérique)

ci-joint mon règlement par **chèque bancaire** ou **C.C.P.** (Paris 226-20)

Le directeur de la publication : Adrien Maeght – périodique imprimé en France, n° commission paritaire 44 457 – dépôt légal 1er trimestre 1976 – ARTE, 13 rue Daguerre, 75014-Paris.

1975 ayant été l'année de la femme, "l'automobiliste" — qui pourtant ne cherche pas à être dans le vent — vous présente néanmoins un numéro consacré à l'automobile et la femme. Dès 1919 les grandes marques cherchèrent une clientèle nouvelle et présentèrent des voitures qui se voulaient "voiture de la femme", et bien des lecteurs seront certainement étonnés de découvrir que, bien avant 1975, les femmes réalisèrent des exploits et records qu'envieraient nos demoiselles.

Mais puisque l'on parle de records, bien avant les DB et Monopoles qui s'illustrèrent au Mans, Panhard inscrivait son nom au grand tableau d'honneur des records automobiles. C.-H. Tavard vous conte les exploits réussis par Panhard et ses "lames de rasoir".

Chaque printemps voit fleurir de plus en plus de manifestations réservées à l'automobile ancienne : rallyes, concentrations, concours d'élégance, randonnées sont de plus en plus à la mode. En page 46 vous trouverez le calendrier de la F.F.A.E., fédération qui compte maintenant 37 clubs. Donc, pour l'amateur ou le collectionneur, plus d'excuses, il doit normalement trouver, parmi ces nombreuses réunions, l'occasion de sortir sa voiture. Bien entendu toutes n'ont pas le prestige, ni la classe, d'un rallye de Monte-Carlo qui, cette année, ressemblera beaucoup au Paris/Nice tant regretté.

Puisque nous parlons de Monte-Carlo, précisons que ce rallye sera "l'événement". 100 voitures seulement seront choisies, et il y a tout lieu de penser que les sélectionneurs auront beaucoup de mal à faire leur choix, car déjà, parmi les nombreuses demandes d'inscription, les plus grandes marques et les plus prestigieuses voitures sont représentées. Pour ceux qui ne seront pas libres en juillet, ou qui n'auront pas l'Hispano ou la Bugatti sélectionnée pour Monte-Carlo, un Paris/Cannes en 3 étapes (du 27 au 30 mai 1976), devrait réunir toutes les conditions pour satisfaire ceux qui aiment "rouler". Pour les modélistes, ils ne trouveront pas leur habituel "Pour garnir vos vitrines" par manque de place, mais, dans le prochain numéro ils seront comblés, puisque c'est 6 pages qui seront consacrées à toutes les nouveautés — et dieu sait s'il y en a — présentées aux différents salons de Nuremberg, Milan et Paris.



Nº 41

Le numéro : 10 F

l'automobiliste

la revue de l'amateur

42, rue du Bac, 75007 Paris - 548 82 05

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
L'automobilisme au féminin	C.-H. Tavard	3
Ces folles années ou l'auto conquit la femme	M.-F. Barbet	11
Mlle Hellé-Nice, pilote de course		20
Les femmes dans les Rallyes de Monte-Carlo	Yan Kriss	21
En 1937 quatre françaises recordwomen		28
Les "Lames de Rasoir" P.-L. à Montlhéry, 1925-1926	C.-H. Tavard	31
Chroniques		44
Petites Annonces		47

Notre couverture : "Garçonne au volant", gouache parue dans la publication Peugeot "Indépendance" en septembre 1933

Directeur de la publication : Adrien Maeght

Rédacteur principal et maquette d'aspect : Christian-H. Tavard

Traduction anglaise par Peter Blair Richley

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

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

Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus



Madame pilote Monsieur. Celui-ci est, en l'occurrence, un des proches collaborateurs de Louis Renault en 1899 : M. Hugé. Quant à la voiture, c'est une type "A" 1 3/4 ch. Photo Auto. Renault



L'automobilisme au féminin

Christian-H. TAVARD

"Les dames ont le talent d'embellir et d'orner tout ce qui leur appartient ou qui sert à leur usage." Pons d'Hostun, 1817, "L'Ecuyer des dames"

Nos charmantes compagnes vinrent à l'automobilisme beaucoup plus tôt que le pensent généralement certaines. Les premières ne faisaient d'ailleurs que suivre la tradition, vieille de nombreux siècles, des cavalières, et qui prouve que beaucoup savaient être tout aussi hardies – certains diront inconscientes – que la majorité des hommes.

Aussi ne faut-il pas s'étonner de voir des passagères féminines sur les premiers véhicules à vapeur de la préhistoire automobile, dans la première moitié du XIXème siècle. Déjà au siècle précédent n'était-il pas du dernier chic, pour une élégante, de conduire un léger phaéton ou un cabriolet ; il est vrai que c'était surtout outre-Manche, où il est bien connu que les femmes furent depuis longtemps plus sportives qu'en France. Ainsi quelques dames se risquèrent, si l'on en croit les gravures d'époque, sur les diligences à vapeur des années 1827–1840, que ce soit celles de Gurney, de W.H. James, de Macerone, des Deutz et de quelques autres, sur lesquelles bien des hommes d'alors n'avaient sans doute pas osé monter.

Un peu plus tard, en 1863, la femme de l'inventeur Lenoir osa se risquer – peut-être par amour – sur la voiture tricycle à gaz de pétrole, avec laquelle celui-ci fit en septembre l'aller et retour Paris-Joinville-le-Pont ; 18 km pour lesquels Lenoir rapporte qu'il mit "une heure et demie pour aller, autant pour revenir". Une décennie après Mme Amédée Bollée père, et une de ses parentes ou amies, utilisèrent aussi, en 1872–1873, la fameuse "Obéissante" avec laquelle le constructeur joignit Le Mans à Paris (230 km) en 18 heures, le 9 octobre 1875. Certainement d'autres bourgeoises du siècle passé osèrent monter dans quelques-unes de ces premières automobiles avant la lettre, mais les documents d'époque ne nous en informent malheureusement pas.

Par contre, et pour la première fois, l'on remarque sur une photo de 1892 Mme Emile Levassor à "la barre" d'une des toutes premières Panhard-et-Levassor à roues de bois, et bandages de fer. Malgré que le premier permis de conduire fut délivré trois ans avant, ce n'est que six ans plus tard qu'une femme l'obtint pour la première fois au monde.

Au volant d'une voiturette Benz 1 1/2 ch de 1897, la conductrice et sa passagère, coiffées de chapeaux peu aérodynamiques, posent pour la postérité. Savaient-elles au moins "chauffer" ?

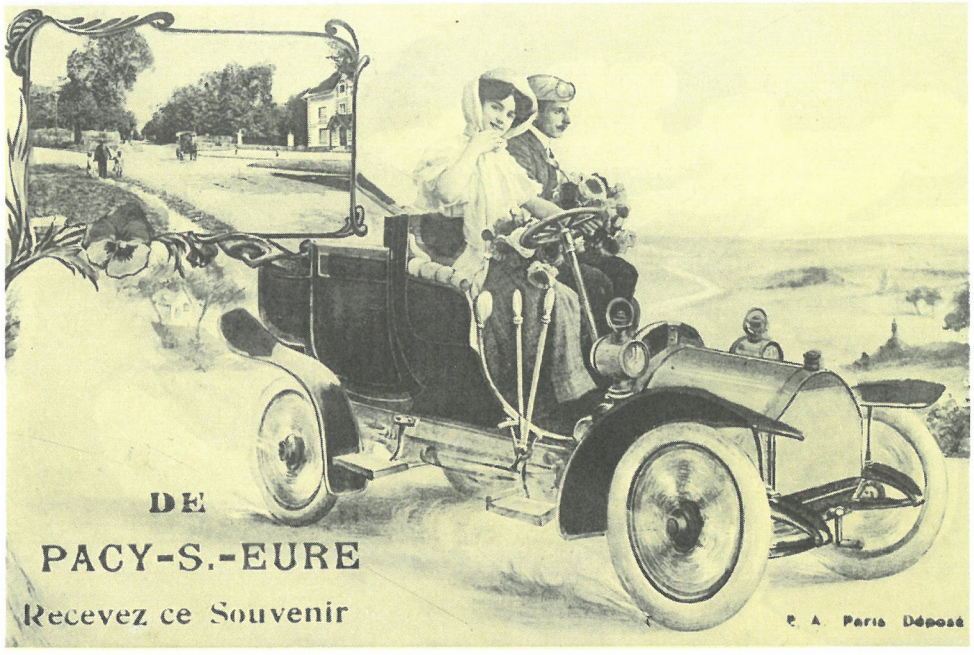
PREMIERS PERMIS DE CHAUFFER"

En fait, le tout premier permis fut délivré à Léon Serpollet le 16 août 1889, d'ailleurs "provisoirement, et à condition qu'il ne dépasse pas la vitesse de 16 kilomètres à l'heure" ! Il lui fut confirmé le 8 janvier 1891, et rendu définitif le 17 avril suivant par le commissaire de police du quartier des Grandes Carrières dans le 18ème arrondissement de Paris. Le célèbre protagoniste du moteur à vapeur le passa rue Spontini, sur un de ses premiers tricycles, sous le contrôle de Michel Lévy, ingénieur-en-chef des Mines du département de la Seine ; l'on ne confiait pas encore cette tâche au premier inspecteur venu.

A la suite — et malgré la réprobation d'une grande partie de la société d'alors — il devint du meilleur ton, pour une certaine jeunesse dorée, de passer le permis, et de pouvoir ainsi "chauffer", puisqu'il fallait savoir allumer et entretenir la chaudière du moteur à vapeur. Etant donné les inconvénients inhérents à ce dispositif, il est bien évident qu'il ne dut pas attirer beaucoup, si ce n'est pas du tout de jeunes femmes ; il y avait bien la solution de se payer un mécanicien, mais à vrai dire ils étaient sans doute encore plus rares sur le marché du travail. Il fallut donc attendre que l'automobile à pétrole eut commencé à gagner ses lettres de noblesse pour qu'une femme connue s'essaya, parmi les premières, à passer son permis de conduire.

Ce n'était d'ailleurs pas une personne de peu, mais bel et bien faisant partie du Tout Paris d'alors, et même de la noblesse ; c'est sans doute pourquoi cela fut considéré par la haute société comme une excentricité distinguée, ou comme l'écrivit Baudry de Saunier une "démarche bien amusante". De la part d'une bourgeoise cela aurait été du plus mauvais goût.

Amusante carte postale touristique de la première décennie du siècle, montrant déjà la femme au volant.





Affiche des premières années du XXème siècle présentant une jolie femme fuyant, sur une moto "Stimula", son soupirant à vélo.

Déjà maître d'équipage de chasse à courre, cette première automobiliste diplômée n'était rien moins que la duchesse d'Uzès. La presse spécialisée de l'époque s'en fit forcément l'écho, et c'est ainsi que "La vie au grand air" du 15 mai 1898 en informait ses distingués lecteurs en les termes suivants :

"La duchesse d'Uzès brevetée ! Mon Dieu, oui, brevetée et conducteur d'automobile encore ! Voilà une nouvelle très véridique qui étonnera bien des gens ! C'est par une belle matinée de ces temps derniers qu'elle a satisfait aux formalités d'usage. Un ingénieur, envoyé tout spécialement de la préfecture, avait pris place dans le break automobile à côté de la duchesse d'Uzès. Cette dernière, qui avait revêtu pour la circonstance un costume, ma foi très simple, et qui s'était coiffée d'un petit chapeau de feutre noir qu'elle portait incliné sur l'oreille, tenait en main la barre de direction, qu'elle manœuvrait très savamment..."

Si l'on en croit la gravure illustrant l'article, la voiture aurait pu être une des premières Panhard-et-Levassor, car le moteur est à l'arrière, la direction par barre en "queue de vache", et les roues en bois. Mais rien ne prouve vraiment que ce fut un modèle de la célèbre marque.

PREMIERE PILOTE DE COURSE

La participation d'une femme à la plus dramatique des courses intercapitales du début du siècle fit alors couler beaucoup d'encre, surtout après sa charitable conduite au cours de l'épreuve.

Déjà connue dans le milieu sportif automobile, Mme Camille du Gast fut sans doute la première femme à s'engager dans une compétition automobile, en l'occurrence Paris-Madrid en mai 1903. Comme vous le savez sans doute cette course — à la suite des nombreux accidents survenus dans la première étape Paris-Bordeaux — fut arrêtée à

cette ville, par ordre du gouvernement. Ce fut la dernière des grandes épreuves intercapitales.

Mme du Gast s'y engagea donc dans la catégorie "grosses voitures" sur une De Dietrich à moteur 4 cylindres 150x150 mm de 45 ch, à laquelle fut attribué le nº 29. Le départ s'effectuant à Versailles, à partir de 3h40 du matin, à raison d'un concurrent toutes les minutes, notre hardie pilote dut sans doute démarrer vers 4h10.

A Poitiers, après environ 340 km de route, elle avait dépassé plus de vingt concurrents, et se trouvait à la huitième place. Devant elle filaient d'abord Louis Renault, puis Jarrott, Baras, Théry, Marcel Renault et Maurice Farman qui la précédait directement. Juste derrière sa De Dietrich, venait l'anglais Stead sur une voiture de la même marque, que suivait de près Salleron sur Mors : les deux pilotes "aussi adroits et audacieux l'un que l'autre", se livraient un duel acharné depuis Poitiers et n'arrivaient pas à "creuser le trou" entre eux.

Ce petit jeu dangereux dura pendant 175 km jusqu'à Montguyon, où il se termina tragiquement pour Stead. En voulant dépasser une nouvelle fois son concurrent il l'accrocha légèrement par le moyeu d'une de ses roues avant, fit une embardée, et capota dans le fossé. Dans le nuage de poussière qu'il soulevait, Salleron quant à lui, ne s'aperçut même pas de l'accident. Heureusement juste derrière arrivait Mme du Gast qui stoppa immédiatement auprès de la voiture accidentée de son malheureux concurrent, qui était coincé sous elle, et dont l'essence commençait à se répandre.

Aidée de son mécanicien la courageuse "chauffeuse" commença à tirer Stead de sa dangereuse position, et le fit transporter avec son mécanicien — ayant lui-même perdu connaissance — dans une maison proche. Elle ne les laissa que plusieurs heures après, étant rassurée sur leur sort, et, reprenant le volant, tint à terminer l'étape jusqu'à Bordeaux. Elle s'y classa 45ème des grosses voitures ayant effectué les 564 km en 10h51'07", mais sans sa charitable intervention aurait pu être placée aux alentours de la







10ème place du classement général. Salleron, quant à lui, était 3ème du classement général tandis que Jarrott, également sur De Dietrich, se plaçait 4ème en 5h52'55" avec 94 km/h de moyenne.

UN OSTRACISME PEU GALANT

L'année suivante Mme du Gast avait posé sa candidature aux éliminatoires de la 5ème Coupe Gordon-Bennett, mais elle fut rejetée par la Commission Sportive de l'A.C.F. La hardie conductrice protesta par une lettre publiée dans le journal "L'Auto" du 9 mars 1904. L'affaire fit alors grand bruit dans le milieu automobile, car à la suite "L'Automobile" publia aussi la lettre de réclamation, et presque toute la presse sportive prit le parti de la concurrente mise à l'index.

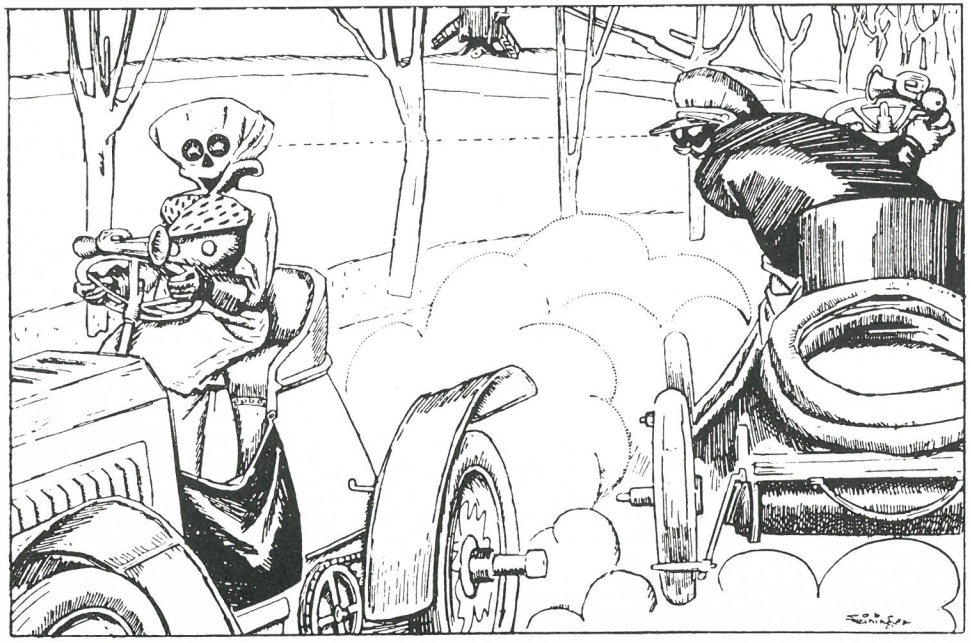
Même les revues d'outre-Rhin s'en mêlèrent d'autant plus que Mme du Gast pensait prendre le volant d'une Benz aux éliminatoires allemandes.

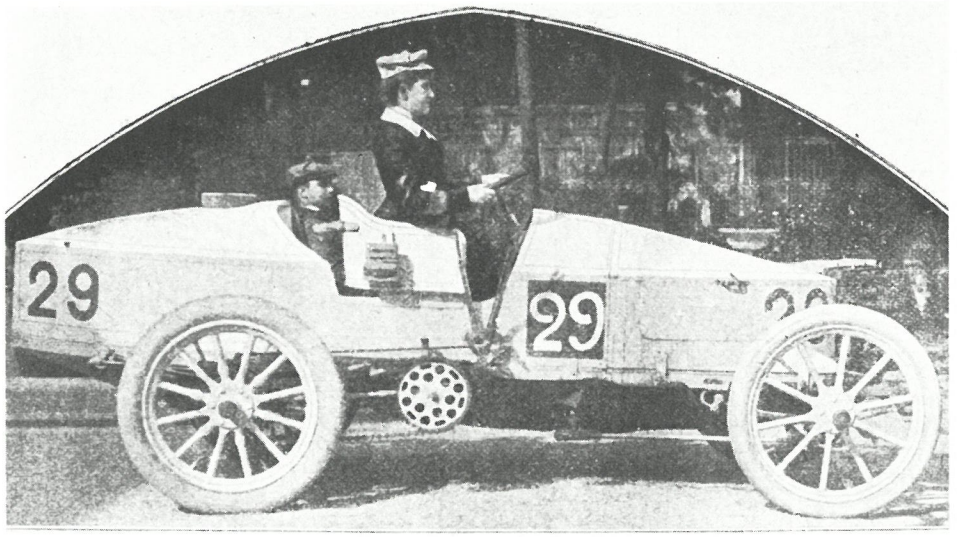
Ainsi dans "Allgemeine Automobile Zeitung" l'on pu lire l'article suivant qui, semble-t-il, ne lui fit pas plaisir :

"Mme du Gast participera-t-elle à l'épreuve ? Cette nouvelle est-elle définitive ? Nous préférons ne pas y croire. Mme du Gast a pris part à plusieurs courses et s'est fort bien comportée. La courageuse française a couru dans la course Paris-Madrid avec le nº 29.

Dans une course ouverte à tous nous ne voyons aucun inconvénient à ce que telle ou telle dame se mette en ligne. Mais Mme du Gast courant dans l'éliminatoire d'Allemagne, mais Mme du Gast victorieuse dans cette éliminatoire, mais Mme du Gast gagnante de la Coupe Gordon-Bennett pour l'Allemagne, sont des idées qui surpassent notre imagination, et auxquelles nous pouvons difficilement nous habituer.

"A peine l'eus-je aperçue, que j'en devins éperdument épris", ou le coup de foudre au début du siècle de l'automobile. Caricature extraite de "Ulk" revue berlinoise d'alors.





Madame DU GAST dans la Course Paris-Madrid

Costume de REDFERN, *242, Rue de Rivoli, PARIS*

Mme du Gast bien droite dans le baquet de sa De Dietrich de course de Paris-Madrid, était utilisée comme publicité par le tailleur qui l'habillait. Déjà !

Ce que nous pouvons très bien concevoir en revanche, ce sont les protestations des journaux ennemis de l'automobilisme, s'il arrivait malheur à Mme du Gast. S'il est difficile de faire comprendre au grand public que cela ne regarde personne si un chauffeur risque son existence, et s'il lui arrive malheur, il sera bien plus difficile de démontrer que l'accident arrivé à une dame est la conséquence d'un "tu l'as voulu, ne t'en plains pas." Nous nous gardons bien de traiter ici le chapitre des droits des femmes, mais nous avouons que la nouvelle de la participation de Mme du Gast nous inquiète, et nous espérons qu'elle ne sera pas vraie.

Une femme au volant d'une voiture de tourisme, à la bonne heure ! Une femme au volant d'une voiture de course... il ne le faut pas."

Qu'aurait dit ce chroniqueur lors des années 20 lorsque l'on vit la plus belle éclosion de femmes-pilotes que l'on ne revit malheureusement jamais depuis.

De son côté Stead, toujours en convalescence à Nice, tenta de soutenir les protestations de l'automobiliste écartée en écrivant à Henri Desgranges une lettre dans laquelle l'on peut relever le témoignage suivant :

"... En ce qui me concerne, je puis vous assurer – et c'est là un fait de notoriété publique – que Mme du Gast a perdu plus de trois heures en s'arrêtant volontairement pour me donner tous les soins qu'elle a pu après mon accident de Montguyon le 24 mai, lorsque je fus laissé pour mort sur le bord de la route.

Il m'est impossible de la remercier jamais assez pour son geste si noble, et si féminin.

C'est aussi un plaisir pour moi de dire que, pendant la course, nous nous sommes dépassés plusieurs fois et j'ai chaque fois été frappé de la façon merveilleuse dont elle conduisait sa voiture. Certainement personne ne conduisait mieux qu'elle, et j'ose dire

Au cirque en 1905
une jeune fille exécute le "TOURBILLON DE LA MORT"
~ sur automobile ~

"Cette nouveauté acrobatique vient, hélas ! Justifier son appellation funèbre, qu'on présumait volontiers n'être qu'une artificieuse hyperbole destinée à corser l'effet d'une "attraction" sensationnelle.Le "Tourbillon de la mort", c'était le dernier mot du looping the loop, le bouclage de la "boucle" en automobile, agrémenté d'un surcroît de difficultés. On sait – et notre schéma le fera mieux comprendre encore – comment fonctionnait, depuis un mois environ, au Casino de Paris, l'appareil construit par l'ingénieur Revel. L'automobile où se tenait, ligotée, Mlle Marcelle Randal, une jeune fille de vingt-deux ans, descendait avec une rapidité vertigineuse d'une hauteur de 8 mètres, le long d'un plancher fortement incliné ; au bas de ce plancher, les roues de derrière faisaient déclencher un puissant ressort, qui projetait la voiture en l'air en la faisant basculer ; il en résultait un véritable saut périlleux, au terme duquel le véhicule retombait sur un plan d'arrêt.

Le soir du vendredi 14 avril, Mlle Randal, son exercice accompli, ne se releva pas, à son ordinaire, pour saluer les spectateurs : on la transporta évanouie à son domicile, où elle expirait, le lendemain, sans avoir repris connaissance. Une instruction judiciaire est ouverte et, d'après l'avis des médecins, il semble bien que cette mort doive être attribuée non à un accident, mais à la répétition de la commotion cérébrale, conséquence des violentes secousses imprimées au corps de la jeune acrobate.

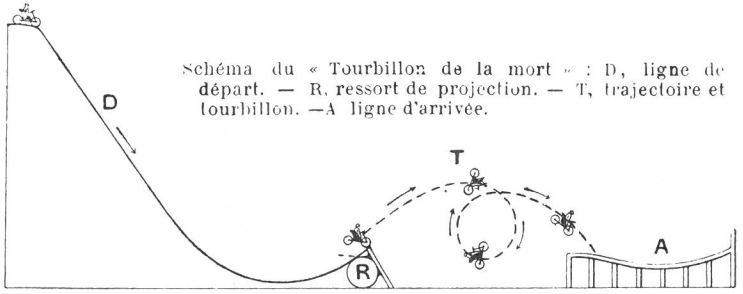
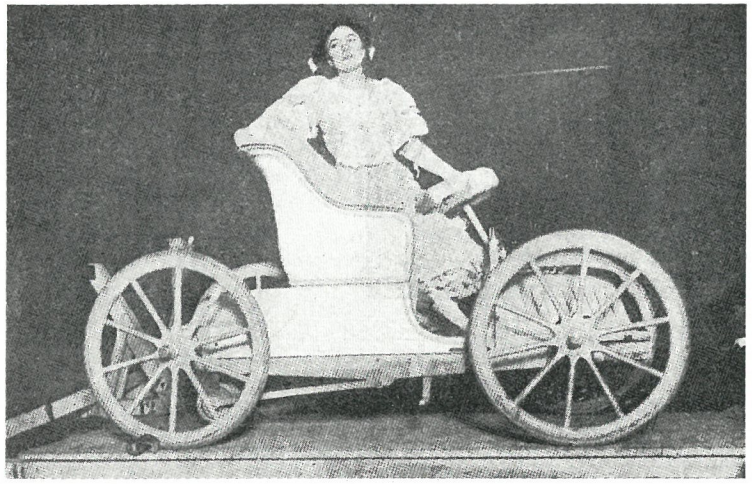


Schéma du « Tourbillon de la mort » : D, ligne de départ. — R, ressort de projection. — T, trajectoire et tourbillon. —A ligne d'arrivée.



Mlle Marcelle Randal dans l'automobile du "Tourbillon de la mort".

AUTOMOBILES

MORS

10 HP CARDAN 7.500 fr.

12 HP CARDAN 9.000 fr.

NOS ARTISTES EN AUTOMOBILE



Mlle Polaire descendant de sa 10 HP Mors, lors de sa dernière tournée en Angleterre

17 HP CARDAN 12.000 fr.

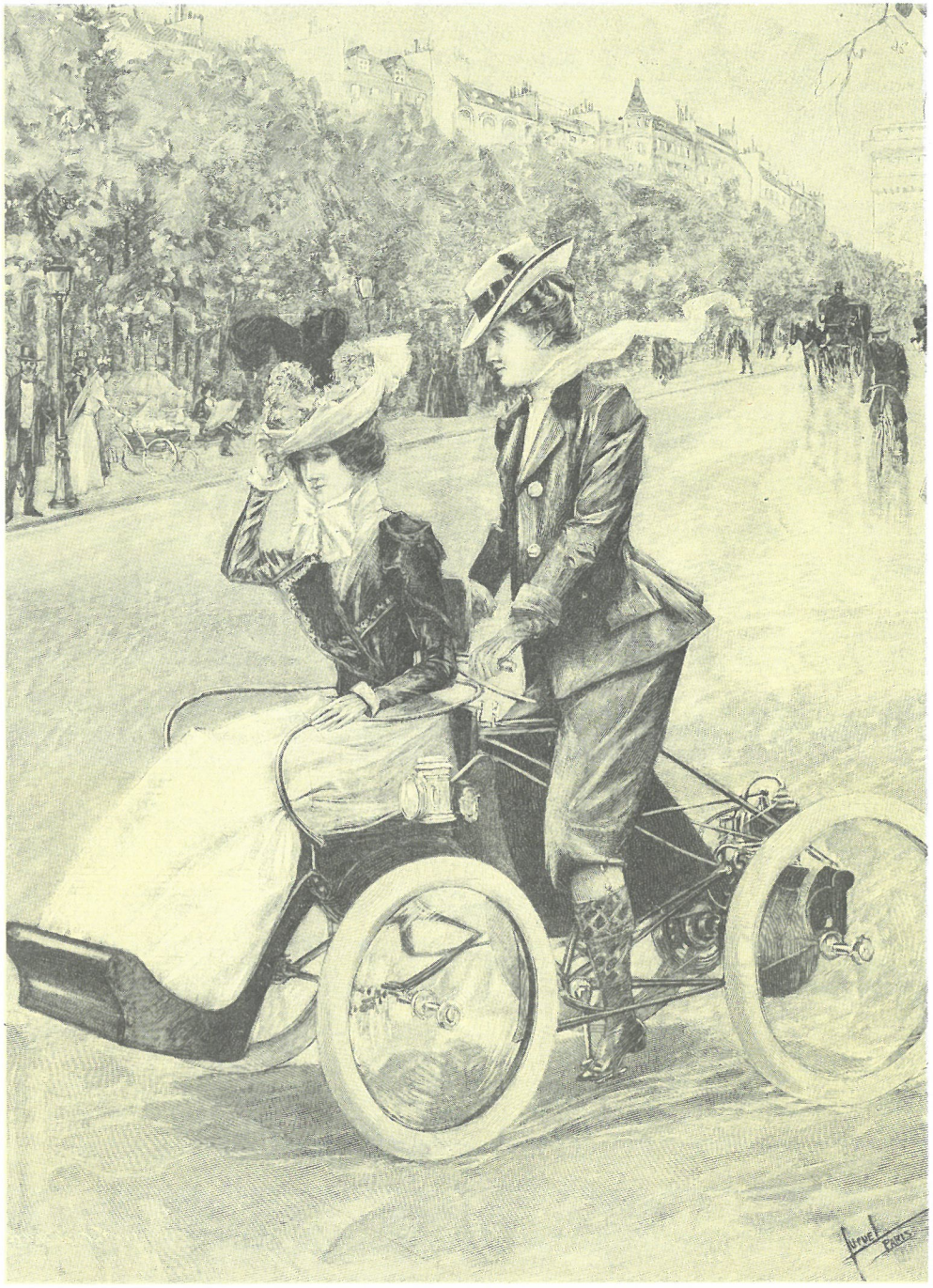
Société d'Automobiles MORS

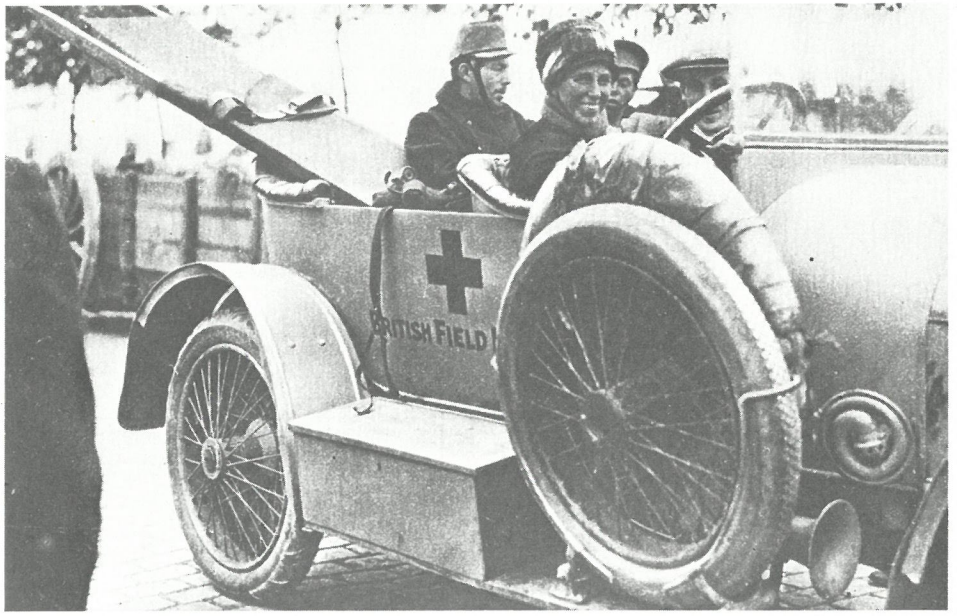
48, Rue du Théâtre, PARIS (XV')

28 HP 17.000 fr.

50 HP 25.000 fr.

CATALOGUE 1910 FRANCO SUR DEMANDE





Au début de la guerre 1914-1918 de nombreuses femmes se firent conductrices d'ambulances de fortune. Telle ici Mme Winterbottom, femme d'un officier anglais, qui évacuait les blessés belges autour d'Anvers, où elle était très populaire. Photo "Le Miroir".

Dès 1901, les illustrés présentaient à l'envi des femmes conductrices, telle celle-ci pilotant un quadricycle avenue du Bois.

que si la course avait continué jusqu'à Madrid, vous auriez trouvé Mme du Gast à très peu de distance du gagnant."

Ce témoignage d'un confrère qualifié était infiniment plus valable que tout les articles et décisions prises contre la candidature de la pilote, malheureusement elle ne put fléchir — pas plus que les interventions des sociétés Mors et Darracq — la décision de la Commission Sportive de l'A.C.F. En fait, celle-ci ne visait pas Mme du Gast en personne, mais par son veto entendait exclure toutes les candidatures féminines possibles. Il en était fait de la participation du sexe dit "faible" à toutes les compétitions automobiles d'avant 1914. Pourtant, encore qu'elles soient l'objet de la curiosité publique, l'on rencontrait à la Belle Epoque quelques femmes "chauffeurs de taxi", que ce soit à Paris ou à Berlin.

GRACE A LA GRANDE GUERRE

La Première Guerre mondiale fit beaucoup pour l'émancipation de la femme dans ce domaine comme dans d'autres. Nombreuses furent alors celles qui prirent le volant pour conduire des ambulances, mais aussi des autobus, ce qui pourrait faire émettre la boutade suivante : "l'automassacre du mâle, crée l'émancipation féminine". Après l'hécatombe de la Guerre 1914–1918, l'on vit même, en 1924, une équipe de sept femmes employées à essayer les châssis Unic avant leur livraison à la clientèle, encore en majorité masculine.

Outre les "garçonnes" pilotant à l'envi des voitures de tourisme, ou de sport, de nombreuses femmes se lancèrent lors de l'entre-deux guerres dans la compétition et

même les tentatives de records, et leur participation pourrait facilement faire l'objet d'un ouvrage. Et ne vit-on pas, dès 1926, des Sœurs de l'Assomption assurer le ravitaillement des hospices à bord de 10 HP Citroën.

Aussi peut-on conclure par cet extrait du célèbre journaliste automobile Baudry de Saunier (1865–1938) – publié dans "l'Histoire de la Locomotion Terrestre", éditée en 1935 par "L'Illustration" – rendant hommage à notre "alter ego" : "Aujourd'hui le spectacle de la femme qui conduit est si habituel, si normal, qu'il semble dater du début même de l'automobile. Si la femme conduit avec autant, sinon plus, de prudence et de sang-froid que l'homme, elle n'est que rarement curieuse du mécanisme de sa voiture. Elle respecte les mystères enfouis sous le capot, sous le plancher, et dans les carters ; il faut reconnaître qu'elle n'a pas trop à souffrir de tant de discrétion si elle prend la précaution de passer de temps à autre à la "Station-Service"."

Or ce texte a été écrit il y a plus de quarante ans par un vieux monsieur presque septuagénaire, et l'on peut donc s'étonner des jugements de certaines jeunes femmes ignorantes et écervelées croyant être les premières à prôner l'indépendance féminine. Nombre de leurs grands-mères étaient déjà à l'avant-garde, et il est malséant de les traiter de "croulantes".

Mais l'Histoire n'est-elle pas un éternel recommencement !

~ *** ~

Dès 1907, Paris puis Berlin, eurent leurs "chauffeuses" de taxi-auto

Documents collection C.-H. T.

Les premières automobiles de louage – généralement électriques, et que l'on ne trouvait qu'autour de l'Opéra – apparurent à Paris en 1899. Mais ce ne fut que quatre ans après que commença à être utilisé le "taximètre" chiffrant, sans possibilité de tricherie, le prix d'une course. D'où, par contraction, le nom de "taxi" indiquant celles en étant munies.

Après une période d'adaptation, ce ne fut qu'en décembre 1905 qu'apparurent les véritables "taxi-auto" Renault de la "Compagnie des Fiacres de Paris", tous conduits par des hommes. Pourtant dès 1907, ils virent apparaître avec une certaine humeur la première "chauffeuse" Mme Decourcelle qui, après avoir été "cochère", passa son permis de conduire. Depuis, de nombreuses femmes l'imitèrent.

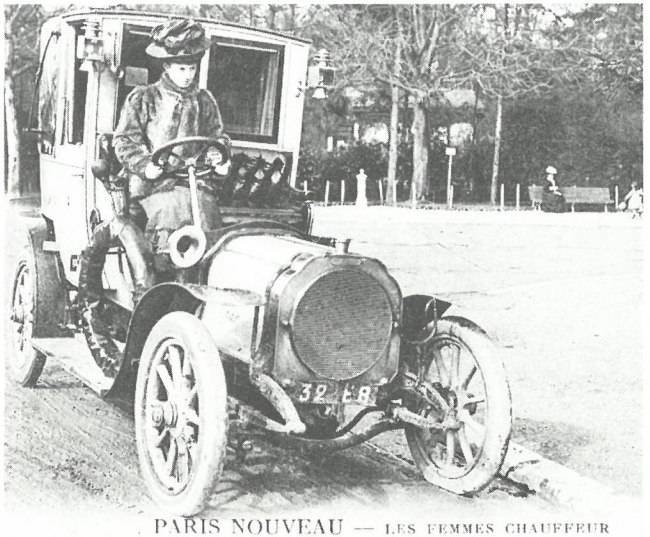
La même année Berlin vit aussi l'apparition d'une consœur, à laquelle "L'Auto" du 2 décembre 1907 consacrait l'articulet suivant : "Donc, Berlin possède une conductrice de taxi-auto. C'est Mme von Papp. Elle a débuté récemment. Elle n'aura pas lieu de se plaindre de sa première journée de travail. En 10 h, de 7 h du soir à 5 h du matin, elle a gagné 120 M.

Le numéro de son automobile 3962, est désormais connu de tous les berlinois. Mme von Papp, qui porte très crânement l'uniforme des chauffeurs, va d'ailleurs faire école. Les propriétaires d'automobiles ont en effet décidé d'engager quelques chauffeuses".



PARIS NOUVEAU — LES FEMMES CHAUFFEUR

Mme Decourcelle, la première possédant ses deux diplômes de cochère et de chauffeuse.



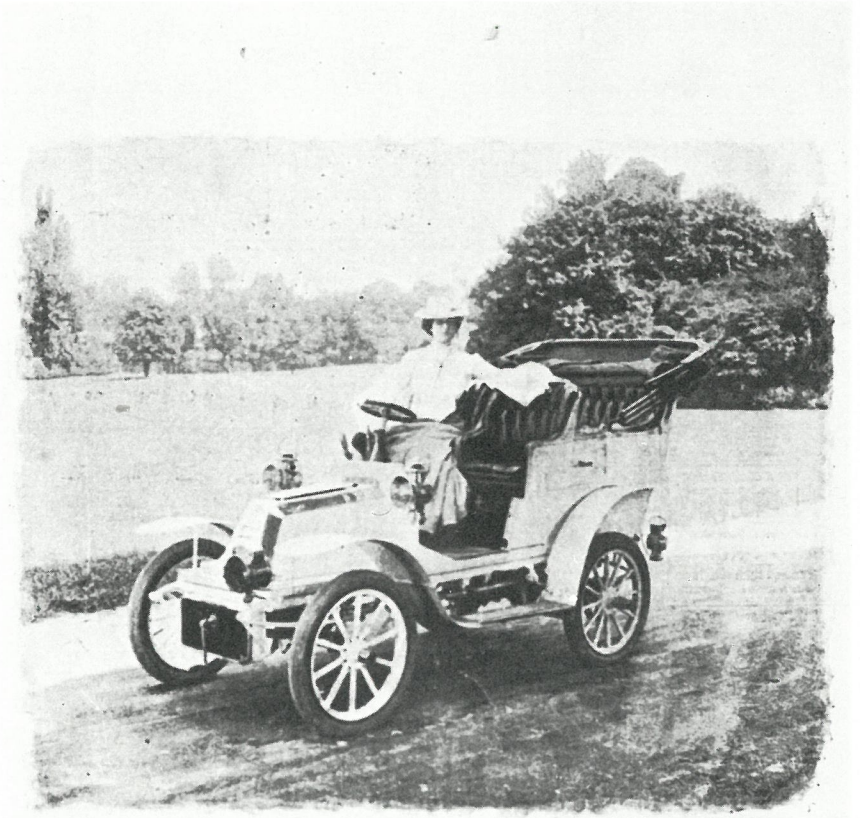
PARIS NOUVEAU — LES FEMMES CHAUFFEUR

Femme du Monde. — Mme X... conduisant un landaulet

Mme von Papp au volant de son taxi qui semble être un "Oryx".







TONNEAU DE DION-BOUTON

10 CHEVAUX – 2 Cylindres

accès latéral

Usines DE DION-BOUTON & C^ie^, 36, quai National à PUTEAUX (Seine)

Page publicitaire pour le tonneau De Dion-Bouton, publiée en 1904, et montrant déjà une dame au volant.

Ces dames en 1905 disparaissant sous les voilettes, masques ou lunettes, et cache-poussière, suivaient la dernière mode automobilistique. Dessin de L. Sabatier "La vie mondaine en auto : une présentation", paru dans "L'Illustration" du 23 septembre 1905

CES FOLLES ANNEES OU L'AUTO CONQUIT LA FEMME

Marie-France BARBET

1920. Le monde a changé. Les femmes aussi. A cause de la plus terrible des guerres. Elles ont dû, pendant huit ans, se substituer aux hommes dans les usines, les transports en commun, les mines, l'instruction publique. Elles ont été ouvrières, chefs d'entreprises, conductrices de tramways. 1920. Elles sont plus de 8 millions à avoir un emploi. Elles ont appris à ne plus compter que sur elles-mêmes. Désormais partenaires, associées de l'homme, elles prennent leur revanche sur des siècles de claustration et de dépendance. Tout ce que l'homme possède, elles veulent le posséder aussi. Des voitures, par exemple. Elles les désirent, elles les achètent, elles les conduisent elles-mêmes.



Cette charmante aquarelle très "rétro" due à René Vincent parue dans "L'Illustration" en mars 1927, avec comme légende : "La panne avenue du Bois, où la chauffeuse embarrassée : le coup de main des "camarades"." *Elle illustrait l'article de R. de B. "Silhouettes et modes d'aujourd'hui" donnant bien le ton des chroniqueurs mondains d'alors :*

"... Sur la chaussée les automobiles se pressent. Et voici soudain qu'une panne immobilise la petite conduite. La "chauffeuse" a vainement essayé de remettre en marche. Quelques promeneurs se sont arrêtés. Obligeants, ils offrent leurs services. Il s'agit de pousser la voiture jusqu'à la contre-allée où s'effectuera plus à l'aise l'inspection du carburateur et de la magnéto. Les femmes sont les premières à secourir leur sœur dans l'embarras. Au besoin, elles se passeraient de l'aide galante de ces deux jouvenceaux. Sans crainte de maculer leurs manteaux ou leurs gants, elles s'attellent gentiment au capot, s'agrippent à une aile ou à la roue de secours. Sveltes, court-vêtues, la "cloche" minuscule enfoncée jusqu'aux yeux, elles ont l'aisance de leurs mouvements et la liberté de leur allure. Comme elles ressemblent peu à la femme d'il y a 20 ans, empêtrée dans les volants de sa jupe à traîne... Le sport est passé par là..."

Il y avait encore alors une "douceur de vivre" ; en est-il toujours de même aujourd'hui ?



Comme nous le prouvent ces photos et carte postale, l'après Grande-Guerre vit un conditionnement des futures jeunes femmes vers l'automobilisme.





LA PLUS BELLE CONQUETE DE LA FEMME

D'autant que la voiture s'est adaptée à elles. Il fallait autrefois utiliser la manivelle pour faire tourner le moteur ; le démarrage automatique a été inventé. L'automobile était énorme, pesante, exigeait des biceps de lutteur à qui voulait en manier le volant. On fabrique maintenant de petites voitures. Ravissantes. Féminines pour tout dire.

Ainsi apparaissent les "cyclecars", les "voiturettes" plus confortables, comme la très célèbre "Trèfle" Citroën, la 5 CV Peugeot, la 4 CV de Lucien Rosengart dont le nom, comble de célébrité, deviendra bientôt commun.

Ils sont pratiques, ces nouveaux véhicules, faciles à manier et à ranger, faits pour le shopping et pour la promenade en ville. Et pas tellement chers en définitive : 8 000 à 10 000 F selon les modèles. Certains, les minuscules cyclocars — 350 kg, une cylindrée inférieure à 1100 cm3 — sont même exemptés de la taxe sur les voitures. Enfin, pour une consommation d'essence réduite, leurs performances sont plus qu'honorables : la 5 CV Citroën atteignait les 65 km/h, la vitesse de la première 2 CV de 1949.

De là, l'engouement de la femme pour la voiture. Les chiffres parlent : un tiers de la clientèle des "écoles pratiques d'automobiles", qui préparent les apprentis chauffeurs à l'examen du permis de conduire, sont des femmes. Presque toutes jeunes et élégantes, bourgeoises, actrices ou femmes du monde, elles préfèrent maintenant la petite voiture à la fourrure ou au bijou, autrefois symboles de la réussite sociale et financière. D'ailleurs, Mlle Chanel ne leur a-t-elle pas appris à porter des bijoux faux aussi beaux que les vrais ?

Ces conductrices qui étonnent leurs contemporains mâles (ce n'est que plus tard que "femme au volant" deviendra une injure), on ne les retrouve pas seulement à Paris ou sur les plages à la mode, Deauville, Biarritz, Cannes, mais aussi dans les campagnes : il n'est plus rare de voir des fermières cossues aller au marché au volant de leur camionnette.

UN SPORT FEMININ

Moyen de locomotion, source d'évasion, la voiture est aussi pour certaines audacieuses un nouveau sport. On organise pour elles des épreuves dont les hommes sont exclus.

La première "grand tourisme" féminine a lieu en septembre 1925, à l'instigation de l'Automobile Club de l'Ouest. Trente deux femmes s'inscrivent ; elles seront vingt-quatre au départ. Au volant des 5 CV, 6 CV, 10 CV torpédos ou conduites intérieures, elles font Paris-La Baule en deux étapes d'un jour chacune : Paris-Angers, Angers-La Baule. Près de 500 km à la vitesse moyenne de 40 km/h.

L'année suivante, à la mi-mai 1926, une épreuve

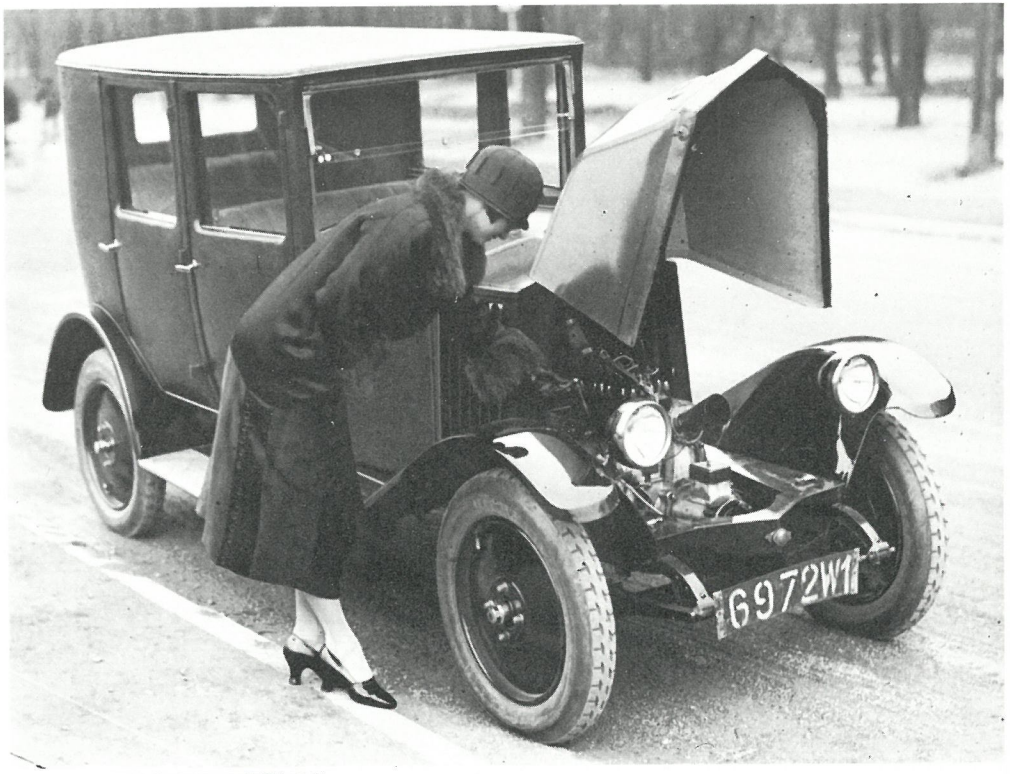


"The lady, the car, the dog... and theirs babies"
Le "Concours d'Elégance Féminine en Automobile", organisé par les journaux "Fémina", et "L'Intransigeant", était, dans les années 30, un grand événement parisien réunissant au Bois de Boulogne le Tout Paris de la haute-couture et du théâtre, avec la collaboration des grands carrossiers et constructeurs.
L'on y voyait les plus jolies femmes au volant des plus belles autos du monde. En juin 1934, Panhard-et-Levassor chargea ainsi A. Kow, sa femme et son chien, de défendre ses couleurs dans le tournoi d'élégance. Ce groupe fut le plus photographié, et avait demandé une préparation de trois semaines. Ainsi tous les cuirs des acteurs : chaussures, sac à main, et détail amusant, même la laisse du chien, furent teints au pistolet de la même couleur que la voiture.
Cette photo fut publiée dans la presse parisienne, avec des commentaires élogieux, ainsi que dans deux publications d'outre-Manche, dont une avec la légende en titre, et l'autre plus brève : "Lake mothers (comme maman)". La petite P. et L. était un modèle "amélioré" vendu au "Nain Bleu". Ultérieurement elle fut donnée au futur Hassan II du Maroc, dont des photos parurent par ailleurs.

originale les attend : l'étonnant "rallye ballon féminin" de l'Aéroclub de France. Du parc aérostatique de l'aéroclub, situé sur les coteaux de St-Cloud, sept ballons s'envolent pour atterrir le plus près possible de Dourdan, point fixé au moment du départ en fonction du vent dominant. Sept voitures pilotées par des femmes se lancent alors à leur poursuite et les rejoignent à l'atterrissage.

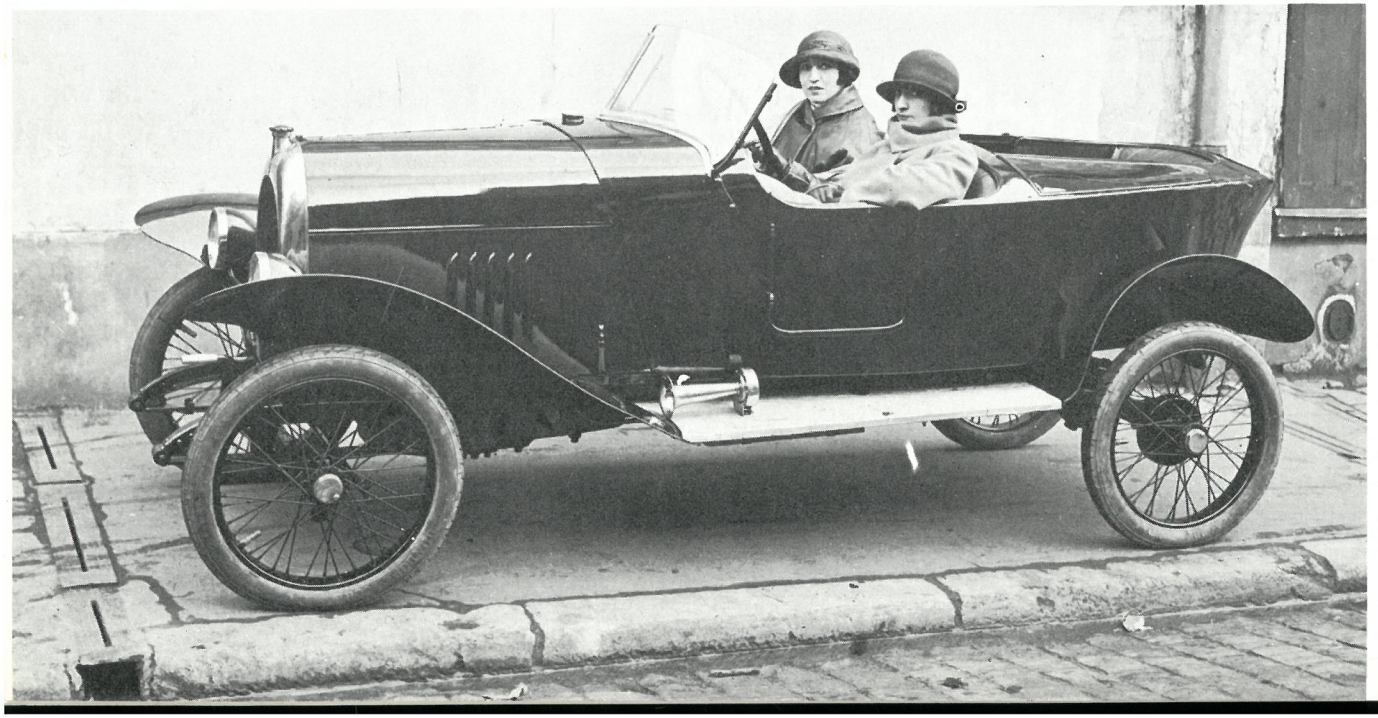
Ces conductrices de choc rivalisent aussi avec des hommes dans des courses de vitesse ou d'endurance. Mme Delingette parcourt en équipe avec son mari, le capitaine Delingette, 23 000 km, de l'Algérie au Cap, dans une six roues à pneus jumelés Renault. Un voyage qui dure de novembre 1924 à juillet 1925. Mlle Helle Nice établit sur l'anneau de Monthléry un record de vitesse, à 198 km/h. Mlle Cordery lance une marque anglaise, l'Invicta, après avoir effectué des essais sur piste à 113 km/h et 48 000 km sur route à plus de cent de moyenne.

Il arrive même que des "championnes" dépassent les meilleurs pilotes masculins. Ainsi, en 1928, Mme Jennky remporte une grande classique, les 4 heures de Bourgogne, à la vitesse moyenne de 123,165 km/h, au volant de sa 35 C compresseur Bugatti, une 2 litres 8 cylindres.



Même le célèbre Louis Renault utilisa la femme pour montrer qu'elle pouvait tout autant que l'homme vérifier le niveau d'huile. En l'occurrence en 1924 sur une 6 ch type NN. Collection Autobiographie Renault.

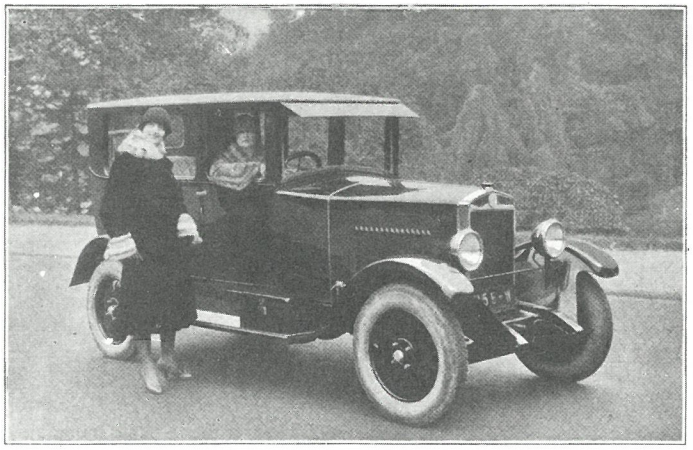
Ces jeunes femmes en chapeaux cloches ont l'air bien sévères dans leur voiturette pontée 3 places B.N.C. des années 1923-1924.



LA MODE LIBEREE

L'automobile va changer la femme. Avant même la conquête de la voiture, la femme avait commencé à changer. Elle était prête à se mettre au volant. Abandonnés les jupons, les corsets, les grands chapeaux et les ombrelles, finis les chignons savants et fragiles. L'époque n'est plus au falbalas, à la passivité. Elle est au pratique, elle est au mouvement. Les couturiers l'ont compris. Chanel, Patou, Molyneux, Paquin rivalisent dans la recherche du pratique et du simple. Ce sont des femmes actives qu'on va désormais habiller. Avec des couleurs "sport" c'est-à-dire neutres, des beiges, des gris, des noirs. Et de nouvelles étoffes, solides, infroissables : le tweed, le kasha, le jersey.

Cette mode nouvelle s'adapte à tout : aux changements de température, à une journée bien remplie. Elle est faite aussi bien pour la rue que pour la réception. On porte les fameux petits tailleurs Chanel. On ne craint pas d'associer jupe et veste et même, suprême nouveauté, le fin chemisier à col ouvert se cache désormais sous le pull-over.



Les nécessités de la
vie moderne vous obligent,
MADAME, à savoir conduire.
Pour vous a été créée la

7 cv. Berliet

voiture de ville idéale, légère,
élégante, très maniable, d'un
entretien facile et peu coûteux.

BOITE A
4 VITESSES

FREINS SUR
LES 4 ROUES

Berliet

LYON
239, Avenue Berthelot
Usines à MONPLAISIR-VENISSIEUX

PARIS
152, Avenue des
Champs-Élysées

PARIS
183, Rue de la Pompe

Dès 1926 des marques très sérieuses comme Berliet insistent sur le fait que "Les nécessités de la vie moderne vous obligent, MADAME, à savoir conduire". C'était il y a déjà un demi siècle ! Collection C.-H. T.

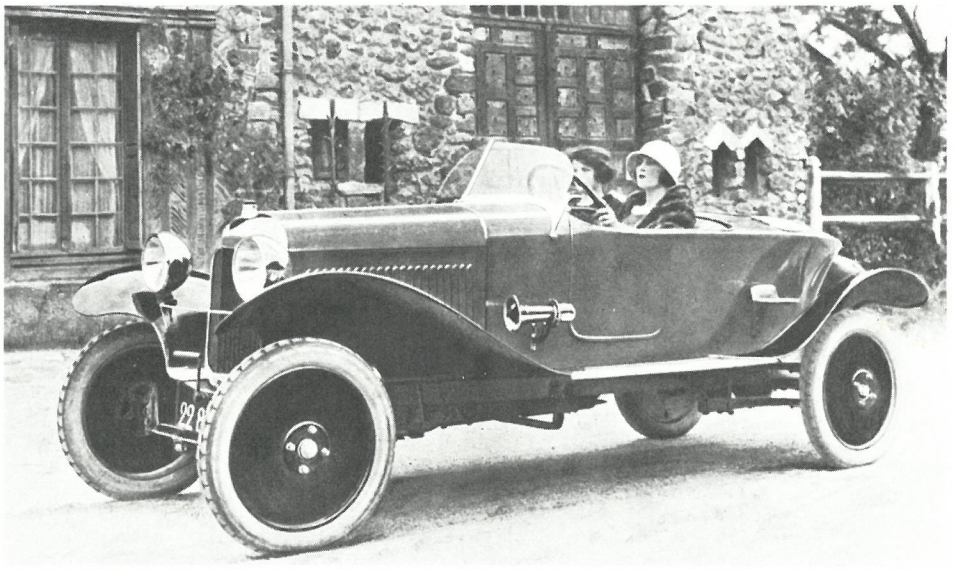
Tout a raccourci. Les cheveux, d'abord, qu'on coiffe d'une petite cloche bien enfoncée ; les jupes et les robes qui dégagent le mollet.

La ligne est simple, sévère : robes tombant droites des épaules jusqu'à l'ourlet, coupées par une ceinture en bas des hanches, jupes-enveloppe à plis souples. Aux hommes, on a emprunté le pardessus avec de vraies poches, l'imperméable et parfois même le pantalon. Ce qui provoque bien des chuchotements et des récriminations.

Devant ces vêtements parfaitement adaptés à la voiture, le monde traditionnel s'indigne. N'empêche ! Parce qu'ils ne craignent ni la poussière, ni la pluie et parce qu'ils supportent le nettoyage, le pardessus et l'imperméable l'emportent. Comme l'emporte la cloche, si bien adaptée aux coiffures courtes. Et même le serre-tête d'aviateur, qui transforme les élégantes en adeptes de l'archange Guynemer.

On aime toujours les bas de soie. Mais pas pour la voiture : là, on gaine ses jambes de bas de fil, moins fragiles. On adore les talons hauts, mais la conductrice les abandonne : le pied doit reposer bien à plat sur les pédales. Signe des temps, les modèles des grands couturiers portent des noms qui symbolisent l'émancipation féminine : "Cigarette", "Train bleu", "Torpedo".

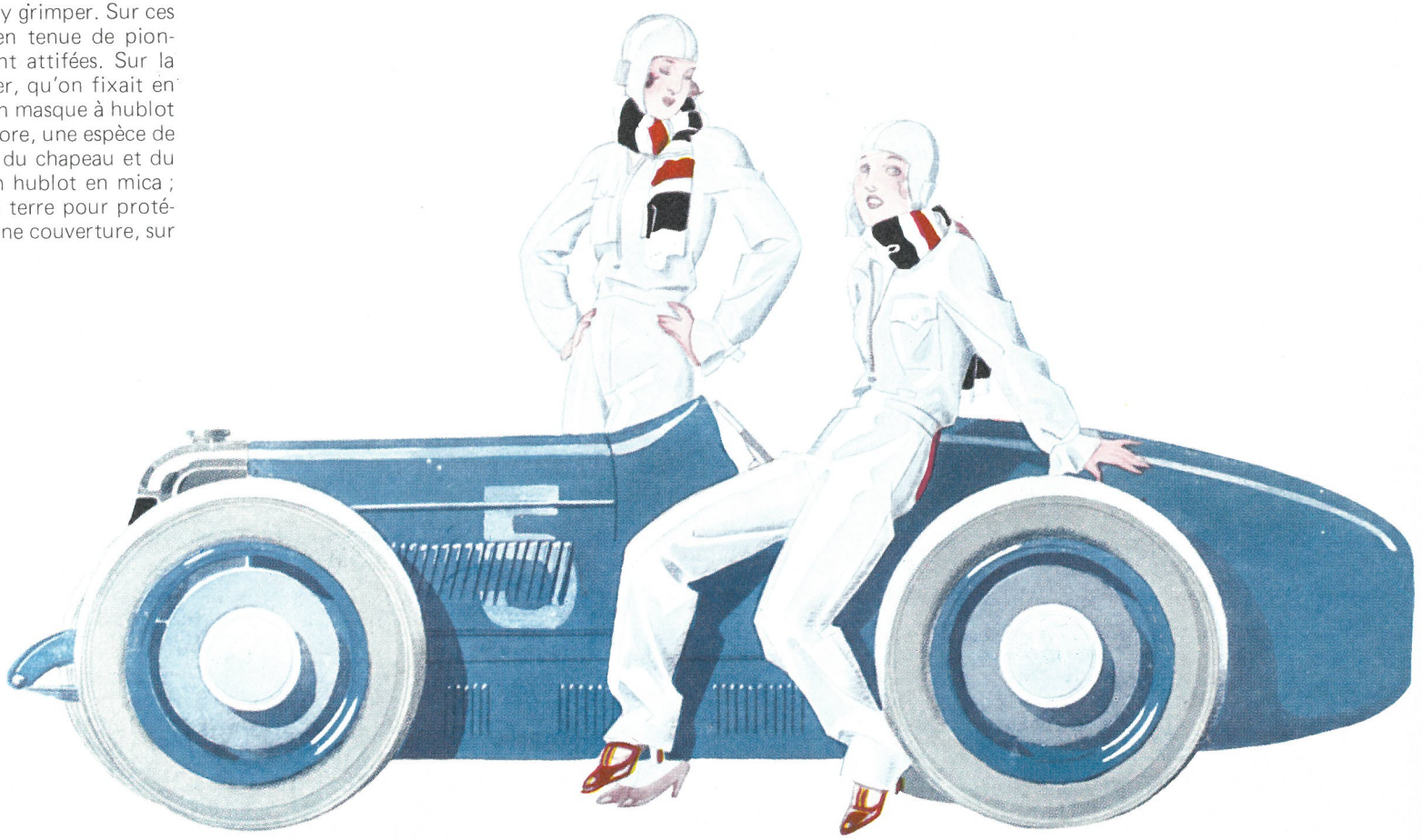
Dès 1920 André Citroën ne fit figurer dans sa publicité photographique que des femmes —généralement élégantes — pour présenter ses différents modèles. La femme peut lui être reconnaissante de la promotion qu'il en fit ainsi. Cette 10 HP Caddy type B-2 de 1923 est une des moins publiées. Archives Citroën.



L'HARMONIE RETROUVEE

Il a fallu parcourir un long chemin pour en arriver là. Car, au départ, la voiture n'étais pas faite pour accueillir la femme. Cet étrange engin était un instrument de guerrier. Rude. Bruyant. Malodorant. Ouvert au vent : le pare-brise en était absent, les capotes mal commodes, le mica laissait pénétrer les courants d'air. Ouvert aussi, cet engin, à la poussière qui s'élevait des chaussées pas encore goudronnées.

Et pourtant, les femmes osaient y grimper. Sur ces véhicules conçus pour des hommes en tenue de pionniers, elles arrivaient bien étrangement attifées. Sur la tête, le chapeau à la mode, un canotier, qu'on fixait en enroulant un voile tenu derrière par un masque à hublot ou un masque de scaphandrier, ou encore, une espèce de moustiquaire en étoffe serrée autour du chapeau et du cou par des élastiques et pourvue d'un hublot en mica ; un cache poussière descendant jusqu'à terre pour protéger les robes longues ; sur les genoux, une couverture, sur les mains, un manchon de fourrure.



Cette charmante aquarelle du talentueux illustrateur des "Années Folles" René Vincent, était légendée : "Nous tenterons demain le mille lancé à Montlhéry". Elle illustrait, avec quelques autres, un amusant article de l'artiste "Madame conduit..." paru dans un des luxueux numéros spéciaux que publiait "L'Illustration" au moment du Salon de l'Automobile ; celui-ci était daté du 4 octobre 1930.

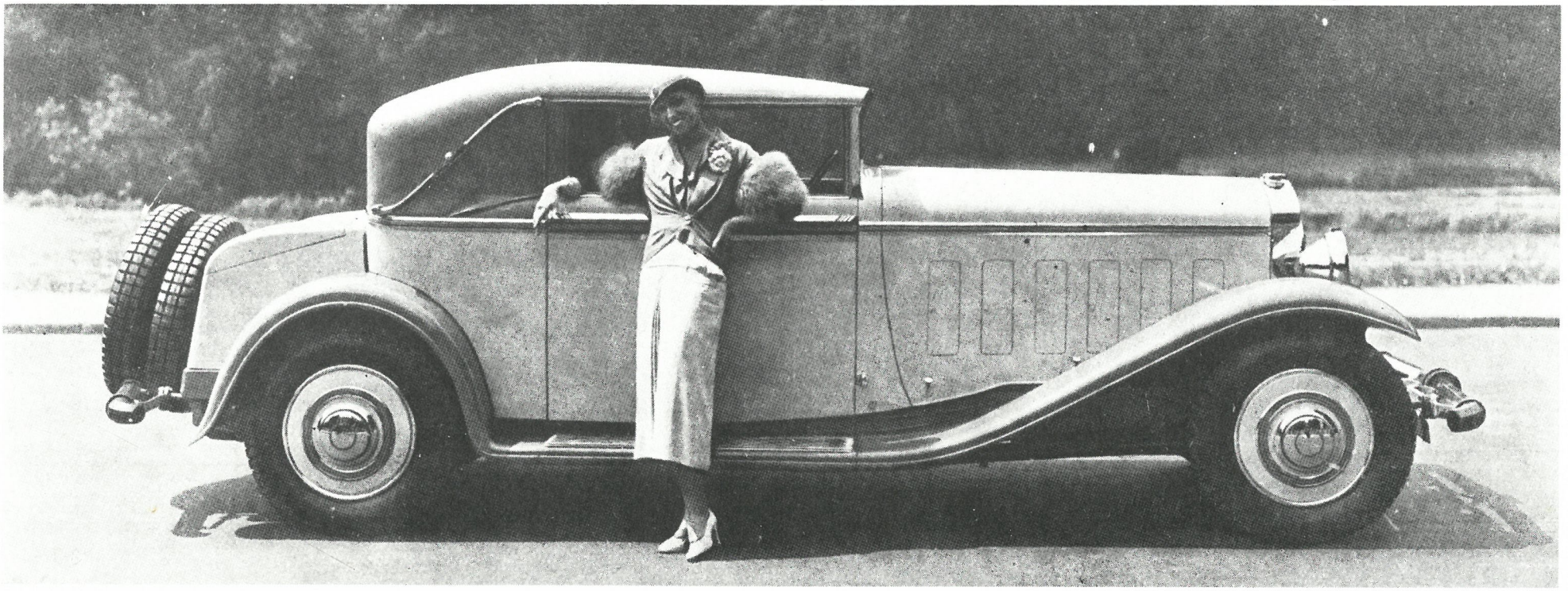
Chaque mouvement posait un problème. Monter ou descendre de voiture, tenait de l'exploit de cirque. On comprend que certaines hésitaient avant de se hisser dans ce nouveau monstre des temps modernes. Un monstre à la fois laid et étonnamment beau avec son moteur à peine protégé, ses cuivres et ses bois.

La voiture se transforme, la femme aussi. Elles vont l'une vers l'autre. Les carrossiers découvrent la ligne droite, les voitures s'applatissent, perdent leurs formes. Comme perdent leurs formes ces "garçonnes" dessinées par les grands couturiers. Une nouvelle unité est née : la femme-voiture et la voiture-femme se sont rencontrées. Nous sommes à la fin des années 20. Elles ne se quitteront plus jamais.

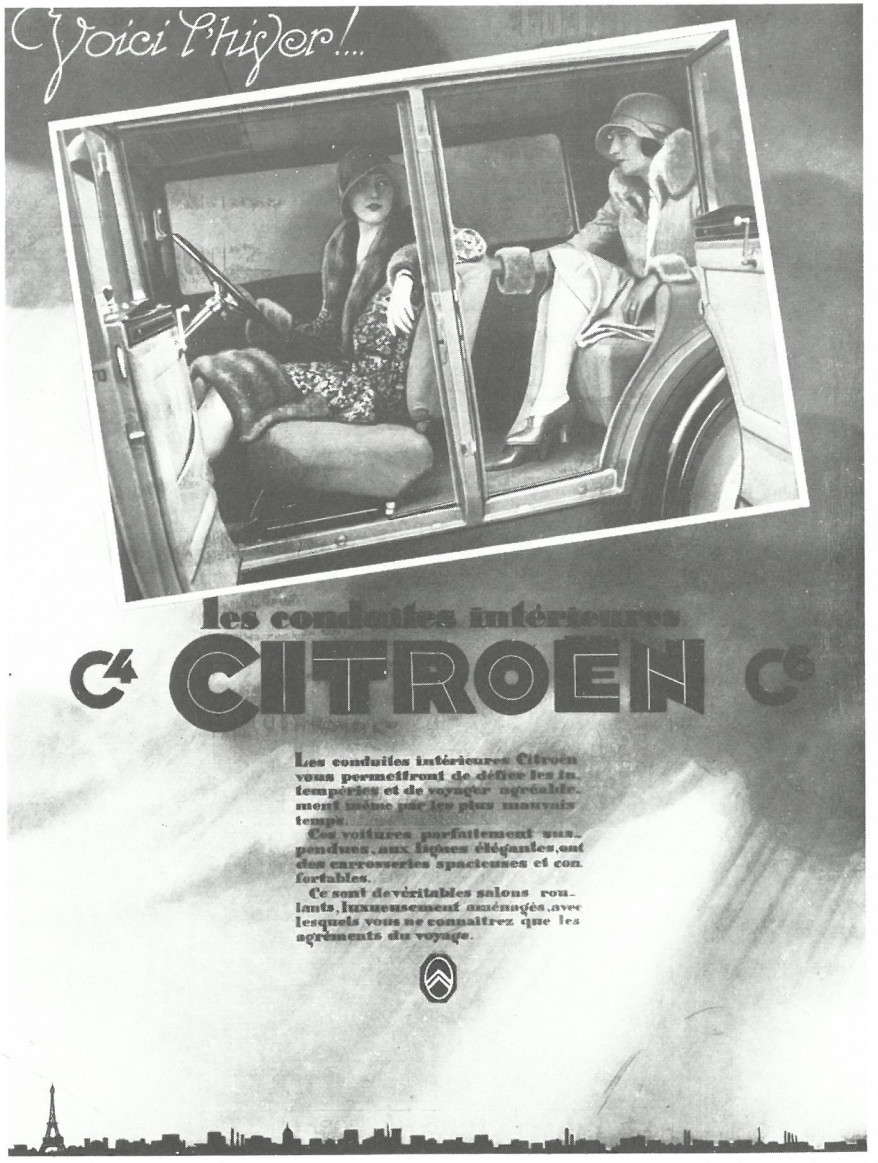
M.-F. B.



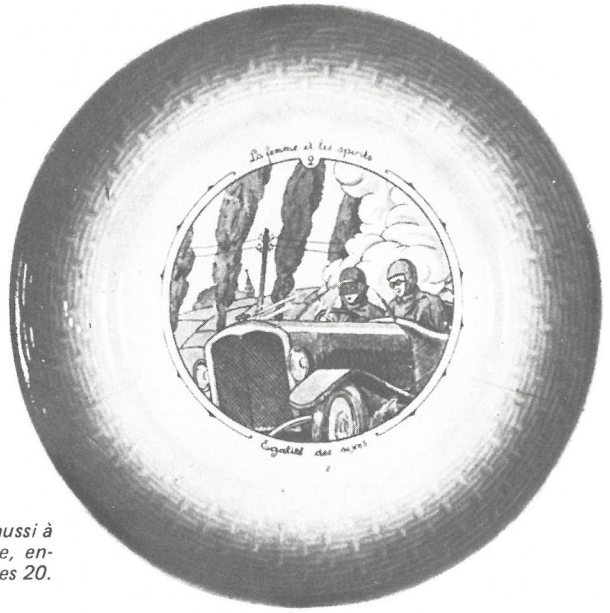
L'entre-deux-guerres fut une période au cours de laquelle les vedettes furent très utilisées pour la présentation des automobiles. Ici (à droite) Gaby Morlay et une 301 Peugeot, et ci-dessous la célèbre Joséphine Baker devant un coach Delage.







André Citroën fut un des premiers constructeurs d'après-guerre à faire concevoir ses publicités dans le but d'attirer le maximum de conductrices à acheter ses voitures. Ici deux pages de magazine l'une vantant la B-14 de 1926, et l'autre les C-4 et C-6 de 1929.



La femme au volant servait aussi à illustrer les assiettes à thème, encore fabriquées dans les années 20. Collection A.M.



Cette charmante pilote au volant d'une Bugatti fut une sérieuse concurrente pour les coureurs des années 30. C'est Mme Rose Itier qui fut, à l'époque des années 60, présidente de la "Société des Pilotes Automobiles".



Une ex-danseuse du Casino de Paris

Mlle HELLE-NICE
Pilote de course et championne



Mlle Hellé-Nice en serre-tête et combinaison de pilote vers 1936.

"Cette naïade renversée, abandonnée, ballante, toute nue, et toute fleurie", écrivait en 1926 le chroniqueur Pierre Varenne, d'une vedette du Casino de Paris, alors aussi célèbre que Mistinguett, et Maurice Chevalier. Malheureusement l'année d'après elle se brisait un genou en skiant, et fut perdue pour le spectacle.

Dèjà "folle d'auto" – n'avait-elle pas son permis depuis 1920 – elle se lança alors dans la compétition automobile. Concurrente des hommes en Formule 1, elle devint bientôt "l'image de la femme moderne, sportive, l'idéal tout neuf des années 30".

Grâce à Ettore qui lui prêta chronométreur et mécanos, elle devint bientôt championne du monde de vitesse, puis ayant pu "se payer une Bugatti 2 litres", elle courut avec et quelques autres, 76 Grand Prix.

Puis pour mieux gagner sa vie Hellé-Nice partit aux Etats-Unis, ou elle s'engagea dans des courses sur cendrée, ou "dirk track", particulièrement spectaculaires en raison des dérapages qui s'y produisent sans arrêt. Normalement interdite aux femmes, notre championne obtint une dérogation pour pratiquer ce sport, et courut 18 épreuves. Lors de l'une d'elles ayant quitté la piste, elle percuta un poteau qui lui passa juste entre les jambes.

L'ANNEE DES PEPINS

C'est lors du Grand Prix de Sao Paulo, en 1936, qu'elle échappa une seconde fois à un accident terrible qui la laissa deux jours dans le coma. Elle conduisait une Alfa Roméo, peinte pour une fois en bleu de France.

Ayant été, après avoir pris la tête, forcée d'arrêter – des feuilles de contrôle négligemment jetées par des commissaires étant venues se coller sur son radiateur, et le faisant chauffer – elle était en seconde place derrière un brésilien peu avant l'arrivée. Voulant le doubler au dernier moment, celui-ci lui refusa peu galamment le passage, et la serra même sur la gauche.

Malheureusement le public avec une inconscience et une indiscipline totale avait envahi la piste, et notre vaillante pilote pénétra dans la foule, où l'on releva une quarantaine de morts. Parmi les blessés Hellé-Nice qui resta deux jours dans le coma. Encore qu'elle ne se souvint de rien à la suite, elle avouait que depuis elle avait "perdu la gaité qu'elle avait".

L'année suivante elle participait avec trois autres consœurs à la tentative de records de vitesse Matford-Yacco à Montlhéry, contée par ailleurs.

S'ennuyant "dans la vie, mais pas au volant", elle le repris malgré l'âge dans les années 60 pour conduire la "Trianon" de "La Roue Tourne" association humanitaire destinée à venir en aide aux artistes et sportifs malchanceux : les "Sinistrés de la gloire".

Ayant peut-être la nostalgie de leur jeunesse, certaines dames âgées conservent leur vieille voiture. Ainsi Mrs. Flora Smith de Tauranga en Nouvelle-Zélande qui, à 90 ans passés, conduit encore son coupé T.A. 11 ch de 1935. Archives Citroën.



Les FEMMES dans les Rallyes de Monte-Carlo 1911-1939

Yan KRISS



Ces autrichiennes casquées de serre-têtes fourrés et engoncées dans des peaux de mouton accompagnèrent courageusement leurs maris MM. Lapp et Hermans qui, en 1912, vinrent de Vienne à bord de cette Austro-Daimler de 60 ch.

Dès les 1er et 2ème Rallye-Automobile-Monaco en janvier 1911 et 1912, plusieurs femmes participèrent à cette classique épreuve de grand tourisme. Pourtant ce ne fut pas en tant que conductrices, mais en simples passagères. C'était déjà très sportif car ce n'était pas une randonnée de tout repos de joindre une des capitales européennes à Monte-Carlo dans des voitures généralement carrossées en torpédo, par des températures avoisinant zéro degré — si ce n'est en-dessous — et des routes boueuses à souhait !

Mais c'est vraiment lors des "Années Folles", et jusqu'à 1939 que de très nombreuses femmes participèrent activement au célèbre rallye, qui gagna d'ailleurs ses lettres de noblesse pendant cette période.

UNE VICTOIRE PERDUE A 5 POINTS !

Ce n'est que lors du second rallye d'après la Grande Guerre — le IVème des Rallyes-Monte-Carlo — que des concurrentes prirent le volant pour se mesurer aux hommes. L'une d'elles Mme Mertens — avec son mari comme passager — faillit remporter de peu la victoire sur sa Lancia nº 42. Partie de Tunis elle avait un handicap certain, car le nombre de passagers comptait dans le total des points. Ainsi elle n'avait droit qu'à 12 points tandis que les trois autres concurrents partant du même lieu, se voyaient crédités de 24, ou même 42 points pour la Renault 40 ch avec ses six passagers !

Pourtant ce fut Mme Mertens qui, le 22 janvier 1925, se présenta première au contrôle de Monte-Carlo, où elle fut accueillie par une chaleureuse et méritée ovation. Mais le crédit passagers lui coûtant quelques points, la courageuse rallywoman dut se contenter de la seconde place ; le vainqueur Repusseau sur sa 40 ch Renault nº 4 — qui, par ailleurs, eut bien des difficultés dans certains tournants à cause du grand empattement de sa voiture — enlevait la première place avec seulement 5 points de plus. Celui-ci aurait eu un passager de moins que — pour la première fois que des femmes pilotaient dans le Rallye — l'une d'elles aurait remporté une victoire bien méritée. En fait Mme Mertens fut véritablement la détentrice morale de ce IVème Rallye-Monte-Carlo.

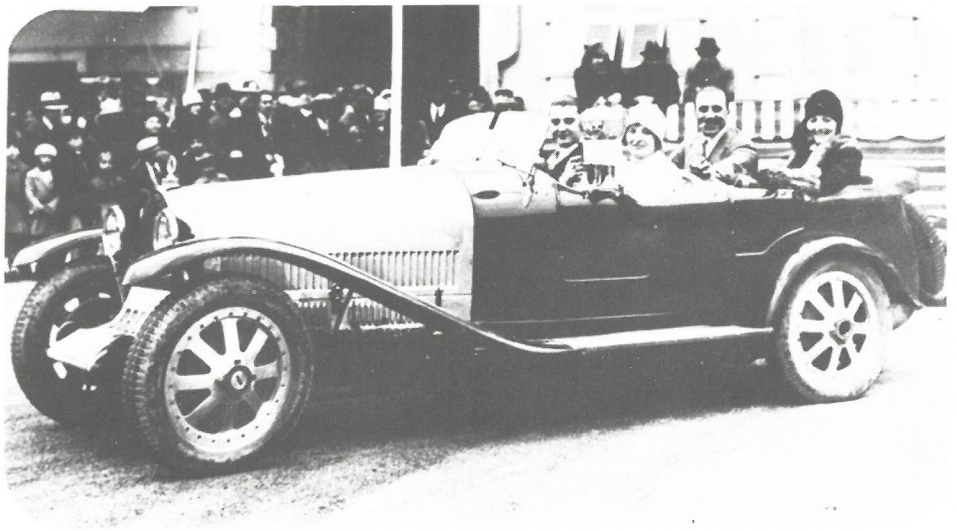
Il est aussi juste de dire que l'habile pilote avait été bien secondée par son mari surtout après l'arrivée à Monaco, lors de la course de côte. En effet, fatiguée et souffrante à la suite de l'effort fourni depuis Tunis, elle lui laissa le volant pour cette ultime épreuve qu'il remporta.

D'HONORABLES SECONDE ET TROISIEME PLACES

Lors du Vème Rallye de 1926 deux de nos charmantes compagnes prirent dignement la succession de l'infortunée seconde de l'année précédente en enlevant l'une la 3ème place au classement général, l'autre la seconde au classement "voiturette" ; toutes les deux sur Citroën.

Parties également de St-Sébastien, Mme Marika pilotait une 10 HP de 1 450 cc portant le nº 36, tandis que Mme Dumousseau se contentait d'une 5 HP nº 37 de 855 cc, mais au moteur doté d'une superculasse. Mme Marika — dont le nom était en réalité un pseudonyme, car femme du concessionnaire Citroën de Nice, elle s'appelait réellement Mme Ragazzi — perd aussi la seconde place au classement à trois points seulement. Arrivée pourtant quatrième à Monaco, elle sut regagner une place lors de l'épreuve de régularité, et en remportant la course de côte dans sa catégorie ! En prime, pourrait-on dire, l'une et l'autre eurent à vaincre le brouillard, et la neige apparue après Vienne, qu'elles durent affronter la pelle à la main.

Quelques autres dames participèrent aussi à ce Rallye 1926, mais ne surent passer à la postérité vaincues par le mauvais temps, et l'inexorable chronomètre.



De charmantes garconnes accompagnèrent, en 1928, les pilotes de cette Bugatti 43, 2 622 cc, partie de Brest.

PREMIERE COUPE DES DAMES

Ce fut la grande innovation de ce rallye de 1927 qui, par ailleurs, fut "sans histoire" et se termina dans "l'apathie générale". Comme quoi les organisateurs — qui étaient tous des hommes — en voulant rendre hommage aux "femmes automobilistes" ne rencontrèrent qu'indifférence devant une initiative qui, par la suite, fit fortune. Et pourtant c'était l'époque de "La Garçonne" !

Cette 1ère Coupe des Dames fut remportée avec brio par une anglaise Mme Bruce, femme du vainqueur du Rallye de 1926 qu'elle accompagnait alors. Partie de John O'Groats à bord d'une A.C. elle se classa, par ailleurs, 6ème au classement général. La seconde de la Coupe, Mme Versigny, venant de Paris sur une Fiat s'y classait 26ème, tandis que, partie de Vienne (Autriche), Mme Alexander prit la 3ème place sur une Steyr, mais n'obtenant par ailleurs que la 42ème place au classement général.

L'on retrouve les mêmes rallywomen au VIIème Rallye de 1928, mais dans un ordre différent. C'est Mme Versigny qui est cette fois-ci première de la Coupe des Dames en venant de Bucarest à bord de la Talbot nº 2, et fait trembler pour la seconde fois les conducteurs mâles, devant l'assaut des conductrices.

Ayant été bloquée avec les sept premiers concurrents au passage à niveau de Sospel en raison de travaux sur la voie ferrée, Mme Versigny déposa une réclamation contre deux d'entre eux ayant réussi à passer. Ceux-ci, J. Bignan et E.P. Malaret, avaient ainsi pu se classer second et troisième avant les épreuves de sélection. Malheureusement la tenace conductrice avait fait une erreur de chronométrage due à une panne de chrono, et pour deux secondes se vit classer troisième. Pourtant, elle put se consoler en enlevant la Coupe des Dames, laissant la seconde place à Mme V.A. Bruce venant de Stockholm, la troisième étant prise par Mme A.Y. Alexander venant de Koenigsberg, et toujours fidèle à Steyr.

Citons aussi dans ce VIIème Rallye : Mme Helga Holste sur une Adler 2 580 cc qui se classa 27ème en venant de Hambourg, et Mme V. Dornier partie de Strasbourg sur une Mathis 1 984 cc qui enleva la 42ème place au classement général sur quarante sept

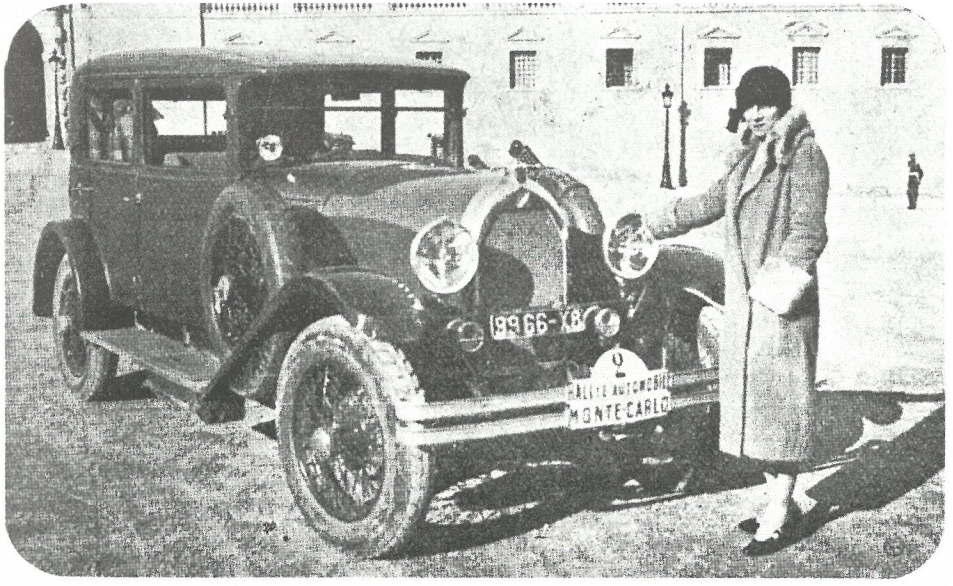
classés. Ces deux dames s'appropriaient ainsi les 4ème et 5ème places de la Coupe des Dames, laissant quelques consœurs et confrères en route, soixante et un concurrents ayant pris le départ.

LES GAGNANTES NE SONT PLUS LES MEMES

En 1929, lors du VIIIème Rallye – qui après bien des déboires d'organisation fut enfin une réussite – la Coupe des Dames fut gagnée par de nouvelles concurrentes. A la 1ère place s'inscrivit Mme Lucy Schell – que l'on retrouva dans plusieurs rallyes des années 30 – sur une Talbot 2 litres avec laquelle elle partit de Berlin. La seconde fut la baronne Van Lawick sur Horch de 3 355 cc qui partit d'Amsterdam, tandis que la troisième place fut prise par une anglaise qui prit le départ du nord de l'Ecosse à John O'Groats : miss Kitty Brunell sur Talbot 1 665 cc. La gagnante de la Coupe Mme Schell – mère du futur pilote de Formule I – avait pourtant eu bien des avatars dès avant le départ : n'ayant pu partir de Riga, elle se rabattit sur Berlin. Lors du parcours elle était accompagnée du célèbre pilote d'acrobatie aérienne Doré, avec lequel elle se classa 8ème au classement général. Ce furent les seules femmes qui terminèrent ce rallye très dur du fait de la sévérité de l'hiver, et qui, sur 67 partants, ne vit que 24 concurrents arriver dans les délais.

L'année suivante lors du IXème Rallye, qui se déroula "à la bonne franquette", ce fut sur une Chenard-et-Walcker que Mme Doré, partie de Tallinn, remporta la 1ère place de la Coupe des Dames. La seconde prit aussi le départ du même point à bord d'une Steyr ; c'était Mme Lotte Barre. Enfin la troisième était Mlle Friederich qui, sur une Bugatti, partit de Sundswall. Seize autres femmes prirent conjointement le départ, mais ne purent se placer aussi bien, où tout bonnement abandonnèrent. Il est vrai qu'à cette époque le règlement n'obligeait pas que tous les membres de l'équipage soit du "sexe dit faible", aussi arrivait-il que, même si la concurrente inscrite ne touchait pas le volant du

Mme Versigny devant sa Talbot 1 672 cc avec laquelle elle se classa seconde de la Coupe des Dames en 1928, et 3ème du classement général. D'après "La vie automobile".





Assise triomphalement sur le capot de sa Talbot 1 998 cc avec laquelle elle venait de Berlin, Mme Lucy Schell vient d'enlever la 1ère place de la Coupe des Dames 1929.

parcours, "son nom figurait au palmarès en qualité de pilote". D'ailleurs, comme l'a souligné J.F. Jacob dans "60 ans de rallye", les hommes n'avaient pas "à sourire de cette largesse". En effet, nombre de concurrents partaient avec pilote et mécanos, se contentant "d'arriver en triomphateurs à Monaco", et de sortir de leur valise à l'arrivée la tenue de ville, "sans avoir conduit un seul kilomètre pendant toute la durée de l'épreuve".

Lors du Xème Rallye, en 1931, la participation féminine ne fut jamais aussi nombreuse, chaque concurrente pensant décrocher une bonne place dans la Coupe des Dames. Pourtant les difficultés du parcours furent nombreuses ce qui n'empêcha pas Mme D. Jeanne – sur la Rosengart nº 6, avec laquelle elle partit de Stavanger – de remporter et la 3ème place au classement général pour voitures légères de moins de 1 100 cc, et la Coupe des Dames dans la même catégorie. Dans celle-ci elle était d'ailleurs ex-aequo avec Lady Edda Jardine, venant du même point de départ, mais sur une Lancia classée dans la catégorie des plus de 1 100 cc.

D'autres rallywomen rencontrèrent des difficultés dignes de celles arrivant aux pilotes masculins. Ainsi Mlle Proust se perdit dans Paris, et ne rejoignit le contrôle que trois minutes après sa fermeture. Une autre concurrente partie de Lisbonne, Mme La Caze de Noroubra, eut un accident sur la Promenade des Anglais à Nice quelques minutes avant de joindre Monte-Carlo. Pour éviter un piéton imprudent, elle fit une embardée qui la laissa commotionnée ; malgré cela elle repartit courageusement, mais ne put arriver au dernier contrôle que 7 minutes après sa fermeture !

CES DAMES N'ONT PLUS LA COTE...

Les pilotes féminins firent peu parler d'eux en 1932 lors du XIème Rallye. Seule Mme La Caze de Noroubra, partie de Lisbonne, joua une seconde fois de malchance en

tombant en panne à Fréjus, quelques dizaines de kilomètres avant l'arrivée. Sept équipages féminins réussirent pourtant à terminer l'épreuve – sur les 64 arrivés dans les délais – et sur 91 partants.

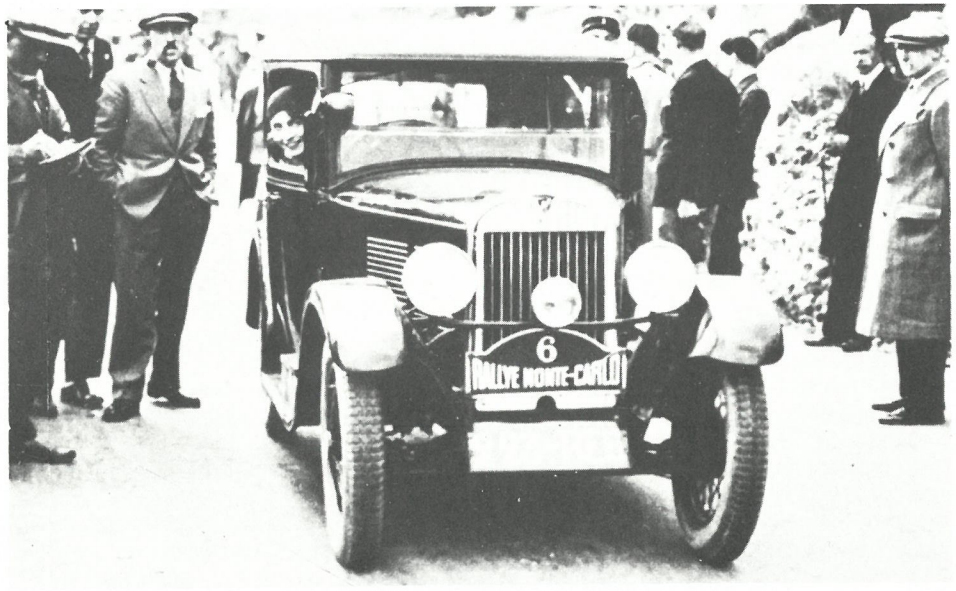
Partie d'Uméa en Finlande, Mme Morna Vaughan sur Triumph 1 018 cc nº 229, réussit quand même à se classer 6ème du classement général dans la seconde catégorie réunissant les voitures d'une cylindrée inférieure à 1 500 cc. Elle enlevait ainsi la 1ère place de la Coupe des Dames, la seconde classée 10ème dans la même catégorie étant la britannique C.S. Staniland conduisant une Riley 1 089 cc, avec laquelle elle était partie de John O'Groats.

Par contre la première femme du classement général des voitures de plus de 1 500 cc, n'était que 32ème. Venant de Lisbonne sur une Talbot 2 438 cc cette concurrente, Mme G.I.E. de Muelenaere, put pourtant prendre la troisième place de la Coupe des Dames.

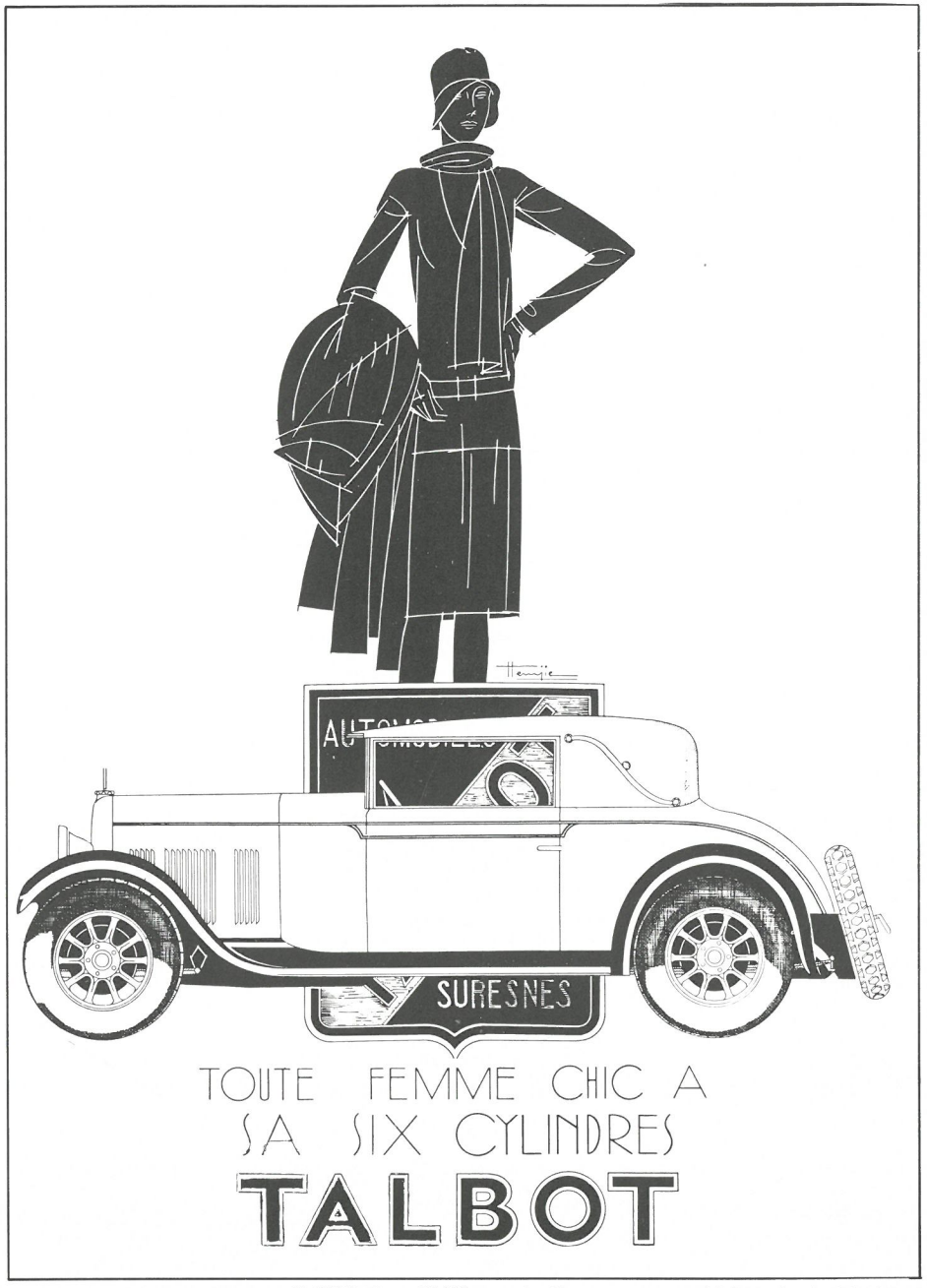
... MAIS EN 1933 FRISENT LA VICTOIRE

L'année du XIIème Rallye fut faste pour nos charmantes "alter ego", dont deux équipages frôlèrent la victoire en enlevant les 3ème et 4ème places au classement général, à seulement 5 et 6 points du premier. Ils étaient tous partis de Tallinn à 3 780 km de Monte-Carlo. Ainsi Mme Rouault, accompagnée de M. Quinlin sur Salmson 1 495 cc, enlève la 3ème place du classement général, et la 1ère de la seconde catégorie des moins de 1 500 cc. Par contre Mme Schell et son mari se classent seulement quatrième, leur voiture étant pourtant une 2 505 cc Talbot.

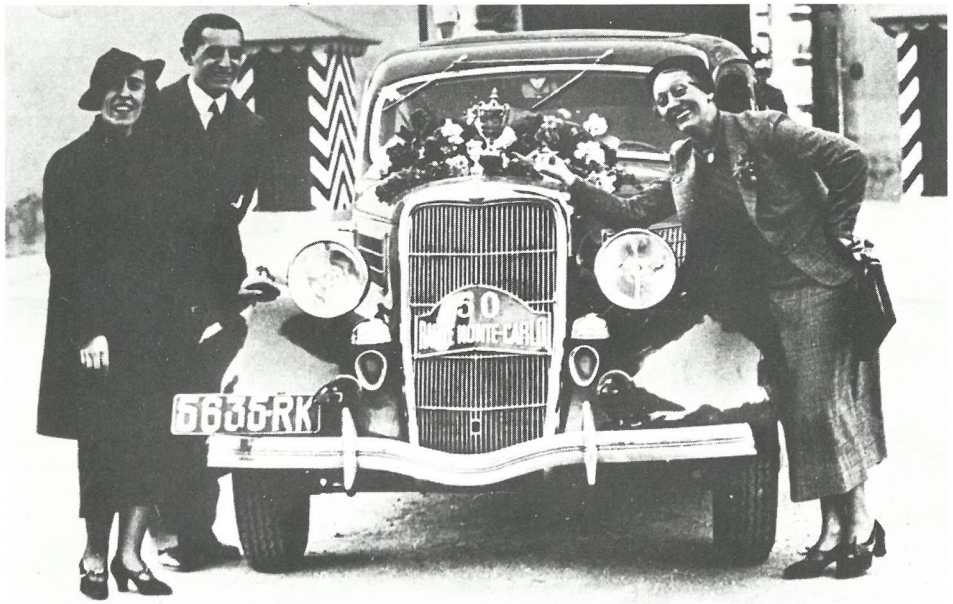
Quant à la Coupe des Dames, elle est enlevée par la 13ème au classement général, et 7ème en deuxième catégorie. Ce sont deux rallywomen dont la seconde fit beaucoup parler d'elle dans les prochaines compétitions : Mme Mareuse et Mlle Lamberjack. La seconde de cette coupe fut Mme R. Gough sur une Riley 1 089 cc (20ème au classement



Mme D. Jeanne avait de quoi sourire à la portière de sa Rosengart, car elle venait d'enlever la 1ère place de la Coupe des Dames des voitures légères, et la 3ème au classement de la dite catégorie. C'était en 1931. Photo A.C.M.C.



Page publicitaire parue en avril 1929 dans "L'Illustration" avec comme thème principal la femme chic, dont la toilette s'apparente fort à celle de nos modernes élégantes.



Mme Marinovitch et Mlle Hellé-Nice, premières de la Coupe des Dames en 1936 sur une Matford 3 622 cc devant le palais princier.

général, et 11ème en 2ème catégorie), suivie par Mme L. Martin sur Hillman 2 810 cc (27ème au classement général).

Au total, sur 71 arrivants, se classent huit équipages féminins. En réalité un neuvième, arrivé dans les délais, fut mis hors course en raison de l'étroitesse d'esprit, et du manque de galanterie d'un commissaire, et des organisateurs qui soutinrent son point de vue. La victime en fut Miss Montagne Johnstone qui, après un accident, redressa plutôt mal que bien les ailes de sa voiture ; d'autre part la capote déchirée ne protégeait plus la conductrice et sa coéquipière du froid. Ne rendant pas hommage au courage malheureux, les responsables du rallye arguèrent que "la voiture n'était plus conforme à la fiche du constructeur". L'esprit du Père Ubu avait aussi fait école à Monaco !

L'année suivante si les concurrents classés furent très nombreux — pas moins de 114 — les équipages féminins le furent proportionnellement moins, puisque seulement une douzaine en faisait partie. Les places aussi étaient moins bonnes pour eux, puisqu'elles se situaient dans une fourchette entre les 17ème et 79ème places du classement général. C'était déjà très beau, car le temps fut exécrable sur toute l'Europe en ce mois de janvier 1934.

Au classement de la Coupe des Dames, les premières en provenance de Bucarest furent Mlles Hustinx et des Forest sur une Peugeot 301 de 1 465 cc, avec laquelle elles se classèrent, par ailleurs, 9ème dans la catégorie des moins de 1 500 cc. C'était donc beaucoup moins brillant que l'année d'avant. Ainsi le second équipage féminin classé fut celui de la Chrysler Plymouth 3 111 cc de Mme Gr. Morlander qui, partant d'Uméa, prit la 33ème place au classement général. Ensuite il fallait descendre à la 35ème place pour rencontrer l'équipage se classant troisième de cette coupe très disputée : c'était Mme Mareuse et Mlle Goumot, également sur Peugeot 301 de 1 465 cc qui, par ailleurs, enlevaient la 14ème place dans le classement 2ème catégorie.

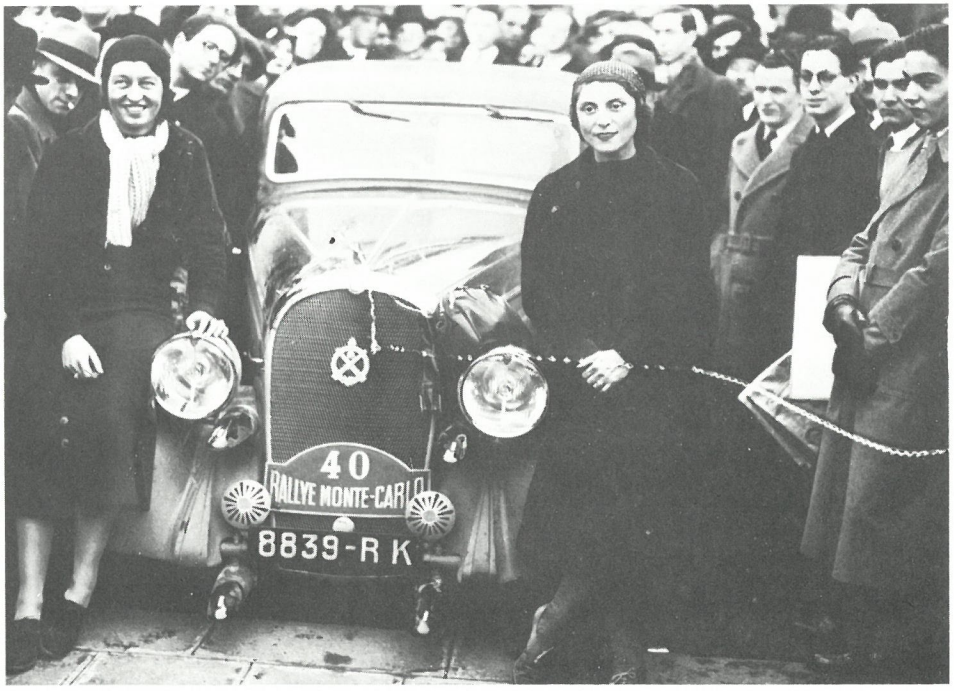
DES RALLYWOMEN DE TALENT

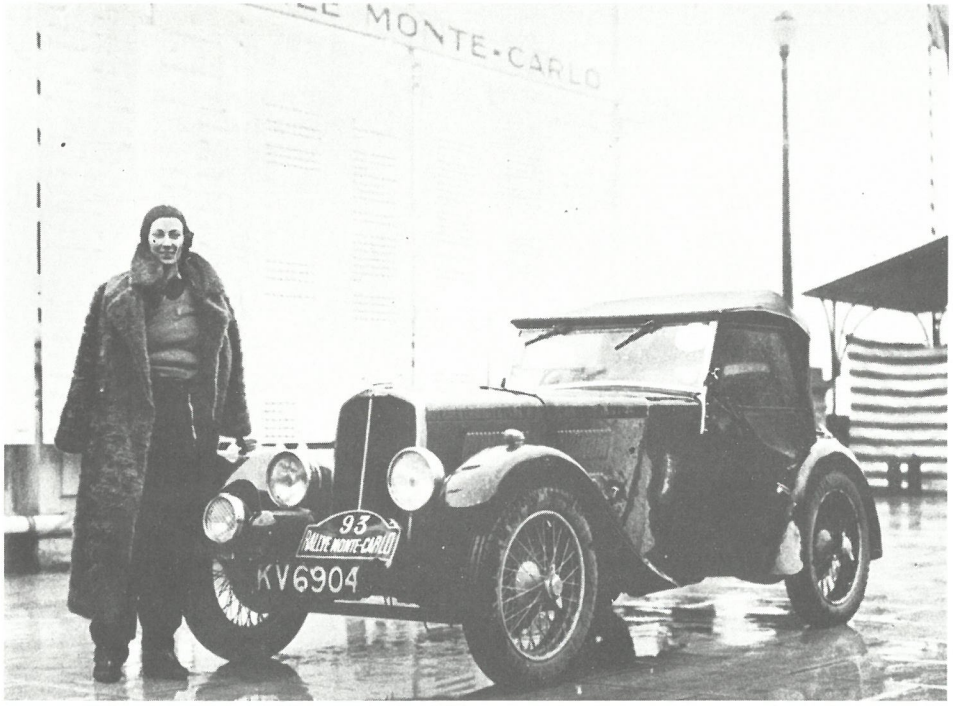
Le XIVème Rallye de janvier 1935 fut celui d'avant-guerre dans lequel le plus d'équipages féminins se lancèrent. N'y eut-il pas moins de 13 classés, sur 103 concurrents arrivés dans les délais ! De plus, la Delahaye 3 312 cc de Mme L. Schell accompagnée de son mari se classa 3ème au classement général à 2,45 points du 1er.

Celle-ci n'enlève pas pour autant la Coupe des Dames qui revient à deux coéquipières, Mme M.J. Marinovitch et Mlle Lamberjack, lesquelles se placèrent 19ème en venant de Palerme sur une Ford 3 622 cc. La seconde, qui s'est déjà classée l'année précédente à la même place, était Mme Gr. Morlander sur une Chrysler Plymouth 3 111 cc, avec laquelle elle a aussi prit le départ d'Uméa. Elle était 30ème au classement général, tandis que les 3ème, Mlle S. des Forest et Mme O. Siko y sont 36ème ; venant du même point de départ elles pilotaient une Triumph 1 232 cc. Par la suite, elles eurent leurs heures de célébrité aussi bien en rallyes que lors de tentatives de record sur Matford.

Fertile en péripéties, ce XIVème Rallye éprouva aussi les vaillantes conductrices. Ainsi, Mmes Rouault, Dax et Black réduisent leurs voitures en morceaux aux environs d'Oslo, tandis que, venant d'Uméa, Mme Marcuse, et Mlle Goumot en firent de même. Un autre équipage féminin joue aussi de malchance dans la vallée du Rhône, et se fait déclasser : ce sont Mlle F. Hustinx et Mme M. Leblanc qui, avec leur Peugeot 2 145 litres nº 42, s'avisent de partir d'Avignon avec 14 minutes d'avance ! Ayant reçu leur carnet de route avant celles-ci, elles protestèrent véhémentement, et soutinrent

Devant leur Hotchkiss 3 485 cc avec laquelle elles remportèrent la 2ème place de la Coupe des Dames en 1936, Mlle Lamberjack et Mme Petermann posent pour la postérité. Photo A.C.M.C.





Devant le tableau d'affichage de 1936, Miss J. Richmond et G.S. Brooks (au volant) posent avec leur Triumph 1 232 cc venant d'Uméa. Elles étaient seconde des 1 500 cc. Photo A.C.M.C.

qu'elles avaient pris le départ à l'heure réglementaire. Aussi ne reçurent-elles qu'un blâme pour avoir eu leur carnet avant l'heure idéale, étant donné qu'il fut impossible de prouver les faits pour ou contre ; ceci ne les empêcha pas de se classer 52ème.

UN EQUIPAGE FEMININ SUR SIX A L'ARRIVEE

Le XVème Rallye en 1936 fut aussi une année faste pour les femmes-pilotes. Sur seulement 73 concurrents parvenus à Monte-Carlo, n'y en avait-il pas 13 de féminins !

La mieux classée fut une fois de plus Mme L. Schell, toujours accompagnée de son mari qui, sur une Delahaye 3 600 cc se classa seconde en venant d'Athènes. Ce parcours qui, les années précédentes, avait été catastrophique pour les malheureux concurrents l'ayant choisi, fut pour une fois et comme les onze autres parcours — même les plus nordiques — "sinon facile, tout au moins moins difficile que les années précédentes".

Ceux venant du nord de l'Ecosse rencontrèrent pourtant : brouillard, pluie, neige et verglas, et sur les 14 britanniques qui en partirent, seule Miss J. Astbury sur la Singer 1 493 cc nº 72 ne fut pas pénalisée avant de quitter le territoire anglais ; aussi enleva-t-elle la 7ème place des petites cylindrées, et la 40ème au classement général. Une autre britannique eut moins de chance sur la route longeant la vallée du Rhône transformée en bourbier par la neige. Se croyant sans doute toujours outre-Manche, elle roula à gauche, percuta de plein fouet un camion et dut, avec son mari gravement blessé, être transportée à l'hôpital.

Les premières classées à la Coupe des Dames furent Mme Marinovich et Mlle Hellé-Nice — cette dernière déjà célèbre pour la conduite en course sur Bugatti — qui faisaient équipe sur une Matford de 3 662 cc avec laquelle, venant de Tallinn, elles prirent la 18ème place au classement général. Le second équipage féminin de cette coupe fut Mlle L. Lamberjack et Mme Peterman sur Hotchkiss 3 485 cc (30ème au classement général). Enfin la 3ème place revint à une Hotchkiss semblable, que Mme Mareuse et Mlle Hustinx amenèrent 34ème en venant d'Athènes. Une fois de plus les rallywomen avaient fait preuve de leur valeur.

En 1938, un autre équipage féminin fit encore preuve de ses qualités automobilistiques en étant "le plus régulier" sur les quatre vingt un arrivants : n'obtint-il pas au concours de régularité 199,85 points sur 200 ! Pourtant Mmes G. Rouault et M. Rodrigue ne se classèrent que 46ème au classement général ayant joué de malheur à 100 m de l'arrivée. La pompe à essence de leur Matford 3 622 cc s'étant désamorcée, elles furent forcées de lever le capot pour repartir ; pour cela elles furent pénalisées de 15 points qui, ajoutés à 10 autres attrappés pour une réparation précédente, leur fit perdre trente et une place. Pourtant ces dames purent se consoler en enlevant la 3ème place de la Coupe des Dames.

La 1ère de celle-ci fut une habituée du Rallye Monte-Carlo : Mme Greta Morlander sur Chrysler "Plymouth" 3 302 cc venant d'Uméa (17ème au classement général). Quant au second équipage parti de la même ville sur Ford 3 622 cc, il se composait de Miss C. Brusel et de la comtesse E. von Blixen-Finecke, qui prenait la 37ème place au général.

Dans ce XVIème Rallye la participation féminine à l'arrivée fut de 9 équipages du sexe (dit faible) se classant sur 81 arrivés dans les délais. Quarante concurrents abandonnèrent sur les parcours, parmi lesquels, à proportions égales, l'on peut chiffrer les équipages féminins à quatre ou cinq maximum.

LES AS FEMININS SE RETROUVENT D'UN RALLYE A L'AUTRE

S'il était rare que les concurrents hommes se retrouvent d'une année à l'autre parmi les trois ou quatre premiers au classement, certaines rallywomen figurèrent plusieurs années de suite dans les premières places de la Coupe des Dames.

A partir de 1933 certaines même draguèrent littéralement les premières places telle Mlle Lamberjack qui successivement fut 1ère en 1933 et 1935, puis seconde en 1936, 1938 et 1939.

Juste après l'on peut classer Mme Greta Morlander, d'abord 2ème en 1934 et 1935, puis 1ère en 1937, enfin 3ème en 1938.

Parmi celles n'ayant été que trois fois parmi les trois premières, citons : Mme Mareuse qui, après avoir été 1ère en 1933, fut l'année d'après 3ème ainsi qu'en 1936.

Celles s'étant placées seulement deux fois sont naturellement plus nombreuses, et c'est ainsi que l'on retrouve les noms de Mlles Hustinx et des Forest : 1ère en 1934 et 3ème en 1936 ; Mme S. Largeot successivement 1ère en 1938, puis 1939 ; Mme O. Siko 3ème en 1935, puis en 1939 ; Mme Marinovitch également 1ère, mais en 1935, puis 1936 ; Mme G. Rouault d'abord 3ème en 1937, puis 1ère en 1938 ; etc.

En fait toutes, et quelques autres, participèrent aux six derniers Rallyes Monte-Carlo d'avant 1940, mais malgré leur virtuosité, elles étaient aussi sujettes aux pépins qui les faisaient classer à de moins bonnes places, ou tout simplement les forçaient à abandonner. C'est la glorieuse incertitude du sport automobile, et malgré une préparation intensive, la chance les abandonnait aussi quelquefois.

Lors du XVIIème Rallye en janvier 1938, l'on vit 10 équipages féminins à l'arrivée sur 92, quand il y en eut 125 au départ. L'on peut donc compter qu'il y avait au total 12 voitures, si ce n'est 13, conduites par des femmes. Les premières au classement général étaient Mmes G. Rouault et S. Largeot sur une Matford 3 622 cc qui, en partant d'Athènes, décrochèrent la 7ème place, et la 1ère dans la Coupe des Dames. Dans celle-ci

en seconde position venait l'équipe de Mme Y. Simon, et de la célèbre Mlle L. Lamberjack partie du même point sur une Hotchkiss 3 485 cc elles se placèrent 11ème au classement général tandis que la troisième de la coupe était 19ème. Celle-ci, véritable abonnée au Rallye, était Mme G. Morlander qui était partie de Stavanger sur une Dodge 3 300 cc.

L'année suivante, lors du XVIIIème Rallye, cette dernière pilotant avec Mme Barthe une petite cylindrée — en l'occurrence une D.K.W. de 684 cc — se classèrent secondes dans la 3ème catégorie des moins de 750 cc, malgré qu'elles soient 63ème au classement général.

Par contre les 1ères dans la Coupe des Dames étaient placées bien avant : en 8ème position. Il est vrai que celles-ci, Mmes Y. Simon et S. Largeot, pilotaient une 3 485 cc Hotchkiss. Quant aux secondes, c'était une fois de plus au palmarès Mlle L. Lamberjack et Mme O. Siko, toujours fidèles à la Matford 3 622 cc, avec laquelle elles se placèrent 18ème au classement général. Ensuite il fallait descendre à la 26ème place de celui-ci pour trouver la troisième de la coupe, Mlle A. van Vredenburch venue de Tallinn sur une Ford de 3 622 cc. Malgré qu'elle soit ex-aequo avec Mme A.C. Lace, venue de Riga à bord d'une Talbot-Darracq de 3 996 cc, elle passait avant celle-ci, car elle totalisait plus de points.

Cette dernière épreuve, avant la grande tourmente de la Seconde Guerre mondiale qui allait ravager l'Europe, vit une très forte proportion d'équipages féminins puisqu'à l'arrivée sur 100 voitures l'on pouvait en dénombrer 14. Le centième était d'ailleurs constitué par deux dames : Mmes M. Muller-Leufkens, et J. Mingels-Muller venues d'Amsterdam à bord d'une Hansa 1 088 cc ; elles se classèrent 11ème de la Coupe des Dames, et 22ème de la 2ème catégorie.

Ce court rappel historique de la participation féminine au Rallye Monte-Carlo de 1911 à 1939, est une preuve de plus que les femmes des premières décennies du XXème siècle n'attendèrent pas ces dames du M.L.F. pour se libérer, et prendre leurs responsabilités. L'on peut même constater qu'actuellement la proportion des conductrices dans ce fameux Rallye n'est pas plus importante que lors des Années Folles, et peut-être même inférieure. Alors... ?

Y.K.

N.B. : Pour l'ensemble de l'histoire du Rallye Monte-Carlo 1911 à 1939, voir "l'automobiliste" n°34.



En serre-tête "comme un garçon", Mme Odette Siko conservait quand même tout son charme féminin.



Mme Greta Morlander (au centre) et ses équipières devant la Chrysler Plymouth 3 302 cc avec laquelle elles se classèrent 1ères de la Coupe des Dames en venant d'Uméa, en 1937.

Malgré les difficultés du parcours depuis John O'Groats, Miss E.E. Parnell conservait sa coquetterie féminine. Avec son Hillman 3 180 cc elle se classa 53ème sur 81, ce qui était déjà honorable. Photo A.C.M.C.



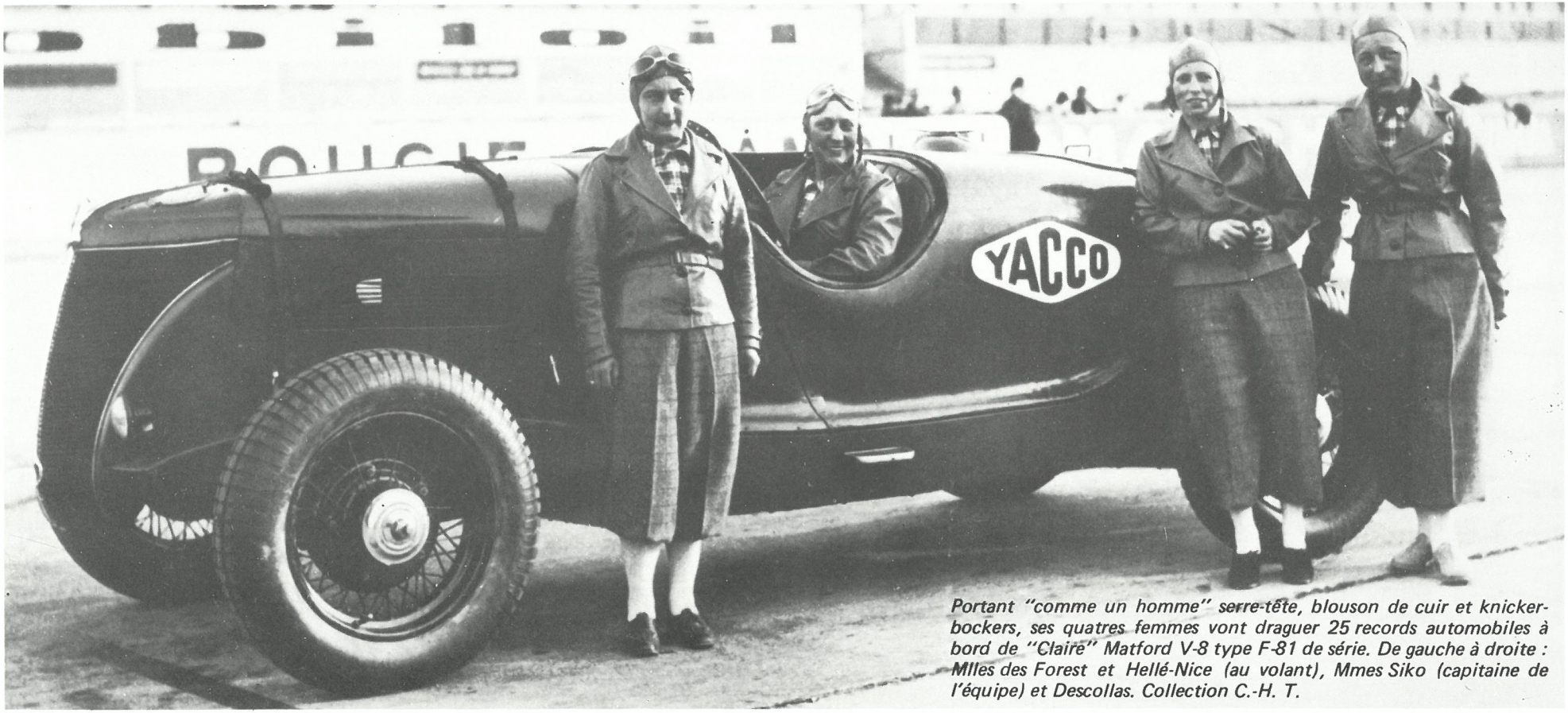
En 1937 à Montlhéry, quand quatre françaises remportaient sur **"CLAIRE" 15 records internationaux** en classe C et **10 records du Monde**

Actuellement si quatre françaises ramenaient à leur pays 25 records mondiaux de vitesse automobile, la presse s'en donnerait à cœur joie, et l'on verrait sans doute la première des quotidiens, et le petit écran présenter en grand format le visage radieux des championnes.

Malheureusement le temps des records automobiles est passé — non parce que des femmes pouvaient s'y classer mieux que des hommes — mais parce que les rares marques survivantes se défient de tentatives où elles pourraient risquer de perdre un prestige durement gagner par la publicité visuelle.

C'est au début de 1937 que la société des huiles Yacco — qui depuis plusieurs années organisait des tentatives de records avec des voitures de différentes marques et plus spécialement Citroën (voir "l'automobiliste" nº 37) — décida la société Matford à collaborer à une tentative pour enlever, si possible, plusieurs records internationaux et mondiaux en tournant 10 jours à Montlhéry.

C'était la première tentative de ce genre pour la marque de Strasbourg, d'autant plus que la mode des records était alors sur son déclin. L'administrateur délégué de la "Matford" voulant que les performances



Portant "comme un homme" serre-tête, blouson de cuir et knickerbockers, ses quatres femmes vont draguer 25 records automobiles à bord de "Claire" Matford V-8 type F-81 de série. De gauche à droite : Mlles des Forest et Hellé-Nice (au volant), Mmes Siko (capitaine de l'équipe) et Descollas. Collection C.-H. T.



S'étant faite protraiturée dans le cockpit de "Claire", Mlle Simone des Forest a dédicacé sa photo à César Marchand qui a minutieusement préparé la voiture.

soient plus marquantes, et atteindre par ce canal la clientèle féminine de plus en plus nombreuse, décida donc que la voiture serait pilotée par une équipe de quatre femmes.

Celles-ci placées sous la direction de Mme Siko étaient : Mme Claire Descollas et Mlles Simone des Forest et Hellé-Nice ; toutes étaient déjà des rallywomen connues, et même pilotant en course comme la dernière.

La Matford V-8 de 3,621 litres donnant 90 ch au frein avait été préparée spécialement par César Marchand, et son équipe qui s'était déjà occupé des voitures de records Yacco depuis 1925. Baptisée "Claire" elle avait un châssis de série, mais une carrosserie spéciale profilée avec cockpit de course.

Ayant pris le départ le 19 mai 1937 à 10 h du matin, "Claire" ne s'arrêta de tourner que le 28 à la même heure, les pilotes se relayant jour et nuit. Pendant ces dix jours elles enlevèrent les records suivants :

Records internationaux classe C

– 3 jours à	143,78 km/h
– 4 jours à	144,08 km/h
– 15 000 km à	143,77 km/h
– 10 000 miles à	141,59 km/h
– 5 jours à	141,74 km/h
– 20 000 km à	142,09 km/h
– 6 jours à	141,16 km/h
– 7 jours à	141,48 km/h
– 15 000 miles à	141,48 km/h
– 20 000 km à	141,39 km/h
– 8 jours à	141,29 km/h
– 30 000 km à	140,88 km/h
– 9 jours à	140,83 km/h
– 20 000 miles à	140,18 km/h
– 10 jours à	139,99 km/h

Records du Monde

– 20 000 km à	142,09 km/h
– 6 jours à	142,16 km/h
– 7 jours à	141,48 km/h
– 15 000 miles à	141,48 km/h
– 25 000 km à	141,39 km/h
– 8 jours à	141,29 km/h
– 30 000 km à	140,88 km/h
– 9 jours à	140,83 km/h
– 20 000 miles à	140,18 km/h
– 10 jours à	139,99 km/h

Outre les fleurs dont la courageuse équipe féminine fut gratifiée à l'arrivée, elle eut droit à de nombreux et chaleureux articles dans toute la presse automobile d'alors. Celle-ci reprenait d'ailleurs les dires de la publicité Matford ayant suivi cet exploit, et dans laquelle l'on pouvait juger des conditions difficiles qu'avaient rencontrées les pilotes.

Ainsi : "Mlle Hellé-Nice rencontra sur la piste de ciment l'ouate traitresse des brouillards nocturnes... Mme Siko sut opposer au soleil levant qui rend la piste aveuglante un œil d'aiglonne, Mme Descollas qui courait aux heures les plus chaudes de ces journées caniculaires supporta sans se plaindre les brûlures qui lui soulevaient la peau".

Les féministes d'alors devaient en frémir d'aise, et celles d'aujourd'hui devraient en prendre, comme on dit "de la graine", en lisant les termes dithyrambiques, et mérités de l'opuscule "Ouvrage de dames", édité par Matford en leur honneur.

Au hasard citons : "Tous les champions en tête de liste des records du monde, ont utilisé des voitures exceptionnelles auxquelles ils vouaient leurs muscles, leur énergie et leurs réflexes d'homme. Quatre dames ont changé tout cela.". Egalement : "Des femmes françaises, sur une voiture française, imposant au monde vingt cinq records nouveaux, cela n'est-il pas supérieur à toutes les preuves de patriotisme intransigeant dont beaucoup de marques automobiles se contentent de façon péremptoire ? " Cette dernière phrase dut faire quelques remous dans certains bureaux directoriaux de grandes marques.

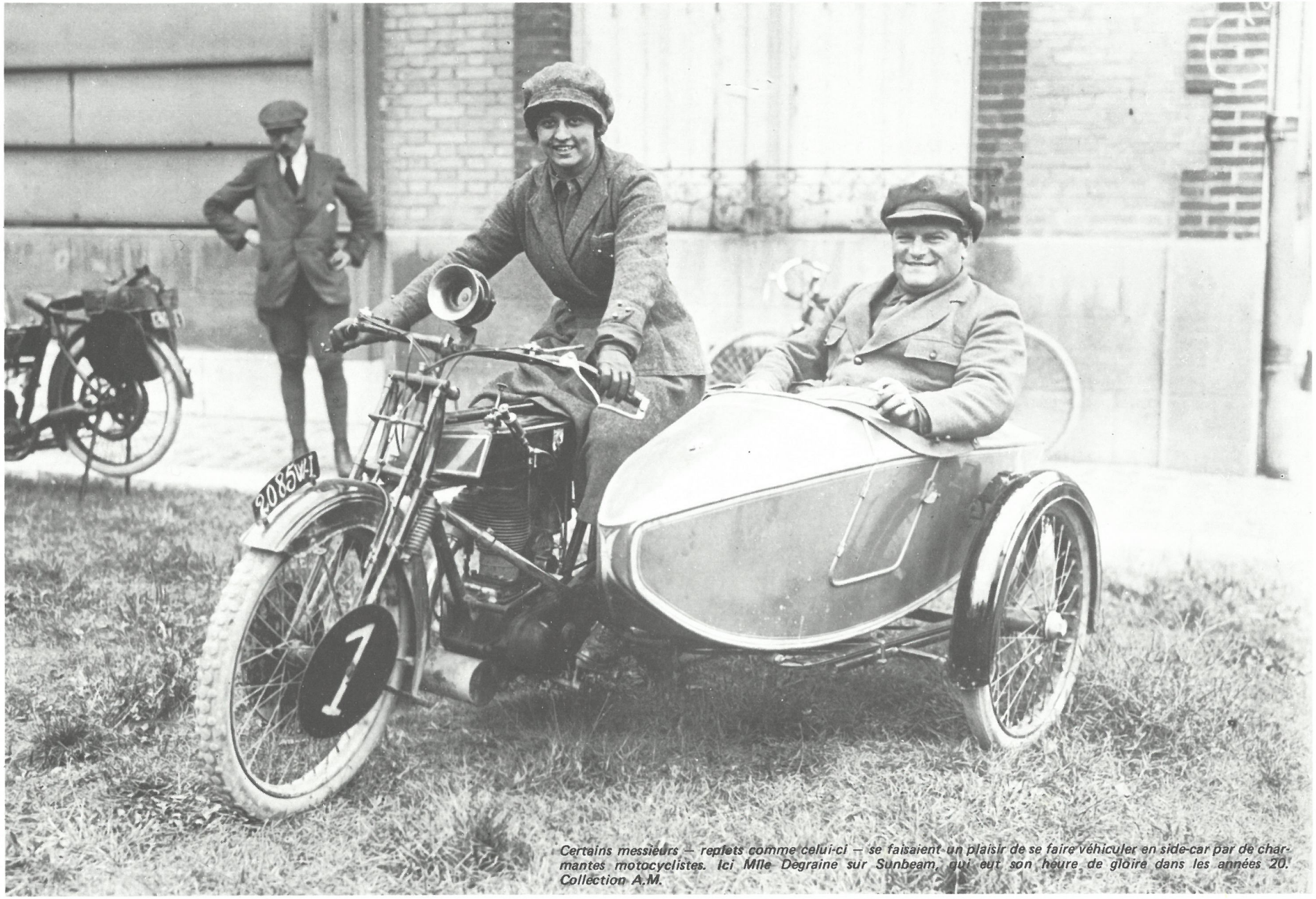
Enfin : "En un temps où le pavillon national couvre si souvent de médiocre marchandise (ce n'est pas nouveau non plus !), n'est-il pas charmant de voir des mains féminines nouer une brassée de records, sans ostentation, d'une faveur, tricolore elle aussi, mais que nous nous plaisons à imaginer bleu ciel, blanc et rose, sans diminuer en rien la valeur d'un trophée mondial." Qu'en termes charmants cela était-il dit !

Cet exploit prouve une fois de plus que rien n'est nouveau sous le soleil, et que ces "garçonnes" – qui sont peut-être maintenant des arrière-grand-mères – montraient dignement le chemin de l'émancipation féminine à leurs arrière-petites-filles.

Y.K.



Mme Claire Descollas.



Certains messieurs — repletsc comme celui-ci — se faisaient un plaisir de se faire véhiculer en side-car par de charmantes motocyclistes. Ici Mlle Degraine sur Sunbeam, qui eut son heure de gloire dans les années 20. Collection A.M.

Quand les *'lames de Rasoir' Panhard & Levassor* rasaient le "Bol de Montlhery" 1925-1926

Christian-H. TAVARD

Si, pour Panhard et Levassor, la "Belle Epoque" avait été celle des grands succès routiers, "les Années Folles" furent, pour la marque doyenne comme pour beaucoup d'autres, "l'Epoque des records".

Ne voulant pas laisser Renault ou Voisin glaner les lauriers, ni inaugurer seuls le palmarès du nouvel autodrome de Montlhéry, Panhard et Levassor – dont les derniers exploits sportifs remontaient à 1907 – décida, dès 1924, d'affronter le chronomètre. Quatre voitures différentes furent utilisées, et si les plus glorieuses – 20, puis 35 ch – laissèrent des traces dans les revues ou journaux de l'époque, leurs cadettes – 20, puis 10 ch "Lame de Rasoir" furent bien plus discrètes.

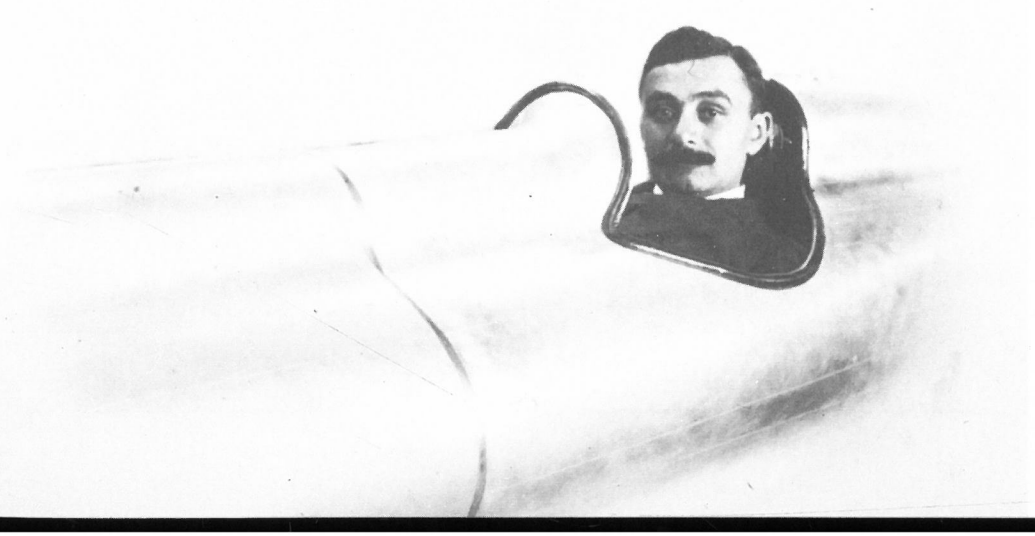
Révolutionnaires en bien des points, ces deux modèles sombrèrent pourtant dans l'oubli. Patiemment, leur histoire a pu être reconstituée ; elle demeure néanmoins confuse, malgré que nous nous soyions efforcés de démêler l'imbroglio, sans toutefois prétendre y être parvenu complètement.

Que nos lecteurs veuillent donc nous excuser s'ils relèvent ici ou là quelques erreurs ou omissions. La contradiction possible fut toujours un piment de l'histoire, et c'est avec attention que nous accueillerons tout renseignement complémentaire.

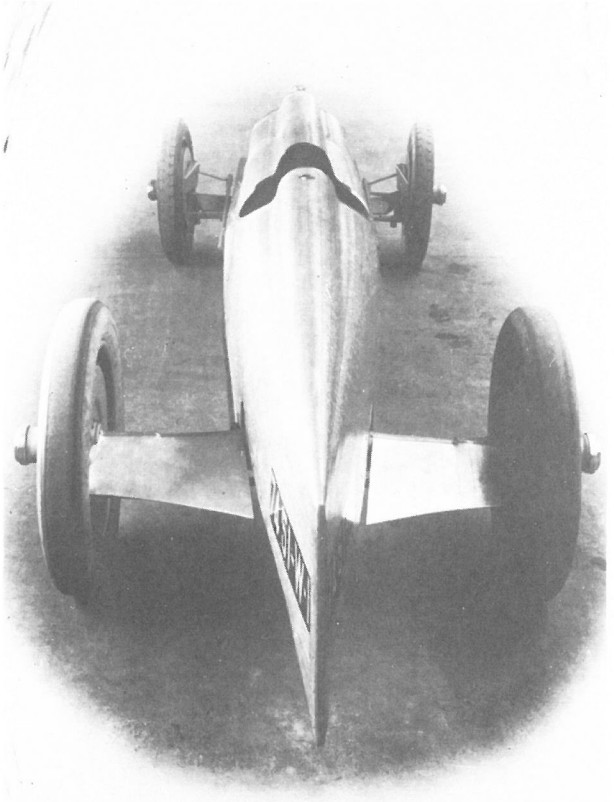
DU BOIS VERNI A L'ALUMINIUM POLI

Comme les trois mousquetaires, les Panhard de record étaient quatre et leurs principales caractéristiques techniques apparaissent dans le tableau ci-contre.

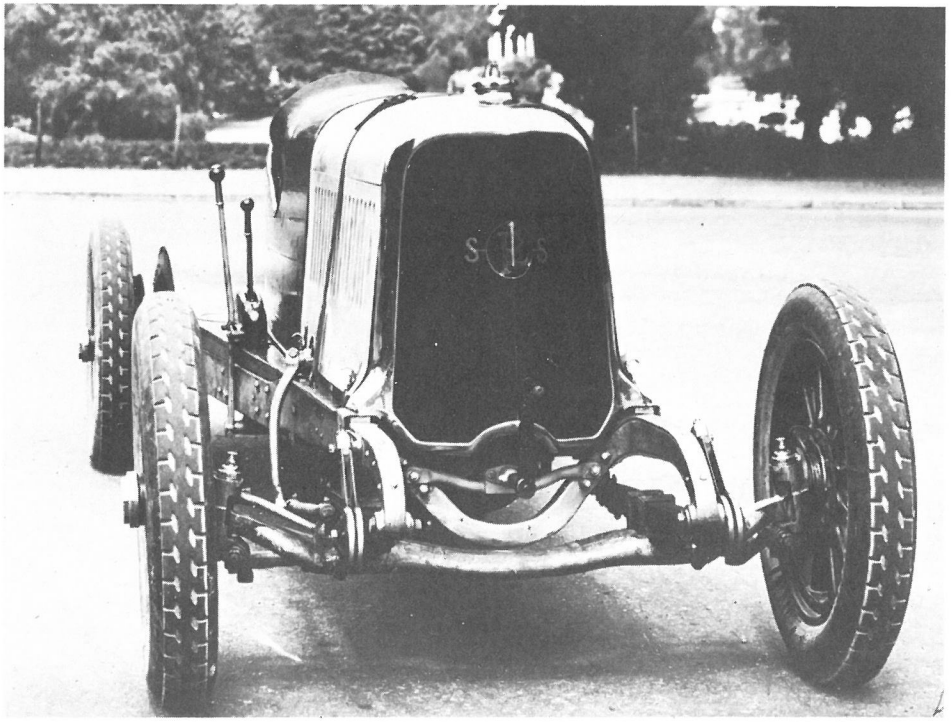
Deux d'entre elles, les deux premières, furent de simples modèles de séries (châssis et moteur) dotés de carrosseries spéciales et à peu près identiques ; les deux autres, par contre, furent entièrement conçues et construites pour la chasse aux records. Ce furent, hélas, les malchanceuses du lot !



L'ingénieur Marius Breton au volant "spécial" de la 1500 cc "Lame de Rasoir". Collection Breton fils.



Impressionnante vue arrière de la 5 litres "Lame de Rasoir" sur laquelle se tua Breton le mardi 12 octobre 1926. Collection Breton fils.



Vues avant et trois-quart arrière de la 20 ch Sport de 1925, montrant sa splendide carrosserie en lattes d'acajou. Photo P.-L.

Mais, respectant l'ordre chronologique, revenons d'abord aux deux premiers modèles de série.

ACIER-ACAJOU ET CUIVRE !

Est-ce l'excellent temps réalisé par l'amateur Ortmans lors du meeting de Boulogne-sur-Mer en 1924, qui donna l'idée aux dirigeants de la marque de s'orienter vers les records ? On peut le croire, encore que de multiples projets – prêtés alors à Renault et à Voisin – aient dû probablement accélérer la décision, mais une chose est sûre ; dès le début de l'année 1925, un châssis Sport 25 ch fut cédé au département "recherches" de la Porte d'Ivry. Après moins de 5 mois, fin juin, étincelante sous sa carrosserie d'acajou cloutée de cuivre, la 20 ch pouvait partir vers Montlhéry.

Très belle, admirablement proportionnée, cette voiture se présentait comme une fausse monoplace. Le conducteur était décalé vers la droite, la place gauche étant recouverte d'un tendelet de cuir.

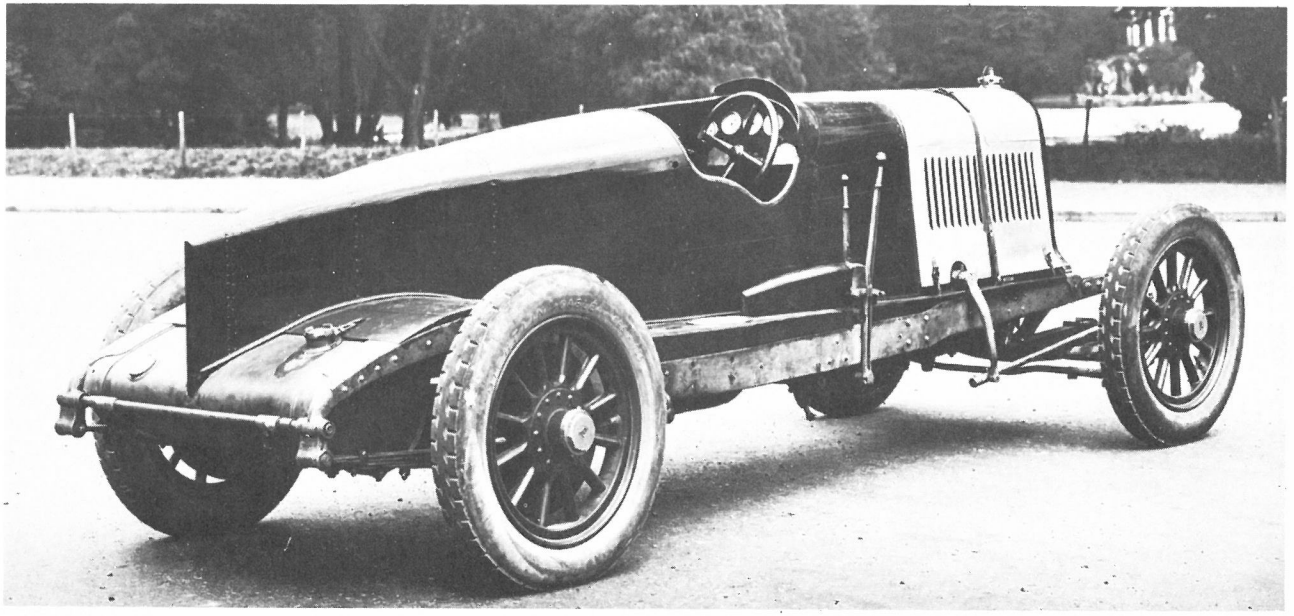
Pour ses débuts, la voiture donna presque entière satisfaction, puisque l'ingénieur Breton établit quatre records du monde, et que le meilleur tour d'anneau fut couvert en 48" 1/5, soit à 190,324 km/h. Malheureusement, Breton échoua contre le record du monde de l'heure : 100 km avaient été couverts, et l'avance sur l'ancien record paraissait confortable, quand un pneumatique éclata. Le temps de réparer et la moyenne générale retomba à 168,900 km/h. Petite consolation, tout de

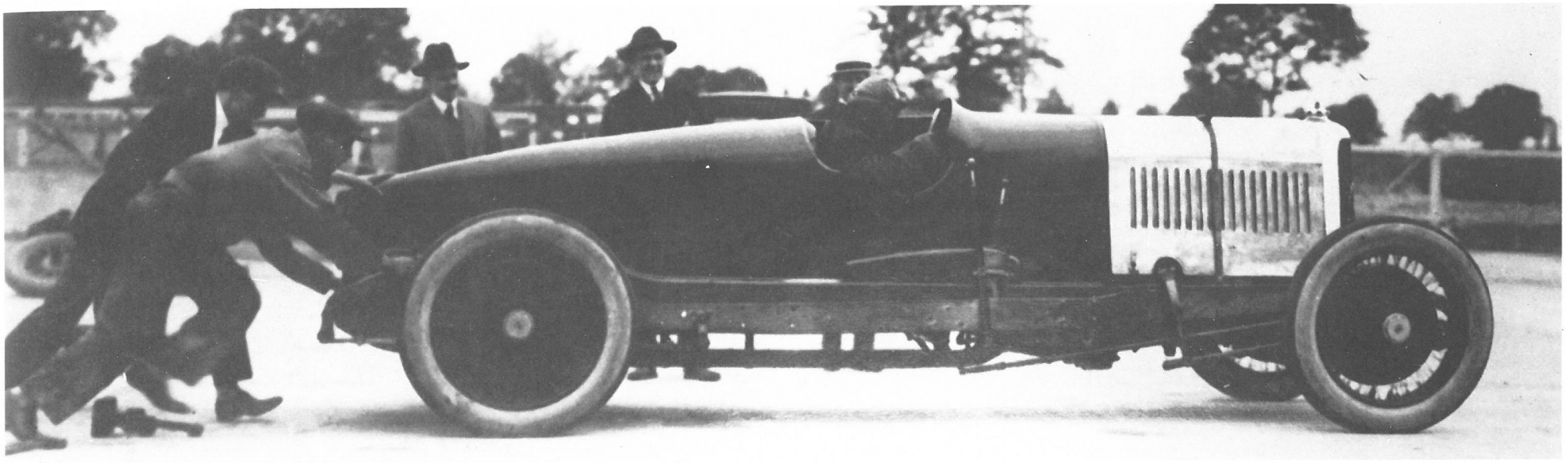
Au premier coup d'œil, les "séries améliorées" se distinguent par leur carrosserie "bois" alors que les spéciales se caractérisent par leur finesse extrême et leur robe de métal poli qui les firent dénommer bientôt "Lame de rasoir".

Quoique plus basses, ces "voitures coupe-papier", taillées en "coupe-vent" présentaient quelques ressemblances avec la Talbot Darracq spéciale qui, dès 1913, s'illustra à Brookland en frôlant les 170 km/h.

Bien entendu, la particularité essentielle des deux secondes était le grand volant de direction, sans branche, qui entourait le corps du pilote. Pour voir la route ou la piste, le conducteur devait jeter un coup d'œil à droite ou à gauche. Evidemment, le maître couple de la voiture se trouvait réduit à sa plus simple expression. Bien avant donc que M. Colin Chapman demande à M. Clark de s'allonger dans l'habitacle d'une Lotus XXV, l'ingénieur Breton, puis Ortmans, avaient expérimenté la position.

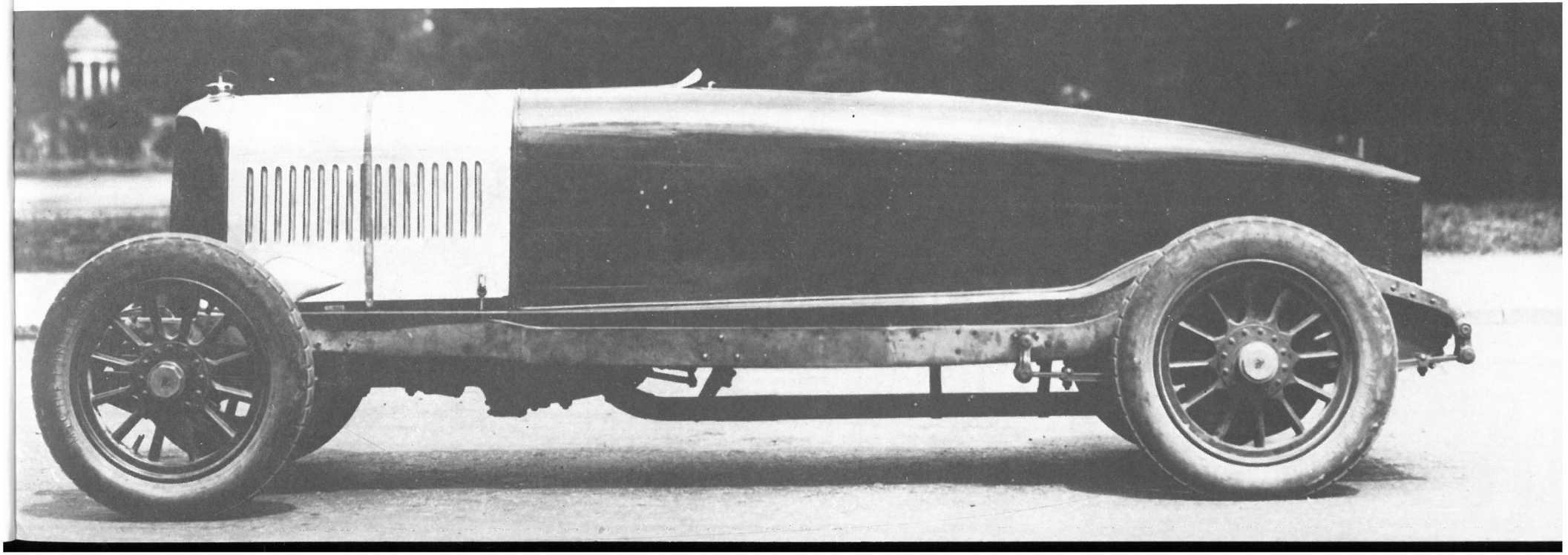
Comme nous l'a expliqué l'ingénieur Bionier qui participa à la conception de ces voitures, les deux modèles, la 5 litres comme la 1 500 cc, furent véritablement dessinés et construits sur mesure, très exactement aux mensurations de Breton.

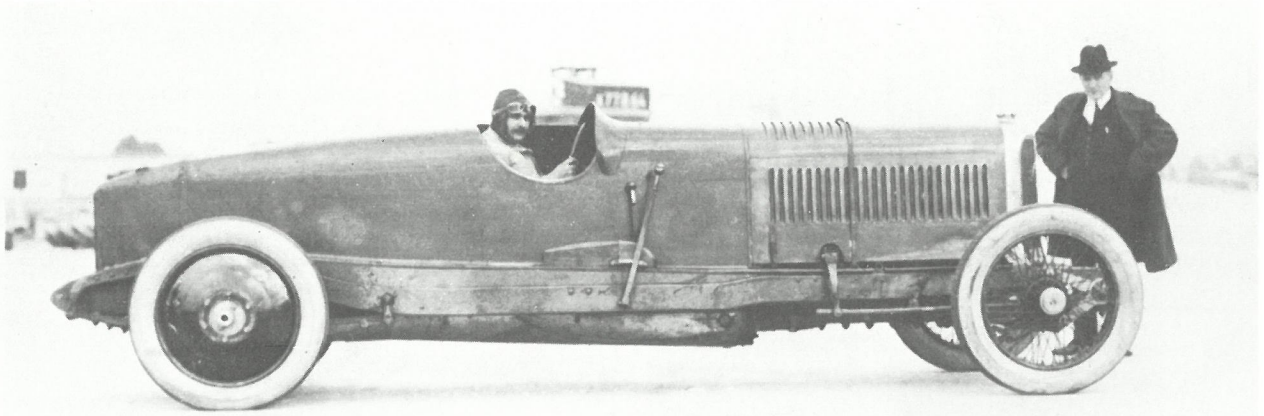




Lancement de la 20 ch Sport P.-L. par les mécaniciens de M. Breton lors de la tentative de records de 1925. Collection Breton fils.

Autre profil de la 20 ch Sport P.-L. montrant la finesse de ses lignes, carrossée d'acajou avec lignes de rivets de cuivre.





A première vue l'on peut la confondre avec la 20 ch, mais ici c'est la 35 ch P. et L. spéciale avec Breton au volant. Elle se distingue par la plus grande longueur de l'empattement, et surtout par celle du capot dont le persiennage est plus important. Collection Breton fils.

même, si le record mondial, propriété de Parry Thomas (175,564 km/h sur Leyland-Thomas) était toujours debout, Breton avait établi un nouveau record pour la catégorie 3 à 5 litres. Naturellement, le moteur de cette 20 ch était du type "sans soupape", modèle expérimenté chez Panhard et Levassor depuis 15 ans déjà. Parmi les innovations, il fallait compter l'emploi de chemises régulées en acier, minces et légères, qui permettaient d'atteindre un haut régime sans fatigue ni vibration. Les orifices d'alimentation avaient été largement dimensionnés, et la culasse présentait une forme hémisphérique avec bougie centrale unique pour chaque cylindre.

ORTMANS EN PISTE

De la réussite de Breton allait naître la vocation d'un pilote amateur : Ortmans, propriétaire, on l'a vu, d'une 20 ch Sport de série. Ayant déjà obtenu quelques résultats flatteurs au volant d'une voiture non transformée, Ortmans monta à Paris, obtint l'autorisation d'adopter lui aussi une caisse type "acajou", et l'essaya à La Baule. Malgré un mauvais revêtement, la Panhard "assistée" y dépassa les 160 km/h.

Un mois plus tard, mais à Montlhéry cette fois, Ortmans culbutait les records de Breton.

Etait-ce toujours la voiture personnelle de notre amateur ou la machine prêtée par l'usine ? On l'ignore, mais il faut remarquer que lors de la tentative du mois de juin, la Panhard de Breton était équipée de roues artillerie en bois, alors que la voiture d'Ortmans – les documents photographiques reproduits ici en font foi – était dotée de roues fil. Ces photographies permettent, notamment, de constater la présence de tambours de freins sur les quatre roues, ce qui n'était peut-être pas le cas lors de la toute première tentative (freins arrière seulement). Une certitude toutefois pour la marque doyenne, il s'agissait d'une Panhard issue directement de la série. La parole revenait alors aux publicitaires qui, négligeant les records intermédiaires, devaient surtout mettre l'accent sur la vitesse horaire : 185,773 km/h ; la performance méritait effectivement d'être exploitée puisque quatre mois plus tôt, une Renault 40 ch n'avait réalisé que 173,231 km/h. Pour être impartial, il faut toutefois remarquer que la Renault se préparait alors à tourner pendant 6 h d'affilée.

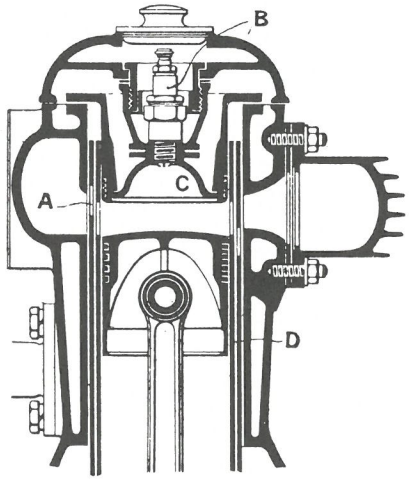
Second bénéficiaire des nouveaux records, Ortmans, définitivement adopté par la marque, visait pourtant plus haut.

Châssis, freins, profilage ayant donné toute satisfaction, pourquoi alors ne pas essayer un moteur 35 ch ? L'idée fut retenue et, en avril 1926, une 8 cylindres était prête. Le châssis ressemblait à celui de l'ancienne voiture, les formes de la carrosserie avaient également été conservées mais, pour des questions de poids sans doute, voire de prix de revient, l'acajou avait cédé la place à la tôle d'aluminium. Comparé à celui de la 20 ch, l'empattement de la 35 était augmenté de 45 cm, car il fallait bien loger le majestueux 8 cylindres.

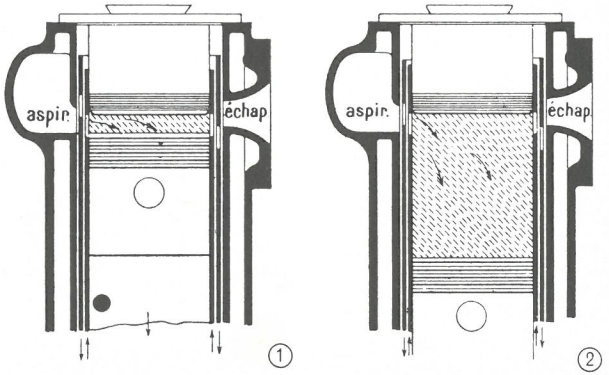
LE "SANS SOUPAPE"

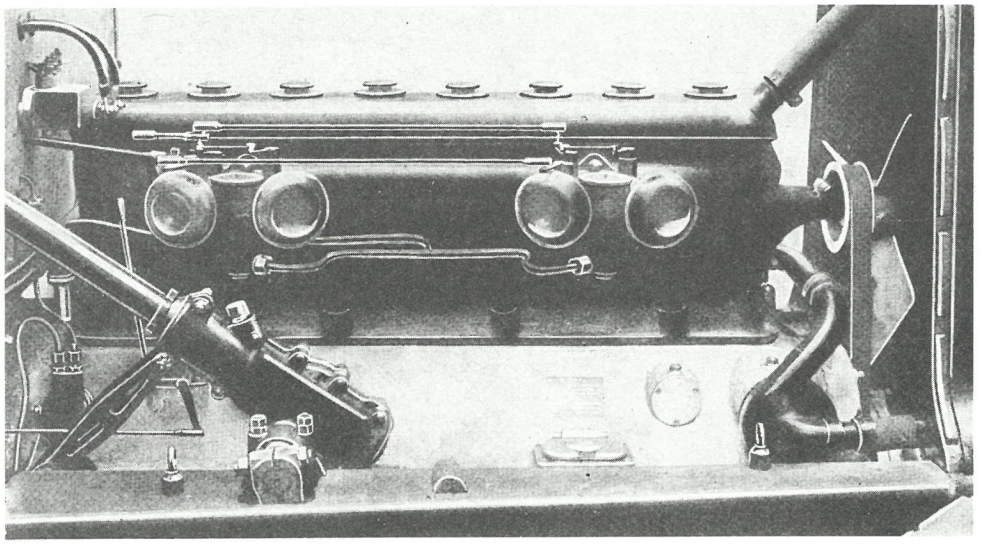
Ce moteur dont l'ancêtre avait vu le jour en 1921, fut sans aucun doute l'une des plus grandes réussites de la marque. Le capot levé, ce groupe long et étroit apparaissait dans toute la pureté de ses lignes, débarrassé des carters de soupapes, et des tiges de commandes, ou de rappels classiques. Issu des 16, puis des 20 ch, ce type "35" était constitué, en fait, de deux 4 cylindres (85x140 mm) placés bout à bout, chaque groupe possédant sa magnéto et son carburateur.

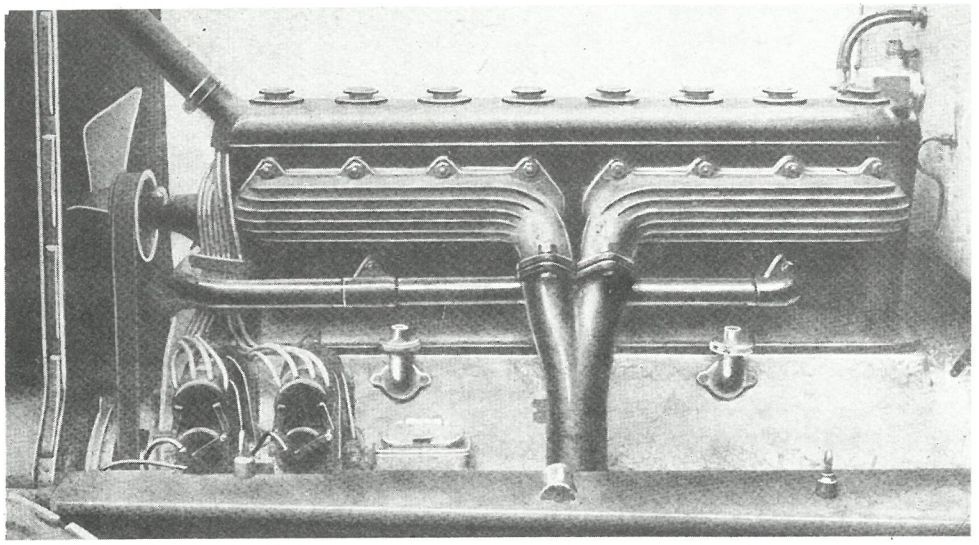
Le graissage était du système employé sur tous les modèles P. et L., c'est-à-dire par circulation continue sans pompe, et débit proportionnel à l'ouverture du pavillon des gaz. Pour lubrifier le tout, 18 litres d'huile étaient nécessaires : 4 litres dans les cuvettes disposées sous les bielles, et 14 litres dans les réservoirs situés de part et d'autre du carter supérieur. L'installation du démarreur et de la dynamo combinés, en bout de vilebrequin, ajoutait à la netteté de l'ensemble. Sous le capot, en effet, seules les magnétos et la pompe à eau situées à l'avant gauche, venaient à peine contrarier la pureté du bloc. Très beau, ce "8 en ligne" était aussi puissant, qu'efficace.

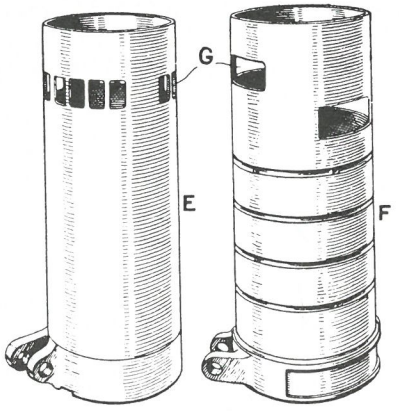


Coupe transversale de la tête de cylindre d'un moteur sans soupape 35 ch P.-L. L'on y remarque les caractéristiques suivantes : A) très larges orifices d'alimentation, et d'évacuation ; B) bougie centrale donnant une inflammation rapide du mélange ; C) culasse semi-hémisphérique d'un refroidissement régulier et uniforme ; D) chemises de distribution en acier soutenant sans fatigue tous les régimes.





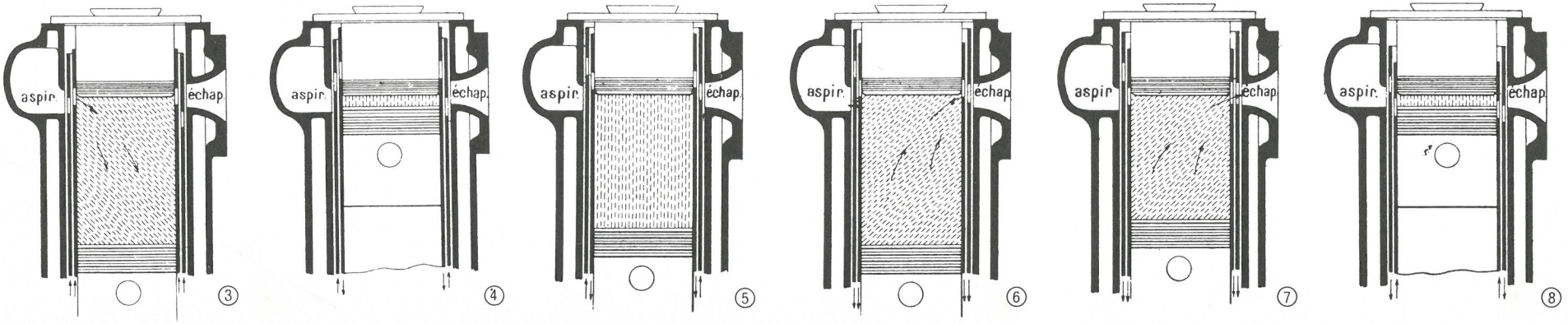




Vues côté échappement, et côté carburateur du huit cylindres 85x140 mm en ligne sans soupape P.-L. Elles montrent la netteté des lignes de ce remarquable moteur, qui était à l'époque l'un des plus modernes, et avait un rendement exceptionnel.

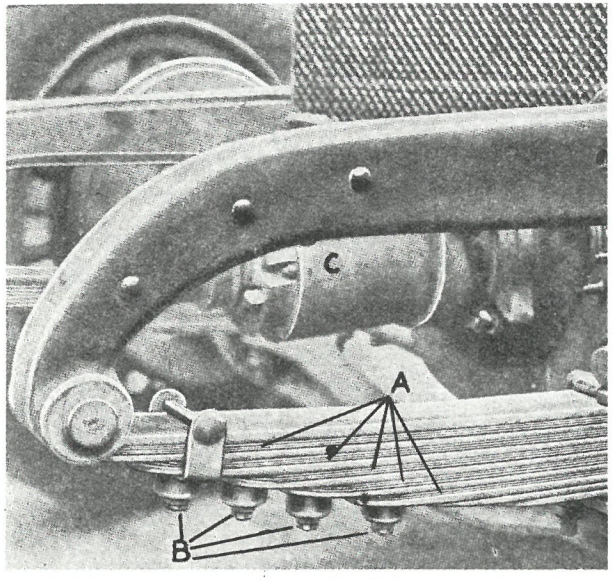
Les deux chemises concentriques de distribution d'un sans soupape huit cylindres 35 ch P.-L. La chemise E est celle intérieure, la F étant l'extérieure, dont la paroi interne était régulée suivant un procédé particulier à la marque P.-L. Les lumières G étaient destinées à l'admission et à l'échappement.

Les 8 phases principales du cycle à 4 temps du sans soupape P.-L.
1 - Commencement de l'aspiration. 2 - Ouverture maximum des lumières d'aspiration. 3 - Le piston étant au point bas, les lumières d'admission toujours ouvertes permettent au gaz frais de continuer à s'introduire dans le cylindre par sa propre inertie. 4 - Fin de compression, avec le piston au point haut, toutes lumières fermées, la chambre d'explosion étant alors étanche. 5 - Après l'explosion, ouverture des lumières d'échappement, la chemise intérieure descendant plus vite que l'extérieure. 6 - Echappement en cours le piston étant au point bas. 7 - L'évacuation des gaz étant au maximum, le piston remonte. 8 - Tandis que la chemise extérieure continue à descendre, et celle intérieure à remonter, se produit la fin de l'échappement le piston étant remonté au point haut.

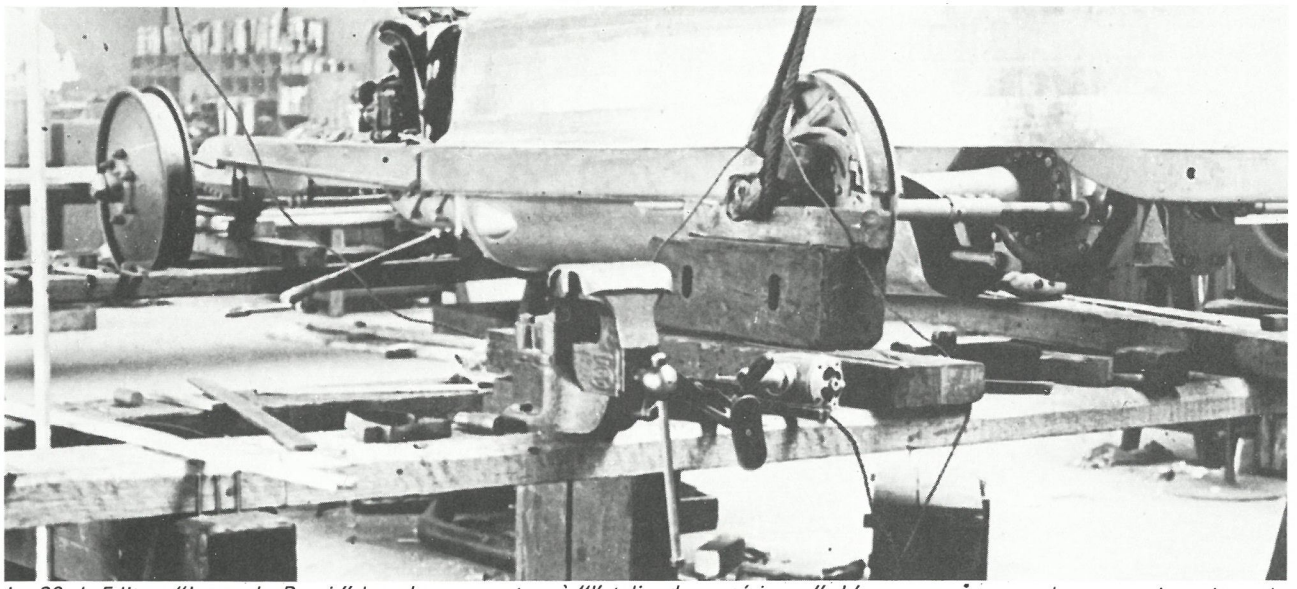


Sur les modèles clients, il était quasi impossible de mettre le "pied au plancher" en palier. En côte, la voiture était irrésistiblement enlevée, sans à coup ni effort et, à l'époque, tous les "fanas" de la marque répétaient le mot célèbre du talentueux C.T. Weymann : "il y a vraiment un baladeur de trop dans cette boîte de vitesse".

Parmi d'autres perfectionnements, bien dans la manière Panhard, il faut signaler aussi les ressorts dits auto-amortisseurs. Ces ressorts pouvaient être ramenés très rapidement en position de repos grâce à "l'interposition" entre chacune des lames, d'une série de petites lamelles d'acier. Celles-ci freinaient le ressort dans les deux sens par une friction additionnelle, et combinaient ainsi le rôle de l'amortisseur à celui du ressort proprement dit. De petits ressorts en spirales placés en dessous, à chaque étage de décrochement des lames maîtresses, permettaient de régler proportionnellement la friction. Toutes ces innovations se retrouvaient naturellement sur la voiture de record, et la seule différence avec la mécanique de série concernait simplement la démultiplication finale.



Ressort auto-amortisseur P.-L. freinant dans les deux sens par une friction additionnelle remplaçant celle des amortisseurs, et combinant les deux. Entre les lames étaient maintenues de fines bandes d'acier (A), facilitant la friction et le freinage. La friction était proportionnée par des ressorts hélicoïdaux réglables (B). L'on remarque aussi sur cette photo la dynamo-démarreur (C) montée directement en bout du vilebrequin.

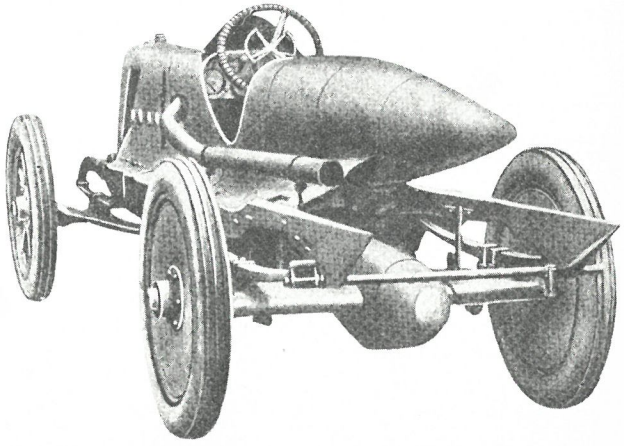


La 20 ch 5 litres "Lame de Rasoir" lors de son montage à "l'atelier des expériences". L'on y remarque que la carrosserie en lame de métal poli dont les flancs sont verticaux, contrairement à ceux de la 10 ch qui épousaient plus étroitement le gabarit du pilote. Collection P.-L.

L'ESCALADE CONTINUE...

Ortmans avait vu juste et, pour sa première sortie il s'octroya non seulement les records de 50 km/h, 50 miles, 100 km et 100 miles mais également un nouveau record de l'heure (193,508 km/h) qui fut la performance la plus spectaculaire ; sur 100 km, la "Pan-pan 35" avait dépassé nettement les 200 km/h. Peu après le record d'Ortmans, Perry Thomas (Thomas) atteignit 195,925 km/h, alors qu'en fin de saison la Miller de Elridge porta le record de l'heure à 203,725 km/h. Rappelons qu'à cette époque le record du monde de vitesse pure était aussi la propriété de Perry Thomas avec 272,458 km/h, puis 275,229 km/h. Devant un si brillant et si rapide résultat, l'état-major de la marque ne pouvait résister à la tentation. Pour dominer, distancer, éclipser Perry Thomas, le spécialiste mondial de la vitesse, il fallait construire une véritable voiture de record. L'escalade était engagée ; dès le mois d'avril, la première "Lame de rasoir" fut mise en chantier.

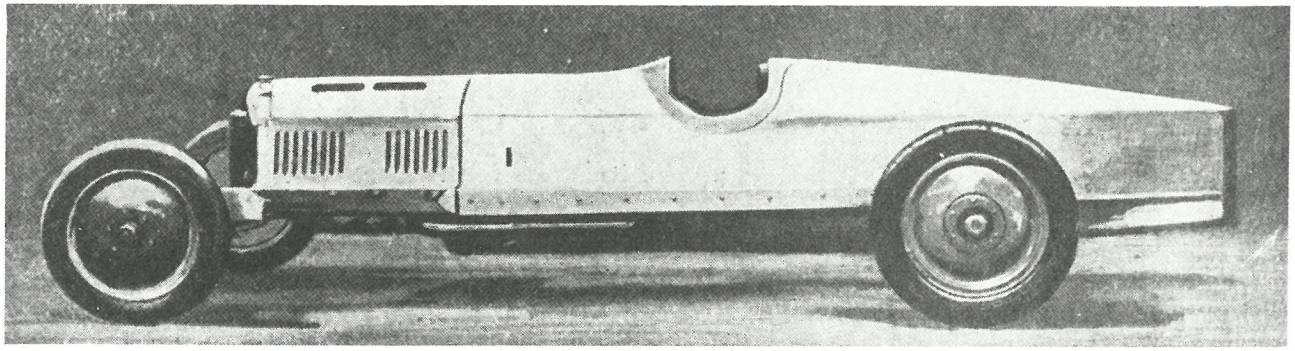
Cette première voiture est, hélas, toujours demeurée assez mystérieuse, plus encore que sa cadette, la 1500 cc. On sait, en tout cas, que l'ingénieur Breton décrocha deux nouveaux records (voir notre tableau récapitulatif), et il semble bien que ce soit à son volant, ou du moins à celui d'un modèle en tout point



La Talbot monoplace de record qui, dans le quatrième trimestre 1913, tourna à 165 km dans l'heure sur l'autodrome de Brooklands. Elle préfigurait les "Lame de Rasoir" P.-L. de 1926. Document S. et V.

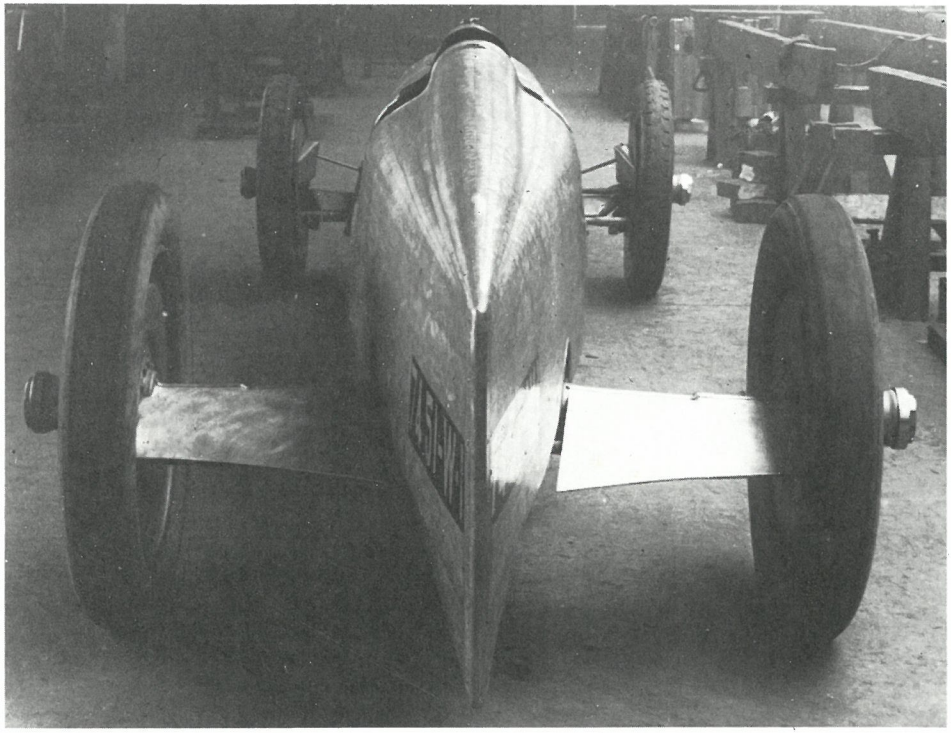
semblable, que l'infatigable ingénieur-pilote trouva la mort à l'époque du Salon 1926, peu après avoir dépassé les 200 km/h. Toujours selon son collègue l'ingénieur Bionier, la 20 ch avait été conçue pour atteindre les 240 km/h. Nous avons par contre la certitude qu'elle couvrit officiellement 5 miles à 223 km/h de moyenne.

Sa carrosserie était en métal léger, la structure étant formée de lattes longitudinales disposées jointives, et maintenues par des membrures internes. Pour que les jointures entre chaque bord soit parfaites, les tranches supérieures et inférieures avaient été taillées en chevrons. Les lattes s'imbriquaient ainsi parfaitement, ce qui suppose un admirable travail d'ajustage. Cette carrosserie était légèrement moins longue que le châssis proprement dit, dont les deux longerons, parallèles sur les 3/4 de leur longueur, se rejoignaient sous la pointe arrière. Quant à la largeur, elle ne devait pas dépasser 55 cm, au droit du poste de pilotage dans lequel le conducteur, on le sait, se tenait à demi couché. Vue de face, la partie supérieure de l'avant formait un arrondi, la tête du pilote se trouvant dans le prolongement mais il n'était pas question, pour celui-ci, de "voir par dessus". A Montlhéry, une vision latérale était, paraît-il, suffisante... !



Une des très rares photos de la 5 litres "Lame de Rasoir" présentant bien l'élancement de sa carrosserie.

Bien qu'il s'agisse d'un moteur 5 litres, la longueur du capot, malgré les tendances de l'époque, ne dépassait pas le quart de la longueur totale. Ce capot était percé sur les deux côtés de deux groupes de persiennes et, dans sa partie haute, de deux fenêtres longitudinales. Le radiateur, style coupe-vent, avait été fourni par Moreux ; il était pris dans un carrossage en métal poli, épousant lui aussi strictement les formes de la carrosserie. Pour améliorer la ventilation, on avait même ajouté un carénage en tôle formant tunnel de Venturi.

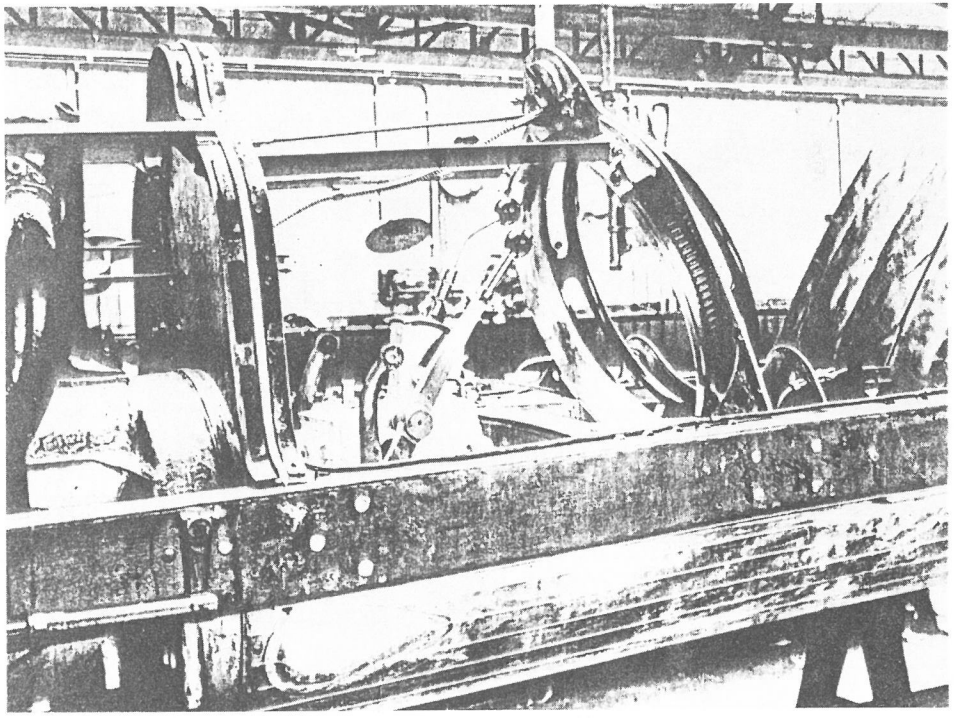


Vue arrière de la 5 litres donnant idée de son appellation "Lame de Rasoir". Photo P.-L.

UN VOLANT PAS COMME LES AUTRES

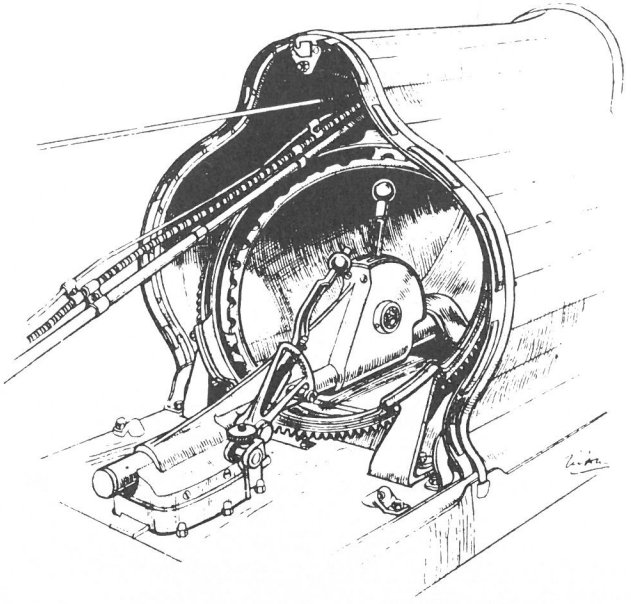
Remarquons aussi que les ressorts avant se trouvaient logés sous les longerons du châssis et qu'ils étaient carénés. Le système d'échappement (à l'origine deux conduits de 4 tubes qui se rejoignaient au sortir du capot) courait également sous le longeron gauche. Quant au fameux volant de direction, les illustrations ci-contre permettent d'en admirer les détails et l'audace. Incliné d'avant en arrière sur la 5 litres, il fut placé, à la demande même de l'ingénieur Breton, dans l'autre sens sur la 1500. Sur l'une comme sur l'autre de ces voitures, le levier de changement de vitesse ainsi que la commande manuelle des freins se trouvaient placés au centre, un peu en avant des pédales. Pour transmettre le mouvement, le volant proprement dit était fixé à un secteur denté qui l'engrenait à sa base sur le boîtier de direction par l'intermédiaire d'un pignon Bendix. Un mécanisme démultiplicateur était ensuite adapté. Sur la 5 litres la transmission du mouvement s'effectuait finalement par une bielle latérale placée à droite qui attaquait la traverse avant de direction située en arrière de l'essieu. Ce dispositif variait sur la 1500 ; la bielle était placée entre les longerons du châssis, et attaquait par une double biellette en équerre, la traverse de direction, l'articulation s'effectuant au centre.

Un petit mystère plane toujours sur l'essieu avant qui ne se fixait pas au centre des roues, mais en dessous de l'axe de rotation. De cette disposition, on pourrait déduire que les roues avant de la 1500 étaient montées sur des flasques fixes encastrés dans les jantes. Il en était de même pour la 5 litres.



Le poste de pilotage de la 5 litres "Lame de Rasoir", avec son volant "très spécial", ses leviers et pédales. Photo P.-L.

Détail (ci-dessous) du volant, incliné dans l'autre sens, et des leviers de vitesses et de frein de la 1500 cc "Lame de Rasoir".



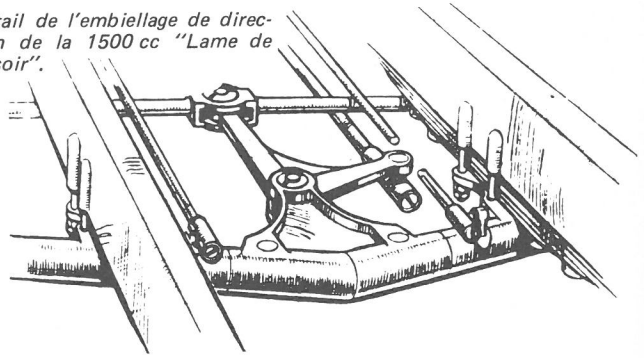
Le mécanisme de commande du freinage à l'avant était monté à l'intérieur des flasques de roues ; ainsi ceux externes étaient mobiles et portaient les pneus, tandis que ceux internes étaient fixes. Des tringles montées parallèlement aux longerons de châssis les commandaient sur la 1500 cc.

Par contre, sur la 5 litres il semble que les freins avant étaient commandés par des tringles en diagonale attaquant les tambours vers l'avant ? En plus ces tambours étaient refroidis par des ouïes carénées, disposés au-dessus des axes de rotation.

Quant à la commande des freins arrière, elle devait s'effectuer à la sortie de différentiel sur la 1500 cc, tandis que sur la 5 litres elle était réalisée par des axes montés à l'arrière des essieux, et noyés dans les profilages continuant ceux-ci.

Voyons maintenant la carrosserie de cette 1500. Si l'on reprend les cotes, l'ensemble n'excédait pas 45 cm, encore s'agit-il là de la largeur maximale calculée à hauteur de l'habitacle, à un endroit où – tout de même – on avait prévu un débattement pour les coudes du pilote. Vu de dessus, cet étroit cigare d'acier ressemblait en tout point à la carrosserie de la 5 litres.

Détail de l'embiellage de direction de la 1500 cc "Lame de Rasoir".

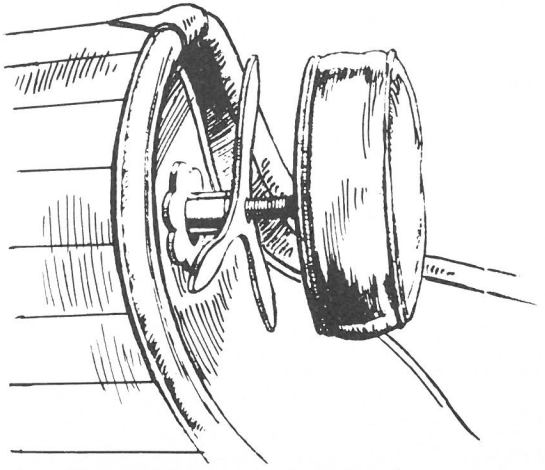


Innovation sur ces voitures : un appuie-tête réglable avait été monté, et il fallait l'enlever pour que le conducteur puisse accéder aux commandes ; celui-ci installé, un écrou de réglage permettait de bien caler le... tout !

La carrosserie de cette 5 litres se distinguait par deux détails : sa pointe de course arrière se terminait par une arête verticale, tandis que au droit du pilote ses flancs ne formaient pas de renflement pour se raccorder aux longerons, mais descendaient verticalement, et terminaient par un congé vers l'extérieur.

LA 1500 A LA CASSE ?

Si cette voiture ne devait jamais connaître les honneurs du palmarès, elle eût quand même mérité de survivre, ne serait-ce que pour nous livrer ses derniers secrets. Hélas, après un voyage malheureux en Angleterre et malgré toute la résolution, l'acharnement même de



Détail de l'appui-tête réglable de la 1500 cc "Lame de Rasoir".

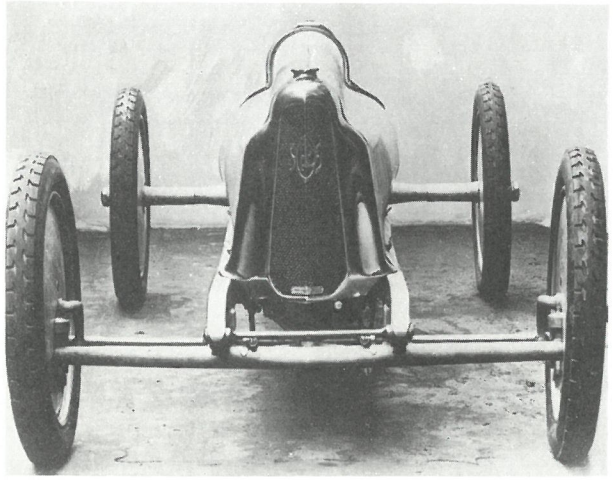
Ortmans bien décidé, lui, à poursuivre les mises au point, la firme décida d'arrêter les expériences des "spéciales".

La 1500 exposée au Salon de Paris 1926, disparut un an plus tard, mais selon S. Pozzoli, le moteur 4 cylindres de la "Lame de rasoir" nº 2 aurait survécu au moins jusqu'en 1955 !

Notons que malgré toutes ces mésaventures, la maison Panhard poursuivit quand même ses tentatives avec l'ancienne 35 ch. Ortmans se signala encore à l'attention, en Suède, lors de l'hiver 1927, mais ce ne fut qu'en 1930 qu'un nouveau programme de records fut remis à l'étude.

Au mois d'août de cette même année, Doré atteignait les 222 km/h sur la route d'Arpajon, puis Eyston survint, qui allait ajouter quelques pages glorieuses et quelques records nouveaux à l'histoire de la majestueuse 8 cylindres 1938 cc.

C.-H. T.

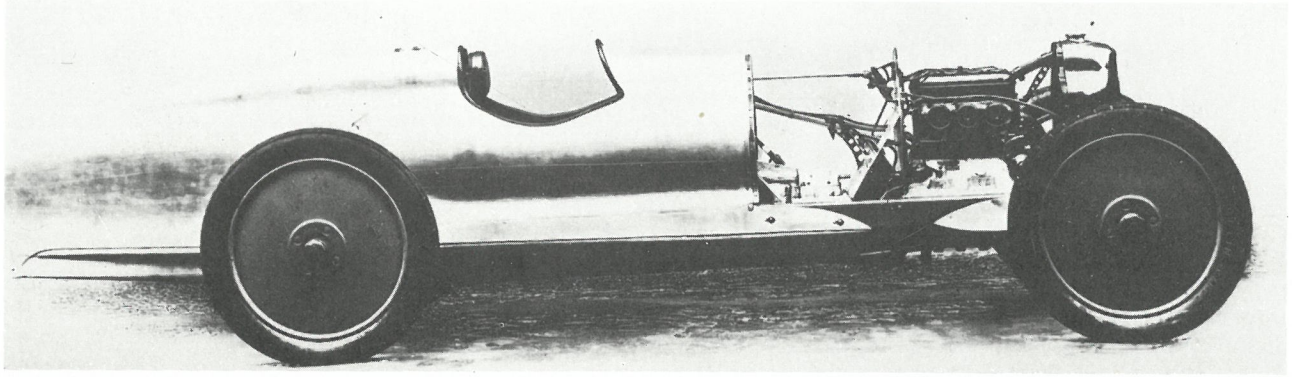


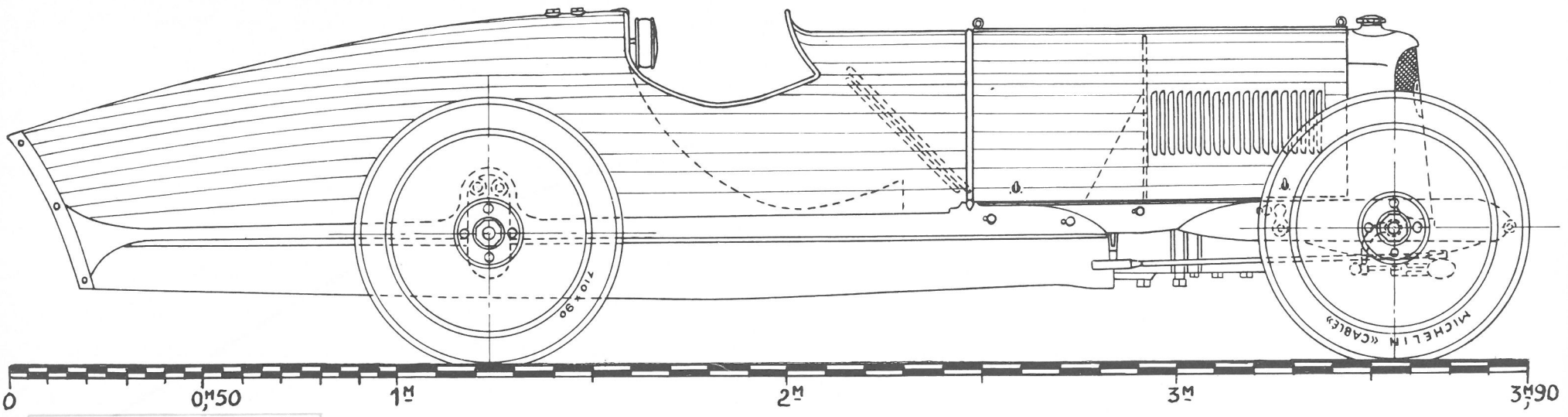
Cette vue de la 1500 cc montre nettement le renflement central de la carrosserie permettant à Breton de loger ses épaules.

LES RECORDS OFFICIELS ETABLIS A MONTLHERY PAR LES PANHARD DE RECORD
types 20 ch, 35 ch Sport et 10 ch "Lame de rasoir"

DATE	TYPE	PILOTE	DISTANCE OU DUREE	TEMPS	MOYENNE km/h
26.6.1925	20 ch Sport	Breton	50 km 50 miles 100 km 1 heure	16' 33" 39/100 26' 20" 73/100 32' 41" 79/100	 168,200 km/h
Durant cette tentative, Breton couvrait son meilleur tour de l'anneau de vitesse en 48" 1/5, soit à une vitesse moyenne de 190,324 km/h.					
31.8.1925	20 ch Sport	Ortmans	100 km 1 heure	27' 40"	216,823 km/h 185,773 km/h
9.3.1926	35 ch Sport	Ortmans	50 km 50 miles 100 miles 100 km 1 heure	14' 58" 18/100 23' 58" 93/100 48' 30" 50/100 29' 46" 76/100	200,403 km/h 200,314 km/h 199,059 km/h 201,482 km/h 193,507 km/h
Au début de l'année 1927, Ortmans, toujours au volant de sa 35 ch Sport, couvrait le kilomètre lancé à 187, puis 198 km/h. La tentative (non officielle) avait été effectuée en Suède et sur... glace !					
29.9.1926	25 ch Sport	Breton	50 km 50 miles 1 tour	14' 29" 69/100 23' 08" 26/100 42" 4/5	207,004 km/h 208,661 km/h 214,387 km/h
2.10.1926	20 ch Sport	Breton	5 km 5 miles 10 km 1 tour	1' 20" 28/100 2' 09" 87/100 2' 41" 49/100 40" 80/100	224,215 km/h 223,054 km/h 222,924 km/h 224,404 km/h

La 1500 cc 10 ch "Lame de Rasoir" des records de 1926 sans son capot. L'on remarque l'encombrement réduit de son moteur par rapport à l'ensemble de la carrosserie.



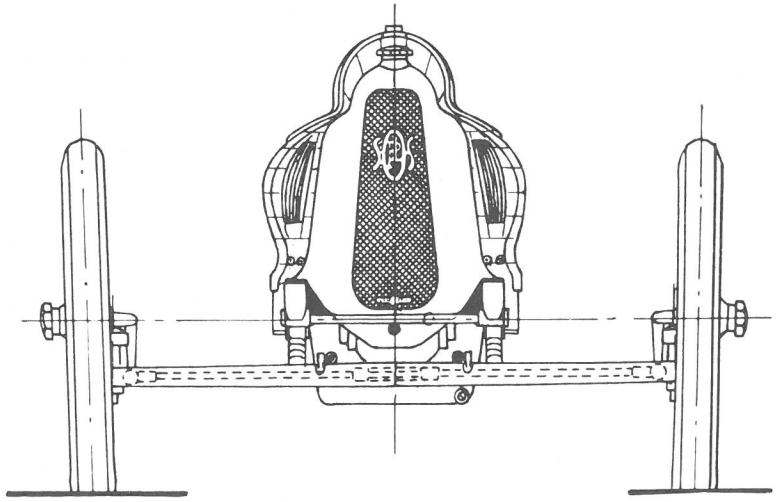




L'ingénieur M. Breton au volant d'une des premières P.-L. de record.

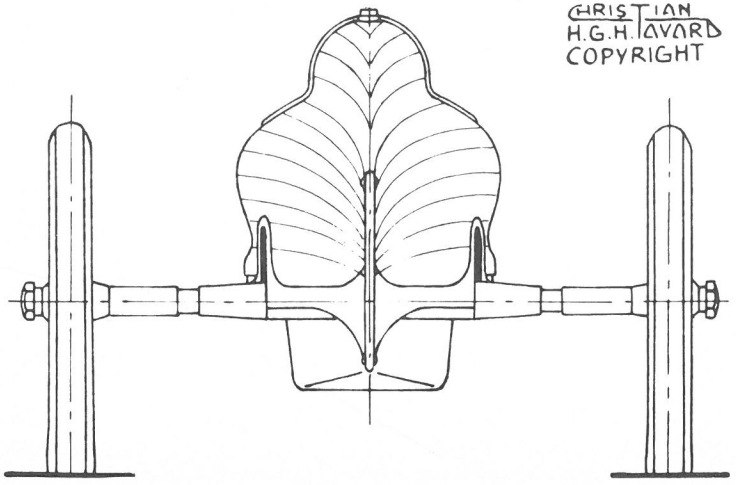
1500cc 10ch P.&L. LAME DE RASOIR -1926-

Détail de la fixation de la barre avant d'accouplement sur le ressort.

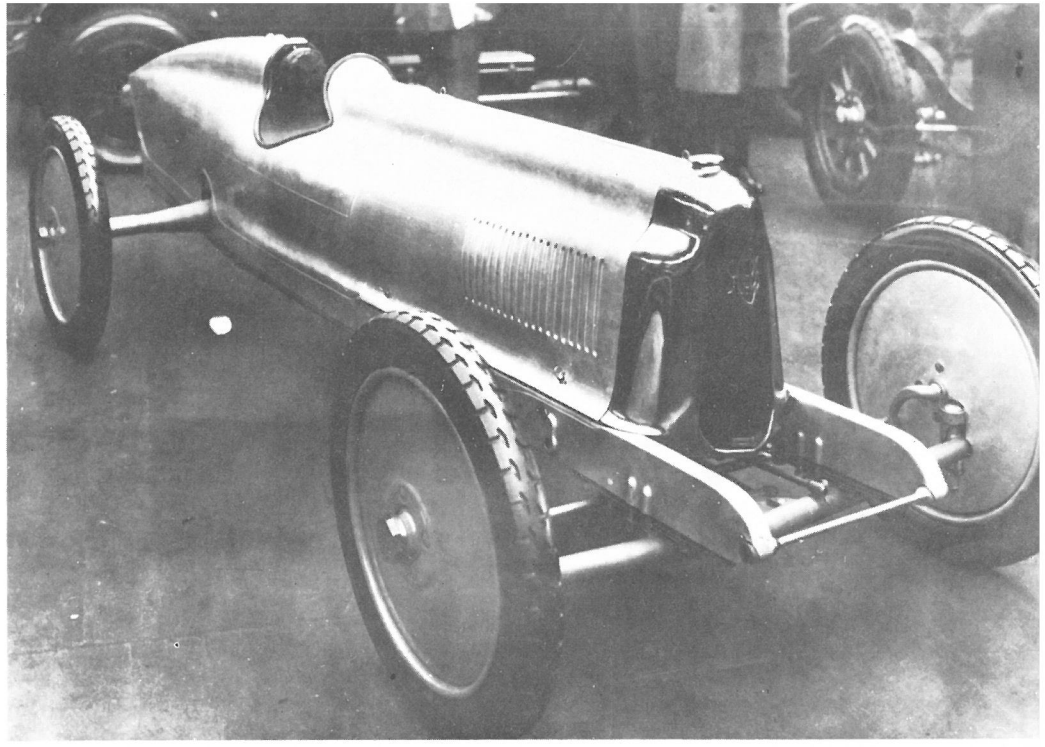


CARACTERISTIQUES COMPAREES DES PANHARD DE RECORD

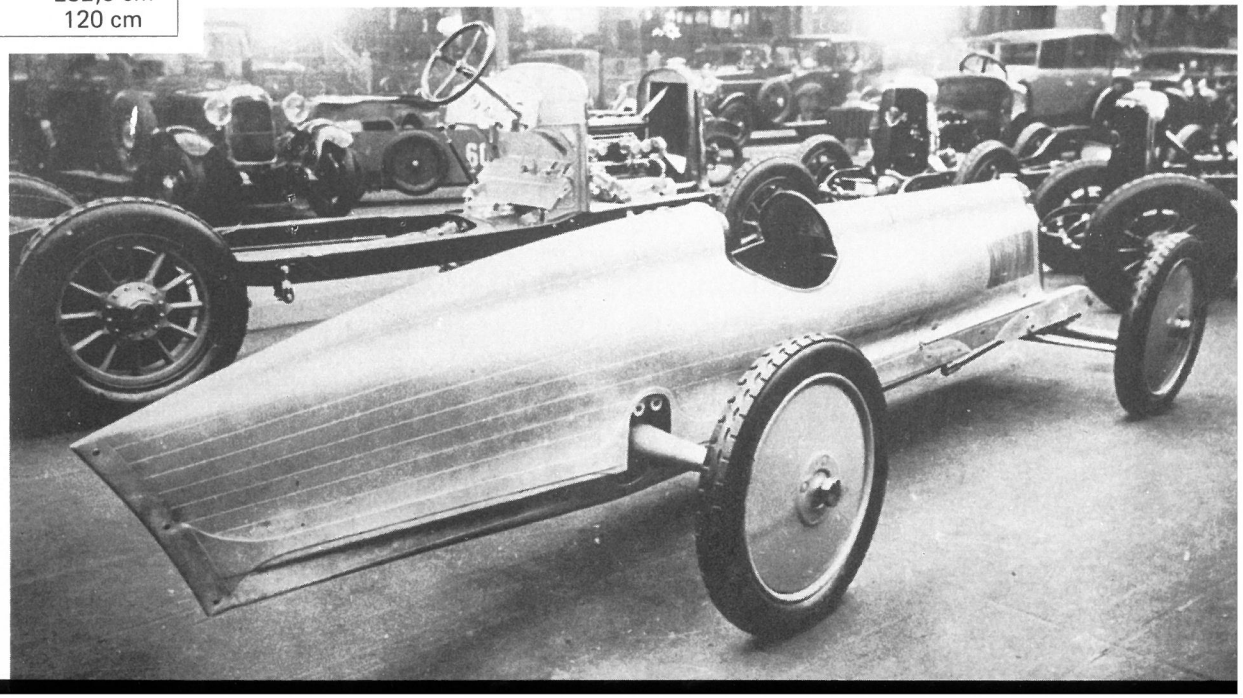
Caractéristiques	20 ch Sport 1925	35 ch Sport 1926	"Lame de rasoir" 1926	
			20 ch	10 ch Sport
Nombre de cylindres	4	8	4	4
Alésage-course	100x140 mm	85x140 mm	112x140 mm	65x107 mm
Cylindrée	4 840 cc	7 938 cc	5 516 cc	1 487 cc
Vitesse maximale	195 km/h	230 km/h	230/240 km/h	200 km/h
Empattement	337,4 cm	382 cm	337 cm	232,5 cm
Voies AV et AR	147,5 cm	147,5 cm	147,5 cm	120 cm



CHRISTIAN
H.G.H. LAVARD
COPYRIGHT



Sur le stand Panhard et Levassor du Salon de l'Automobile de Paris en 1926, la "Lame de Rasoir" 1500 cc figurait en bonne place. En voici deux aspects la montrant par l'avant et l'arrière.



S.C.P. Guy LOUDMER
Hervé POULAIN commissaires priseurs associés



PARIS DROUOT RIVE GAUCHE
26 et 27 avril 1976

Ventes publiques aux enchères
d'ART AUTOMOBILE

Affiches, lithographies, aquarelles, peintures, sculptures
Bouchons de radiateurs, jouets, maquettes, accessoires
Documentation.

PARIS SALON DE L'AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE
6 place de la Concorde

le 13 mai 1976

Ventes publiques aux enchères au profit des

"PETITS LITS BLANCS"

de maquettes automobiles offertes par les firmes et peintes par les Maîtres de notre temps :
CX Citroën par VASARELY, 604 Peugeot par MATHIEU
R5 Renault par ARMAN, Bugatti (maquette Art collection auto) par Sonia DELAUNAY,
BMW par CESAR, etc.

la vente aura lieu en duplex entre New York et Paris

30, place de la Madeleine 75008 Paris
TEL. 073 95 80

HARDELOT (Pas de Calais)
Semaine internationale de l'Automobile — du 15 au 23 mai 1976

Exposition de peintures et de sculptures
"L'ART ET LA COURSE" — 1896 – 1976

Bicentenaire des USA :

RANDONNEE PARIS–HARDELOT
d'automobiles américaines Vintages et Classiques

Concours d'élégance à Hardelot le 22 mai 1976

Départ sur les Champs-Elysées le 19 mai 1976

Vente publique aux enchères
le dimanche 23 mai 1976

AUTOMOBILES DE COLLECTION

Bugatti, Hispano-Suiza, Voisin, Renault
Delage Rolls-Royce, Mercedes...

par le ministère de Maître Valembois
54 rue du Moulin Brûlé
62100 Calais

en présence de SCP Loudmer – Poulain
30 place de la Madeleine
75008 Paris

Renseignements : Christian Huet, expert
64 rue du faubourg Poissonnière, 75010 Paris Tél. 824 71 40

A propos du IIe RALLYE MONTE CARLO des voitures anciennes - 6 au 12 Juillet 1976 -

L'Automobile Club de Monaco organise en juillet 1976, sous le Haut Patronage de LL.AA.SS. le Prince Souverain et la Princesse de Monaco, ce critérium international de tourisme.

I - VEHICULES ADMIS

Sont admis les véhicules automobiles dont la fabrication s'étend entre : le 1er janvier 1925 et le 31 décembre 1939.

Le Comité de sélection répartira les voitures en deux catégories : sport et tourisme. L'équipage de chacune devra comprendre au moins deux personnes.

II - PROGRAMME

Mardi 6 juillet 1976

— vers 6 heures départ des concurrents d'Athènes (2 700 km)
— vers 16 heures départ des concurrents d'Alméria (2 000 km)
— vers 16 heures départ des concurrents de Londres (1 775 km)
— vers 16 heures départ des concurrents de New York (Le Havre 1 550 km)

Mercredi 7 juillet 1976

— vers 8 heures départ des concurrents de Paris (1 365 km)
— vers 8 heures départ des concurrents de Zurich (1 338 km)
— vers 8 heures départ des concurrents d'Annecy (1 300 km)
— vers 8 heures départ des concurrents de Francfort (1 330 km)

Jeudi 8 juillet 1976

vers 10h40 regroupement de tous les itinéraires à Gap pour **le parcours commun sélectif** : GAP—MONACO (270 km). Vers 17h30 arrivée à Monaco. A 21h dîner d'accueil.

Vendredi 9 juillet 1976

Matinée libre.
A 16 heures : **Course de Côte dans la Cité.**
Départ : Monte-Carlo bord de mer ; arrivée : place du Casino.
A 20h30 : dîner.

Samedi 10 juillet 1976

de 9 h à 12 h dans le Parc Fermé : **Concours de Restauration** (hors classement). A 13h00 : déjeuner ; à 18h00 : **Concours d'Elégance** Place du Casino (hors classement) ; à 20h30 : dîner aux chandelles.

Dimanche 11 juillet 1976

A 10h30 : défilé en ville des concurrents ; à 11h30 : remise des prix Place du Palais ; à 13h00 : déjeuner à la Piscine des Terrasses. Après-midi libre. A 21h30 : dîner de gala de clôture salle des Etoiles du Monte-Carlo Sporting Club (tenue de soirée obligatoire).

Lundi 12 juillet 1976

Vente aux enchères de voitures anciennes.

III - ADMISSION

L'admission se fera sur "invitation". Les candidats désireux d'être admis devront remplir la demande d'invitation et la retourner remplie et accompagnée de **plusieurs photographies** si possible en couleurs et **très récentes** de la voiture.

IV - ENGAGEMENT

Les candidats ayant été retenus en seront avisés par lettre de même que ceux dont les demandes ont été refusées. Les candidats admis recevont alors le règlement détaillé d'engagement. Ce dernier devra être rempli et retourné avant la date limite qui y sera mentionnée, accompagnée des droits d'engagement en francs français.

Ces droits d'engagement, donnés ci-après, varient selon le nombre de personnes participant aux épreuves et les modalités d'hébergement (hôtel Hermitage, hôtel de Paris, ou hébergement personnel).

Premièrement pour un équipage de 2 personnes les droits d'engagement comprenant l'inscription, l'assurance et le séjour complet en Principauté de Monaco (4 nuités à l'Hôtel Hermitage et les 6 repas prévus au programme), sont de 3 600 F.

Deuxièmement les droits d'engagement comprenant l'inscription, l'assurance et les repas prévus au programme, l'hébergement étant à la charge du concurrent, sont de 2 500 F.

Par personne supplémentaire pour l'un ou l'autre cas, les droits sont de 1 400 F, ou de 800 F, avec supplément pour logement à l'hôtel de Paris, par personne et pour les 4 nuités, de 160 F.

V - DEROULEMENT DE L'EPREUVE

Les concurrents prendront le départ de la ville qu'ils auront désignée lors de leur engagement. Tous les itinéraires seront jalonnés de plusieurs contrôles de passage secrets afin de vérifier si les concurrents suivent bien l'itinéraire détaillé prévu par les organisateurs.

Les étapes seront délimitées par des contrôles horaires. A ces contrôles les concurrents devront se présenter à leur heure idéale de passage (indiquée sur leur carnet de route). Ils seront pénalisés de 60 points par minute de retard. Il n'y aura pas de pénalisation par avance mais dans ce cas les concurrents ne pourront repartir qu'à leur heure idéale de pointage.

Les concurrents prenant le départ d'Athènes ou d'Alméria seront autorisés à emprunter les autoroutes et routes de leur choix, jusqu'à leur arrivée en France où ils devront alors suivre l'itinéraire détaillé qui leur sera imposé.

VI - CLASSEMENT

Deux classements seront effectués, un pour la catégorie sport, l'autre pour la catégorie tourisme.

Ces classements seront établis par l'addition des points de pénalisation obtenus : pour retard à des contrôles horaires (60 points par minute de retard) ; pour non respect des modalités du règlement ; lors de la course de côte dans la cité (le temps réalisé dans la course sera transformé en points à raison de 1 point de pénalisation par seconde).

Pour être classés, les concurrents devront obligatoirement avoir pris part aux deux concours : Restauration et Elégance.

VII - PRIX ET COUPES

Des coupes ou objets d'art seront attribués en catégorie Sport et en catégorie Tourisme. Le concours de Restauration et d'Elégance, ainsi que la course de côte seront également dotés de prix.

Pour tous renseignements complémentaires écrire à : L'Automobile Club de Monaco, 23 boulevard Albert 1er, MONACO, tél. 30-30-72 et 30-32-20.

CHRONIQUES

8ème RANDONNEE DU DELTA RHODANIEN DES VOITURES ANCIENNES, et 2ème DELTA DES VINTAGES, 21—24 avril 1976

Ces nouvelles éditions prouvent le succès que ces rallyes remportèrent les années passées. Les quatre étapes se dérouleront aux dates suivantes :

— mercredi 21 : Marseille — Gréoux-les-Bains
— jeudi 22 : Gréoux — St-Estève — Gréoux
— vendredi 23 : Gréoux — Sault — Gréoux
— samedi 24 : Gréoux — Marseille,

soit un total de 510 km pour les "Ancêtres" et "Vétérans", et 550 km pour les "Vintages". Les droits d'engagement sont de 25 F pour la première catégorie, 100 F pour la seconde, et 275 F pour la dernière, auxquels il faut ajouter 900 F pour l'équipage.

Pour tous renseignements complémentaires écrire à : Automobile-Club de Provence, 27 cours Pierre Puget, 13006-Marseille, tél. 37.33.61 et 37.53.19.

UNE VISITE DU MUSEE DE LA VOITURE DE COMPIEGNE

Le G.A.M.T.A., qui s'est déjà signalé par différentes manifestations réussies, organise, en principe pour le dimanche 25 avril (?), une visite de ce magnifique musée. Le groupage se fera dans la région de Chantilly pour rejoindre la forêt de Compiègne, en passant par des routes secondaires traversant la forêt de Halatte.

Le déjeuner se déroulera en pique-nique dans la forêt, avant de repartir vers le château où un guide fera spécialement visiter le musée au groupe.

Pour tous renseignements à propos de cette sortie contacter : J.C. Huvier, Route de Giez, 95-Viarmes, tél. après 20 h : 470.43.09.

SORTIE CITROEN A YERES, 15—16 MAI 1976

Cette sortie dénommée "La Randonnée du Houblon", est organisée par le "Club Belge des Anciennes Citroën" de Bruxelles. Outre les clubs belges, sont invités les membres des groupements français. Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à : H. de la Brière, président du C.B.A.C., avenue de Broqueville 17, 1200-Bruxelles.

RANDONNEE PARIS-HARDELOT DES VOITURES AMERICAINES 19—22 mai 1976

L'actif Christian Huet du Département Automobile de l'étude de Maîtres G. Loudmer et Hervé Poulain, organise cette manifestation réservée uniquement aux voitures américaines

d'avant 1939 ; ceci en commémoration du Bicentenaire des Etats-Unis d'Amérique.

Le départ aura lieu le 19 mai à 19h30, à la suite d'un cocktail à la Terrasse Martini sur les Champs-Elysées. Ce sera un départ fictif, car le véritable aura lieu le lendemain, la première étape de 260 km conduisant les participants au Havre. Puis le vendredi 21, une seconde étape de 260 km se terminera à Hardelot. Enfin le samedi après un concours d'élégance, se déroulera, dans la soirée, un gymkhana féminin. Il faudra donc que l'équipage comporte au moins une coéquipière.

Pour tous renseignements et inscription s'adresser à : Christian Huet, 64 rue du Fg Poissonnière, 75010-Paris, tél. 824.71.40.

UNE BELLE RANDONNEE EN CITROEN du 1er au 15 août 1976

Une randonnée de 1 800 km en voiture d'époque n'est pas chose courante, et c'est pourtant ce que préparent "Les Amateurs de Citroën Anciennes" sur le parcours aller et retour Lille-Toulouse.

Chaque étape n'excédera pas 300 km, et elles sont prévues en des villes disposant de terrains de camping et d'hôtels confortables.

Pour tous renseignements et inscription (participation aux frais : 100 F), s'adresser : soit aux "A.C.A.", 41 rue Marcel Sembat, 59184-Sainghin-en-Weppes ; soit à M. Delcour, 42 rue de l'Eglise, 59390-Toufflers, avec l'espoir que beaucoup d'amateurs de Traction Avant, et de 5 ou 10 HP, y participeront.

UN NOUVEAU-NE : LE "CLUB AUTO 50"

Ce nouveau groupement d'automobilistes parisiens désire regrouper ceux français et étrangers collectionnant les voitures des années 50.

Outre la publication d'un organe de liaison servant de bourse d'échange, il organisera naturellement des sorties amicales en collaboration avec d'autres associations. Pour tous renseignements prière de s'adresser à : Alain Schlesinger ou Christian Abulfeda, "C.A. 50", 46 rue d'Artois, 75008-Paris, tél. 359 67 07.

"L'automobiliste" lui souhaite un franc succès, et longue vie.

PREMIERE RANDONNEE LOIRE-FOREZ, 1er et 2 mai 1976

Le "Club Roannais des Amateurs d'Automobiles de Collection" organise début mai cette "première" ouverte à tous les véhicules anciens, ou hors-série. Le parcours de 135 km, se répartissant sur un jour et demi, sera émaillé de nombreux arrêts et jeux qui détermineront le classement.

"L'automobiliste" souhaite pleine réussite à ce rallye, et prie les éventuels concurrents de s'adresser pour plus amples informations à : Robert Lefèvre, secrétaire du C.R.A.A.C., 52 rue des Minimes, 42300-Roanne, tél. (77) 71 23 06.

MISE AU POINT

Griffith Borgeson, fort connu dans les milieux automobiles tant par ses qualités d'écrivain, d'historien que d'expert technique, a trouvé notre traduction de son texte sur les compresseurs Roots, loin de son texte original. Il nous a signalé ce fait, et regrette également certaines interprétations qui pourraient lui attribuer des idées politiques qui ne seraient pas les siennes.

Nos abonnés étrangers ont reçu le texte original en anglais ; si quelques amateurs voulaient obtenir celui-ci nous leur ferions parvenir gratuitement.

"LES TRAPADELLES" EN DEUIL

Michel GONI, qui fut le fondateur de l'écurie "Les Trapadelles", est décédé brutalement le 14 février à Eyragues. Il avait 40 ans.

C'est à son initiative, aidé de Maurice Trintignant, de Pierre Bouillot et de Pierre Dellière, que fut créée en 1965 la première association de propriétaires de véhicules anciens dans le Midi de la France. Il avait su faire partager par tous les membres de son écurie, le respect qui doit s'attacher au souvenir des vieilles voitures et à celui des pilotes automobiles d'autrefois. Possesseur de plusieurs voitures au brillant passé, il était présent sur tous les circuits et à toutes les manifestations.

Aussi à l'aise à Montlhéry au volant de sa Jaguar, que sur le podium d'un concours d'élégance, il avait au volant d'une somptueuse Rolls-Royce remporté le 7ème Rallye des Ancêtres à Avignon. En décembre 1975, il lui avait été donné, au cours des manifestations organisées pour le 10ème anniversaire des Trapadelles, d'apprécier et de mesurer l'étendue de son œuvre et l'audience de son club.

Il avait participé à la création de la Fédération Française des Voitures d'Epoque dont il était membre d'honneur. Sa prestance, son panache, son verbe éloquent, resteront fermement gravés au cœur de tous ses amis.

Guy Burnat

POUR GARNIR VOS VITRINES

Etant donné l'importance des articles publiés dans ce numéro, la rédaction de "l'automobiliste" a été obligée de repousser cette rubrique au prochain numéro. Les amateurs de miniatures n'y perdent d'ailleurs pas, car elle sera plus importante, un grand nombre de modèles nouveaux paraissant au printemps.

"l'automobiliste" s'excuse vivement auprès de ses lecteurs de ce décalage involontaire.

BIBLIOGRAPHIE

LES VEHICULES DE L'OCCUPATION, LES MOTOS ET LA GUERRE, *en 300 histoires et 150 photos, par Jacques Borgé et Nicolas Viasnoff. Editions Balland, format : 135x210 mm ; 192 pages pour chacun de ces deux ouvrages, illustrés chacun d'environ 150 photos et dessins.*

Leurs auteurs ont déjà produit dans la même collection : "la Jeep" et "la Traction Avant", et il nous apparaît qu'avec ces deux nouveaux livres ils sortent de l'oubli des documents peu connus ou même inconnus, pouvant faire l'objet d'études plus approfondies de la part des historiens spécialisés.

Ainsi dans "Les véhicules de l'Occupation" sont présentés aussi bien des engins à vapeur ou à acétylène, que les trouvailles de Gabriel Voisin, et la multitude d'autos électriques. Ils n'oublient pas non plus le vélo qui fut alors roi, ainsi que le cheval qui fut utilisé aussi bien pour tracter que – et ce tout théoriquement – pour propulser en marchant sur un tapis sans fin. Ils terminent sur la voiture de demain, quand le pétrole pourra manquer, ou deviendra une rareté utilisée à d'autres usages.

Par contre, dans "Les motos et la guerre", après les avoir mises en parallèles avec le cheval (sujet déjà traité sous une autre forme dans le n° 33 de "l'automobiliste"), les auteurs présentent les motos militaires françaises, allemandes, anglaises, italiennes, belges, russes et américaines de la guerre 1939–1945, révélant quelques modèles peu connus. Par contre, nous trouvons qu'ils s'étendent plus qu'il ne faudrait sur l'utilisation de la moto dans l'armée du IIIème Reich. Des photos hallucinantes illustrent cette dernière partie, entre autres celle d'une estafette de la Wehrmarcht qui, étant tombée de fatigue, se fit écraser par les blindés du convoi qu'elle doublait. Ce fut, paraît-il, chose courante lors de la campagne de Russie !

PRATIC-CAR (1) 978.01.42

... FAITES CONFIANCE A UNE ÉQUIPE DE SPÉCIALISTES

REMORQUES PORTE-VOITURES TOUS TYPES

ACHAT-VENTE NEUF ET OCCASION
LOCATION (A la journée - contrats longue durée). CRÉDIT-LEASING



Gamme complète de 7 modèles (charges utiles de 500 à 2 000 kg).
Modèles spécieux pour transports de tous matériels.
Modèles adaptés pour formules de promotion et challenge : coupe R5, trophée B.L.M.C., SRT.
Accessoires et équipements pour remorques et véhicules tracteurs.

TRANSPORT SUR PLATEAU DE TOUS VEHICULES TOUTES DISTANCES (sur devis)

DOCUMENTATION MODÈLES 1975 SUR DEMANDE

PRATIC-CAR – Ets M. PERCY, 18 rue des Beauvettes, 95370 Montigny-les-Cormeilles. Tél. (1) 978.01.42.

– CALENDRIER DES MANIFESTATIONS D'AUTOMOBILES D'EPOQUE POUR 1976 –

(N : National – R : Régional – INT : International)

21 mars : Sortie à Folembray (Aisne) (Jaguar Club) – R
27/28 mars : Champagne-Argonne (Traction Universelle) – N
27/28 mars : Sortie en Champagne (G.A.V.A.P.) – R
28 mars : Essai et entraînement à Dijon-Presnois (Le Motocyclettiste)

3/4 avril : Circuit Croix en Ternois (A.S.A.V.E.) – N
3/4 avril : 3ème Entre deux Mers (Motoristes Aquitains) – R
11 avril : 3ème Inter Club (Traction Universelle) – R
11 avril : Clochers de Saintonge (Club Saintongeais) – R
17 avril : Les Deux Sèvres (Grands Mères Automobiles) – R
22/24 avril : Delta Rhodanien (A.C. Provence) – N
28 avril/3 mai : Le 4ème Escargot d'Or (A.V.E.C.A., Cannes) – INT
Visite du Cadre Noir et Musée Blindis à Saumur (GAMTA) – R

1er mai : Les Ardennes (G.A.V.A.P.) – R
1er mai : Randonnée en Franche Comté (Traction Universelle) – R
1er mai : 3ème Randonnée des Lavandes (Ecurie sans Chevaux) – N
1er mai : Loire et Forez (Club Roannais) – R
1er mai : Sortie dans les Landes (Vieilles Autos du Périgord) – R
1er mai : 3ème Randonnée des 3 Vallées à Vimoutiers (Orne) (Vieilles Voit. Flers) – R
1er mai : Bourse d'échange (Club Saintongeais) – R
1er mai : Cap d'Agde (Hérault) (Amat. Vieilles Voitures du Languedoc) – R
1er mai : Sortie Delahaye en Belgique (Club Delahaye) – R
8 mai : Coupe de l'Age d'Or au Mans (A.S.A.V.E.) – INT
9 mai : Sortie en Belgique (Amateurs Citroën Anciennes) – R
16 mai : Epernon (E. et L.) (Grands Mères Automobiles) – R
15/16 mai : Randonnée en Champagne (Club Citroën, Paris) – N
23 mai : Concours d'élégance à Charbonnière (Rhône) (A.A.A., Lyon) – N
23 mai : Ballade Landaise (Motoristes Aquitains) – R
23 mai : Randonnée de Printemps (Cercle Citroën Touraine) – R
23 mai : Randonnée de Printemps (Tacot Club de l'Aude) – R

29 mai : Trophée Cathares Circuit d'Albi (A.S.A.V.E.) – INT
29 mai : Paris-Cannes (Club de l'Auto et A.V.E.C.A.) – N
29/30 mai : Rencontre Fanas Motos à Charnay-Les-Macon (S. & L.) (Le Motocyclettiste)
5 juin : Provence Côte d'Azur (Traction Universelle) – R
5 juin : Tour du Lot et Garonne (Vieilles Autos du Périgord) – N
5 juin : Week-end à Turin (Traction Universelle) – R
6/7 juin : Randonnée de nos V. Grands Mères Automobiles (Club Saintongeais) – R
12 juin : Randonnée occitane en Espagne et Andorre (Cercle T) – N
12 juin : Le Touquet-Paris Plage (P. de C.) (Amateurs de Citroën Anciennes) – R
13 juin : Randonnée Ile de France (Jaguar Club) – R
13 juin : 2ème Les Chiens Verts (Ecurie Bourbonnaise) – R
15 juin : Randonnée des Amis du Musée du Val de Loire (Briare) – R
14/20 juin : La Clusaz-Antibes (A.A.A., Lyon) – N

19/20 juin : Périple en Blayais (Motoristes Aquitains) – R
20 juin : Concours d'Elégance au Bois de Boulogne (Delahaye Club) – N
20 juin : La Bourboule (Gds Mères Automob. et Automoteurs Auvergnats) – N
20 juin : Montigny (Aisne) (G.A.V.A.P.) – R
25/27 juin : 7ème Randonnée Artagnan (Tacot Club Gascon) – N
26/27 juin : Thoiry et Mantes La Jolie (Yvelines) (Gds Mères Automobiles) – R
26/27 juin : Randonnée en Auvergne (C.A.F.E. FIAT) – N

3 juillet : La Brie (Grands Mères Automobiles) – R
7/11 juillet : Monte Carlo (A.C. Monaco) – INT
10/11 juillet : Aigle d'Or (Ecurie Corail - A.A.A., Lyon) – N
11/14 juillet : 6ème Tour de l'Aude (Tacot Club de l'Aude) – N
14 juillet : Valenciennes (Nord) (Amateurs Citroën Anciennes) – R
14 juillet : Jeux Santons (Club Saintongeais) – R
14 juillet : Briare (Loiret) (G.A.V.A.P.) – R
14 juillet : Au pays du Menhir (Grands Mères Automobiles) – R
17 juillet : Circuit de Folembray (Aisne) (A.S.A.V.E.) – INT
22/25 juillet : 17ème Paris-Contres (Grands Mères Automobiles) – N
24 juillet : Midi-Minuit (Ecurie sans Chevaux) – R
24/25 juillet : Lecot à Rochetaillée (A.A.A. et Club Citroën) – N
28 juillet : Le Crotoy (Somme) (G.A.V.A.P.) – R

15 août : Ronde des Ancêtres de Serres (Hts Alpes) (Vétérans Alpins) – R
20 août : Paris-Rome (Jaguar Club) – N

4 septembre : Le Beaujolais (Pètroleuses Beaujolaises) – N
4 septembre : Randonnée dans l'Hérault (Amis des Voitures Anciennes) – N
5 septembre : Randonnée Amilcar Salmson en Belgique (Amicale Salmson) – N
7 septembre : Route Napoléon (Voitures Anciennes Dauphinoises) – N
12 septembre : Steenvoorde (Nord) (Amateurs Citroën Anciennes) – R
12 septembre : Bourse d'échange à Viarmes (Val d'Oise) (GAMTA) – R
12 septembre : Bidon de 1 litre (Moto) (Automoteurs Auvergnats) – N
12 septembre : Sortie au bord de la Gironde (Club Saintongeais) – R
19 septembre : Réunion à Mulhouse (Traction Universelle) – R
19 septembre : Bourse d'échange à Nancy (A.L.A.A.C., Nancy) – R
19/20 septembre : Ralliement en Charente (Motoristes Aquit. et Club Saintongeais) – R
19/20 septembre : Randonnée des Amis du Musée du Val de Loire (Briare) – R
25 septembre : Randonnée des Vendanges (A.C. Champagne) – R
Petites manœuvres militaires Tous terrains (GAMTA) – N
25 septembre : Circuit Paul Ricard (A.S.A.V.E.) – INT

3 octobre : 2ème Randonnée Moto en Médoc (Motoristes Aquitains) – R
3 octobre : Route des Vins (Vieilles Autos Périgord) – N
10 octobre : Paris-Deauville (Club de l'Auto) – N
10 octobre : Côte au ralenti de Montmartre (Gds Mères Automobiles) – N
17 octobre : Consommation Circuit A.C.F. Le Mans (Cercle Citroën Touraine) – N
14 novembre : Le Val de Marne (G.A.V.A.P.) – N

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser à : Fédération Française des Automobiles d'Epoque, 29 rue d'Artois, 75008 Paris.

DE LA LUXUEUSE DELAGE DES ANNEES 30 AU BRIC-A-BRAC D'ACCESSOIRES D'EPOQUE

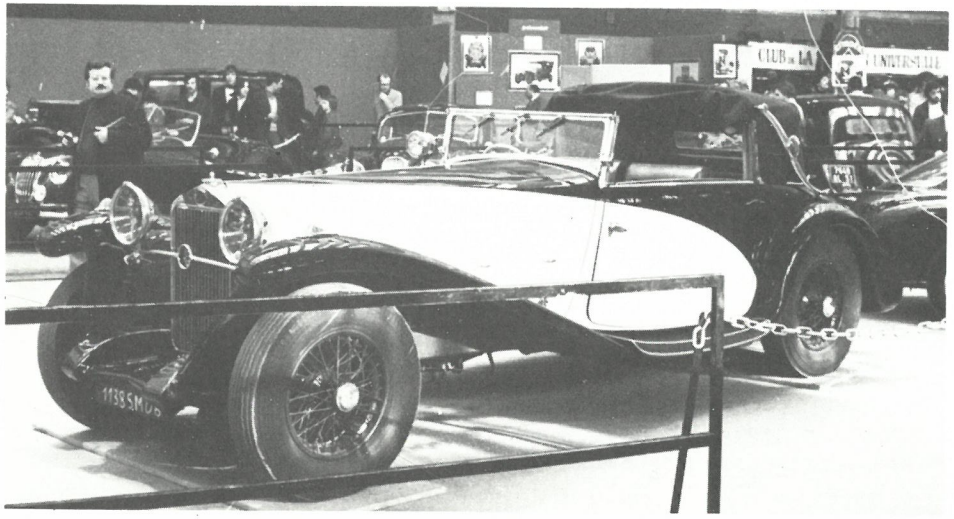
Pour la première fois s'est ouvert le 14 février dernier une exposition-salon des voitures anciennes, sous le nom de "RETROMOBILE". Elle se tenait dans l'ancienne gare de la Bastille, où s'ouvrent régulièrement d'autres salons tels que ceux de la Moto, de la Voiture de Course, sans parler de ceux des antiquaires.

Plus de 60 voitures y étaient exposées, des modèles les plus populaires jusqu'à une remarquable Delage décapotable, pour la plus grande partie à vendre. Plusieurs clubs y avaient aussi leur stand, dont la Traction Universelle, et le Club des Anciennes Renault, tandis que d'autres stands présentaient des pièces détachées neuves pour la remise en état. Ainsi, l'un d'eux vendait des roues Bugatti reconstituées, ce qui permet d'avancer que bientôt les types 37, avec leurs vieilles roues à rayons "d'origine", seront plus recherchés que les Grand Prix à roues alu.

Mais le plus intéressant pour les collectionneurs était la présence d'une dizaine de stands bric-à-brac, style "marché aux puces", où ils pouvaient trouver de nombreuses pièces détachées en plus ou moins bon état, leur permettant de terminer ou de parfaire leurs voitures. Souhaitons qu'il y en ait plus l'an prochain. N'oublions pas de nombreux stands de modélisme et d'anciens jouets automobiles. A ce propos, citons "Art Collection Auto" dont les splendides modèles au 1/8ème, tels que la Bugatti 35, sont malheureusement très coûteux ; la même maison présentait aussi trois modèles de voitures hippomobiles d'époque, dont un remarquable cabriolet XVIIIème siècle, un mail-coach, et une berline d'apparat.

Naturellement "l'automobiliste" avait un important stand.

Nous ne pouvons que féliciter Marc Nicolosi et quelques amateurs, d'avoir su organiser cet intéressant salon, qui verra l'an prochain, nous l'espérons, un plus grand développement.



PETITES ANNONCES

- *10,00 F la ligne t.t.c.*
- *la ligne comporte 50 signes (soit 50 lettres, ou chiffres, ou ponctuations, ou espaces)*
- *2 lignes minimum*
- *domiciliation au journal : 10,00 F t.t.c.*
- *prix forfaitaire pour annonce avec photo et 3 lignes : 100,00 F t.t.c.*
- *toute ligne supplémentaire 10,00 F t.t.c.*
- *toute annonce est payable d'avance.*

Achète moteur bon état, **LA BUIRE** type 8 000, 1910/1912 – Châssis complet (sans carrosserie) marque indifférente 12 à 16cv, 1908/1912 – Mascottes de radiateurs. H. Malartre, Château de Rochetaillée, 69270-Fontaines s/Saône.

Cherche pour **PEUGEOT** 201 berline, 4 p. 1932, pièces ou voiture complète pour pièces. Faire offre Ghini-Peugeot, Via Guarnieri, 47023-Cesena (Italie).

Cherche **TRACTIONS** tous modèles. Faire offre Vicini, Viale Trieste 221, 61100-Pesaro (Italie).

Cherche pour **TALBOT** modèle T4-1, carrosserie complète, sport ou autre. M. Collomb, 38730-Virieu.

Cherche moteur complet ou partiel pour **ROVIN** 1953, 375 cc.Ecrire De Jong, Rietschoot 204, Oostraan (Pays-Bas).

N. 658 - Cherche tous renseignements et photos sur motos **INDIAN** et **HARLEY DAVIDSON** bicylindres de 750 à 1200 des années 1930 à 1955. Ecrire au journal qui transmettra.

Cherche **CITROEN** 5cv ou **PEUGEOT** Quadrillette cab. et pièces pour **PEUGEOT** 201 C ou voiture pour pièces. Schrade, Mozartstr. 18, 741-Reutlingen (Allemagne).

Recherche **ADLER** 6 cyl. 2,5 l., 1937. Faire offre Robert, 6 Bd. du Jeu de Paume, 28230-Epernon, tél. 483.41.28 (bureau).

Achète moteur 4 cyl. **DELAGE** 1920-24. Beaupays, 37 av. de Hony, 4050-Esneux (Belgique), tél. 041/88.15.18.

Achète toutes pièces **SALMSON** AL, VAL et GM. Ecrire Ph. Orssaud, 10 pl. du Mercadieu, 31600 Muret, tél. (61) 51.01.96 ou 51.16.36.

Ach. arceaux 5cv **TREFLE** B2, torpédo B14G. Varin, av. de l'amitié, 76360-Oissel, tél. (35) 65.05.83.

Recherche boîte de vitesses pour **LANCHESTER** 6 cyl. de 1935 ou épave pour pièces. Chauchet, 51160-Mareuil s/Ay.

Cherche toutes pièces mécaniques carrosseries spéciales, moteurs, boîtes, etc. Fournie, 31620-Cépet.

Cherche moteur **DELAGE** 1910 – **BALLOT** complet ou incomplet. R. Giordano, Villa Olympe, 25 av. Font de Veyre, 06150-Cannes.

Recherche voitures hippomobiles de toutes sortes et de tous états, même corbillard. Ecrire à Jean-Pierre Mariton, 19 rue Clos, 78650-Beynes.

Cherche 2LS **BALLOT** état indif., j'ai une 1928 dero **MORGAN** et/ou d'argent. John Foy, Temple Coach House, Theobalds Park, Waltham Cross, Hertfordshire (Angleterre), tél. Waltham Cross 32612.

Cherche **JAGUAR** MKII, 3,4 l. ou 3,8 l. parfait état. P. Lancon, Montboucher, 26200-Montélimar.

VENTES

N. 662 - A amateur sérieux ou musée vendrais **DECAUVILLE** voiturette 1896, vis-à-vis 3 places, bon état général. Exemplaire rare. Réponse détaillée. Ecrire au journal qui transmettra.

Vends **DELAHAYE** 3,5 l. cab. avec compas, restaurée, carrosserie Figoni – **FERRARI** 250GT Tour de France – **DELAGE** D8 120, coach, 2 portes très bon état – **DELAGE** coupé chauffeur 6 cyl. 1928, restaurée – **DELAGE** 1910 renabout restaurée – **DE DION** course 1910 restaurée – **ROCHET SCHNEIDER** 1928 limousine roues bois état d'origine parfait – **LANCIA** Belna cab. 1936 à restaurer. R. Giordano, Villa Olympe, 25 av. Font de Veyre, 06150-Cannes.

Vends tous pneus anciens, jantes, pneus 18 pouces de remplacement pour 715x115, 720x120 et 45, 125 F TTC (chambre et pneus neufs). E. Jousse, 03005-Moulins, tél. 44.21.14.

Vends **CADILLAC** limousine 1956, très bon état sép. chauffeur, glaces électriques, strapontins, 12 000 F, tél. (70) 51.90.57 après 20 h.

Vends **JAGUAR** MKII, MKVII, MKIX et XK150 toutes en bon état de marche. Prix raisonnable, tél. Paris 052.25.98.

Jeune artiste passionné de voitures anciennes, exécute pour vous (d'après photo et au format de votre choix), une peinture à l'huile sur toile de votre automobile. Travail de qualité. Prix honnête. Ecrire à Rodolphe Metidji "L'Atelier", 13160-Chateaurenard.

Pour amateur rallyes et concours, vends **CITROEN** 11B, modèle très rare par son tableau de bord et sa malle AR, entièrement restaurée ; peint., chromes, sellerie, moquette, pneus, dyn., dém., éch. circuit élec. neufs, équipée radio 6 volts, pare-brise triplex vert, klaxon + LP origine, phares et calandre chromés. Cher mais justifié car exemplaire unique. A débattre sur place, 25 000 F avec nbs. pièces neuves de rechange. Bugeia, 9 allée Louis Leymarie, 78130-Les Mureaux.

Pour amateur sportif, modèle rare **FIAT** 2300 S coupé 1964, 57 000 km, ttes options, carrossée Pinin Farina, glaces électriques, int. cuir, quatre freins disques mécanique récente, 170cv, vitesse plus de 220 km/h véhicule en condition except. car peu roulé mais embrayage à chg. vendue par manque de place sur base de 12 000 F moins les frais de remise en état. Bugeia, 9 allée Louis Leymarie, 78130-Les Mureaux.

Vends **TALBOT LAGO** Record, coach 47, carros. Graber, mod. très rare. Ent. restaurée, 50 000 F, curieux s'abstenir. D'Hennezel 24 St-Geyrac, tél. (53) 53.70.75.

Vends **MATFORD** présumée 1938, état moyen, 2 000 F, tél. 922.08.14.

Vends **CITROEN** Trèfle 1925, très belle avec mécan. rechange. Tél. (59) 32.11.49 ou écrire : Perisse, rue du 8 mai, Lons, 64140-Billière.

Vends lot pièces autos anciennes 5 tonnes environ. Malcor, garage, 83500-La Seyne s/Mer.

Vends **PEUGEOT** 201 décapotable avec spider 1929 parfait – **PEUGEOT** type 163 de 1919 torpédo peu roulé très beau – **AMILCAR** CGSS course équipé à neuf superbe – **CITROEN** 5 HP, vrai torpédo 3 pl. Trèfle 1923, restauré – **BERLIET** type VI torpédo 7cv, 1924 de 1ère main – **CITROEN** C4 et Rosalie bas prix. Giorgi, L'abri, route de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends châssis complet **HOTCHKISS** type 413, 1934. R. Delaquaize, 14-Moult, tél. (31) 23.60.85.

Vends **SIMCA FIAT** coupé 1936, état neuf, moteur 1 000 km, 12 000 F prix à débattre. A. Metzger 14 r. du Ballon, 67100-Strasbourg, tél. 34.38.09.

Vends **JUVA** 4, CI, 4 portes, état de marche – **SIMCA** 5, 1938 à restaurer – **MATFORD** V8, 13cv, et 11B, 1953, les deux CI très belles et roulantes le lot 12 000 F à débattre. M. Laure, HR5, 83406-Hyères.

Vends tractions et voitures anciennes. Ecrire A. Carle, 2 r. St-Lazare, 92700-Colombes.

Vends **CITROEN** B2, 1923, C.I. parfait état. Faire of. D. Ardolade, rue Haute, 04170-St-André des Alpes, tél. 242.

Vends **TALBOT** type T15, 1939, origine, 4 portes carrosserie usine – **DS** décapotable 1962, restaurée. Yves Panissal, 26 r. Lambic, 31200-Toulouse, tél. 47.84.17 à 20 h.

Vends divers **TRACTION** 7, 11, 15 et cabriolet 11 B 39 – **RENAULT** NN – Novaquatre **ROSENGART** LRL – **FORD** – **CHRYSLER** – **PEUGEOT** 202. L'acheteur amateur offre son prix sur place. Fournie, 31620-Cépet.

Vends C.I. **SIMCA** – **FIAT** 1936, 6cv, quasi complète mais sans carte grise. Faire offre S. Droulers, 45 bd. André Deholle, 14000-Caen.

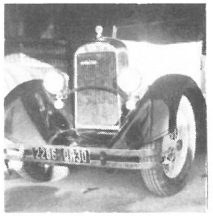
Vends KZ **RENAULT** 1925, facile à restaurer bonne mécanique avec CG – **SIMCA** 5 1937 restaurée. Varin, 23 av. de l'Amitié, 76350-Oissel.

N. 659 - Vends **FACEL VEGA** FV3B, 1958, très bon état, gris lune cuir gris. Ecrire au journal qui transmettra.

Vends **NN** 1927, état marche, prix 4 500 F – **AMILCAR** châssis complet sport pneus 700x85, bon état prix 5 000 F. Landeroin, 41500-Mer, tél. 81.00.07.









Vends nombreux modèles voitures 1/43ème toutes marques, état neuf. Liste sur demande. D. Dubos, 10 r. G. Monmousseau, 93200-Saint-Denis.

Vends camionnette **ROCHET SCHNEIDER** 1920, prix intér. E. Magnard, 53 r. St-Charles, B.P.82, 78002-Versailles.

Cause place, vends motos anciennes : **MONET GOYON** 350, **TWN** "Hérisson", **NSU** OSL, **ZUNDAPP** side-car, **TERROT, THOMANN, MOTOBECANE** etc..., motos à courroie années 20. Fischesser Michel, 14 allée Davezac, 33200-Cauderan.

Vends **MATHIS** type EM4 SG, 9cv. Egel, chemin des Meuniers A6, 91150-Etampes.

Vends torpédo **PEUGEOT** 172R, un seul propriétaire depuis 1927, état général impeccable, peut prendre la route, prix élevé justifié. Fozières, 34390-Olargues.

Vends **PANHARD** cabriolet X87, année 52. Egel, chemin des Meuniers A6, 91150-Etampes.

Vends cabriolet **ALFA** 1600, 1963, car. et méc. impec. 5 vitesses, phares, pneus et peint. neufs, manque pare-chocs, légère finition 2 500 FF – Mot. et boîte **CITROEN** C4, 350 FF – **CITROEN** II normale CT, 48 000 FB – 2VW 1952 complètes, mot. incomplet, 300 FF pièce. Claude Mathot, 42 r. Wery, 1050-Bruxelles (Belgique), tél. 647.71.28.

N. 661 - Vends magnifique 15-6, 1950, toit ouvrant, moteur et peinture cellulosique refaits. Ecrire au journal qui transmettra.

Particulier vends 201 **PEUGEOT** 1927 boulangère, bon état de marche – **FIAT** Balilla C.I. 1933, excellent état de marche – **CALECHE** 4 roues avec capote et carrosses 2 places et 4 places, tél. 677.15.08 tous les jours de 18 à 24 h.

Vends **AMILCAR** Roadster 1935 M2 restauration irréprochable – Lot motos **GUZZI** super sport – **CLEMENT** 1910 – **TRICYCLE** armée prototype. C. Reynaud, 30-Domazan, tél. 01.01.64.

Vends **AMILCAR** CGSS restaurée – **SALMSON** S461, 4 portes origine. L. Mirabail, plan de Grasse, 06130-Grasse, tél. (93) 36.62.01.

N. 660 - Collectionneur accepte de vendre quelques **BOUCHONS DE RADIATEURS.** Ecrire au journal qui transmettra.

Vends 2 roues fil 720x120, très bon état, 200 F. Langanay, 31 r. Lecoq, 76420-Bimorel, tél. 60.37.11.

A vendre véhicules en état ou à restaurer ainsi que pièces détachées pour : **AMILCAR, CHENARD, CHEVROLET, DELAHAYE, DONNET, HOTCHKISS, ROLLS, ISOTTA FRASCHINI**, etc. 03200-Vichy, tél. (70) 98.37.77.

Vends **OPEL** Kapitan 1951 exc. état 60 000 km ent. d'origine, 70 000 FB. Ecrire ou tél. R. Mathis, 7 r. Bagnolet, Liège (Belgique), tél. 041/26.41.72 ap. 17h.

Vends **ASTON MARTIN** DB2-4, parfait état de marche d'origine. M. Tucom, 47000-Agen Boe, tél. (58) 66.40.98.

Vends à restaurer cabriolet 203 **PEUGEOT** complet 3 000 F – **TRACTION** 11cv, 1937 + moteur 11cv + pièces 2 000 F – **SIMCA** 8 petite restauration 1 500 F. F. Laurent, Le giraudon, 24-St-Michel de Montaigne.

Vends C 1955 **FRAZER-NACH** BMW deux places compétition coupé – V8 BMW moteur très original, très, très vite, unique, 25 000 F. John Foy, Temple Coach House, Theobalds Park, Waltham Cross, Hertfordshire (Angleterre), tél. Waltham Cross 32612.

A vendre par lot ou unité : **FORD** T 1923, torpédo acajou – **FORD** baby 5cv 1932 – **FORD** Comette, 1952 sport – **FORD** 2 portes AN, 19cv, 1930 – **FORD** ANF, 19cv, 1933 – **FORD** V8.40, 21cv familiale 1932 – **FORD** V8.40 coupé sport signé Janer – **FACEL VEGA** type FV3, 1957 – **BUCHET** sport 1922 – **TVR** sport anglaise 1962 – **JAGUAR** cabriolet 2 places XK120, 1951 – **TALBOT** 11/6, type M67, 1927, faux cabriolet – **HISPANO SUIZA** type H6B, 1927, 46cv voiture de maître, glace de séparation – **STEYR** cabriolet 1934 – **MORS** SS, 1922, châssis sport – **SALMSON** sport 1923 et Randonnée 1950, 4 portes sans montant – **MERCEDES** type 220, découvrable 1951 – **DAIMLER** 1950, type DB18 – **HOTCHKISS** type Grégoire 1952, caisse alu – **CITROEN** C4, B14, B2, tractions tous types – **RENAULT** 6cv, conduites intérieures et torpédos – pièces **FERRARI** 330 GT, moteur, pont, etc. – **HARLEY DAVIDSON** avec side et solo 1915-1945 – cinquante motos diverses marques – véhicules **GRAND BI** et **TRICYCLES – AFFICHES** anciennes – **GRAVURES GEO-HAM.** Visite et vente sur place, pour rendez-vous tél. 16 (58) 72.00.23. L. Mette, Musée Automobile, Avenue de la Grande Dune, 40150-Hossegor.

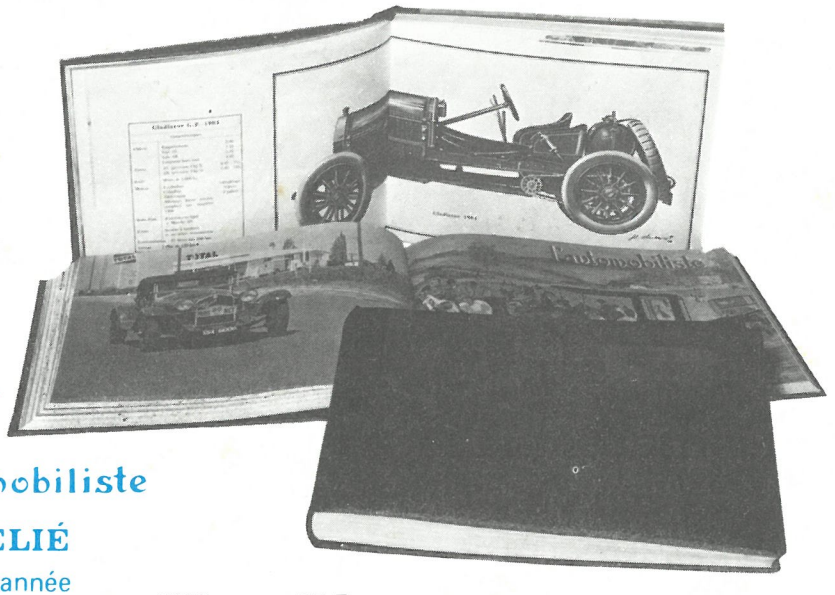
REEDITION DE NOTICES D'ENTRETIEN

- 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, 1926/1929, type 38, 8 cylindres, 2 litres ; type 40, 4 cylindres, 1500 cc, 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, 1939, 70 pages . 25 F
- CITROEN 15CV six, 1939/1951, notice d'entretien à l'usage des acheteurs de ce modèle . 15 F
- CITROEN B 14, 48 pages . 35 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
- DELAGE DM, 6 cylindres, 17CV, 54 pages, 4 plans . 60 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
- LORRAINE DIETRICH 15HP, 6 cylindres (B 3/6), 1926-1928, 100 pages, 7 plans . 50 F
- MOTEUR RUBY, types 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
- PANHARD 6D.S., 50 pages, nombreux croquis, réglages . 20 F
- PANHARD 6D.S.R.L.-N et D.S.R.L.-N Spécial, 56 pages, nombreux croquis, . 20 F
- PEUGEOT 5CV N 172 R, 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 (Volkswagen amphibie), type Porsche 166, 100 pages (textes allemand et français) . 30 F

En préparation : TALBOT T 150
BUGATTI type 57, 3,3 litres

- ☐ *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
- ☐ *DE DION 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 de frais d'envoi.



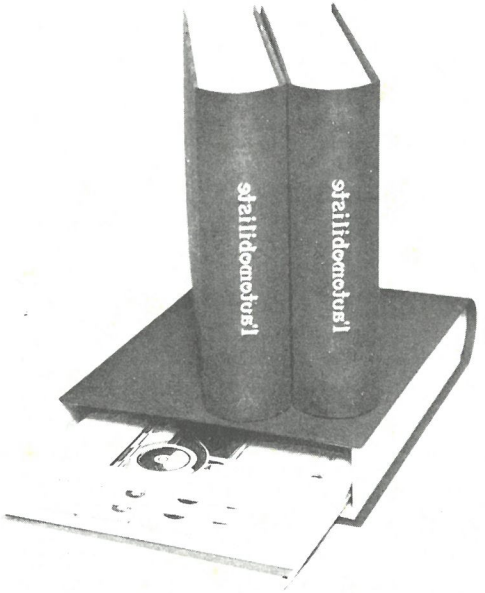
l'automobiliste

RELIÉ

par année

1967	75 F	1972	65 F
1968	85 F	1973, 1974	85 F
1969	75 F		
1970	65 F	1975	65 F
1971	75 F		

A ces prix il y a lieu d'ajouter 5 F de frais de port par année.



Pour conserver vos anciens numéros "l'automobiliste" vous propose cet emboîtage qui peut contenir 12 numéros. Prix : 18 F l'emboîtage.



Nº 1 EPUISE

Nº 2
LES MOTOCYCLETTES D'AVANT 1914
LES 6CV RENAULT ET NN
LA GLADIATOR "COURSE" 1903
LA LEGENDE D'AMILCAR
PARIS/ROUEN 1966
TARGA FLORIO

Nº 3
BUGATTI BRESCIA
LES LORRAINE DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS/NICE

Nº 4
LES LORRAINE
LES VOITURES SALMSON
LES MALHEURS DES 3 ROUES
LES DEMOISELLES DE BILLANCOURT

Nº 5
TRICYCLE LEON BOLLEE
MOTOCYCLETTES 1914-40
ROLLS ROYCE 1904-14
LA REGINETTE

Nº 6
CITROEN 5HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LES MASE
LE SALON 1927

Nº 7
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGES SALMSON, AMILCAR

Nº 8
LES CYCLECARS A 3 ROUES
DES 4CV TRES SPECIALES
LE BOL D'OR
LES PNEUMATIQUES

Nº 9
LES CREATIONS D'EMILE DARL'MAT
LE BUGATTISTE
LES SANDFORD
1er PARIS/NICE 1893
LES MOTOS A.B.C.

Nº 10
LES MASCOTTES ET BOUCHONS DE RADIATEURS
MONSIEUR VIOLET (SIMA-VIOLET)
MUSEES D'AUTOMOBILES ANCIENNES
(LE MANS ET MUSEEE DU FOREZ)
BUGATTI AU BEC HELLOUIN

Nº 11
LA NEW-PHANTOM (Phantom I)
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ?
DES DEBUTS DE LA LOCOMOTION MECANIQUE
AUX TRAINS ROUTIERS...
MUSEES AUTOMOBILES (suite)

Nº 12
TESTE & MORET
EVOLUTION DU SIGLE RENAULT
VOITURES ANCIENNES A MONTLHERY
LA FULVIA SPORT 1,3
CABRIOLET, COUPE, COACH ?

Nº 13
MOTOS KOEHLER ESCOFFIER
FIAT 509
PEUGEOT DE COURSE 1911
PROTOTYPES J.P. WIMILLE
QUE DEVONS-NOUS ENTENDRE PAR
RESTAURATION ? (suite)

Nº 14
LES 2 PATTES RENAULT 8 ET 9HP
AMILCAR 6 CYLINDRES
LAMBORGHINI MIURA

Nº 15
MOTOS DOUGLAS
LES E.R.A.
RENAULT SAPRAR-SPORT
LA LASPOUGEAS 1896

Nº 16
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

Nº 17
BUGATTI LES "ROYALE"
ALFA ROMEO P2, 1923
MONTLHERY 1969

Nº 18
B.M.W. TYPE RUSSIE
FORD "T"
BALLOT

Nº 19
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

Nº 20
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

Nº 21
J.A.P.
R. SENECHAL
MG K3
LES C4 CITROEN

Nº 22
MOTOCYCLETTE PEUGEOT 1905
LA 57 S BUGATTI
DE DION BOUTON

Nº 23
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

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

Nº 26
MG - LES "J"
LA JEEP
PARIS/DEAUVILLE
RALLYE SALMSON 71

Nº 27
DELAHAYE 135
COUPES DE L'AGE D'OR 1972
201 PEUGEOT

Nº 28
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

Nº 29
LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie)

Nº 30
BEDELIA
CHARRON

Nº 31
LE MANS 1934-1939
BUGATTI 13

Nº 32
BALILLA
M.G.
MODELISME

Nº 33
MATHIS "LES EMY"
LES GNOME & RHONE TYPE ARMEE

Nº 34
LES RALLYES DE MONTE-CARLO 1911-39

Nº 35
MONTE-CARLO 1974
LEONARD DE VINCI ET L'AUTOMOBILE
SALON ALPHA AUTO

Nº 36
MERCEDES G.P. 1914
LA SIMCA-CINQ
100 BUGATTI A LYON

Nº 37
LE FARDIER DE CUGNOT
LE BUGATTISTE F. LOISEAU
LA T.A. CITROEN (première partie)

Nº 38
LA T.A. CITROEN (deuxième partie)

Nº 39
HARLEY DAVIDSON
LA CROISIERE NOIRE
MERCEDES TYPE "SS"

Nº 40
LES "22" et "15"-SIX T.A. CITROEN
LE COMPRESSEUR "ROOTS"
70 ANS DE CARROSSERIES

Nº 41
L'AUTOMOBILISME AU FEMININ
Mlle HELLE-NICE, PILOTE DE COURSE
QUATRE FRANCAISES RECORDWOMEN
"LAMES DE RASOIR" PANHARD & LEVASSOR

Tous les numéros de "l'automobiliste" (sauf le nº 1 épuisé) sont encore disponibles au prix de 10 F le numéro + 5 F de frais de port pour 3 numéros. Nº 24/25 : 18 F.
Prière de joindre votre règlement (chèque, C.C.P., etc.) à toute commande. Expédition par retour.

WOMAN AND THE CAR

see page 3

"Women have the gift of embellishing and adorning everything that they either use or own". Pons d'Hostun 1817 "l'Ecuyer des dames" (The Ladies' Equerry).

These charming creatures engaged in motoring pursuits earlier than most people realise. They were really only carrying on the centuries old tradition of women riders, demonstrating that many of them were equally as daring, one could even say foolhardy, as are the majority of men.

As a consequence women passengers were not an unusual sight in the early steam carriages of the first part of the 19th century. In the 18th century it was considered the height of fashion for elegant ladies to drive light phaetons or cabriolets, though mostly in England, where the women had long been known for their sporting elan, unlike those of France. Looking at old steam carriage prints of the products of Gurney, James, Macerone, Deutz and others it is clear that quite a lot of women ventured an experience that would have scared many a man in the years 1827-1840.

A few years later the spouse of the inventor Lenoir tried out his petrol engined tricycle, doubtless inspired by devotion to her husband. This was the machine on which in September of that year he had made the 12 miles trip from Paris to Joinville le Pont and back, a journey he recalls as "having taken an hour and an half to get there, and the same time to return". Ten years later the elder Mme Amedee Bollee and a female companion or relative, in 1872 or 3, travelled in the famous "l'Obeissante", which later with its maker covered the 150 miles from Le Mans to Paris on October 9 1875 in 18 hours. There must have been many other women who before the turn of the century ventured forth in these early horseless carriages, although unfortunately there is a dearth of information regarding this. However the first pictures we do have is of Mme Emile Levassor at the tiller of one of the first steel-shod wooden-wheeled Panhard et Levassors in 1892. Although the first driving licence had been issued three years earlier it was to be another six years before a woman obtained one.

The first driving licences

The very first one was issued on August 16th 1889 to Leon Serpollet, "provisionally and on condition that he does not exceed a speed of 10 mph"! It was confirmed on January 8th 1891 and finally granted on the 17th of April by the police commissioner of the Grandes Carrieres division in the 18th Arrondissement of Paris. The famous steam car pioneer rode one of his early tricycles down the rue Spontini under the eye of Michel Levy, chief engineer of the Minstry of Works in the Department de la Seine ; such a duty could not be performed by on ordinary run of the mill inspector !

Eventually, despite the disapproval of most of their contemporaries, the gilded youth of that period deemed it fashionable to have a driving licence and so become literally a "chauffeur", one who lights and tends the boiler of a steam engine. In view of the inherent drawbacks of this pastime it is not surprising that there were few men and no young ladies at all who availed themselves of this pleasure. It was easier to hire a skilled mechanic, though these were few and far between in those days. It was'nt until the petrol engined cars had become viable that a well known woman was amongst the first to go in for her driving examination.

She was by no means a nobody, she in fact belonged to the "Upper crust" of Parisian society and was titled into the bargain. Consequently high society probably regarded it as a piece of noble eccentricity, or as Baudry de Saunier put it "an amusing prank". Middle class society would have labelled it "bad taste".

This distinguished lady driver, who also happened to be a mistress of hounds, was none other than the Duchess d'Uzes. The sporting press of the day made much of it, and "La vie au Grand Air" of May 15th 1898 informs its distinguished readers in these terms, "The Duchess d'Uzes qualified ! Good Lord, not only qualified but driving a car as well ! This is a fact which will shock many ! A few days ago she passed her examination with flying colours. An engineer sent specially from the police Commissioner's office, sat beside the Duchess in her car. The latter, dressed in simple but appropriate attire for the occasion, and wearing a little black felt hat cocked to one side, wielded the steering tiller bar with great dexterity...".

If the photo accompanying the article is correct the vehicle could have been one of the very first Panhards, with rear engine, "cow tail" tiller and wooden wheels. But there is no definite proof of this.

The first woman racing driver

A woman driving in the most dramatic of all the big races between capital cities at the beginning of the century created an immense amount of publicity, the more so because of her sporting behaviour during the race.

Mme Camille du Gast was already well known in competition motoring circles, and she was without doubt the first woman to enter a motor race, the Paris Madrid of May 1903. As you no doubt know the government ordered the race to stop at Bordeaux as a result of the many accidents on the first leg of the race from Paris to that town. It was thus the last of the great inter-capital races.

She entered in the big car class with no. 29, a 4 cylinder 45 HP 150x150 mm De Dietrich. The cars started from Versailles from 3.40 am onwards at minute intervals, so presumably she set off at about 4.10 am.

By the time she had covered the 212 miles to Poitiers she had passed twenty other cars, and was in eighth place. Leading her were Louis Renault, then Jarrott, Baras, Thery, Marcel Renault and Maurice Farman immediately shead of her. Right behind her on another De Dietrich was the English driver Stead, himselfhotly pursued by Salleron on a Mors ; these two "equally skilled and daring drivers" battled for supremacy on the road from Poitiers without either gainin an ascendancy.

This dangerous struggle went on for 110 miles until Montguyon, where it ended in disaster for the unlucky Stead. Trying once more to pass his adversary he touched the leading car with his front wheel hub, skidded, and overturned into a ditch. Salleron saw nothing of the accident in the dust cloud behind him. Luckily Mme du Gast, who was immediately behind, stopped when she saw the smached car with Stead under it and petrol pouring out.

With the aid of her mechanic she got Stead out of his dangerous position and with his unconscious mechanic carried them both into a nearby house. She stayed with them for several hours. seeing they were attended to, before taking the road to Bordeaux. She came in 45th in the large car class, having covered 352 miles in 10 hours 51 minutes ; if she had'nt stopped to help she would have finished around tenth position overall. Salleron took third place whilst Jarrott came 4th, having taken 5 hours 52 minutes at an average of 59 mph.

An unsporting rejection

The following year she tried to enter for the elimination trials for the 5th Gordon Bennett Cup races, but the Commission Sportive of the A.C.F. refused her entry. She protested in a letter published in l'Auto on March 9th 1904. The matter aroused great interest in the motoring world, as l'Automobile then printed her letter

of protest, and nearly all the motoring press took her side.

The ripples even spread to Germany since she was hoping to drive a Benz in the German elimination trials.

Moreover she could not have been very pleased to read the following in the "Allgemeine Automobile Zeitung" ;

"Will Mme du Gast drive in the race ? We prefer to think not. She has driven well in several races. She drove no. 29 very courageously in the Paris-Madrid race.

In a race open to all we see no objection if this or that woman enters and starts. But Mme du Gast competing in the German elimination trials, Mme du Gast winning these, Mme du Gast winning the Gordon Bennett Cup for Germany — such things are unbelievable, and take some getting used to.

What on the other hand is quite believable would be the outcry from publications hostile to motoring if anything happened to Mme du Gast. Whilst it is difficult to get the general public to understand that its nothing to do with them if a driver takes chances and gets hurt, it is even more difficult to pass off an accident to a woman on the grounds that "she wanted to do it and should'nt complain". We abstain in these pages from discussing women's rights, but the news of Mme du Gast's entry disturbs us, and we hope it is untrue. Good luck to the woman driver of a touring car ! But a woman racing driver... never ! "

What would the writer have said in the twenties when we had the finest crop of women racing drivers of all time — alas, never to be repeated ?

Stead, still convalescing at Nice. wrote a letter in support of the aggrieved driver to Henri Desgranges from which the following extract is taken :

"As far as I'm concerned I can tell you, and this is public knowledge, that Mme du Gast lost over three hours by stopping of her own free will on May 24th at Montguyon to give me first aid after I had been left for dead by the side of the road.

I cannot thank her enough for this noble and very feminine deed.

It also gives me great pleasure to state that when, during the race, we were neck and neck, I was struck by the great skill of her driving. No one surpassed her, and I'm sure that if the race had continued to Madrid she would have not been far behind the winner".

This testimonial from another gifted driver carried far more weight that the various decisions taken against her, but could not alter, as neither could the protests from the firm of Mors and Darracq, the ruling of the A.C.F. Commission Sportive. In fact the veto was not aimed at Mme du Gast as such, but against all intending women competitors. It applied to all drivers of the so called "weaker sex" before 1914. And yet one came across women taxi drivers both in Paris and Berlin in those days, though they were objects of curiosity.

A benefit from the Great War

The first World War did much to free women in this and many other walks of life. Countless women drove ambulances and buses, a fact which gave rise to the saying "female emancipation through male road deaths". Even after the 1914-18 slaughter was over, Unics employed a team of six women drivers to test their chassis before they were delivered to a predominately male clientele.

Apart from the tomboys driving sports and touring cars quite a lot of women took part in motor sport and even record attempts between the wars ; there is probably scope for a work on the subject. Even the Sisters of the Assumption were using a 12 HP Citroen in 1926 to carry supplies to their hospital.

That famous motoring writer Baudry de Saunier (1865-1938) wrote this in "l'Histoire de la Locomotion Terrestre" published in 1935 by l'Illustration, paying tribute to our 'alter ego' ; "Nowadays a woman driver is a common sight, so normal in fact that one imagines it has always been so. Whilst a woman drives just as carefully and safely, if not more so, than a man, she hardly ever wonders what goes on under the bonnet. These workings, together with other motorcar internals, remain a sealed book to her. Furthermore she has nothing to fear through her ignorance if from time to time she pays a visit to a service station".

Now all this was written over forty years ago by an old gent of presumably seventy, so its surprising to listen to the outpourings of silly feather-brained young women who now think they are pioneers of female emancipation. A lot of their grandmothers were there before them, and its unkind to refer to them as "old dodderers".

History has a habit of repeating itself !

THE CAR/WOMAN LOVE AFFAIR OF THE MAD TWENTIES

see page 11

1920 — The World was in an upheaval — and so were the women. And it was all because of the war. For eight years they had had to take over mens' jobs in the factories and the mines, in transport and in teaching. They became labourers, bosses, tram conductresses. More than eight million were working by 1920. They were soon self sufficient. They were now getting their own way after centuries of being tied to men, cloistered and dependent. They now coveted all the things that men had. Cars, for instance ; they wanted them, they bought them, they drove them.

Woman's ultimate conquest :

Especially now that it was so much easier for them. Previously cars had to be cranked to start, now they all fitted self starters. Cars used to be huge, heavy cumbersome objects which needed weight lifter's biceps to steer them. But now delightful little cars were available, so pretty they were almost feminine.

Soon there came the cyclecars, followed by the more comfortable light cars like the famous Citroen clover leaf, the 8 HP Peugeot ant the 7 HP car that Lucien Rosengart made his name with.

This new generation of cars was practical, easy to drive and park, ideal for shopping and town work. And finally not too dear ; 8,000 to 10,000 francs covered quite a range of models. In fact the tiny cyclecars, weighing less than 7 cwt, and under 1100 cc, were exempt from road tax. And despite their low fuel consumption they performed quite well — the 8 HP Citroen would do 40 mph, the same as the 1949 2 CV.

This was the start of the fairer sex's infatuation with the motor car. The figures bear it out, a third of the driving schools' clientele were women anxious to pass their driving test. Most of them were young and elegant, middle class, actresses or women of the world, now discarding those old symbols of wealth and success, furs and jewels, in favour of a car. And was'nt it Mlle Chanel who taught them to wear costume jewellery that looked as good as the real thing ? .

Lady competitors

Apart from a means of transport and escape, the sporting side attracted some of the more daring ladies.

Events were held specially for them, male competitors being excluded.

The first women's motoring event was held in september 1925 by the Automobile Club de l'Ouest. Thirty two women entered, and twenty four of these started. Driving 8,9 and 12 horsepower saloons or tourers they did Paris — La Baule in two daily stages ; Paris to Angers, and Angers to La Baule. About 300 miles at a 25 mph average.

The Aeroclub de France organised in mid-May 1926, the following year, an original and unusual "Ladies Baloon Rally". Seven balloons took off from the club flying grounds on the heights of St. Cloud with the object of landing as near as possible to Dourdan, a destination fixed by the prevailing wind on take off. Seven women drivers followed them to their final landing place.

These dashing ladies vied with men when it came to feats of endurance or speed. Mme Delingette teamed up with her husband in a twin wheeled three axle Renault to cover the 15,000 miles between Algeria and the Cape. The trip lasted from november 1924 to july 1925. Mlle Helle-Nice established a 125 mph lap record at Montlhery. Miss Cordery baptised a new English car, the Invicta, by testing it at over 70 mph on the track and then averaging over sixty mph for 30,000 road miles.

Some of these Amazons surpassed their male rivals. In 1928 Mme Jennky won the 4 hours Bourgogne classic at over 75 mph in her supercharged 2 litre 8 cylinder type 35C Bugatti.

Freedom

The motor car was to make its mark on womankind. Women had started to evolve even before the advent of the car. They were anxious to get behind that wheel. Skirts, corsets, picture hats and fancy hair does went by the board. The era was, not geared to laissez aller and languour but to activity, practicality. The fashion houses responded. Chanel, Patou, Molyneux and Paquin were all seeking simple functional styles. From now on they were dressing the out door girl. Sporting colours, that is neutral ones, greys, beiges and blacks, were in. And fresh durable non-creasing materials like tweed, jersey and cashmir.

This suited most situations, different weather and varied trips, street or formal use. The famous tailors mades became popular. No longer were jacket and skirt irreconcilable, and supreme novelty came with a thin open neck shirt under a pullover.

Everything got shorter — hair first of all, worn page boy style, then skirts and low cut dresses.

The cut was simple, almost severe ; dresses dropped straight from shoulder to hem, with a low slung belt and billowing pleated skirts.

They adopted masculine topcoats with real pockets, raincoats and sometimes even trousers. Lots of unkind remarks and backbiting were the result.

The old world recoiled at the sight of clothing so suitable for motor cars. No matter, the raincoat and topcoat won the day, since they alone could cope with dust and rain and could also be cleaned. The same applied to the new coiffure, so suitable for short hair. Even the tight fitting flying helmets transformed them into replica Guynemers.

Silk stockings survived, but not in cars, for cotton ones were then more practical. High heels had reluctantly to go, but only when driving, since one's feet had to rest flat on the pedals. The latest fashions from the great houses bore names in keeping with the times, such as Cigarette, Blue Train, Torpedo.

Peace returns

A long road had to be travelled before this. To start with the motor car was not well adapted to feminine ways. Crude, noisy, smelly, it was a contraption more suited to warriors than women. At the mercy of the wind, no screen and an exiguous hood with ill-fitting draughty side curtains, and victim of the clouds of dust raised by its passage over unmetalled roads. But they persevered, clambering onto these veterans attired in a variety of strange garments. Boaters were in fashion, some of these held in place by a veil surmounted by a pair of diver's goggles or sometimes a sort of mosquito net wrapped round the boater and held on with elastic and carrying a mica eyepiece ; a dust coat which trailed the ground protected her flowing robes, whilst a rug over the knees and a fur muff completed the ensemble.

Mounting and dismounting became acrobatic feats. One realises the reluctance of some to venture out in such awkward vehicles, aesthetic contradictions with their entrails exposed amidst the polished wood and brasswork.

But as the car evolved so did the ladies, and a rappochement became evident. Coachbuilders discovered the horizontal theme, and the vehicles changed shape as they became lower and sleeker, in the same way that women became more boyish. The women for the car and the car for the woman had arrived by the end of the twenties, and the twain were henceforth never to be parted.

Marie-France Barbet

WOMEN DRIVERS IN THE MONTE-CARLO

see page 21

by Yan Kriss

There were women in this classic event right from the first or second Rally in 1911 and 1912, though merely as passengers and not as drivers. This was still a very exciting experience, as a trip at sub-zero temperatures in an open car from one of the capitals of Europe to Monte Carlo over poor roads was not exactly a joy ride !

But it was'nt until the twenties, and up to 1939, the years in which the Rally gained its fame, that women really made their mark driving in it.

First place lots by 5 marks !

The first women competitors as such entered the second post-war Rally, which was the fourth of the series. One of them, Mme Mertens, with her husband as passenger, nearly won it in Lancia no: 42. She started from Tunis at a disadvantage, since marks were given according to the number of passengers carried. She consequently only gained four, whereas the other three starters had twenty four each, or even forty two since the big Renault 45 carried six as crew.

But as the first competitor to reach Monte Carlo on January 22nd 1925 she received a tumultuous welcome. Unfortunately the points she lost by only carrying a single passenger dropped her to second place. Repusseau in the big Renault, who incidentally had difficulties on some of the bends due to the car's immense length, won by a mere five marks. If only he'd carried one less in his car the first Monte Carlo with women drivers competing would have been rightly won by the fairer sex. In any case Mme Mertens was acclaimed as the moral victor on this Rally.

In fairness it must be noted that this determined woman was ably helped by her husband, though mostly after they had reached Monaco. Exhausted by the long and arduous drive from Tunis, she asked him to drive in the timed hill climb, which he did and won.

Worthy second and third places

Another pair of charming females carried on the previous year's tradition in the fifth Rally of 1926, coming third overall and second in the light car class, both driving Citroens.

They both started from Athens, Mme Marika in a 12 H.P. 1450cc car, no: 36, whilst Mme Dumousseau used a 7.5 no: 37, of 855cc, but fitted with a high compression cylinder head. Mme Marika was the pseudonym of Mme Ragazzi, wife of the Citroen agent at Nice, and she was beaten to second place by a mere three marks. She was actually fourth on arrival, picking up the other place in the regularity test, and then winning her class in the hillclimb. Moreover they had had to contend with fog, and from Vienna onwards snow had forced them to resort to shovels at times.

There were several other female competitors in this Rally, but the weather and timekeeping combined to defeat them.

The first Coupe des Dames

This was the great novelty for the 1927 Rally, but the innovation was singularly uneventful, in fact one could say it fell flat on its face ! And yet the male organisers had introduced what was eventually to become one of the great attractions of the event. Even more surprising, since it was the decade of the tom boy type of girl.

The Hon. Mrs Victor Bruce, wife of the previous year's winner, who crewed his wife on this occasion, won the first Coupe des Dames. She started from John O'Groats on an A.C. and finished sixth overall. Mme Versigny, who started from Paris in a Fiat was second to her, though 26th overall. Whilst a Vienna starter in a Steyr, Mme Alexander came third and 42nd. overall.

These self same drivers were also in the 1928 Rally but in a different finishing order. This time the winner of the Coupe was Mme Versigny in her Talbot no: 2 from Bucharest, shaking the male bastions for the second time.

She had, together with the first seven finishers, been delayed at the Sospel level crossing due to work on the track, and she filed a protest against two who got through. These two, J. Bignan and E.P. Malaret consequently finished second and third before the eliminating tests. Unfortunately the plucky woman driver dropped points due to a stop watch malfunction and came third by two seconds. However she had the consolation of winning the Coupe des Dames, second place going to Mrs Bruce, starting from Stockholm, and Mme Alexander who came from Konigsburg to take third position, as always in a Steyr.

This seventh Rally also saw Mme Helga Holste on a 2580cc Adler from Hamburg coming 27th, and Mme Dornier started from Strasbourg in a 2 litre Mathis and finished 42nd out of 47. These last two thus came fourth and fifth in the Coupe, leaving quite a few fellow competitors by the wayside, since there were sixty one starters.

A different lot of winners

For the eighth Rally of 1929, which despite many setbacks for the organisers turned out a sucess, a new set of winners appeared for the Coupe des Dames. First was Mme Lucy Schell, later to appear in many events in the thirties, starting from Berlin in a two litre Talbot. Baroness Van Lawick drove a 3.3 litre Horch from Amsterdam into second place, whilst an Englishwoman, Miss Kitty Brunell came third from John O'Groats, in the north of Scotland, with a 1600cc Talbot. Mme Schell, mother of the future Grand Prix driver, suffered setbacks before the start of the Rally. She originally wished to start from Riga, but had to make do with Berlin. She finished eight overall, and had as co-driver the famous stunt flier, Dore. The above were the only women finishers, since these were only two dozen finishers out of sixty seven entrants due to the extreme severity of the weather.

The 9th Rally the following year was uneventful, and Mme Dore in a Chenard-Walcker from Tallinn took the Coupe. Mme Lotte Barre came second in a Steyr from the same town, and third was Mlle Frederick in a Bugatti from Sundswall. Sixteen other ladies also started, some retiring, others finishing well down. Since in those days the regulations did not stipulate an all woman crew, it sometimes happened that a woman driver's name appeared in the awards though in fact she had never sat behind the wheel. But as J.F. Jacob wrote in "60 Ans de Rallye" the males were in no position to scoff since certain of these had crews of paid drivers and mechanics, and arrived triumphantly at Monaco, clad in lounge suits, having never driven a single mile themselves.

There were fewer female entrants for the tenth Rally of 1931, so all thought they had a better chance of winning the Coupe. In spite of very bad road conditions, Mme D. Jeanne, driving a Rosengart no: 6, from Stavanger, came third overall in the light car class and tied for the Coupe with Lady Edda Jardine, who started from the same place in a Lancia of over 1100cc.

Other women had setbacks which would have deterred tougher males. Mlle Proust took the wrong turning in Paris and clocked into the control three minutes late. Mme La Caze de Noroubra, from Lisbon, had an accident on the Promenade des Anglais at Nice only minutes away from Monte Carlo. In avoiding a jay walker she sustained concussion, but pluckily drove onto Monte Carlo, getting there seven minutes after the control had closed.

A poor year for the ladies

The female contingent in the 1932 Rally did'nt arouse much interest. Mme La Caze de Noroubra had had luck for the second year running when she broke down at Frejus, only a few dozen miles from the finish. Seven women teams were amongst the sixty four finishers, survivors of ninety one starters.

Mrs Morna Vaughan in no: 229, a 1010cc Triumph starting from Umea in Finland, came sixth overall in the 1500cc class. She won the Coupe, second being her compatriot C.S. Staniland in a 1009cc Riley from John O'Groats, also 10th in the 1500cc class.

But the first women in the over 1500 class was only in 32nd position. She was Mme G.I.E. de Muelenaere in a 2438cc Talbot from Lisbon, who despite this came third in the Coupe des Dames.

Nearly a win in 1933

The 12th Rally proved a good one for the fairer sex, a pair of teams narrowly missing victory by gaining third and fourth places overall, only five and six marks respectively behind the winner. They both covered the 2350 miles from Tallinn to Monaco. Mme Rouault, crewed by M. Quinlin in a 1500cc Salmson came third overall and first in the 1500cc class, whilst Mme Schell and her husband in their 2505cc Talbot came fourth.

The Coupe des Dames winner took 13th place overall and 7th in the 1500cc category. The crew were Mme Mareuse and Mme Lamberjack, the latter becoming a well known competitor later. Second was Mrs R. Gough in an 1100cc Riley (20th overall and 11th of 1500cc) followed by Mrs L. Martin in a 2810cc Hillman (27th overall).

Out of the seventy one finishers eight were women. There should have been a ninth, who arrived in time but was disqualified because of the pettiness and discourtesy of a commissaire, who was upheld by the organisers. His victim was Miss Montague Johnstone, who following an accident made a hasty repair to her car's damaged wings ; in addition a torn hood exposed the crew to the elements. Making no allowance for the crew's determination, the authorities deemed the vehicle "as not conforming to maker's specification". The original nit-pickers must have come from Monaco !

The year after saw a very large entry of over 114, but the feminine side was poorly represented, only a dozen taking part. They were also well down in the general category, between 17th and 79th. In view of the dreadful weather in January 1934 throughout Europe

that was'nt as bad as it appears.

Bucharest provided the Coupe des Dames victors in the shape of Mlles Hustinx and des Forest in a 1645cc Peugeot 301 ; they were 9th in the 1500cc class. Not so good as the previous year, however. Second was a Umea starter, Mme G. Morlander in her 311cc Chrysler Plymouth, who also came 33nd overall. 35th place produced the third for the much sought after Coupe, Mme Mareuse and Mlle Goumot in a 1465cc Peugeot, who also came 14th in the 1500cc section.

Talented "Rallywomen"

The 14th Rally of 1935 saw the greatest pre-war numbers of women entrants. No less than 13 of the 103 finishers were women. 3rd overall and only 2.45 marks behind the winner were Mme L. Schell and her husband in a 3312cc Delahaye.

But the Coupe des Dames fall to Mme M.J. Marinovitch and Mlle Lamberjack who, starting from Palermo, came 19th overall with their Ford V8. Second once more was Mme G. Morlander, still in her 3111cc Chrysler Plymouth from Umea. She came 30th overall, whilst the finishers in 36th place, Mlle S. des Forest and Mme O. Siko, took 3rd place in the Coupe. They too started in their 1232cc Triumph from Umea. These two were later to be well known for their record attempts in a Matford as well as in other rallies.

It proved an eventful Rally for the ladies. Mmes Rouault, Dax and Black managed to wreck their cars in the Oslo area, whilst two Umea starters, Mme Mareuse and Mlle Gounot, followed suit. Another female equipe had bad luck in the Rhone valley and were disqualified ; Mlle F. Hustinx and Mme M. Leblanc in their 2145cc Peugeot no: 42 started off from Avignon fourteen minutes too early. Since they were handed their route books at this time, they entered a strong protest and maintained that they had left at the correct time. Consequently they were admonished for having it in their possession ahead of time, a fact impossible to prove or disprove ; they finished 52nd.

Women a sixth of the finishers

1936 was also a good year for Eve. Thirteen of the seventy three finishers were women.

Once again top woman was Mme Schell and her husband in their 3600cc Delahaye from Athens, taking second place overall. Unlike previous years, when this proved a disastrous departure point for some unlucky competitors, this year it shared with the eleven other starting points, even the most northerly, the distinction of "being, if not easy, at least nowhere near as difficult as during previous years".

Despite this the entrants who chose the north of Scotland had to contend with fog, rain, snow and ice. Miss J. Astbury in no: 72, a 1 1/2 litre Singer, was the only competitor out of the fourteen starters who reached Dover unpenalised. She came 7th in her class and 40th overall. One unlucky Englishwoman ploughing through the snow filled roads in the Rhone valley must have thought she was back in England when she ran head on into a lorry and ended up in hospital together with her seriously injured husband.

Mme Marinovitch and Mlle Helle-Nice, the latter well known for her racing prowess in a Bugatti, carried off the Coupe. They used a 3.6 litre Matford, starting from Tallinn and finishing 18th overall. Second were Mlle Lamberjack and Mme Peterman in their 3 1/2 litre Hotchkiss, 30th overall. In a similar car starting from Athens Mme Mareuse and Mlle Hustinx took 3rd and 34th places respectively. The results were a tribute to women drivers' skill and determination.

Even more impressive testimony came in 1938 when another female crew beat the other eighty finishers in the regularity test, gaining 199.85 marks out of 200 ! Yet due to a misfortune 100 yards from the finishing line Mmes Rouault and Rodrigue only finished 46th. The petrol pump on the 3 1/2 litre Matford developed an air lock and they had to open the bonnet to get it going again. They lost 15 marks for this, which together with another 10 lost earlier for repairs dropped them no less than 31 places. A slight consolation was coming 3rd for the Coupe.

First was an old regular of the Rally ; Mme Greta Morlander in a 3.3 litre Chrysler Plymouth from Umea (17th overall). Second from the same place but in a 3.6 litre Ford were Miss C. Brusel and the Countess E. von Blixen-Finecke who finished 37th.

In this 16th Rally 9 out of the 81 cars to finish were crewed by women. Forty retired en route, of which only four or five at most were women.

The top women kept winning

Whilst it was unusual to find men drivers year after year in the first few places the reverse applied to women.

From 1933 on some of them regularly walked off with the laurels, such as Mlle Lamberjack who won that year, the following year and 1935, and was second in 1936, 1938 and 1939.

Hard on her heels was Greta Morlander, 2nd in 1934 and 1935, then first in 1937 and finally 3rd in 1939.

Amongst those in the first three places three times was Mme Mareuse who came 1st in 1933, 3rd the following year and 1936.

Those who notched up doubles in the first three positions were naturally more numerous, such as Mlles Hustinx and des Forest, 1st in 1934 and 3rd in 1936 ; Mme S. Largeot first for two years running, 1938 and 1939 ; Mme O. Siko, 3rd in 1935 and 1939 ; Mme Marinovitch, 1st in 1935 and 1936 ; and Mme Rouault, 3rd in 1937 and 1st in 1938.

They all, together with other women, took part in the last six Monte Carlo Rallies before 1940, and despite their skills fell victims to those troubles which either cost them marks of forced them to retire. It's all really part of the gamble in motoring sport, since even the most careful preparation can be brought to nought by ill luck.

The 1938 Rally saw ten female crews amongst the 92 finishers from the 125 who started. Probably there were twelve, possibly thirteen, female crews at the start. The first ladies overall, in 7th position, were Mmes Rouault and Largeot in their big Matford from Athens, naturally also winners of the Coupe. Second, also from the same town, in a 3 1/2 litre Hotchkiss, came the well known Mlle Lamberjack and Mme Simon, 11th overall. Third, and 19th overall, was that regular entrant Mme Morlander in a 3.3 litre Dodge from Stavanger.

She was, in company with Mme Barthe, to crew a tiny 684cc D.K.W. the following year in the 18th Rally and to come third in the 750cc class and 63rd overall. But the leaders for the Coupe were much better placed ; using a 3 1/2 litre Hotchkiss Mmes Simon and Largeot came 8th. After them in second place Mlle Lamberjack and Mme Siko, still faithful to the 3.6 Matford, took 18th position overall. The third placewoman came 26th, Mlle A. van Vrendenburch from Tallinn in another 3.6 Ford. Although she tied with Mrs Lace who started from Riga in a 4 litre Talbot, she beat her on marks.

This last Rally before the conflict that was soon to lay waste all of Europe was notable insofar as fourteen out of the hundred finishers were women. The hundredth was in fact a female crew, Mmes Muller-Leufkens and Mingels-Muller from Amsterdam in an 1100cc Hansa. They came 11th in the Coupe and 22nd in their class (1500cc).

This short recital of female exploits in the Monte Carlo Rallies between 1911 and 1939 underlines the fact that the women of the first half of this century had no need for the MLF to liberate them, and were quite capable of taking care of themselves. In fact it

could be that there was a higher proportion of women drivers pre-war that there was post-war. So... ?

Y.K.

N.B. : for a full acount of the history of the Monte Carlo Rally from 1911 to 1939 see issue no: 34 of "l'automobiliste".

IN 1937 A TEAM OF FOUR FRENCHWOMEN DRIVING "CLAIRE" BEAT 15 INTERNATIONAL CLASS C RECORDS AND TEN WORLD'S RECORDS

see page 28

In these days the press would have given the ladies the full treatment, front pages in all the dailies, and plenty of newsreel coverage of their triumphant faces.

Unfortunately the days of record breaking are over, not because women could do it better than men, but because the few surviving firms are unwilling to risk the reputations established at great expense by visual advertising on such attempts.

Yacco, an oil firm who for several years had taken records with a variety of cars, mainly Citroen (see issue 37), persuaded Matford at the beginning of 1937 to join them in a ten day attempt on international and world records at Montlhery.

This was the first attempt at anything of this sort by the Strasbourg firm ; moreover the record breaking vogue was now past its peak and declining. In an attempt to gain maximum publicity and at the same time appeal to the increasing number of women drivers the Matford director decided on an all woman team of drivers.

Mme Siko headed a team consisting of Mme Claire Descollas and Mlles Simone des Forest et Helle-Nice ; they were all well known rally drivers and had racing experience, especially the last named.

Cesar Marchand and his team, who had looked after all the Yacco record cars since 1925, was in charge of the preparation of the 90 b.h.p. 3.6 litre Matford. A special streamlined racing body was fitted to a standard chassis, and the ensemble christened "Claire".

The non-stop session started at 10.am. on May 19th 1937 and continued until the same time on the 28th, the team of drivers taking turns at the wheel. The following records were broken during the ten day stint :

International Class C Records
3 days at 143.78 km/h
4 days at 144.08 km/h
15.000 kms at 143.77 km/h
10.000 miles at 141.59 km/h
5 days at 141.74 km/h
20.000 kms at 142.09 km/h
6 days at 141.16 km/h
7 days at 141.48 km/h
15.000 miles at 141.48 km/h
20.000 kms at 141.39 km/h
8 days at 141.29 km/h
30.000 kms at 140.88 km/h
9 days at 140.83 km/h
20.000 miles at 140.18 km/h
10 days at 139.99 km/h

World Records
20.000 kms at 142.09 km/h
6 days at 142.16 km/h
7 days at 141.48 km/h
15.000 miles at 141.48 km/h
25.000 kms at 141.39 km/h
8 days at 141.29 km/h
30.000 kms at 140.88 km/h
9 days at 140.83 km/h
20.000 miles at 140.18 km/h
10 days at 139.99 km/h
(Speeds ranged between 87 and 90 mph)

When it was all over they received most fulsome tributes in the motoring press, apart from the usual floral offerings given on such occasions. They also took up Matford's publicity theme which they had sustained throughout the attempt, and gave an idea of the difficulties the ladies were up against. Thus "Mlle Helle-Nice had to fight against treacherous night fog in the concrete bowl---Mme Siko had to drive hawk eyed into the blinding light of the rising sun reflected on the track, and Mme Decollas, on the midday turn suffered without complaint a sultry heat which blistered her skin".

This may have gladdened the heart of feminists then, but nowadays such eulogies would sicken Womens Lib. Matford even produced a booklet in celebration entitled "Achieved by women".

One can pick out gems such as this "All the World record holders until now have used special cars which needed the strength, stamina and reflexes of men. Four women have changed it all". They continued in similar vein, "Is'nt the fact that Frenchwomen driving a French car established twentyfive fresh records better proof than all the hollow jingoism practised by other manufacturers ? ". I imagine there were repercussions consequent upon this last sentence in the boardrooms of some big firms.

Finally "In times like these, when so much inferior stuff is in the market (yes, it happened pre-war as well !), we find it magnificent to see such a sheaf of records in feminine hands, tied together by a tricolour ribbon of red white and blue, without reducing its international importance". Very well put indeed !

It all goes to show that there's nothing new under the sun, and that these ladies, probably great grandmothers now, were treading the paths of female emancipation long before their grand-daughters.

FIFTY YEARS AGO THE RAZOR BLADE PANHARD et LEVASSORS WERE ROARING ROUND THE MONTLHERY BANKING : 1924-1926 by C.-H. Tavard

see page 31

Whilst the days of the Belle Epoque were marked for Panhards by successes in road events, these of the Mad Twenties saw the world's oldest car maker, together with other marques, indulging in track record breaking.

Panhard and Levassor did'nt see Renault and Voisin stealing all the limelight of recordbreaking at the new Montlhery Autodrome, so they decided to resume their sporting activities in 1924 for the first time since 1907. They used four different cars in all, 30 and 45 HP, which got headlines in all the journals of the period, whereas the two smaller vehicles, one the 15 HP Razor Blade, attracted less attention.

Though they were of unconvential design they are rarely mentioned. Little by little their true story has slowly come to light, but is still confused, since whilst we have tried to sort things out the complete truth is far from clear.

We must therefore beg our readers to treat with compassion any errors of omission or commission they find. History is riddled with inconsistencies, and we always welcome any additional information.

From varnished wood to polished aluminium

The racing Panhard had one thing in common with the Three Musketeers — there were four of them. The table opposite list their main technical details.

The two first cars were pretty much the same, having special bodies mounted on standard chassis ; whereas the other two were designed and built solely for record breaking. These, alas, were also the unluckiest cars.

The first pair were readily recognised by their timber coachwork, the other two by their extreme slenderness and polished metal panelling, hence the nick name "Razor Blade".

These sharp ended "paper knife" bodies, although lower built, had much in common with the special Talbot Darracq which lapped Brookland in 1913 at 106 mph.

Without doubt their most startling feature was the huge spokeless steering wheel rim which encircled the driver's body. In order to see where he was going he had to peer out to either side. The frontal area was thus at an absolute minimum. Both designer Breton, and then Ortmans had adopted the semi-prone driving position long before Colin Chapman asked Jim Clark to try it out in his Lotus XXV's cockpit.

Bionier, who helped design and build these cars, both the 5 litre and the 1500 cc, explained that they were designed around Breton's physical dimensions.

But we'll stick to strict chronological order and start with the first pair of standard production cars.

Steel, Mahogany and copper !

Did the excellent times put up at the 1924 Boulogne meeting by the private entrant Ortmans first turn the firm's mind towards the idea of records ? This seems probable, especially as various projects initiated by Voisin and Renault were afoot, which fact probably speeded up their final decision. One fact is certain ; at the beginning of 1925 a 35 HP Sports chassis was sent to the Experimental Department at the Porte d'Ivry. By the end of June, in less than five months, with its copper nailed mahogany bodywork glittering, it was ready to go to Montlhery.

It was such a beautiful, well proportioned car that it looked like a single seater, though in fact the driver sat to the right and the space on his left was enclosed by a leather tonnean cover.

It was "right" from the start, since Breton, an engineer, broke four world records with it, covering his best lap in 48 1/5 seconds or an average of over 118 mph. He had the bad luck, after covering the first sixty miles for the hour record attempt at over the average needed, to suffer a burst tyre. This dropped his average to 105 mph. He had some slight consolation in establishing a new class record (3 to 5 litre capacity), but the absolute record of 110 mph still stood to the credit of Parry Thomas and his Leyland Thomas. It goes without saying that Panhards used their well proved sleeve valve engine which they had adopted fifteen years earlier. One novelty was the use of lightweight steel sleeves, metalled with bearing material and very thin, which allowed very high speed vibrationless running. The ports were enlarged and a single plug in the centre of a hemispherical combustion chamber fired the charge in each cylinder.

Ortmans on the track

An amateur driver now enters the lists as a direct result of Breton's successes. As we have already seen, Ortmans was the owner of a standard 30 hp Sports. By virtue of his successes driving a standard model he prevailed on the work to let him have a mahogany body, and competed with it at La Baule. Despite a shocking road surface he put up speeds of over 100 mph in his "modified" model.

A month later, only now at Montlhery, he annexed all of Breton's records.

But did he use his own vehicle or was it the works war on loan ?

We don't know, but it is of interest that Breton's Panhard used wooden artillery wheels for his record runs in June whilst Ortmans, as the accompanying photographs show, had wire wheels. They also show four wheel brakes fitted, whereas the earlier record breaker had rear wheel brakes only. The one thing that in certain is that it was a standard production chassis. The publicity department ignored the lesser records and stressed the hour record speed of 115 mph, since this put Renaults attempt, four months earlier, of 108, well in the shade. It must be admitted, though, that the Renault was doing a six hours stint.

Now that Ortmans had the records in his pocket and was under Panhard's wing he set his sights higher. Why not use the 45 h.p. engine since the chassis, brakes and bodywork were all satisfactory ? The idea was taken up and by April 1926 an 8 cylinder version was ready. The chassis was similar to the earlier car's as well as the body shape, but doubtless because of the weight factor, or even the price, aluminium had taken the place of mahogany. The wheelbase had been lengthened 18 inches in order to accomodate the imposing eight cylinder engine.

The sleeve valve engine

This was one of Panhard's most successful power units, dating, from 1921. When the bonnet was raised the long slim shape was most attractive to see, uncluttered by valve glars and covers and other items. A development of the 20 hp, and later the 30, the 45 consisted of two four cylinder blocks (of 85x140 mm bore and stroke), in line of course, each with its own carburettor and magneto.

Lubrication was by the traditional Panhard and Levassor splash system, the supply being regulated by throttle opening. Four gallons of oil were carried, nearly a gallon in the scoops below the big ends, and the rest carried in the crankcase upper halves. A dynamotor, serving the purpose of both starter and dynamo, was mounted on the nose of the crankshaft, completing a very clean design. The purity of the under bonnet view was only marred by the twin magneto and the water pump on the left at the front. It not only looked beautiful but it also performed beautifully.

One had to be a brave man to drive even the production cars flat out. They were unbeatable on hills, and the followers of the marque used to echo the celebrated C.T. Weymann's remark "there's one gear too many on that box ! "

One original idea amongst others on the Panhard were the self damping road springs. The main road springs were helped back from bump or rebound by a series of small counter acting springs mounted between the leaves of the main springs. These little spiral springs increased the inter-leaf friction and thereby acted as shock absorbers. They were naturally fitted to the record car, and in fact the main alteration from standard was a higher final drive ratio.

Battle commencing...

Ortmans planned it well, since at his first attempt he took not only the 50 km, 50 miles, 100 km and 100 mile records, but best of all the hour record at the spectacular speed of 121 mph, the "Pan-Pan" averaged over 125 mph for 100 kms. Soon after, however, Parry Thomas in his Leyland Thomas raised it to 123 mph, whilst by the end of the season Eldridge with his Miller had pushed it up to 127 mph. Bear in mind that the world's absolute land speed record then stood at 170 mph, later 172 mph, Parry Thomas also being the holder of this. The management decided they could'nt just sit back having had their records so swiftly smashed, and they decided to build a record breaker to beat Parry Thomas, uncrowned King of record breakers. The fight was on, and by April work was in progress on the first "Razor Blade". Unfortunately even more mystery surrounds this car than its little 1500 cc brother. It is on record that Breton took two new records, as the table shows, and it seems likely that it was at the wheel of this car or a similar one that the tireless driver was killed in October 1926, doing about 125 mph. His engineer colleague, Bionier, said that the 30 hp car was designed to reach 150 mph. In any case we know that it was timed at 140 mph over five miles. The light alloy body was built up by joining strips of sheet metal over internal bulkheads. To get a flush finish the edges were at an angle and fitted perfectly close. The body was slightly shorter than the chassis itself, whose two side members continued parallel for three quarters of their length and then curved in to meet at the tail. The widest point was the cockpit, where the semi recumbant driver had to make do with 22 incles of width. Looked at head on the top of the front cowling was curved, concealing the driver's head, so there was no way of seeing out. Side glances at Montlhery were, it appears quite sufficient !

Despite the convention of those days and the sheer size of the 5 litre engine the bonnet only accounted for a quarter of the total car's length. It was louvred both sides, and higher up on the sides were the two vision ports. The vee shaped radiator was manufactured by Moreaux. It was in a polished metal shell which conformed to the lines of the bodywork. A venturi shaped cowling was even made to assist the air flow.

A steering wheel like none other

The front springs fitted under the chassis side members and even these were streamlined. The exhaust system (originally two sets of four pipes leading into one outside the bonnet), ran under the left hand chassis member. The amazing steering wheel is well illustrated in the photos opposite. Leaning backwards in the 5 litre, but at the insistence of Breton it was mounted the other way on the 1500 car. On both vehicles the gear lever and hand brake were centrally mounted just in front of the pedals. The steering effort was transmitted by a toothed lower segment on the steering wheel rim to the steering box via a Bendix pinion. Later a gear reduction was fitted. On the five litre car a transverse drop arm connected with a steering arm behind the front axle. The layout was different on the 1500, the drop arm moving longitudinally connecting with a bell crank pivoted in the middle which translated the longidutinal movement into a transverse one. The axle underlung the centre of the wheels on both cars, which leads one to believe that solid disc wheels were used.

The brake mechanism was also consealed within the disc wheels, consequently the outer discs rotated whereas the inners were stationary but pivoted with the steering. On the 1500 the brake rods ran parallel with the chassis side members.

But on the five litre car it seems that the rods run diagonally towards the front of the drums. They were cooled by faired air scoops above the hub centres.

The rear brake operation of the 1500 was mounted on the differential, whilst on the five litre the pivots were behind the axles and concealed within their streamlined fairings.

Now let's look at the 1500 bodywork. This swells out to 18" wide by the driver's seat, where they have had to give him a little elbow room. Seen from above this metal cigar followed the five litre's lines. Another new idea on the cars was an adjustable head rest, though this had to be removed before the driver could get in. Once seated there was another control to hold it in position !

The five litre bodywork differed in two respects ; the tail ended with a vertical cut off line, and level with the drivers seat the body sides dropped straight and were not curved to follow the line of the chassis.

The 1500 broken up ?

Even though this car garnered no laurel wreaths, it was worth saving even if only to yield up to us its innermost secrets. Unfortunately after an ill fated trip to England, and in spite of Ortmans perseverance, even passion, to get it running right, the management decided to call it a day.

The 1500 was on the Panhard stand at the 1926 Motor Show, but a year later had vanished ; according to Serge Pozzoli the 4 cylinder 1500 engine of no. 2 survived up to 1955.

Despite all this Panhard were still running the old 45 HP car. Ortmans distinguished himself in Sweden in the Winter of 1927, although the record breaking programme did'nt start until 1930.

In August of that year Dore reached 139 mph on the Arpajon road straight ; Eyston then continued with the car to gain further records with this imposing 8 cylinder monster.

C.H.T.

Réédition de
l'automobiliste
42, rue du Bac - Paris VII
548-82-05

Sys 1044 nr. 41

000 1