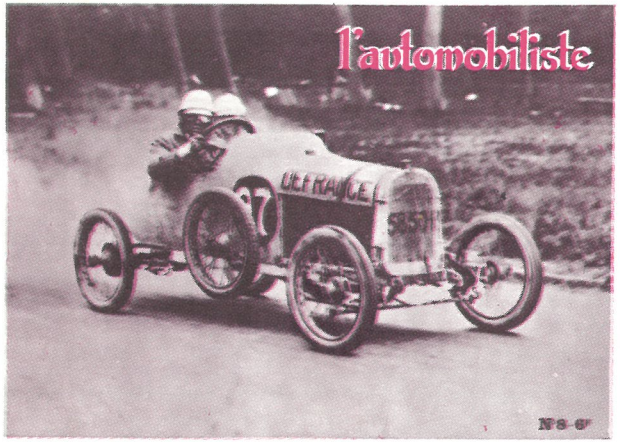
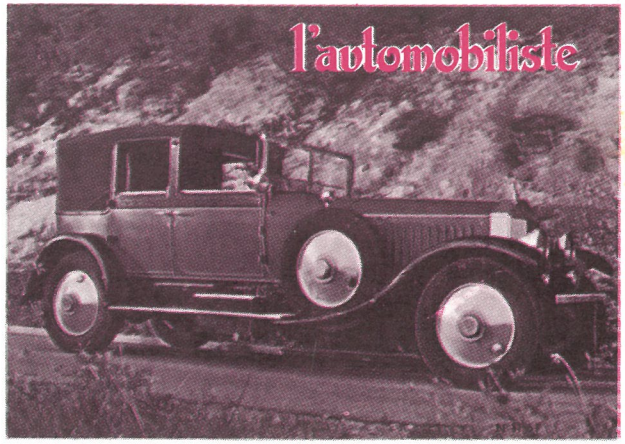
Nº 30 – 8 F

l'automobiliste



l'automobiliste Nº 30







Nº 1 ÉPUISÉ

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 LORRAINES DIETRICH
LES 6CV AMILCAR
LES FAUSSES "COURSE"
LA MORT D'ALBERT CLEMENT
LES PARIS NICE

Nº 4
LES LORRAINES
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 5 HP
MONOGRAMMES PANHARD & LEVASSOR
LE [illegible]SE
LE SALON 27

Nº 7
DE LA QUADRILETTE A LA 5CV PEUGEOT
FORD A
LES TAXIS PARISIENS
REGLAGE 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 MUSEE 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)

Nº12
TESTE & MORET
EVOLUTIONS 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 57S 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)

Bonne et heureuse année 1973 à tous nos lecteurs et amis puisqu'ils sont l'un et l'autre. Merci à ceux qui ont adressé leurs vœux à "l'Automobiliste" qui entame sa 7ème année d'existence : l'âge de raison ! Mais la passion automobile demeure et croît. Jamais il n'y eut autant de belles voitures en état de rouler et d'accomplir des performances qui, parfois, étonnent. De plus en plus la route et le musée se complètent pour donner aux foules des leçons colorées et vrombissantes d'automobilisme. Le cinquantenaire des 24 Heures du Mans sera l'événement de l'année. Mais la liste des rallyes sera longue. Espérons-la, cohérente, sinon à vous de choisir.

Dans ce numéro Bédélia et Charron, deux marques représentant le sport et le luxe de l'immédiat avant-guerre, celle de Guillaume, bien sûr, et profitez de l'occasion pour lire ou relire la "628 E8" d'Octave Mirbeau et son célèbre : "Bravo Monsieur Charron, ça c'est de l'acier ! ..."

Le prochain numéro publiera une étude de Robert Jarraud sur la Bugatti type 13, étude minutieuse, faut-il le préciser, d'une Bugatti moins connue où déjà la "patte" du patron s'affermit. Puis, la suite de l'histoire des 24 Heures du Mans de 1934 à 1939. Du très grand sport et des voitures françaises aux places d'honneur : Bugatti, Delahaye, Delage. La fin d'un âge d'or que vous, collectionneurs, avez fait renaître.

l'automobiliste

l'automobiliste
LA REVUE DE L'AMATEUR

N° 30

Le numéro . 8 F.

l'automobiliste

la revue de l'amateur

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

Articles	Auteurs	Pages
Editorial		1
Courrier des Lecteurs		2
Bédélia	J. Potherat	4
Charron	A. Hannoyer	22
Rallye Di Primavera		34
Paris-Deauville		35
Randonnée Fiat 1972		36
Chroniques		38
Petites Annonces		47
Dessins originaux	A. Moitrier	
Traduction anglaise par Peter Blair Richley		

Notre couverture : **Gravure extraite du catalogue Charron, 1912**

Abonnement 1 an - 6 numéros
Spécifier à compter de quel numéro
France : 45 F - Etranger : 60 F
Couverture cartonnée : 55 F - Etranger : 70 F

Directeur de la publication : Adrien Maeght

commission paritaire n° 44.457.

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

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



Le Courrier des Lecteurs

Je tiens à vous féliciter, et en particulier Monsieur Dauliac, pour l'excellent article concernant "La Croisière Jaune". Depuis quelque temps la presse spécialisée a un peu trop pris l'habitude de condenser et, consacrer par exemple 11 pages et 8 photos à "La Croisière Noire" (Historia) ne satisfait, à mon avis, personne.
En consacrant deux numéros à "La Croisière Jaune", qui est encore de nos jours la plus extraordinaire aventure qu'ait vécu l'automobile, est un bon point et je vous en félicite.
Je ne possède pas de voiture ancienne mais je m'intéresse beaucoup à son histoire et je pense que situer, comme vous le faites, la période et l'ambiance de l'époque où est sorti le modèle décrit, compte beaucoup.
Continuez ! Tous mes vœux.

L.M. Châteauroux

Fidèle lecteur de "l'Automobiliste" j'ai toujours apprécié vos articles, mais deux numéros successifs consacrés à "La Croisière Jaune" c'est un peu trop ; j'attendais des articles plus diversifiés.

J.P. Sartrouville

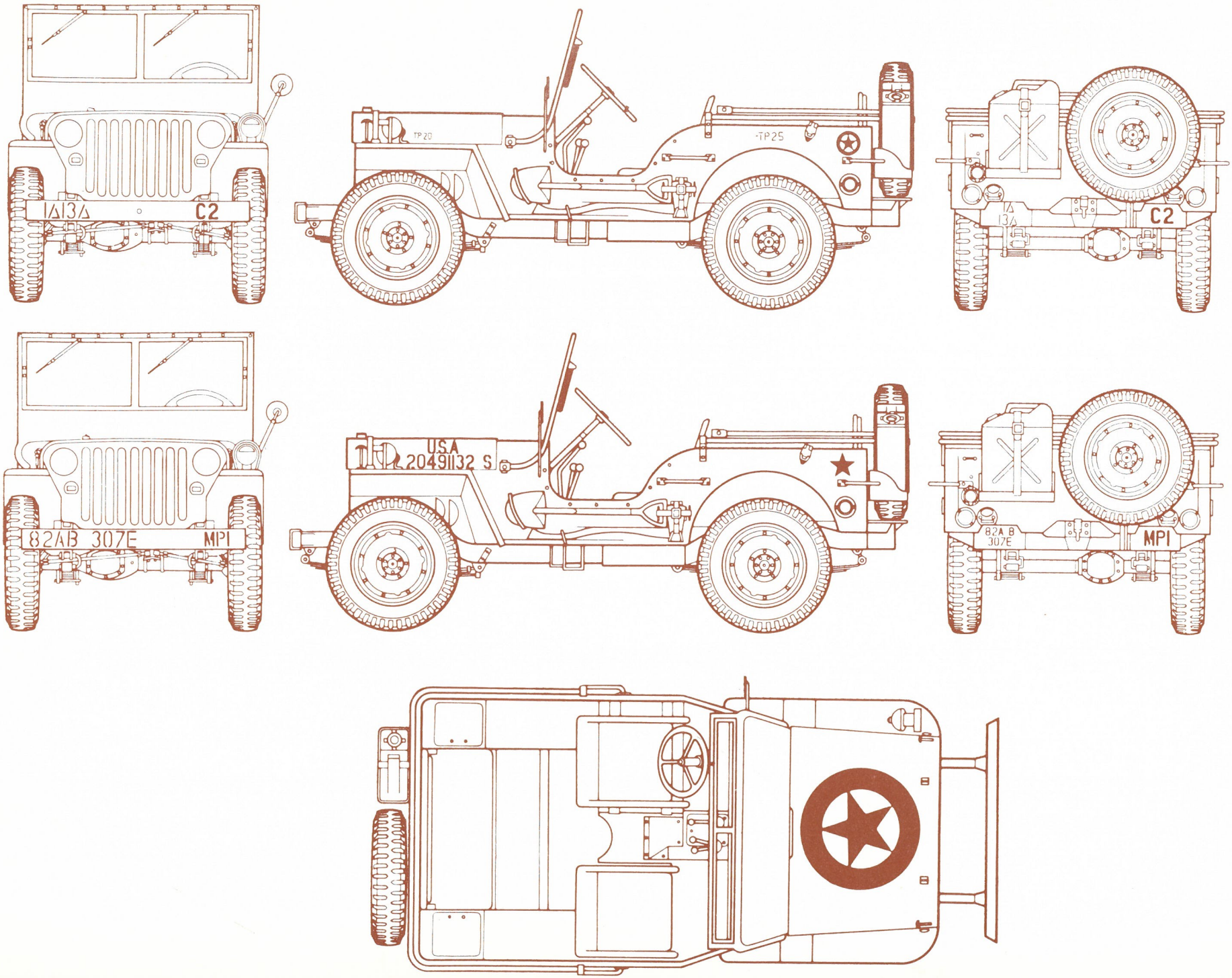
Nous avons reproduit ici deux lettres qui illustrent assez bien les réactions de nos lecteurs à la suite de "La Croisière Jaune".
Nous avons évidemment longuement hésité avant de publier les deux numéros consécutifs sur cette grande aventure et avions même envisagé de faire paraître, entre la première et la deuxième partie, un ou deux numéros consacrés à différentes marques. Mais, "l'Automobiliste" étant conservé par ses lecteurs et devant le nombre important de collections complètes que l'on nous demande, nous avons finalement jugé plus pratique que les deux numéros se suivent.
Nous avons essayé de réduire pour arriver à "caser" La Croisière Jaune dans un seul numéro, mais, après plusieurs maquettes, nous nous sommes refusés à abréger cet article, d'autant plus qu'il sera certainement le seul à mériter deux numéros successifs.
Que les lecteurs mécontents veuillent nous excuser, quant aux autres, nous les remercions de leurs félicitations.

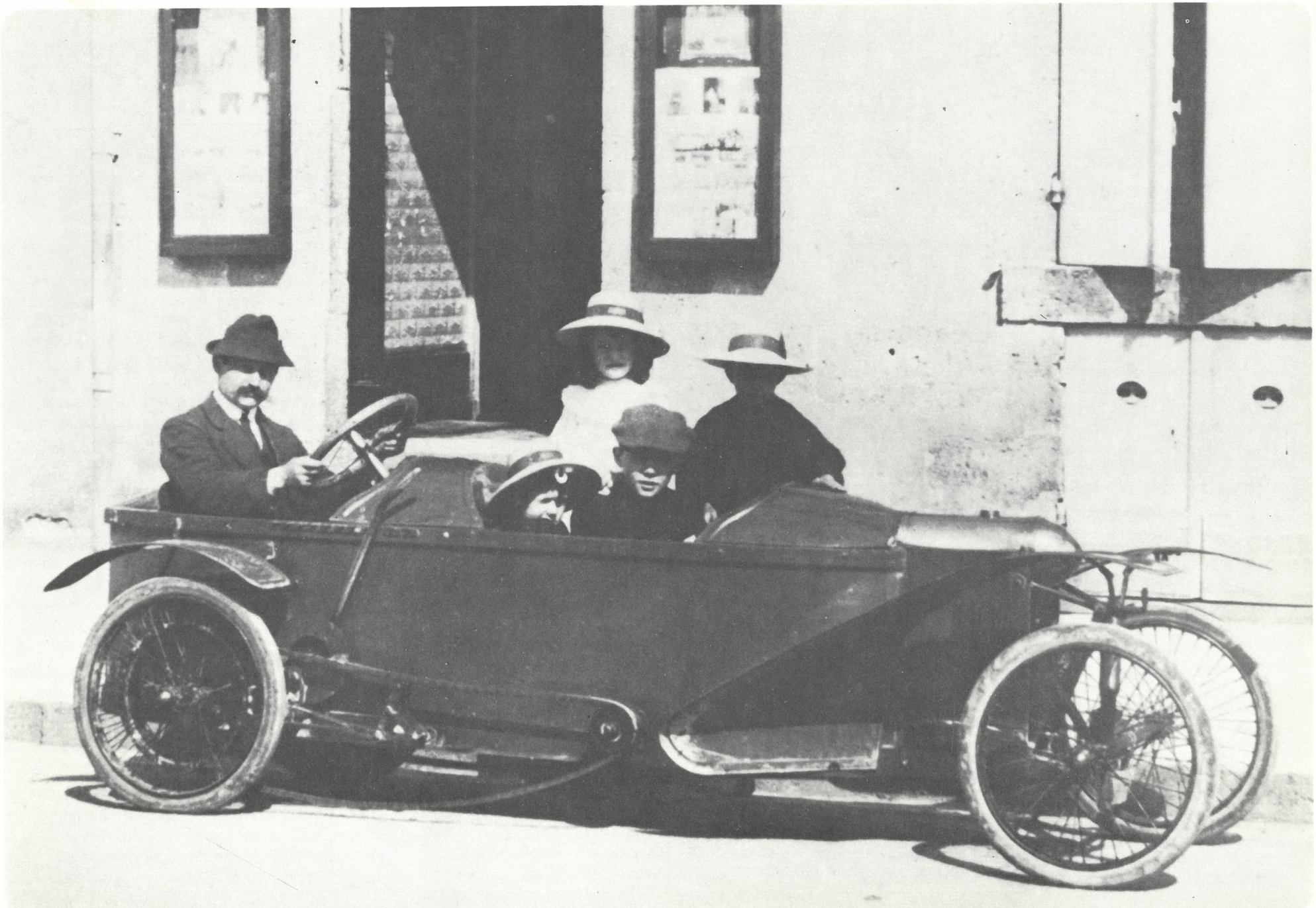
... L'achat d'une voiture ancienne n'est que le départ d'une autre aventure, celle de la remise en état. La publication de conseils pratiques ou d'adresses utiles serait très appréciée par des amateurs isolés n'ayant que peu de connaissances mécaniques. Ils sont plus nombreux qu'on ne le croit.

J.V. Ruffec

Nous sommes conscients de ce problème en voyant parfois des voitures qui paraissent soigneusement restaurées, tomber en panne car le minimum n'a pas été fait (panne de magneto, d'embrayage, bielle coulée, radiateur en ébullition ...) pour ne citer que des pannes banales. Nous nous efforcerons à l'avenir d'inclure dans la description d'une voiture une partie technique relative à certains démontages et remontages classiques. Il existe des rééditions de notices d'époque très détaillées et les clubs, de marque ou non, sont des sources d'information indispensables. Quant aux adresses de professionnels il est difficile d'en donner : iriez-vous faire réparer un radiateur à Sedan si vous habitez Castelnaudary ?

L'article sur la Jeep nous a valu et nous vaut encore un abondant courrier. La question qui nous est le plus souvent posée est la suivante : "Quel prix payer une Jeep ? ". A cette question nous ne pouvons répondre car cela dépend, comme pour toutes les voitures anciennes, de l'état dans lequel elle se trouve et de l'envie de l'acheteur éventuel. Une autre question nous est souvent posée également : "Comment remettre une Jeep dans son état d'origine, quelles décorations utiliser pour ne pas risquer de faire de fautes ? ". Sur ce point la réponse est plus facile. Il n'est évidemment pas question de décrire toutes les inscriptions utilisées sur les différents terrains d'opérations ; nous vous proposons ici 2 décorations qui nous semblent les plus intéressantes.
La première concerne les véhicules de la 1ère division américaine débarquée en Afrique du Nord, la deuxième concerne les inscriptions utilisées sur les Jeep de la 8ème armée américaine qui traversa la France et occupa l'Allemagne. Quant à la couleur, pour ceux qui n'auraient pas la possibilité de trouver une Jeep dans sa teinte d'origine, ils pourront acheter pour 2,50 F un petit pot de peinture Humbrol pour maquettes (référence HB) qui leur permettra de trouver la couleur exacte dont ils ont besoin.


C2
TP20
TP25
C2
USA
2049132 S
82AB 307E MPI
82A B
307E
MPI



VOITURETTES "BEDELIA"

R. Bourbeau & H. Devaux

CONSTRUCTEURS

VOITURETTES · MOTEURS · CONSTRUCTIONS NOUVELLES

Téléphone : PASSY 80-22
Télégrammes : BEDELIA-PARIS

Paris, (16e) le

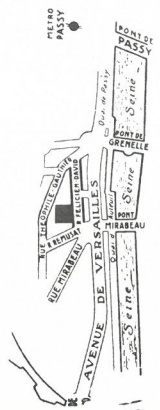
32, RUE FÉLICIEN DAVID

"LA VOITURETTE BEDELIA
EST LE VRAI TYPE
DE LA VOITURETTE MOTOCYCLE"
POUR LE TOURISME & LE SPORT

TYPES POUR LIVRAISONS LÉGÈRES

Palmarès:

1er Meeting du Mans 1911.
1er et 2me Course de Côte du Val Suzon 1911.
1er Course de Côte de Gometz-le-Chatel 1911
1er Course de Côte de Montanglaust 1912.
1er Circuit de Paris 1912.
Record de l'Heure à Brooklands 1912.
(74 kilomètres 600 dans l'heure).
1er Meeting du Mans 1912.
1er Course de Cote du Val Suzon 1912.
1er Meeting de Boulogne,
dans toutes épreuves des 4 jours de course.
Grand Prix de France 1912.
(Coupe internationale de Motocycles).
1er et 2me à 61 Km. de moyenne sur route.
Record à Brooklands des 50 milles, des 100 milles et des 2 heures.
Course de Côte de Gaillon 1912,
1er du Classement général des Motocycles.
Course de Côte de Gometz-le-Chatel.
1er de chacune des Catégories.
1er et 2me Course Paris-Le Havre 1913.
1er, 2me et 3me Circuit de Paris 1913.
Paris-Nice. 1.200 Kilom. (divisés en petites étapes controlées) sans pénalisation :
Médaille du Touring-Club de France



C'était un brave curé de campagne, veillant au salut des âmes d'une obscure paroisse de la Vienne. Une bonne petite paroisse. Sans grands problèmes spirituels. Avec son libre penseur, son instituteur laïque bouffant du curé selon les grands principes du "petit père Combes", ses ouailles dévotes se chicanant à propos d'un prie-Dieu plus confortable qu'un autre, louchant sur le sou que la voisine offrait à la quête. Les enfants de ch ur en surplis rouges se dissipaient un peu, encouragés de loin par leurs copains qui lorgnaient les filles sur les bancs du catéchisme.

Au rythme de la Vienne, Cenon vivait paisiblement et laborieusement. L'abbé Prévost cultivait ses rosiers. Ses trois nièces venues de Paris, pour les vacances, brodaient, jouaient au volant et à mille autres jeux de petites filles convenables aux rires espiègles.

Sur la route écrasée de soleil, un nuage de poussière avancait lentement en suivant délicatement les virages, évitant soigneusement les bosses. Le nuage pétaradait ferme, ce qui déjà excluait l'idée d'un véhicule hippomobile. A l'entrée du village, le conducteur stoppa et s'enquit, auprès d'un indigène, du chemin de la cure.

Ayant ouvert au visiteur, la vieille servante épouvantée s'en fut trouver Monsieur le Curé, tout en faisant prestement comprendre aux jeunes filles qu'il n'était pas de mise d'assister à un pareil spectacle.

Pour faire "sa demande", Henri Devaux joignant l'utile à l'agréable profitait du voyage pour essayer sur une longue distance le prototype de sa voiturette Bédélia ... Il faut croire que la chance le favorisait car il fut satisfait. Il épousa bientôt Germaine Prévost et la Bédélia connut un certain succès ...

Il naît parfois de solides amitiés sur les bancs de l'école. Elles se peaufinent avec le temps à grands renforts de fonds de culottes usés sur lès bancs, de parties de morpions, de rêves de voyages aventureux que l'on repère sur les atlas coloriés, dans la découverte des grands mystères des vases communiquants ou du carré de l'hypothénuse. Génération issue des pionniers de l'Instruction Publique, moulée dans le creuset de l'Ecole Normale, elle s'émerveillait des grandes inconnues qui débordaient du cadre des manuels scolaires : la T.S.F., l'aéroplane et le moteur à explosion avec ses corollaires : l'automobile et la motocyclette.

La motocyclette ... Robert et Henri ne parlaient que de çà. Assemblage contre nature issu du fougueux cheval vapeur et de la placide bicyclette, résultat bâtard d'un coït équivoque, les motocycles d'alors demandaient autant d'énergie musculaire que le cycle. Pratique différente. On poussait la première, rétive, on en prenait plein les fesses et plein les bras quand elle marchait, on s'essoufflait quand, en panne il fallait la ramener au bercail à moins que l'on ait le secours d'un charitable roulier ; lourde, mal démultipliée, inconfortable, la seconde vous laissait essoufflé au bas des côtes, abandonné par les plus gaillards de la bande qui montaient "en danseuse" ... mais résultats identiques, on était libre, autonome, ravis d'une saine fatigue.

"Rendez-vous Porte Maillot dimanche" disait Henri à Robert, à moins que ce ne soit le contraire. Et le dimanche suivant voyait les deux amis enfourcher "la" motocyclette, et s'enfoncer dans le mystère, l'aventure, l'inconnu ... Entre deux crevaisons, deux gicleurs bouchés, on goûtait aux joies de la motorisation, aux griseries relatives d'une vitesse subjective. Le pied ! "Dis-moi Henri, ton ami Robert est bien aimable de te prêter aussi souvent sa motocyclette ... A table, dans le silence des repas d'une famille où l'on ne rigole pas, Henri, dans ses petits souliers, bredouillait quelques vagues justifications à son marchand de charbon de père. "Dis-moi Robert, ton ami Henri est bien aimable de te prêter aussi souvent sa motocyclette ... Achetée en commun cette machine se justifiait réciproquement aux yeux des familles en appartenant à l'autre. Et les dimanches et jours de fêtes, les vacances s'écoulaient ainsi, on allait faire une ballade le long de la vallée de la Seine et l'on revenait après un bon déjeuner ou un pique-nique emporté dans un panier d'osier. On allait à Ivry, sur le champ de manœuvre où les gloires de l'aéronautique naissante, de bonds en bonds, de plus en plus haut, de plus en plus loin, faisaient progresser leur science. Tout alla bien, jusqu'au jour où la motocyclette se désolidarisa de ses éléments pour cause d'accident. J'ai dans un coin, mais je suis tellement désordonné que je n'arrive pas à la retrouver, une carte postale que Robert de retour d'Angleterre envoya à Henri, qui disait à peu près ceci : "la motocyclette est accidentée à Gaillon, mais ne t'en fais pas j'ai une idée ... Le moteur est encore bon."

Quand on a un peu roulé sur deux roues on se prend à rêver d'une certaine stabilité : quatre roues, une carrosserie, un volant, bref une automobile.

A cette époque il était bon que tout jeune homme se pique d'être dans le coup des grands mouvements d'alors. On conduisait, on pilotait. Les moins capable hantaient les ateliers, discutaient voilure, empennage, carburateurs ou reprises dans les côtes. L'Auto à moins que ce soit l'Aerosport sous le bras, pour se donner une contenance, on fréquentait les cafés de la Porte Maillot ou de la Porte d'Ivry. Robert Bourbeau et Henri Devaux voulurent aller plus loin et se conpromettre réellement.

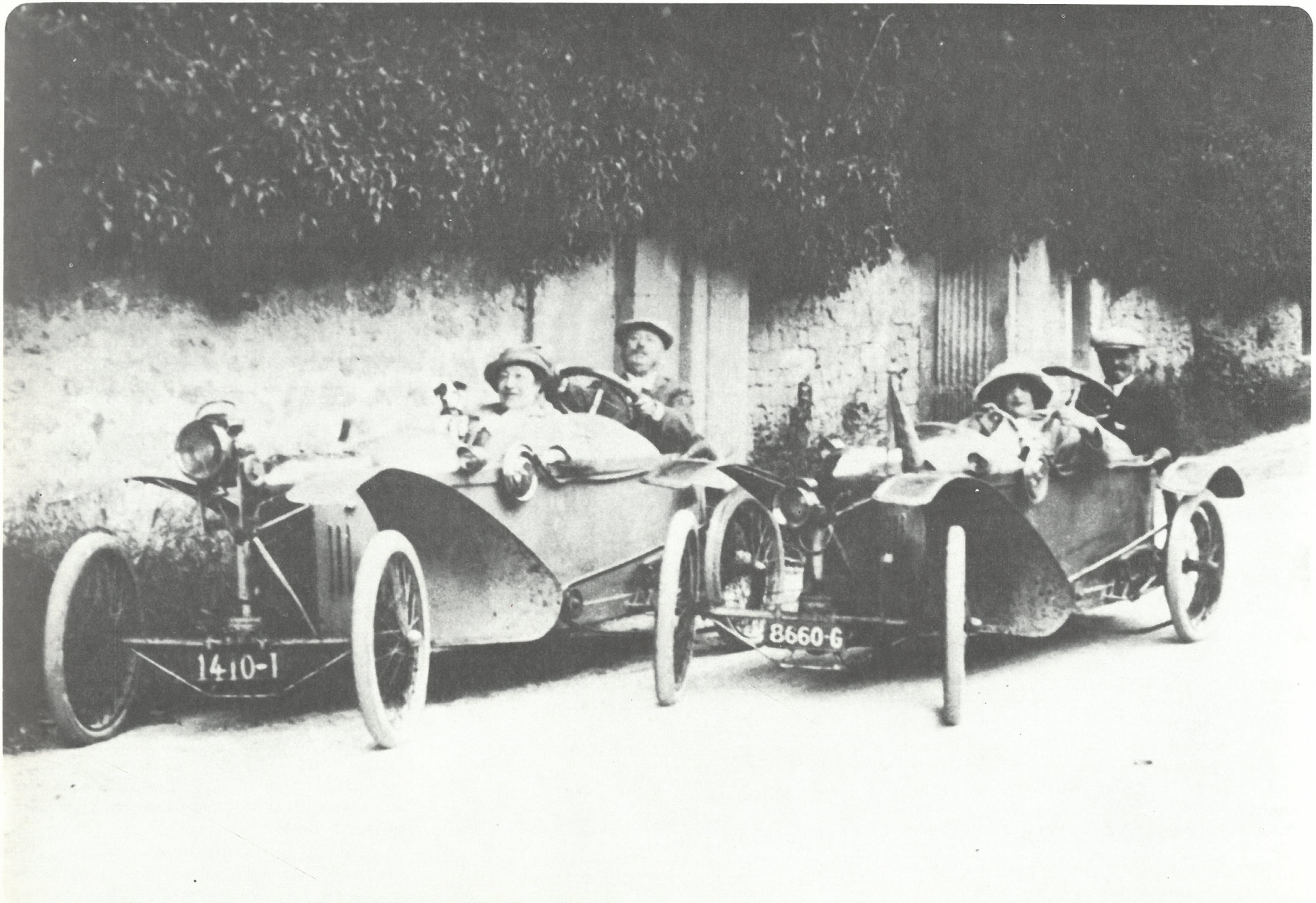


S'il ne restait plus assez de pièce pour reconstruire une motocyclette paradoxalement il y avait là la matière à créer une automobile. Le marchand de charbon ayant depuis longtemps éventé le stratagème, offrit aux deux compères l'hospitalité d'un de ses entrepôts. Ils purent alors donner libre cours à une imagination pour le moins délirante.

Quelques mois plus tard, le fruit de ces laborieux tâtonnements sillonnait les routes de la Vienne, le cœur de son pilote bondissant à l'idée de revoir sa belle ...

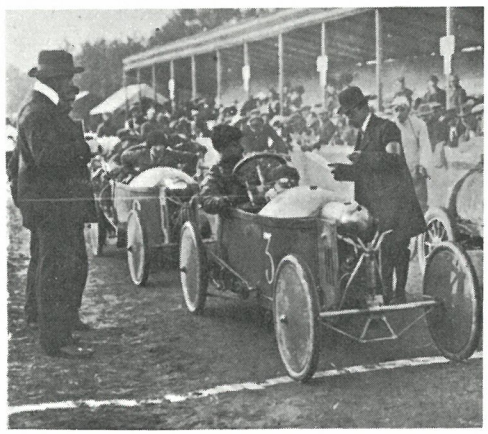
Mon enfance a été bercée, au Rythme de Bédélia. Mange ta soupe et je te raconterai l'histoire de l'accident ... Si tu es sage je te montrerai les photos de Bédélia ... Et me prêtant de bonne grâce à ces menus chantages, par lesquels les enfants apprennent trop tôt qu'il n'est nulle part d'acte gratuit, je mangeais ma soupe et j'étais à peu près sage. En récompense on me donnait "le dossier Bédélia" une paire de ciseaux ... ou un crayon. J'ai fait des ravages, mais il en reste encore ... Par contre mon père est rongé de remords. Dans une grange, où nous rangions les canoés, il y avait parait-il une superbe affiche de Bédélia, promue cible à fléchette, ce document fut perdu pour la postérité.

Donc je n'ai pas de documents sur le prototype, mais il m'en reste un tas sur la "production". D'après ce que l'on a pu m'en dire, la première Bédélia ressemblait au point de vue carrosserie à une carlingue de Blériot sans entoîlage. Le moteur de moto placé à l'avant avait tout lieu de se refroidir dans de bonnes conditions. Les roues provenaient vraisembla-


1410-1
8660-6

GRAND PRIX DE FRANCE 1912

INTERNATIONAL MOTORCYCLE CUP.



THE START

A ROAD RACE ON THE CIRCU T de la SARTHE

SEPTEMBER 8th, 1912.

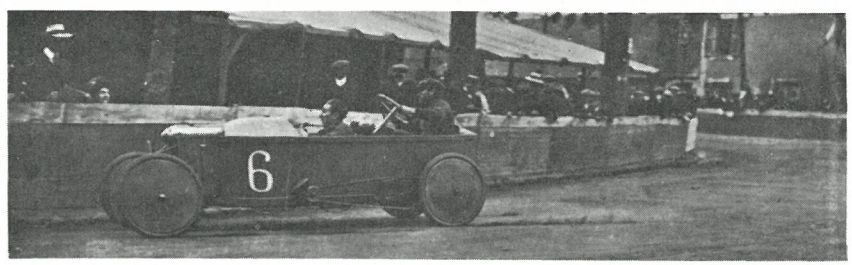
The two " BEDELIA " cyclecars taking part in this race were placed first and second in the class for machines carrying two persons. They covered the distance of 246 miles (22 times round the course) at an average speed of more than 38 miles an hour without a single stop.

Once more " BEDELIA " have proved their marvellous regularity by winning first and second places at an interval of less than two minutes one from the other :

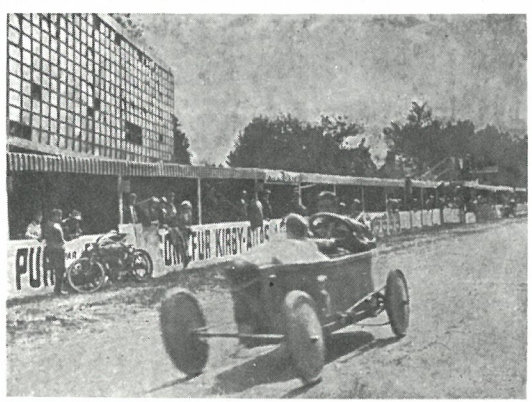
First . . BEDELIA in 6h. 31m. 30s.
Second BEDELIA in 6h. 33m. 19s.

The two cars taking part in this race were entirely standard. Their manufacturing numbers were 880 and 881 n series O.

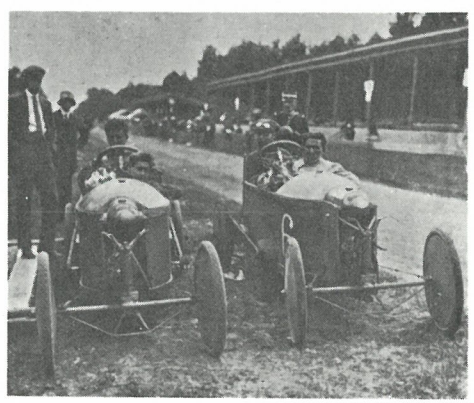
The only changes made to these two cars was the fitting of a dashboard petrol tank in order to cover the entire distance without a stop for filling up, and the placing of metal discs over the spokes of the wire wheels in order to decrease the head resistance. The petrol consumption for each car was 5.8 gallons ; 2 ½ lbs of lubricating oil were consumed. The wear of tyres was insignificant. On the day after the race the two winning cars were driven from Le Mans to Paris, a distance of 133 ½ miles. They were officially timed at the start and finish of this run, the first car (No. 3) covering the distance in 3h. 15m., and the second (No. 6) in 3h. 25m. The two cars were on exhibition for a month (from September 10th to October 6th) in the "Bedelia" showrooms in Paris.



A SHARP TURN AT PONTLIEUE



BEDELIA RACING PAST THE GRANDSTANDS



AFTER THE FINISH

Extract from *l'Auto* : *"BEDELIA on this occasion secured a remarkable victory and one having important consequences, for the two BEDELIA cars entered in the race covered the distance in practically the same time at an average speed of nearly 38 miles an hour. This is really fantastic in view of the small cylinder capacity of the machines...."* (CH. FAROUX.)

Now, ask for the BEDELIA catalogue ; take a trial run on one of these cars in order to have some idea of the comfortable riding qualities and he admirable manner in which they hold to the road. Compare then which car is necessary to obtain the same results.

"BEDELIA" Cyclecars - R. BOURBEAU & H. DEVAUX, Constructors, 32, Rue Félicien-David, PARIS
Telephone : 680-22 ·:· Telegr : BEDELIA-PARIS

blement de par leur taille de la récupération aéronautique car elles sortent des dimensions motocyclistes. D'ailleurs, Claude Martin, en reconstruisant la sienne ne put mettre que des pneus de SPAD. Donc cette cage à claire-voie ne présentait rien de commun avec n'importe quel produit d'une industrie automobile déjà florissante, limousines, double phaëtons, torpédos, tonneaux ou coupés chauffeurs. Je ne sais par quelle aberration mentale, Freud aurait pu écrire des pages et des pages sur le sujet, on plaça le conducteur à l'arrière ... Certainement pour une manœuvre plus aisée de ce que je n'oserais qualifier d'embrayage ou de levier de vitesse. En guise de sièges, Henri utilisa deux sacs de charbon prélevés sur le stock paternel, tandis que Robert sacrifiait le cercle qui joint les pieds d'une chaise cannée et l'élevait au rang de volant. Apparemment ça marchait. Et le canular devint industrie ...

Pourquoi Bédélia ? On a tiré des conclusions hâtives sur la similitude entre la marque et les initiales des constructeurs : Bourbeau et Devaux, B & D liés. Un refrain courait alors sur les lèvres de tous les trottins et faisait recette dans les cafés concerts : Bédélia, ce n'était qu'un prénom féminin, titre d'une chanson à la mode, c'est tout. Je n'ai jamais pu en trouver un disque chanté, je n'ai qu'un 78 tours de James Moody, excellent saxophoniste par ailleurs. La mélodie est belle.

Il est certain que la base de l'histoire est un canular d'étudiant voulant se construire une voiture à moindre frais. Séduits par les performances de l'engin, sa facilité de pilotage et ses possibilités réelles de moyen de transport, je suppose que quelques personnes voulurent l'acheter et que l'idée d'industrie germa ainsi dans l'esprit de Robert et Henri qui, d'amis, se retrouvèrent associés.

Les locaux du marchand de charbon ne convenant guère au développement d'une industrie automobile, Robert et Henri louèrent des

locaux au 32 de la rue Félicien David, derrière ce qui est maintenant la Maison de la Radio et qui était alors un terrain vague.

J'aime bien lire les catalogues des constructeurs. Il s'agit pour eux d'exprimer l'essentiel en quelques lignes et avant toutes choses de persuader le client que leur voiture est la meilleure et que les concurrents feraient mieux d'aller cultiver le saxifrage à clochette sur la Cordillère des Andes plutôt que de persister dans leurs erreurs. Voici donc l'avant-propos du premier catalogue Bédélia.

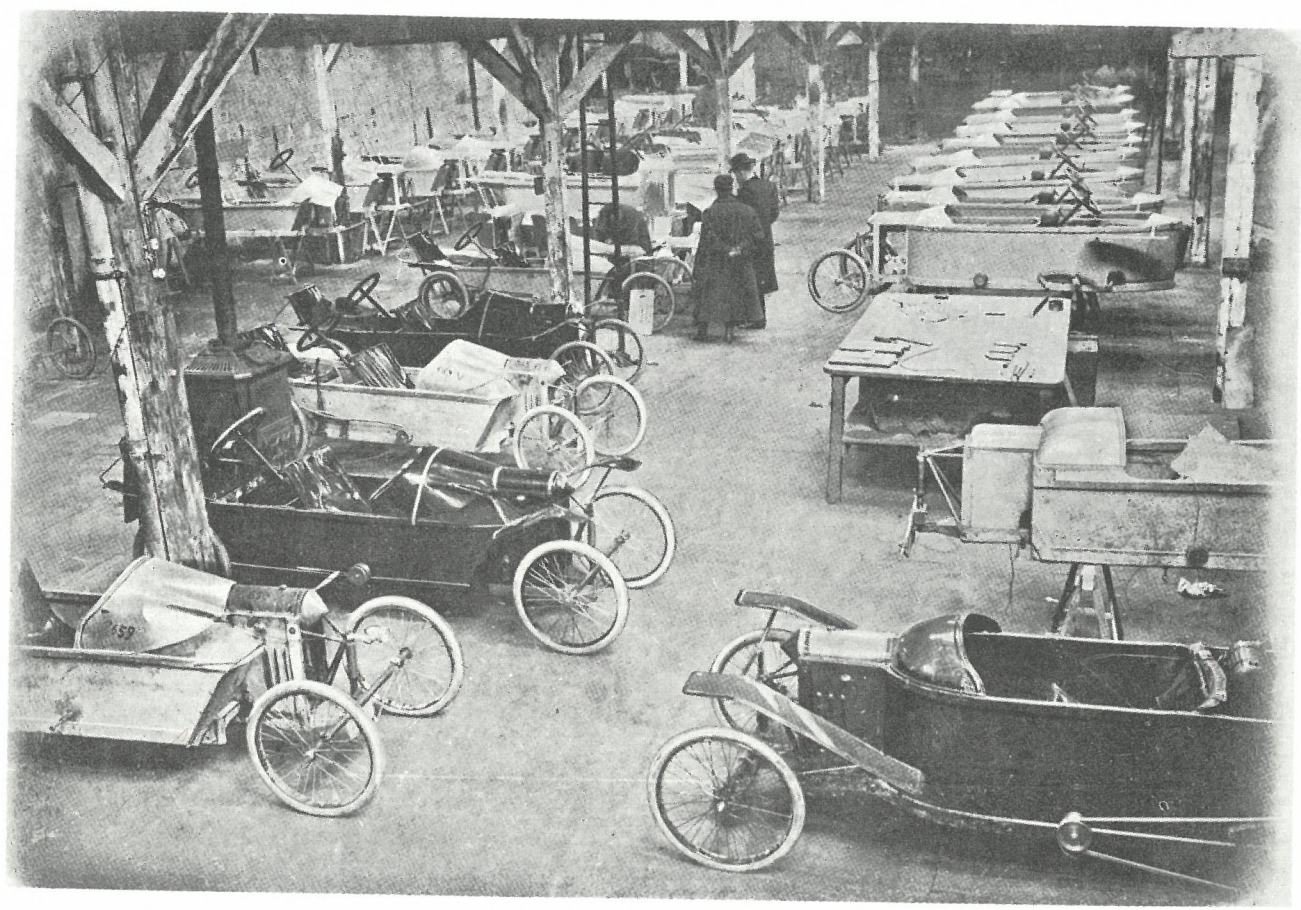
"Paul Arosa, dans sa préface du programme officiel du Grand Prix de l'Automobile-Club, faisait dialoguer, avec tout l'esprit qu'il sait mettre dans ses délicates fantaisies automobiles, la grosse voiture de course et la voiture légère de la Coupe de l'Auto ; s'il avait pensé à la Bédélia, il n'aurait pas manqué de faire intervenir la petite voiturette sous les traits d'une fillette espiègle qui fait la nique aux grandes personnes.

"Au moment où le circuit de Dieppe venait d'être rendu à la circulation, on a pu apercevoir glissant légèrement derrière la rapide voiture pilote, un minuscule véhicule qui n'était pas une petite voiture, puisqu'elle était stable et confortable, et qui n'était pas non-plus un motocycle, puisqu'elle tenait la route à toute allure, se faufilant dans la cohue des voitures de tourisme sans qu'aucune ne songeat du reste à la dépasser : c'était la voiturette Bédélia.

"Petite voiture effilée, rigide et légère, bien suspendue sur ses quatres roues métalliques, elle est actionnée par un petit moteur à ailettes, un arbre, deux courroies, un levier, et comporte deux sièges rationnellement placés, pratiquement très confortables, une direction assurée et très douce ; le tout pèse 150 kilogrammes, et, grâce à sa stabilité extrême, marche sans dépense et sans fatigue à 70 kilommètres à l'heure, résistant aux secousses de la route comme aux vagues de la mer.

"C'est le véhicule le plus réduit qui puisse transporter deux personnes confortablement et pratiquement, et nous ne devrions pas l'appeler voiturette tout court, de crainte d'amener des confusions, car nous nous trouvons en effet, en présence d'une vraie création, d'un type nouveau de machine, véritable petite embarcation de la route, à la portée de tous, que tout le monde peut comprendre et qui s'impose : en un mot, c'est une Bédélia.

VOITURETTE BEDELIA

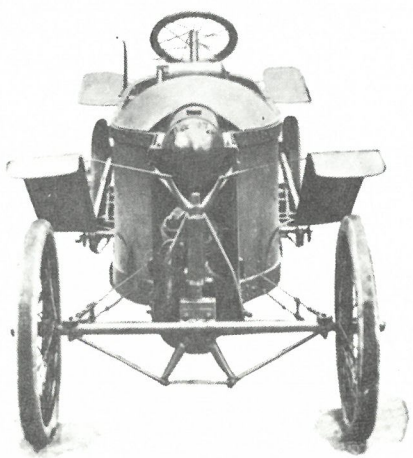


Un coin de l'Usine des Voiturettes "Bédélia". — Vue de l'Atelier de Montage.

" BEDELIA "

Et l'on continue de plus belle au chapitre suivant intitulé : Généralité.

"La voiturette Bédélia est une solution heureuse d'un problème qui a été mal engagé par ceux qui ont voulu rechercher la solution du petit véhicule économique ; sa supériorité sur tous les autres véhicules provient uniquement de ce qu'elle est d'une construction rationnelle et que nous n'avons pas cherché à faire une réduction de voiture, parce qu'au contraire elle est conçue de moyens mécaniques nouveaux basés sur la seule raison et non pas sur la fantaisie et le plagiat. C'est ce que nous appelons justement faire de la construction homogène et c'est ce qui nous a permis de dire que la Bédélia était une petite nouvelle génération qui venait de naître.



"Les qualités primordiales de cette voiturette sont les suivantes :

– "La légèreté qui vient du mode de construction adopté et qui se traduit pour le client par un faible prix d'achat, cette légèreté permet une vitesse élevée avec une dépense insignifiante d'essence et de pneumatiques.

– "La stabilité qui assure le confortable, afin de diminuer les fatigues des voyageurs et aussi pour les mettre de façon indubitable à l'abri des accidents, qualité que ne possède aucun type de motocycle actuellement sur le marché.

"L'idée maîtresse qui a présidé à sa construction est de faire tout ce qu'il y a de plus simple et de plus réduit à tous les points de vue, sans sacrifier à la solidité des pièces et sans faire un véhicule ridicule, comme certains appareils dissymétriques tels ceux qui commencent, par exemple, à nous venir d'Angleterre.

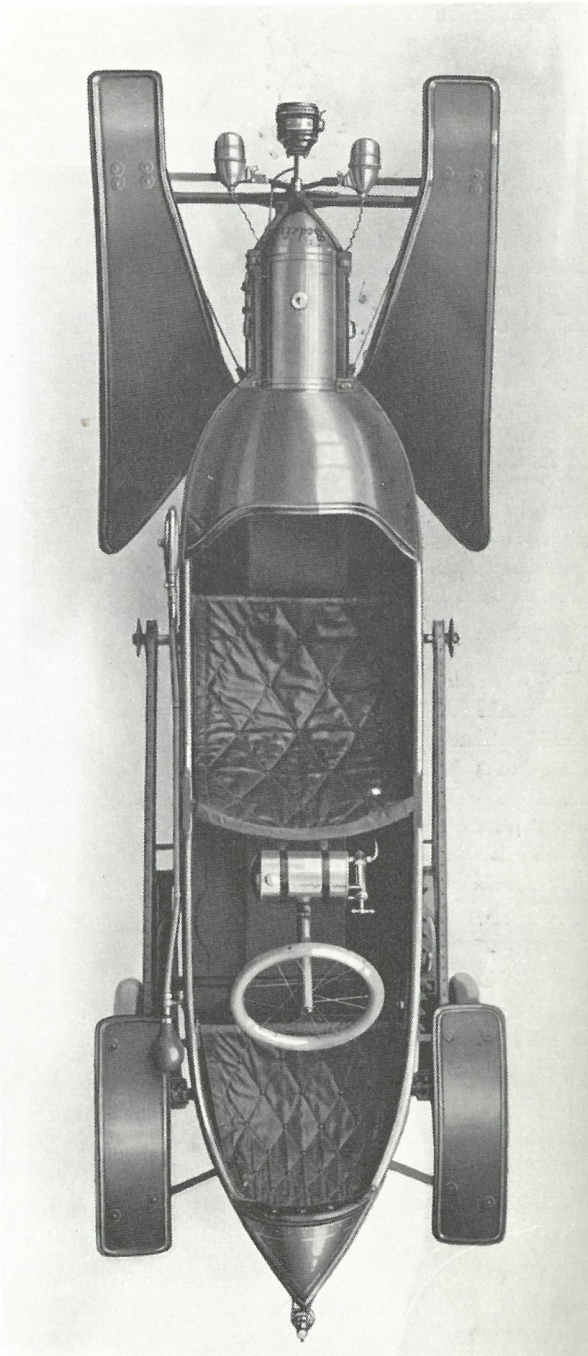
"La voiturette Bédélia est économique, car le poids principal se trouve être représenté par les voyageurs, leurs bagages et le combustible. C'est à les transporter que travaillent le moteur et les pneus et non à traîner un inutile poids mort. Sa forme présente, en outre, une résistance à l'air très réduite ; il y a économie car il n'y a pas gaspillage.

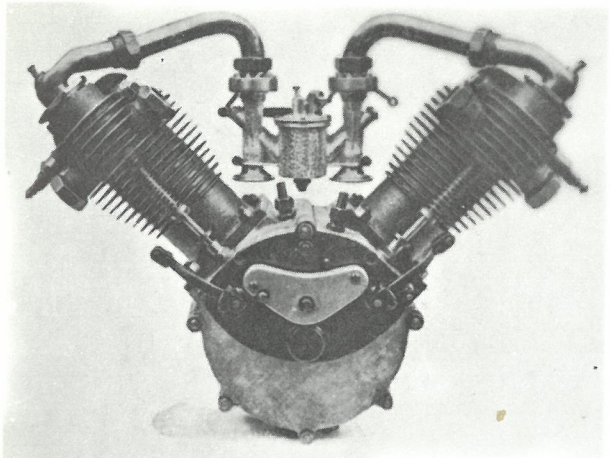
"Les parties entrant dans sa construction travaillent toutes, en effet, dans les meilleures conditions propres à leur nature, ceci grâce à l'abstraction faite dans sa construction des règles et divisions (?) généralement suivies et que la mode et l'habitude peuvent seules justifier. (N.d.a : passage nébuleux).

"Nous pouvons affirmer, comme l'ont fait spontanément les personnes de la plus haute compétence en la matière, que les principes appliqués dans les voitures Bédélia marquent un nouveau pas en avant dans le progrès.

Après ça que voulez-vous que je vous raconte d'autre ? Comme vous le voyez, les deux galopins se sont achetés une conduite et justifient leur canular en jouant aux génies inspirés ayant mûrement réfléchi leur projet, on sentirait presque l'épuisement des longues nuits de veille penchés sur la table à dessin.

Beaucoup de gens sont étonnés de l'incongruité d'un tel véhicule. Je ne peux m'empêcher de penser à Ronald Barker ou Chris Draper, qui, britanniques donc blasés en matière de bizarreries automobiles, ne peuvent qu'exprimer leur hilarité en face d'une Bédélia. Et si je jetais le G.N. à la face de la perfide Albion ? Comme





ça ... rien que pour leur apprendre à faire un peu d'introspection ? La paille, la poutre, et pourquoi pas le cyclecar dans l'œil du voisin ? Et Dieu nous créa besaciers tous de même manière, il fit pour les défauts d'autrui la poche de devant, pour nos propres défauts la poche de derrière ... La Fontaine est un peu loin dans mon esprit, éloigné du sujet, mais il faut toujours montrer sa culture. De toute façon la culture c'est ce qui reste quand on a tout oublié ... A divaguer ainsi, on perd le fil du sujet. Je n'ai jamais connu Robert Bourbeau, et l'on a toujours fait un grand silence autour de lui, pour des raisons que je ne connais pas mais je pense que les associés ne se séparent pas toujours à l'amiable. C'est la vie. J'ai très peu connu Henri Devaux mais ma famille en est toujours toute imprégnée. Nous vivons dans sa maison, mes parents, plus de vingt ans après sa mort le rencontrent avec un objet, un meuble, un arbre ou une photo jaunie sur une cheminée. On l'appelait "Bon boulot", car il aimait le travail bien fait. Curieux de tout sans être velléitaire, il se passionnait pour tout, l'automobile, l'aviation, le cinéma, jouait du violoncelle, chantait le "Minuit Chrétien" à la messe, sillonnait toutes les rivières de France en canoé, visitait le monde dans son Auburn à compresseur, vendait du charbon ou dirigeait son entreprise agricole avec le même enthousiasme, entraînant toute la famille dans son sillage. C'est ainsi que je comprends qu'il se soit lancé à fond sur l'idée de Bédélia, un tel projet ne pouvait réussir qu'avec un type pareil.

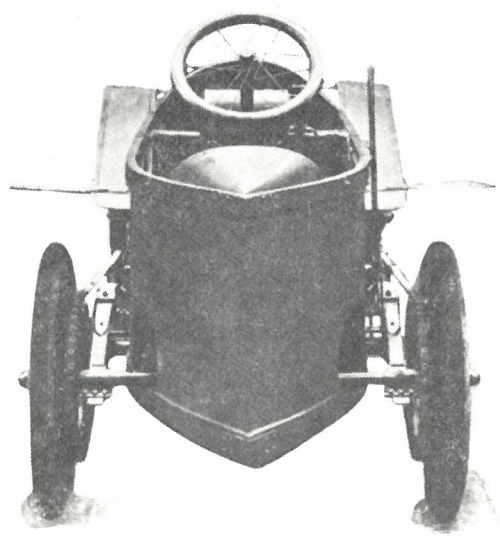
C'est en 1910 qu'il faut situer l'apparition des premières Bédélia commercialisées. Et l'Observer, quotidien de Londres donne déjà un "papier" sur la Bédélia.

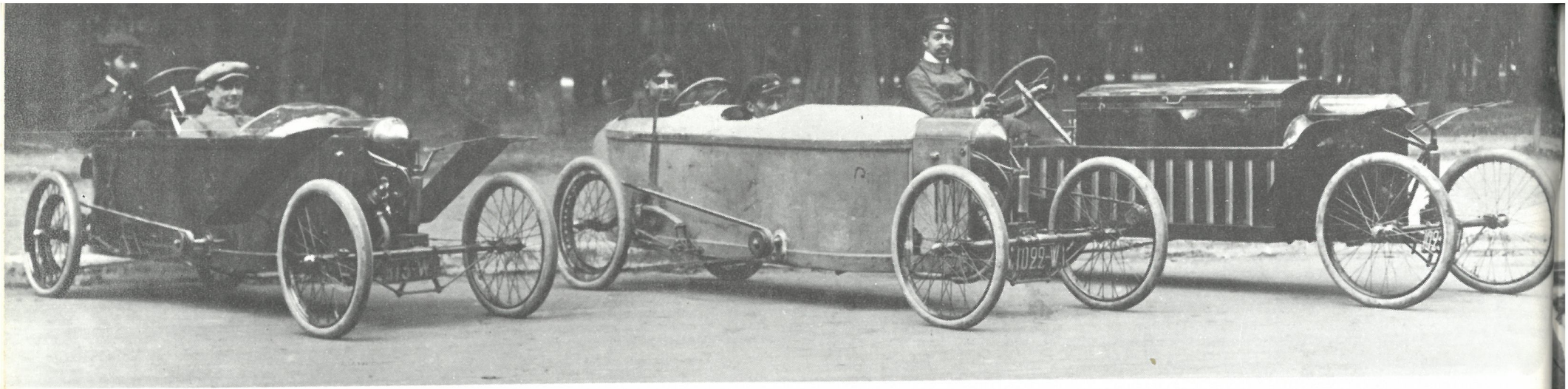
"Pendant que nous étions tous à nous casser la tête pour trouver le moyen de produire la voiture tant désirée à 2 500 F, une maison française s'est mise au travail et s'est amenée avec un véhicule à deux places, luxueusement suspendu, vendu depuis 1 250 F. La chose étonnante est qu'il n'y a aucune raison particulière pour que le véhicule ne soit pas à la hauteur pour fournir autant de travail que les meilleurs tricars et soit considérablement plus rapide que le plus fort des moteurs de 15 à 20HP effectifs et cependant, il est seulement muni d'un petit moteur à ailettes.

"La plupart des choses y sont aussi dernier cri que vous pouvez l'imaginer, car il y a un volant et une tige de direction. La suspension est en principe, comme celle d'une voiture Lanchester. Il y a la place pour un pneu de rechange, la caisse est du principe de la forme bateau et toute la machine est tout ce qu'il y a de plus à la mode au point de vue de son centre de gravité bas. Le secret de toute la chose est que l'ingénieur français n'a pas dédaigné d'emprunter dans cette automobile plus ou moins d'idées relatives à la construction des cycles, c'est-à-dire que si vous prenez les automobiles comme elles sont faites aujourd'hui, elles sont considérées comme très légères si le mécanisme et la carrosserie en sortent avec une proportion de 200 à 250 kilogs par personne transportée tandis que vous considérez 10 à 12 kilogs comme un poids tout à fait raisonnable pour une bicyclette suffisament forte pour transporter un homme lourd, par toutes sortes de routes, et cependant la bicyclette elle-même ne comporte aucune suspension de quelque nature que ce soit : Eh bien ! la maison qui a produit cette nouvelle sorte d'automobile s'est attachée avant tout, à sortir un véhicule qui n'est pas construit principalement pour promener son propre poids.

Suit alors une série de caractéristiques techniques, et nous allons reprendre la conclusion dont l'intertitre est "Un coup d'œil sur le futur".

"Je n'oserai pas prétendre pour l'instant que cette machine toute particulière va révolutionner la construction automobile. Je connais trop bien les automobilistes pour ne pas savoir qu'ils sont capables de la considérer d'une façon quelque peu arrogante, la traitant tout simplement de "petit truc de mécanicien" parce que, par exemple, il n'y a pas de différentiel, et qu'il n'y a qu'un moteur à ailettes.





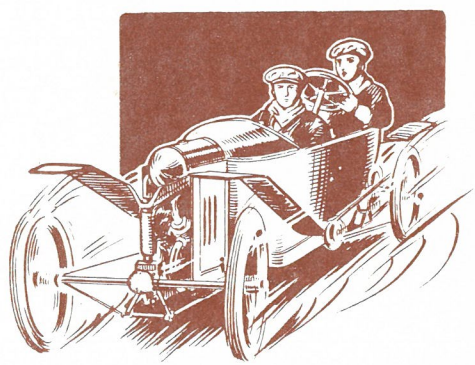
"Ce n'est cependant pas comme une idée seulement que cette machine peut être donnée en exemple comme montrant de nouveaux chemins de développement pour les automobiles : ce n'est pas seulement parce que le prix d'achat d'un tel véhicule se rapproche de celui d'un motocycle, c'est aussi parce que l'entretien et les dépenses de marches sont petites dans les mêmes proportions. Une telle machine est naturellement simple, quand à son mécanisme conséquemment facile à surveiller, tandis que la bête noire de tous les automobilistes, la note des pneus, est dans un véhicule de cette classe, une quantité négligeable.

"Nous ne pouvons pas ignorer de telles innovations.

"Il suffit de mettre un homme dans un tel véhicule et de lui faire faire un petit tour pour lui inculquer tout un nouvel assortiment d'idées à ajouter pour prêcher en sa faveur. Cette originale machine a rencontré une réception si favorable que les fabricants sont sur le point d'introduire sur le marché un monocylindrique de 5HP et même un deux cylindres de course.

Article enthousiaste et sans pot de vin, chez "Bon boulot" ce n'était pas le genre. Article d'autant plus étonnant que Morgan et GN existaient déjà. Mais la Bédélia, c'était autre chose, malgré son apparence déroutante.

L'usine Bédélia ... n'allez pas croire là que je me vante, et que, bombant le torse, je m'imagine être l'héritier Ford, le fils prodigue de Peugeot, le futur Lord Nuffield. On a tout bouffé, raclé les fonds de tiroir et aujourd'hui je suis le dernier à tirer quelques sous avec Bédélia en vous racontant son histoire. Mais il y avait bien une usine Bédélia. Dans les catalogues, à deux ans de distance je vois une multitude de voitures sur les photos légendées de la manière habituelle : une vue partielle de nos ateliers ... Je prends mon compte-fil et j'obtiens un total de cent voitures. A moins qu'il ne les ait gardées d'une année sur l'autre, ce qui n'est pas le cas, car ce ne sont pas les mêmes, "Bon boulot" a dû en vendre un millier. J'ai un vieux livre de compte de 1912, où chaque jour, avec une belle ronde, le scribe préposé à cet office notait scrupuleusement "Monsieur Mellini, 6 rue Lhomond Paris. Livré ce jour une BD2 type course avec supplément M en rouge". A la ligne suivante on peut lire : "Comptoir de la Chaussure. Mr. Saulnier, 9, rue Alphonse-Karr. Livré



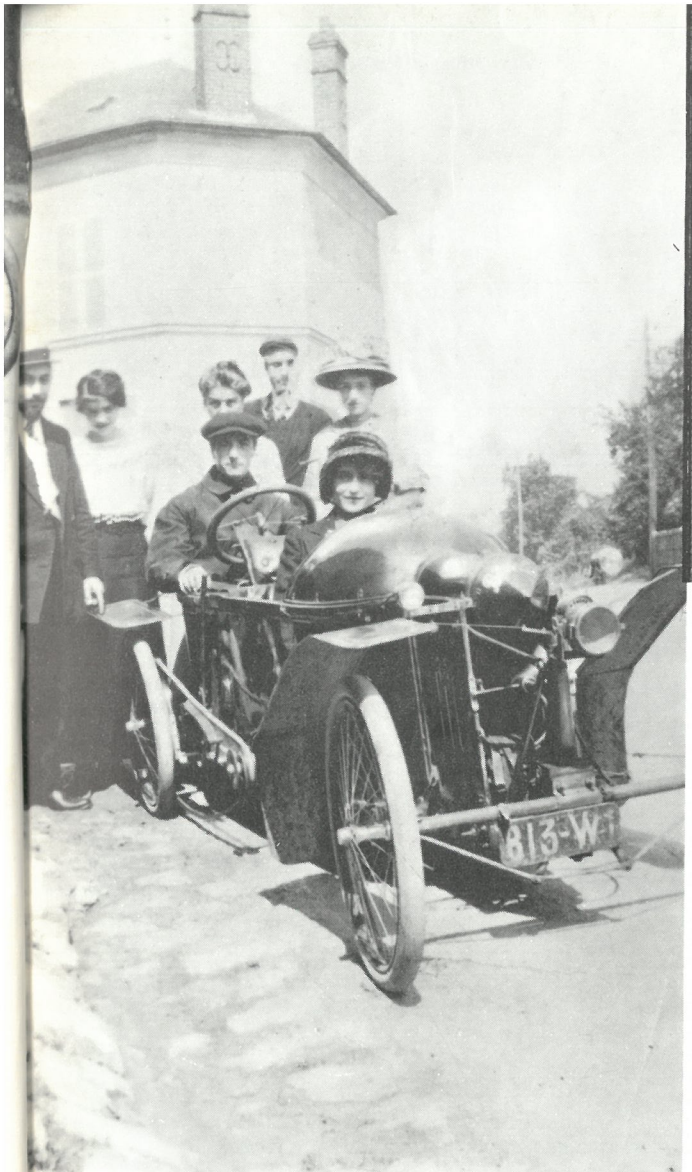
ce jour une BD1 bis. Supplément poulie variable. En apprêt ..." Et les clients écrivaient ...

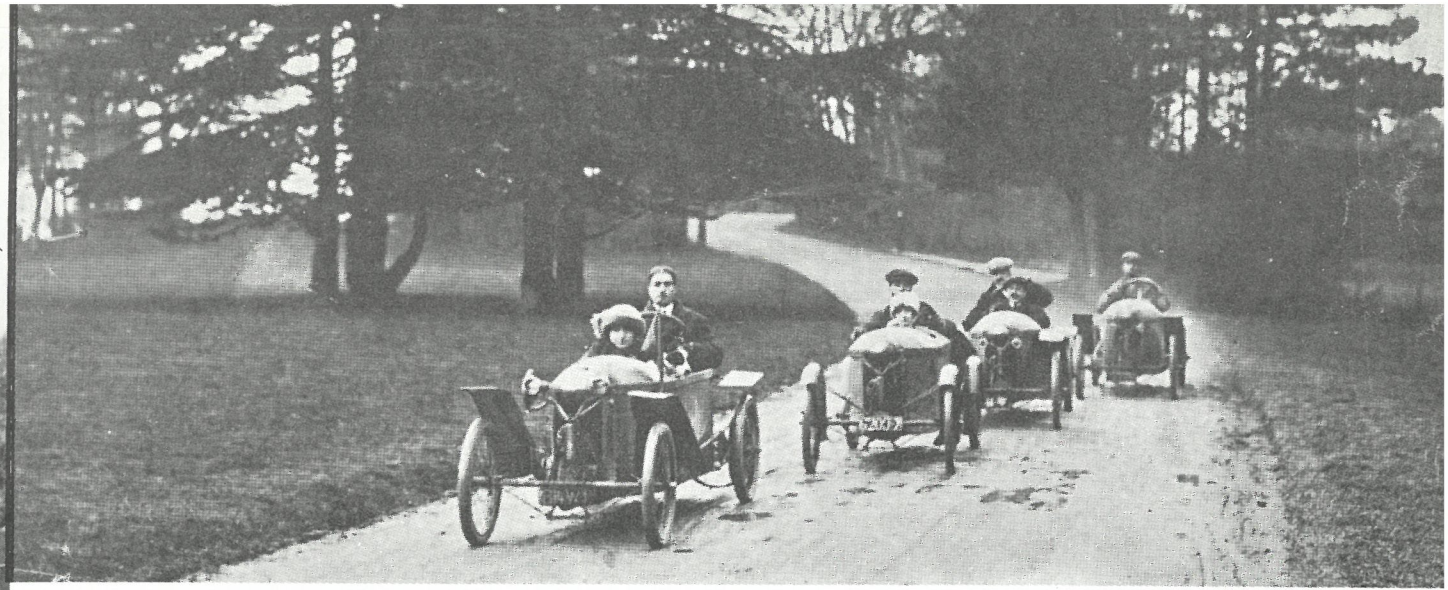
"Messieurs,

Vous savez que je n'ai pas voulu me contenter d'une seule voiturette Bédélia, mais de deux de ces machines. J'ai une 4 1/2HP et une voiture type course.

C'est pour vous prouver je crois assez éloquemment en quelle estime je place votre marque. Néanmoins, je dois vous avouer que votre machine livrée en mai dernier dépasse au point de vue rendement ce que vous aviez fait jusqu'ici et c'est selon moi merveilleux.

Ma dernière voiture est vite, résistante et





souple, elle tient parfaitement la route et permet d'atteindre les plus grandes vitesses, malgré sa consommation très faible : ainsi je n'ai usé que 18 litres d'essence dans mon dernier trajet Calais-Paris que j'ai effectué en 6 heures malgré deux crevaisons et les bonnes côtes du Boulonnais.

Indépendamment de mes promenades, je m'en sers journellement pour mes affaires et sa souplesse dans les agglomérations m'est d'un grand secours.

Gaston Mellini

et le marchand de chaussures d'emboîter le pas :

"Messieurs,

Je suis très satisfait de ma voiturette avec laquelle j'ai fait 5 000 kilomètres en 12 mois et avec les Michelin que vous m'avez fournis, elle est presque toujours chargée à 150 et 200 kilogs puisque je transporte des chaussures sur les marchés deux ou trois fois par semaine, dans un rayon de 20 à 40 kilomètres.

L'hiver, l'usage en serait encore plus agréable avec le changement de vitesse automatique dont vous m'avez parlé.

Je regarde beaucoup à la dépense et peut-être attendrai-je pour faire cette modification si elle est possible, l'entrée de l'hiver.

Th. Saulnier.

Revenons à l'usine Bédélia qui n'était pas un appentis façon Levallois, mais un imposant complexe avec hangars, ateliers vitrés, concierge, etc ... Et de là sortaient les belles Bédélia ...

Bien qu'il y ait eu plusieurs modèles il existe cependant des constantes.

Bien suspendue sur deux simples essieux tubulaires et de légères roues de motocyclettes, la caisse, élégante de forme se rapproche plus par sa construction et sa forme d'un bateau que d'une carrosserie. Elle est constituée par deux poutres en hêtre armées de deux panneaux latéraux aussi hauts que possible pour assurer une plus grande résistance et qui lui donnent un aspect de petite torpédo. Deux sièges en tandems, constitués par des sangles de courbure convenable (réminiscence des sacs de charbon du père Devaux), sont placés à des niveaux différents ; celui du conducteur à l'arrière, étant un peu plus élevé que celui de l'avant, pour permettre la vue parfaite de la route. La place du conducteur à l'arrière est excellente à tout point de vue. En effet, la voiture peut, malgré son faible poids, voyager avec un seul ou deux passagers, sans modifier en rien sa bonne tenue

de route, puisque la personne que l'on emmène se trouve au centre de la machine, en porte à faux ni en avant, ni en arrière, ni de côté, entre les deux essieux, à la place la plus confortable, laissant au conducteur l'arrière d'où il voit parfaitement toute sa machine, ce qu'elle fait et où elle va.

"Ce qu'elle fait ... et où elle va ... "Effectivement il est grand besoin de contrôler la machine, qui une fois lancée à pleine vitesse se révèle relativement vicieuse. Un large volant rayonné (souvenez-vous du cercle de chaise) souple, léger et résistant, transmet avec douceur et sans jeu par des câbles d'acier toujours tendus, le mouvement à l'essieu avant qui pivote autour d'un axe central. Seule cette disposition permet le virage parfait et correct ... (que c'est beau la publicité). C'est le faible poids et la faible voie de la voiture qui rendent possible son emploi. La voiture tourne dans un faible rayon et le volant peut être lâché des mains, même sur le plus mauvais pavé.

Cette direction est certainement la plus simple, la plus douce, et celle qui offre le plus de sécurité.

D'après les souvenirs familiaux, la Bédélia était loin d'être stable ... Un beau jour, "Bon boulot" coiffe sa casquette, munie de son cache-poussière sa femme s'installe devant prenant sur ses genoux leur chien qui répond au nom symbolique de "Motor". Et les voilà partis dans je ne sais quelle direction. Tout alla bien jusqu'à un passage à niveau, comme toujours, dissimulé dans un tournant. Sous la secousse provoquée par les rails, la Bédélia se retourne dans le fossé, les quatre roues en l'air, les époux Devaux en dessous et Motor dehors, jappant comme un beau diable. Alertée par les aboiements, la garde barrière, se lamentait aux cris de "ils sont tous morts" jusqu'à ce qu'une voix sortie d'outre-Bédélia lance un tonitruant "Allez chercher du secours Nom de Dieu" !

La suspension est assurée à l'avant par un ressort en spirale et le coulissage du pivot avant dans son guide. A l'arrière, deux lames de ressort sont utilisées et l'on assure que "bien des grosses machines, même de luxe, ne pourraient rivaliser avec le résultat obtenu".

Le freinage est effectué par trois freins. Deux agissants sur les poulies de jante arrière par le levier à main. Le troisième est à ruban et agit sur l'arbre intermédiaire. Il est commandé par une pédale qui, dans la première partie de sa course arrête le fonctionnement du moteur en maintenant soulevée la soupape d'échappement, ce qui permet, nous assure-t-on "de faire les descentes d'une manière très douce".

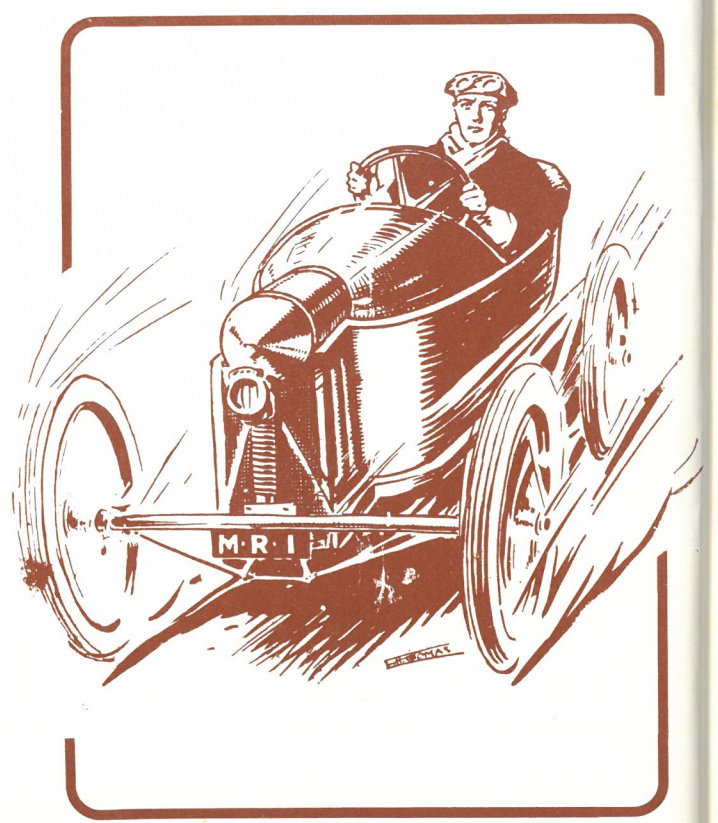
Le conducteur a, à portée de sa main, deux manettes pour le réglage du moteur et une pompe pour son graissage. La réserve d'huile est de trois litres 1/4 et la contenance du réservoir d'essence de 12 litres.

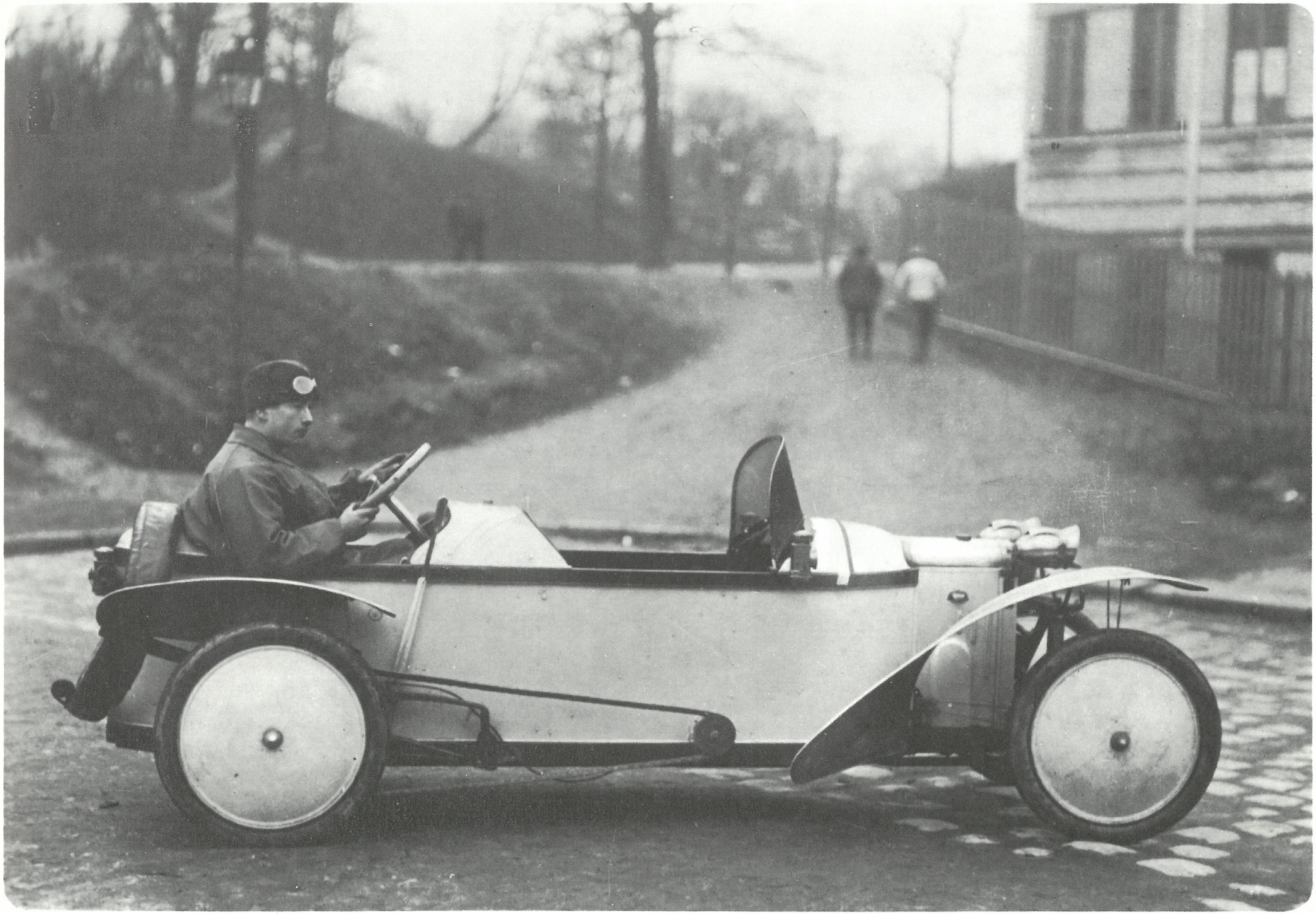
La mise en marche s'effectue par ce que Bourbeau et Devaux appellent "un système de mise en marche le plus simple qu'il soit possible". On se sert en effet, de la poulie même de commande comme toupie de lancement. Le simple démarrage à la ficelle. Il faut quand même faire attention à ses doigts en remettant la courroie ...

Maintenant nous allons aborder le chapitre le plus intéressant ... la transmission.

"Toutes ses fonctions" assurent Bourbeau et Devaux" sont remplies par le patinage et l'adhérence de deux simples courroies en V passant sur des poulies à gorges, d'une part à l'arrière, sur les roues, d'autre part sur les deux extrémités d'un arbre situé au milieu de la voiture et que le moteur entraîne par une chaîne".

"Ce mode de transmission est excellent pour un poids léger et une faible puissance, car on peut d'une manière très simple, par un levier commandant directement le déplacement de l'essieu arrière, opérer le débrayage et la tension,





ainsi que le freinage sur les poulies jantes des roues contre deux patins réglables fixés sur le châssis".

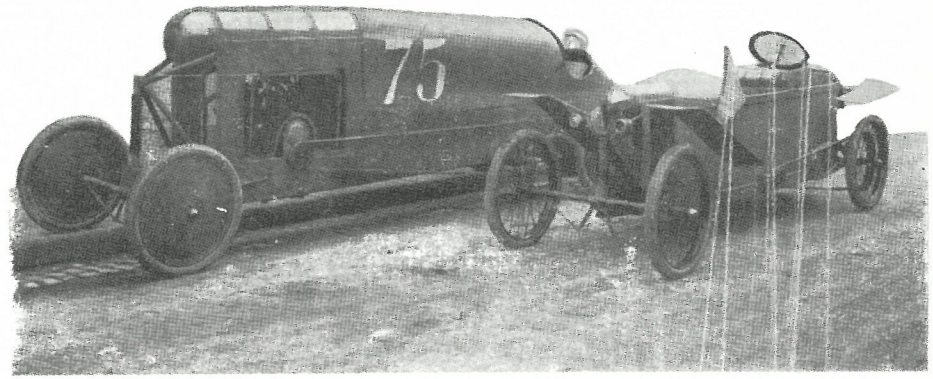
"La course du levier est suffisante pour permettre à la courroie d'être tendue sur des poulies d'entraînement de diamètre très différents. Nous avons adopté de simples poulies de fonte à double gorge qui donnent en marche normale un rapport de transmission élevé puisqu'au besoin on a le secours d'une poulie de plus petit diamètre, ou mieux nos poulies variables qui ne comportent ni mécanisme, ni commandes, et qui par leur ouverture qu'opère la tension même des courroies et leurs étages largement séparés, offrent des différences extrêmes de rapports suffisantes pour mériter le nom de changement de vitesse. Cette adjonction donne toute facilité de ralentissement et de démarrage et le moteur ne peut qu'en être mieux ménagé".

On appelle ça le variateur. Ce n'était pas nouveau à l'époque, les tours en étaient équipés. Aujourd'hui ce système fait la fortune de Daf sous le nom de "variomatic". Depuis que l'automobile existe, les constructeurs réinventent l'eau chaude ... et ce n'est pas fini.

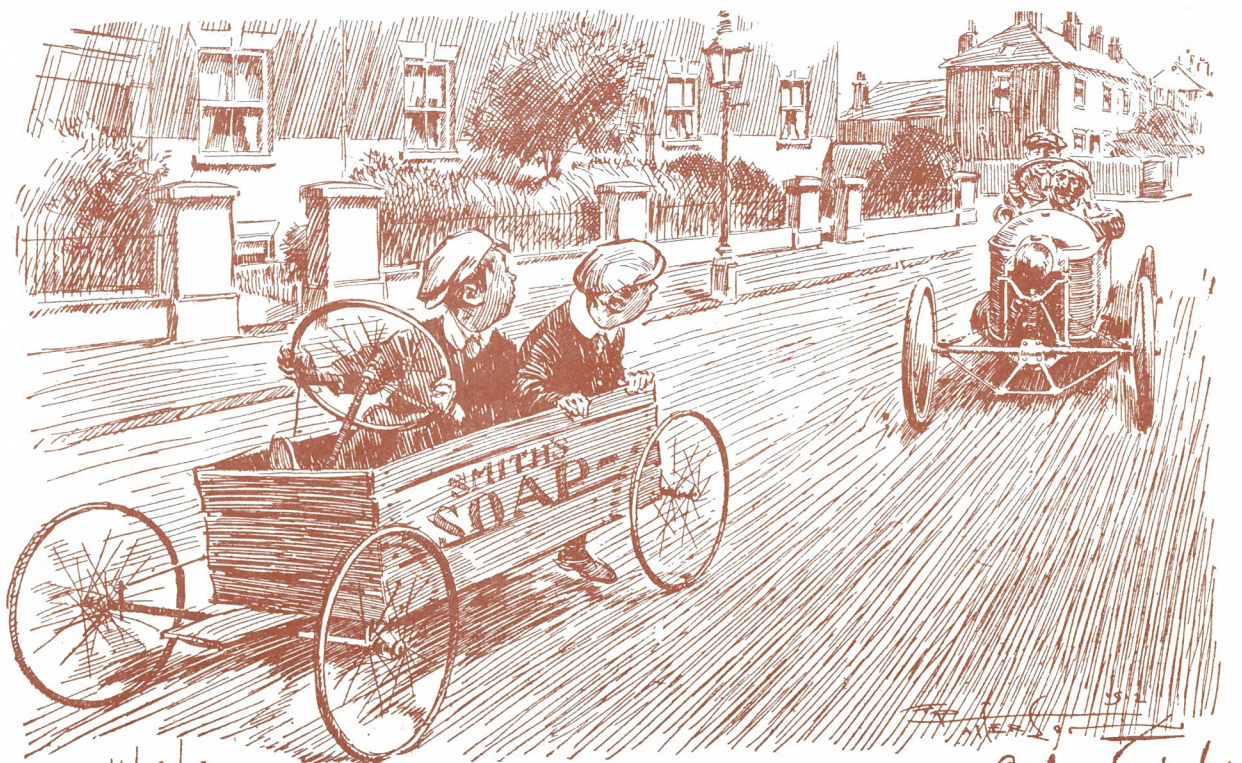
Une petite précision. Les courroies étaient la bête noire de tous conducteurs de Bédélia. Elles s'allongeaient, patinaient, dès qu'elles étaient un tant soit peu mouillées. Elles cassaient. Enfin le passage d'un rapport à l'autre sur le modèle sans variateur ne se réussissait qu'au moyen d'une série d'acrobaties : tirer le levier pour ramener l'essieu en avant et ainsi détendre les courroies, tenir le volant d'une main, se pencher sur la droite, attraper la courroie, la changer de poulies et faire gaffe à ses doigts car les rayons ne sont pas loin.

Quoiqu'en pensent les envieux, les mauvaises langues et les imbéciles, une Bédélia marche très bien et très vite.

Leur fragilité due aux éléments employés dans sa construction, ne leur a guère permis de



La petite Bédélia de tourisme et la Bédélia spéciale de course capable de très grandes vitesses. (photo Meurisse).



"NOTHING NEW," ETC.— "Look at that, Bill; copying us!"



résister aux épreuves du temps.

On vit beaucoup de Bédélia en course. Elle établit le 3 mai 1912 de record de l'heure pour les voiturettes (72 kilomètres dans l'heure) qu'elle a réalisé sur la piste de Brooklands, dans des conditions bien spéciales, puisqu'il s'agissait d'un essai de réception non préparé, la voiture sortant de sa caisse de livraison de l'usine. Le record venant de lui être ravi par une petite quatre cylindres à eau (que "Bon boulot" ne nomme pas afin de ne pas avoir l'air de taper sur la concurrence), le 10 juillet elle fit 74,600 dans l'heure ... Sur cette même piste, elle a fait, départ lancé, le kilomètre a raison de 104 de moyenne.

De 1911 à 1914 Bédélia prit part à toutes les compétitions, pilotées par Bourbeau, Devaux et Bonville, le pilote officiel de la maison. Course de Côte de Gaillon, octobre 1911, septième toutes catégories, montant le kilomètre en une minute cinq secondes. Tour de France Auto 1912, 4 000 kilomètres sans histoire. Meeting de Boulogne août 1912 pendant les quatre jours de course, la voiturette est première dans toutes les épreuves en côte ou à plat. Meeting de la Sarthe septembre 1912, première et deuxième des véhicules à deux places, torchant les GN, 396 kilomètres à 61 de moyenne, avec des voitures de série (règlement ACF). Gometz-le-Chatel, décembre 1912 premier en 750 cc, premier en 1 100. Paris/Le Havre, mars 1913, Bonville, au bout de 1 200 kilomètres parcourus en trois jours ayant fait tout le parcours sans pénalisation, remporte sa catégorie.

Bien vendues en France, tant elle offre de possibilités, tourisme, livraison, course, elle fut également distribuée en Angleterre où tout de suite on lui donna du corps en montant le JAP et un carénage la transformant en monoplace. En Italie "la vetturetta cyclecar Bédélia" était recommandée par l'Agenzia Italiana Bédélia comme "il solo vero tipo della piccola vetturetta motociclo a due posti". Consécration suprême Caruso "il celebre tenore" en posséda une. Comment rentrait-il dedans ?

Il y eut des Bédélia spéciales, une course extrêmement profilée, monoplace et une tentative de quatre places. J'ai une photo. Aucune précision technique. Malheureusement c'est une vue stéréoscopique en très mauvais état.

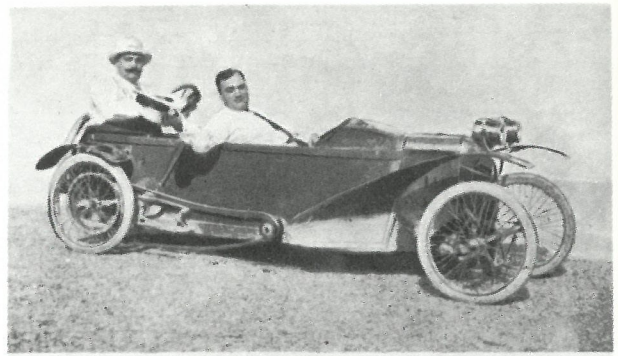
Consécration suprême, elle a été copiée aux Etats-Unis, sans vergogne, rigoureusement identique, copie conforme par Scripp-Booth.

Je ne vous donnerai pas les différentes caractéristiques des modèles, je préfère reproduire les catalogues ainsi vous choisirez vous même celle qui vous convient le mieux.

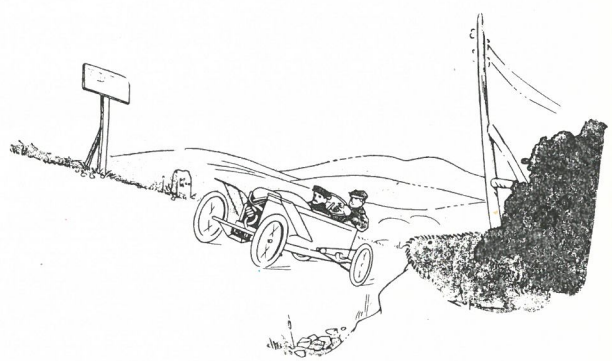
Pour terminer, je dois dire que de ne pas en avoir une est le regret de ma vie. Heureusement j'ai de belles années devant moi et je ne désespère pas. Si quelqu'un pouvait m'en trouver une, même des morceaux, ou m'en prêter une pour que je puisse la copier ; je serais le plus heureux des hommes ... l'Age d'Or en Bédélia, à Siverstone tirer une bourre au GN de Nigel Arnold-Forster ... On m'en a bien proposé une, mais là revient le problème du prix des épaves de voitures anciennes et la somme annoncée avec six zéros derrière en anciens francs m'a freiné dans mes élans ...

Voilà, c'est fini, enfin presque, j'oubliais de parler de la Bédélia militaire, solution intelligente imaginée par le Docteur Paul Michel. Il avait eu l'idée de ce petit véhicule sanitaire adapté pour recevoir le brancard règlementaire. Bien dans le style du jargon technico-militaire le procès verbal de réception affirme "qu'un infirmier d'intelligence moyenne peut piloter cette voiturette sans inconvénient".

Voici ce qu'en dit, le "Caducée", organe de liaison des médecins "colonies-guerre-marine" du 23 juillet 1910. "Un brancard automobile".



Il celebre tenore Caruso in "*Bedelia*" pilotata da suo fratello.



" MULTUM IN PARVO "



"Au cours de la manœuvre du Service de Santé, si féconde en enseignements de toute nature, on a pu voir circuler, à toute allure, sur les routes, les chemins, les sentiers, et même en terrain varié, une sorte de brancard automobile présenté par M. Paul Michel, l'inventeur des agrafes bien connues qui portent son nom.

Ce nouvel appareil de transport pour blessés n'est autre qu'une nouvelle voiturette connue dans le commerce sous le nom de Bédélia, à laquelle notre ingénieux confrère a eu l'idée d'adapter un brancard règlementaire."

Suit alors une description détaillée de la Bédélia.

Et l'on revient à l'application militaire : "Le sac et le fusil du blessé sont déposés dans la caisse où peuvent également trouver place le bagage du conducteur, les médicaments, les objets de pansements nécessaires pour la route. Le blessé est transporté assis ou couché. Une fois installé le blessé est amarré avec les sangles du brancard.

La conduite de la voiturette est des plus simples. Un infirmier d'intelligence moyenne peut se familiariser avec elle en quelques leçons, à plus forte raison un médecin que les exigences modernes obligent, le plus souvent, à posséder quelques notions d'automobilisme.

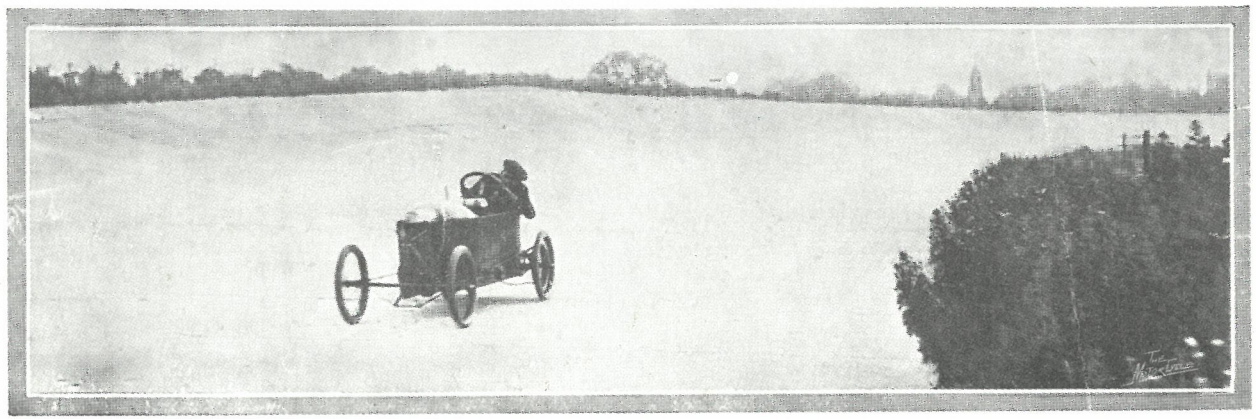
Après la guerre "Bon boulot" et Bourbeau se séparèrent et revendirent la marque à Mahieux qui en fit un monstre hybride, façon grosse voiture défigurée. Je ne vous en parlerai pas aujourd'hui car je ne l'aime pas.

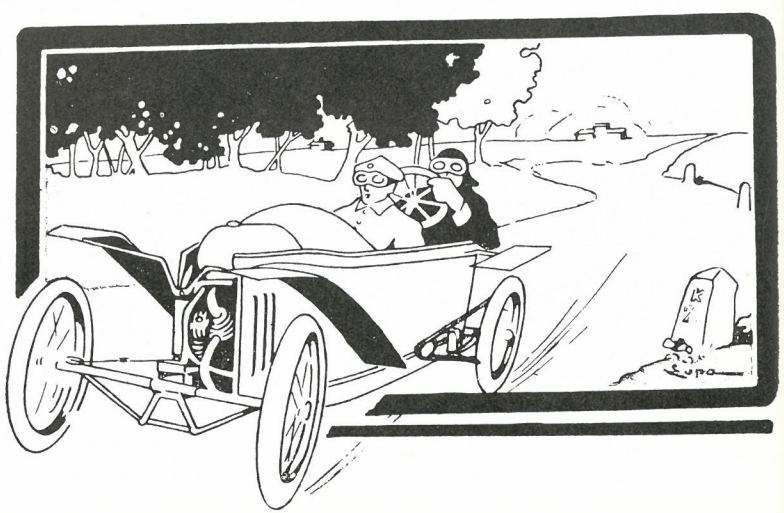
Terminons donc en beauté ; Henri Devaux et Robert Bourbeau furent les pères du cyclecar. La première fois que le terme fut employé, il s'adressa à la Bédélia et l'on doit l'invention de ce néologisme à un anonyme journaliste de "Motor" qui écrivit : "Not really a car nor a motorcycle the Bédélia is a cycle-car".

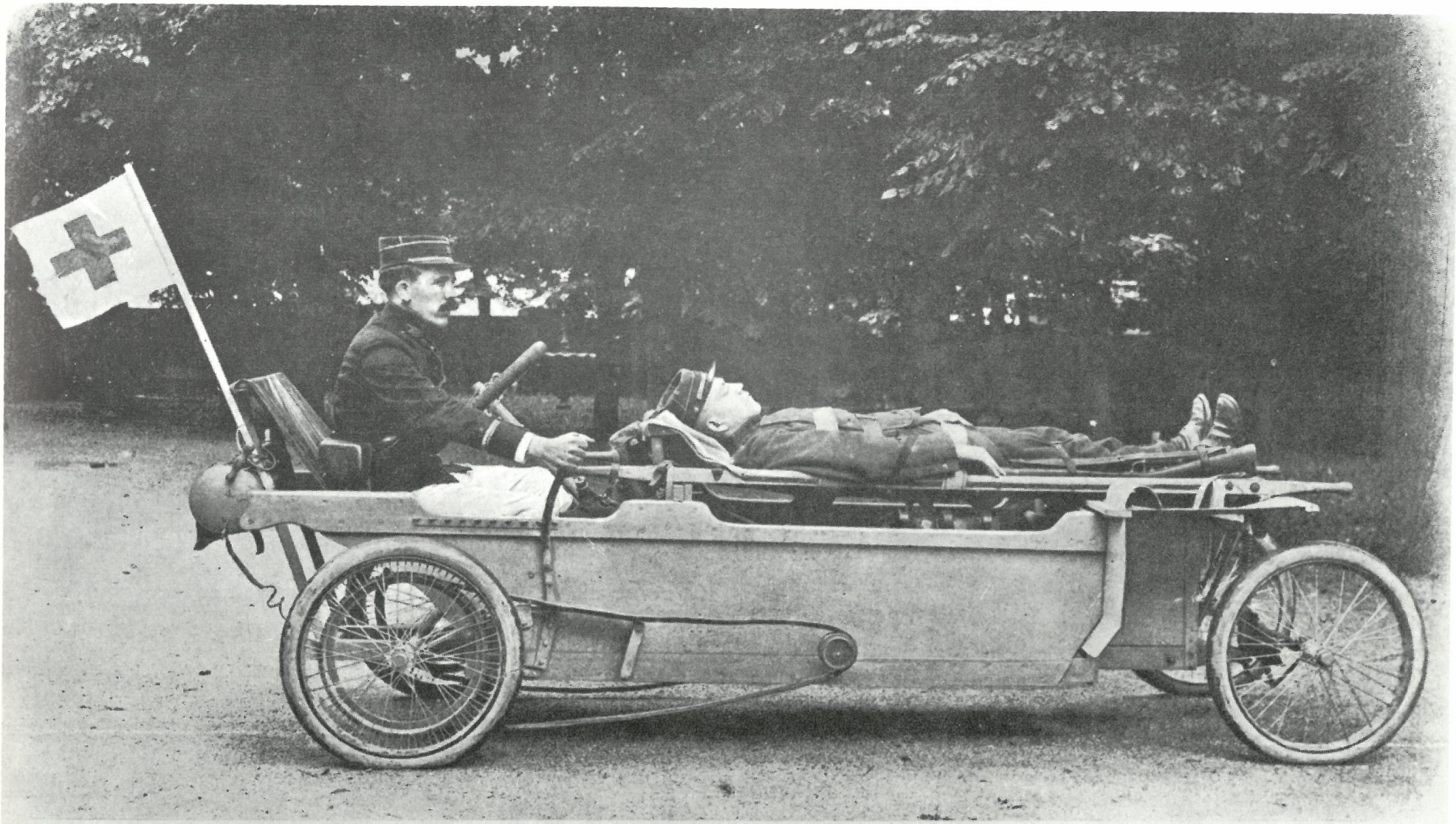
Jacques POTHERAT

BEDELIA

THE ORIGINAL CYCLECAR.

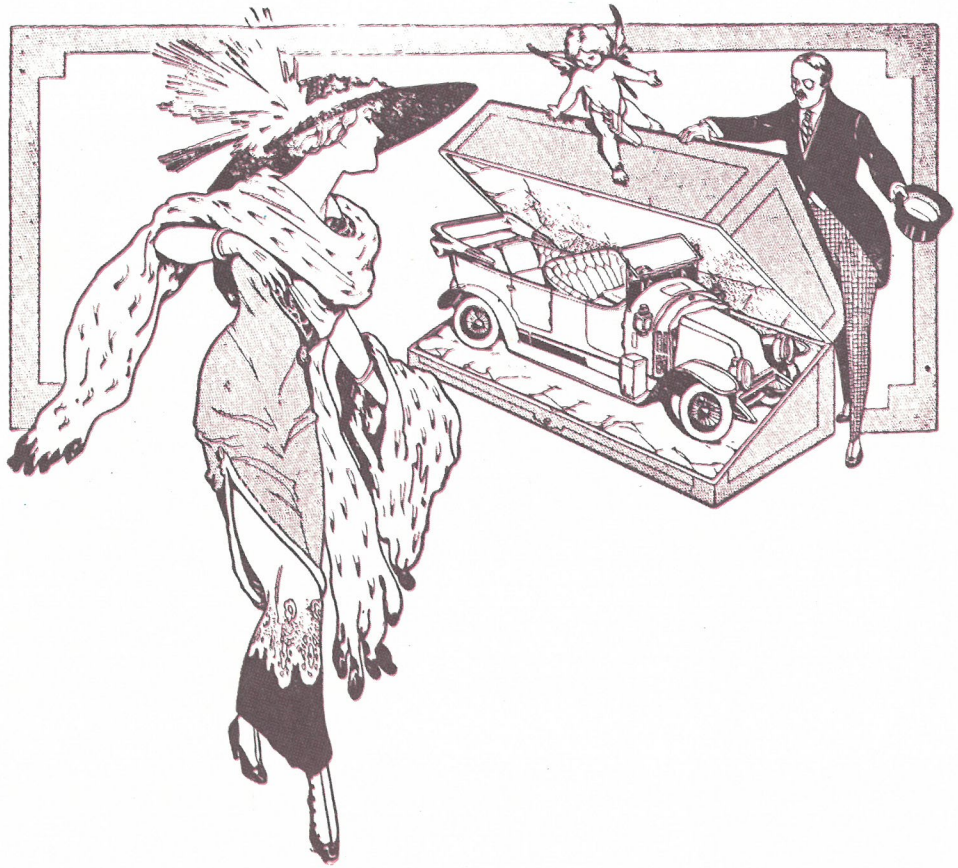






Voiturette-Ambulance Type Michel

Blessé couché sur le brancard réglementaire.



LUI. — !.....

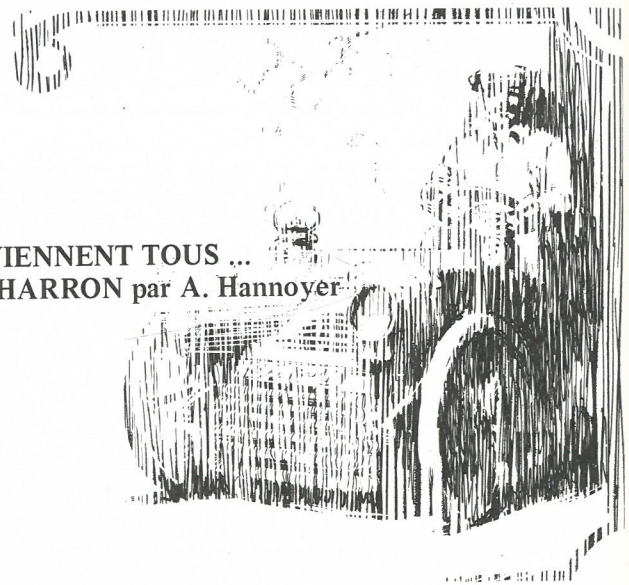
ELLE. — UNE CHARRON ! *Quel Bonheur !*

Vous ne pouviez mieux choisir car c'est un véritable bijou !

CHARRON Ltd

USINES

7, RUE AMPÈRE - PUTEAUX



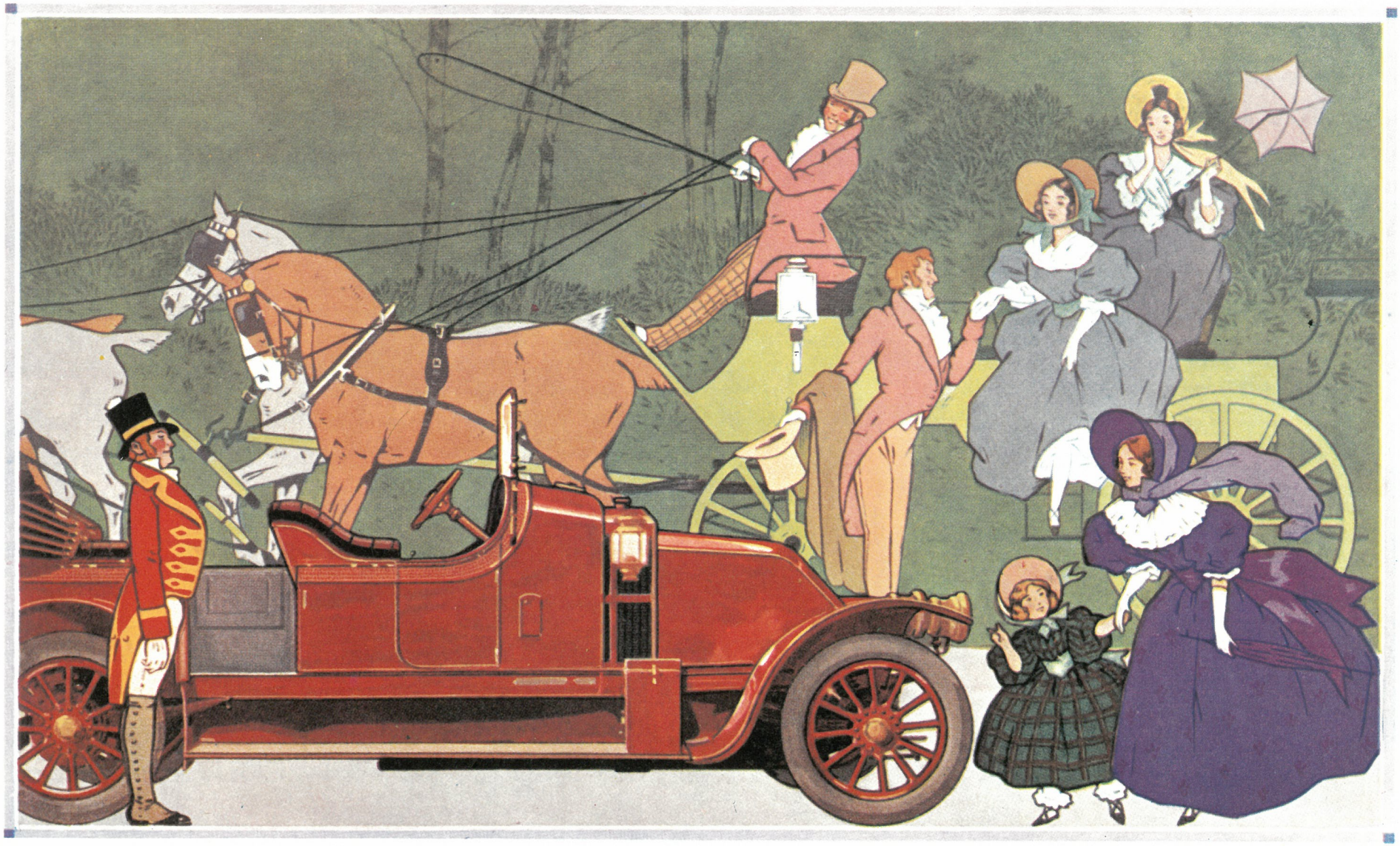
ILS Y VIENNENT TOUS ...
A LA CHARRON par A. Hannoyer

C.G.V. CHARRON & ALDA

Sous trois marques différentes, vous retrouverez le même homme : Fernand CHARRON, un des hommes les plus curieux des débuts des automobiles.

Il fut d'abord coureur cycliste où il eut une certaine notoriété ayant été dans les années 84/85 trois fois champion de France en fond et vitesse aussi bien sur une bicyclette que sur un tricycle. En 1892, il prenait rue du Quatre-Septembre à Paris, la direction d'un magasin de vélocipèdes de la marque Clément, l'année d'après, il ouvrait l'agence pour la France d'une marque anglaise très réputée : HUMBER, et enfin en 1897, il fondait l'Agence Générale des automobiles avec deux anciens coureurs cyclistes Léonce GIRARDOT et Emile VOIGT.

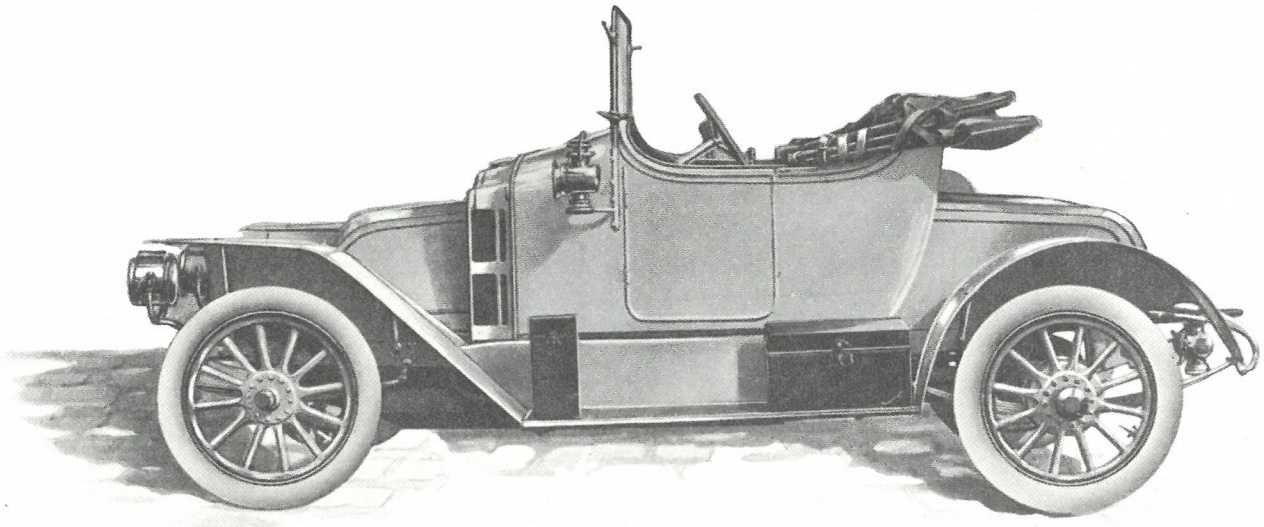
Ce furent vraiment les premiers négociants d'automobiles dans le monde. Mais pour vendre des automobiles encore fallait-il les faire connaître et voilà les anciens cyclistes devenus automobilistes.



Charron gagna Marseille-Nice, Paris-Amsterdam, première course à franchir les frontières (1898), Paris-Bordeaux en 99, en 1900, la première coupe Gordon-Benett disputée sur Paris-Lyon qu'il remporta curieusement en marche arrière, la boîte à vitesses ayant cédé dans les derniers kilomètres. Toutes ces victoires remportées sur Panhard-Levassor, marque dont l'Agence Générale était un des plus gros clients, achetant ferme six mois de production et revendant avec les bénéfices que l'on devine.

En 1901, Panhard et Levassor n'ayant pas renouvelé leur contrat avec l'Agence Générale, les trois associés créèrent leur propre marque : la C. G. V. Cette voiture de luxe construite avec sérieux, prit bientôt une place de choix sur les marchés mondiaux, car déjà, à cette époque, Charron pensait exportation et aussi marché avec l'état qui, à l'époque, payait très vite. En effet, C. G. V. vendit plusieurs années durant des véhicules militaires à de nombreux gouvernements, principalement des auto canons qu'autorisait la robustesse des châssis.
Rarement C. G. V. rechercha des solutions d'avant-garde mais adoptait rapidement les nouveautés lorsqu'elles avaient fait leurs preuves en compétitions, ainsi les châssis surbaissés (pour l'époque) qui bien centrés donnaient une bonne stabilité ; également le carburateur à réchauffage par eau.

Charron aimait le luxe et le faste aussi ses voitures ne manquaient ni de poli ni de brillant.



CARACTÉRISTIQUES
DU CHASSIS 10 HP (4 Cylindres)

MOTEUR. — 4 cylindres monobloc. Alésage 65 m/m. Course 120 m/m.

ALLUMAGE. — Par magnéto à haute tension avec bougies.

CARBURATEUR. — Automatique, à niveau constant et pulvérisation.

REFROIDISSEMENT. — Par thermo-siphon avec radiateur multitubulaire disposé contre le tablier.

EMBRAYAGE. — Par cône garni cuir.

CHANGEMENT DE VITESSE. — 3 vitesses et marche arrière, par simple train balladeur, troisième vitesse en prise directe.

TRANSMISSION. — Par cardan, du modèle à pont oscillant.

FREINS. — A la main et au pied sur les roues arrière.

CHASSIS. — En tôle d'acier emboutie, rétréci à l'avant et relevé à l'arrière.

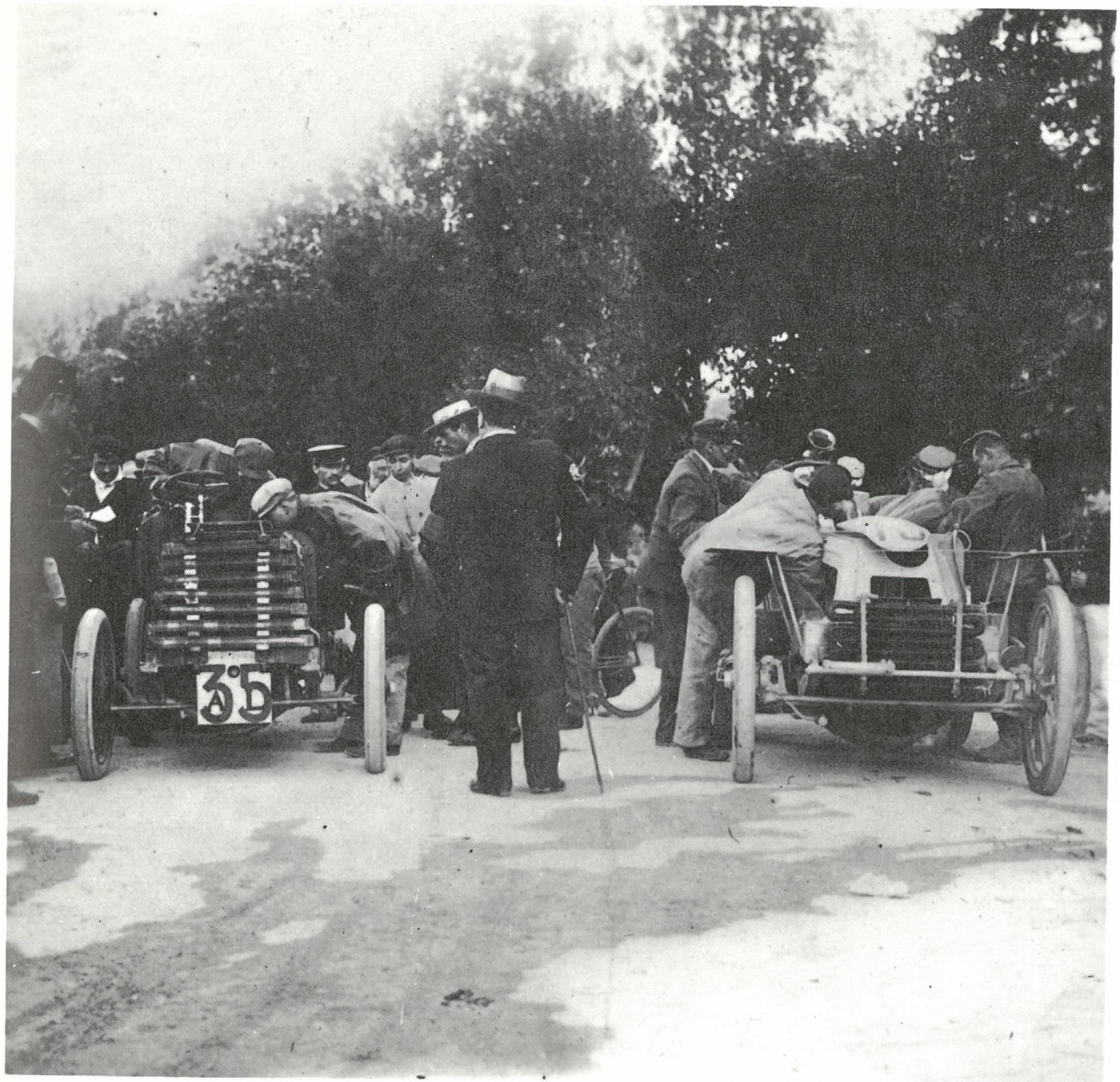
DIRECTION. — Normale ou inclinée suivant le modèle de carrosserie.

EMPLACEMENT. — Disponible pour la carrosserie 2m15 × 0m90.
Empattement : 2m61. — Voie : 1m22.

ROUES. — Bois ou métalliques, pour pneumatiques de 750 × 85 ou 760 × 90.

PRIX DU CHASSIS, sans pneus . . . . . 6.250 francs.
SUPPLÉMENT, pour changement de vitess à 4 vitesses et double train balladeur. 500 »

Voir pour description et prix des voitures 10 HP carrossées complètes (hors catalogue) la notice spéciale à ces voitures.

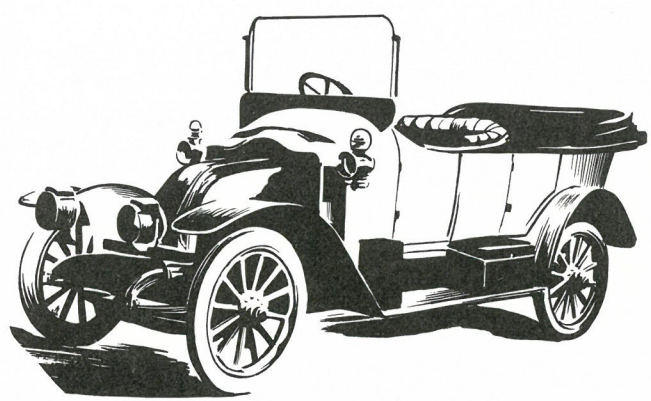


Paris-Vienne 1902, nº 13 Giraud sur CGV, nº 35 Barras sur Darracq

Par ailleurs, sa publicité était toujours remarquablement faite, il faisait appel aux meilleurs dessinateurs de l'époque (on dirait maintenant stylistes !). Les annonces dessinées entre autres par Gus Bofa sont bien connues des collectionneurs de voitures anciennes qui les ont découpées dans "l'Illustration", "Fémina"...

Les catalogues de C. G. V., Charron & Alda sont de toute beauté et ils sont fort recherchés eux aussi.

Une des voitures construites par l'Agence Générale est célèbre dans la littérature Française : c'est la 628-E-8, immortalisée par Octave Mirbeau qui décrit un voyage à travers la France et l'Europe en 1905 sur une C. G. V.




LAPUSZEWSKI



Charron et ses associés ne pouvaient rester indifférents à la course, mais ils furent toujours prudents, et sauf un très remarquable, (pour l'époque) 8 cyl. en ligne qui fut engagé dans Paris-Madrid en 4 exemplaires, ce fut toujours des châssis très proches de la série qui prirent part aux grandes épreuves de l'époque.

En 1905, Charron vendit avec profit ses parts des automobiles C. G. V. en Angleterre, après avoir épousé la plus jeune fille d'Adolphe Clément, le constructeur des célèbres Clément-Bayard.

Très rapidement une mésentente profonde naquit entre gendre et beau-père et Charron qui était directeur général de la marque fut obligé de quitter son poste. Il créa alors Charron Limited en 1906 et s'installa rue Ampère à Puteaux dans les locaux de l'ancienne C. G. V.

La gamme des Charron ressemblait beaucoup aux C. G. V., mais une nouvelle unité plus populaire assura pour quelques années la pérénité de la maison : une 8 H P à moteur deux cylindres semblable jusqu'au capot à la 8 HP de Renault.

Cette voiture de bonne qualité équipa plusieurs compagnies de taxi-auto aussi bien à Paris qu'à Londres.

En 1913, Charron vendit Charron LTD et créa une nouvelle marque : ALDA. Cette voiture, une fois de plus, ressemblait à la Charron. Sa construction fut entreprise 27, avenue Marceau à Courbevoie, mais bientôt l'usine déménagea 18, rue des Silly à Billancourt.

Charron, grâce à la guerre, put se maintenir jusqu'en 1919, mais une autre équipe prit alors la direction de l'affaire ALDA qui disparut en 1922.

L'usine fut rachetée par les frères FARMAN pour y construire leurs fameuses voitures.



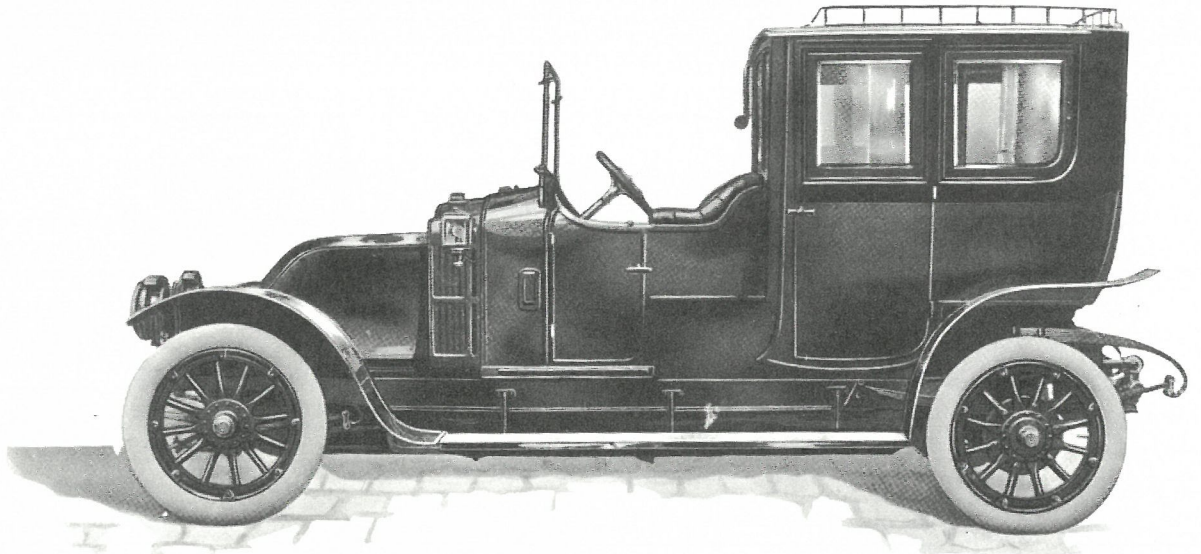
Paris-Madrid 1903, une Charron en catégorie Tourisme

J'ai posé, à Maurice Tabuteau, qui pilota en course des Alda en 1913 et 1914 la question d'où venait le nom d'Alda, il me répondit : "c'était celui d'une danseuse Hispano-Russe à laquelle s'intéressait, entre autres, Charron à cette époque."

Les Alda coururent sans grand succès en 1913 le Grand Prix de France à Boulogne et en 1914 le Grand Prix de l'A. C. F. à Lyon où une équipe de trois voitures pilotées par Maurice Tabuteau, François Scisz et un dénommé Pietrocochino ne dépassa pas la mi-course.

Les Charron LTD sous la nouvelle direction subsistèrent jusqu'en 1928 et sous le nom de Charonnette une petite 5 CV eut un certain succès vers 1921/23. Charron qui, à travers vents et marées avait conservé son magasin des Champs-Elysées, prit en 1920 l'agence Citroën et il contribua puissamment au lancement et au succès de la marque aux chevrons.

Antony HANNOYER



CARACTÉRISTIQUES DU CHASSIS 25 HP (6 Cylindres)

MOTEUR — 6 cylindres, par trois blocs de deux. Alésage 95 m/m. Course 130 m/m.

ALLUMAGE. — Double allumage par magnéto "Bosch" à bougies, avec bobine et accumulateur.

CARBURATEUR. — Automatique, à niveau constant et pulvérisation, modèle special à deux gicleurs.

REFROIDISSEMENT. — Par thermo-siphon, avec radiateur multitubulaire disposé sur le tablier.

EMBRAYAGE. — Par cône aluminium garni cuir.

CHANGEMENT DE VITESSE. — 4 vitesses et marche arrière, par double train balladeur et prise directe en 4me vitesse.

TRANSMISSION. — Par cardan, du modèle à pont oscillant, ou par chaines, avec dispositif spécial de carters de chaines parfaitement étanches.

FREINS. — Sur le différentiel et sur les roues arrière, facilement réglables.

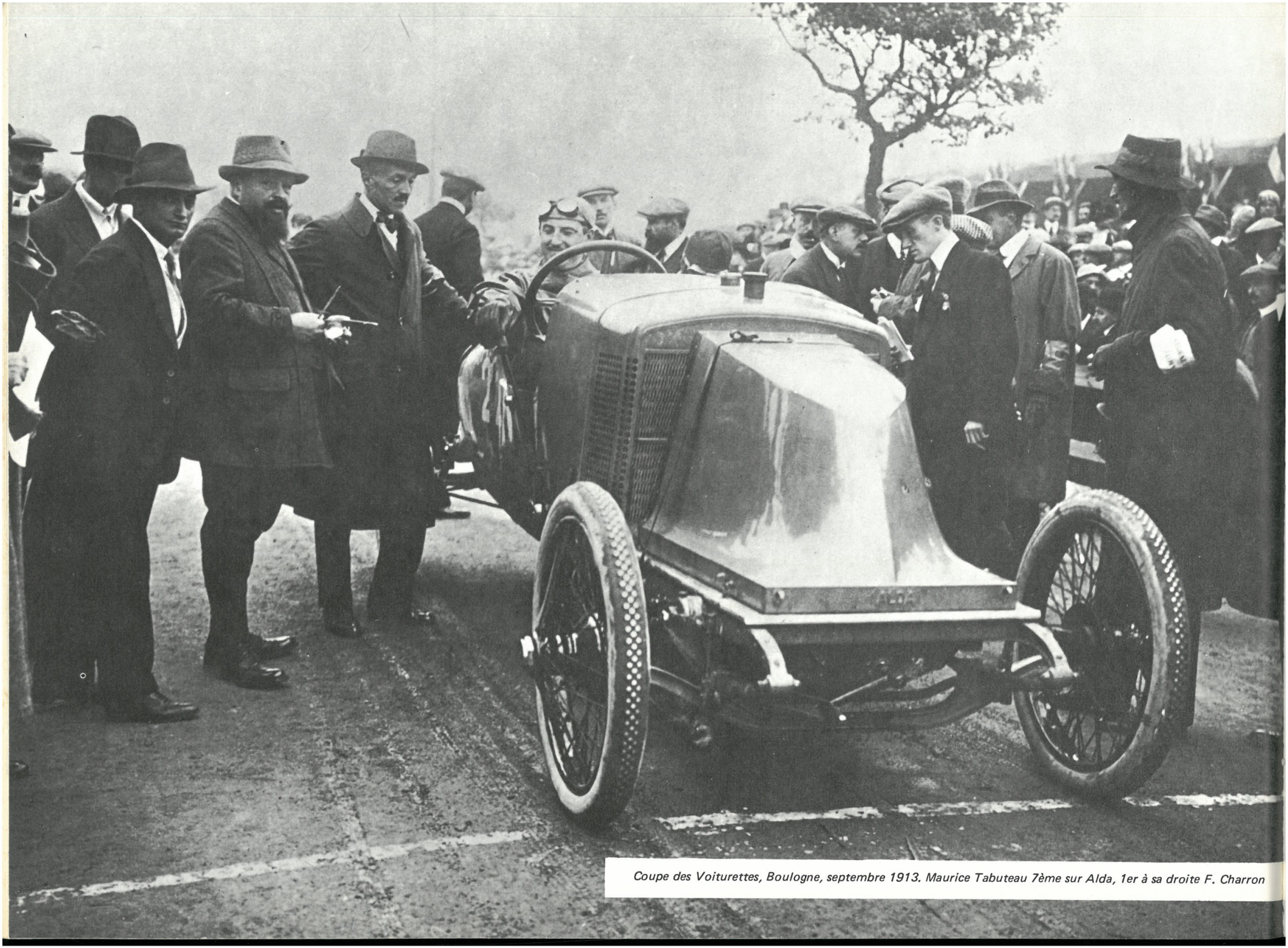
CHASSIS. — En tôle d'acier emboutie, rétréci à l'avant et relevé à l'arrière.

DIRECTION. — A droite ou à gauche, à inclinaison variable, permettant le montage de toutes les carrosseries.

EMPLACEMENT. — Disponible pour la carrosserie 2m50 × 0m90 ou 2m75 × 0m90. Empattement : 3m30 ou 3m55. — Voie : 1m47.

ROUES. — Bois, pour pneumatiques de 820 × 120 ou 880 × 120.

PRIX DU CHASSIS, sans pneus : Modèle à cardan . . . . . 13.500 francs.
» » » » » à chaines . . . . . 14.000 »



Coupe des Voiturettes, Boulogne, septembre 1913. Maurice Tabuteau 7ème sur Alda, 1er à sa droite F. Charron


"ils y viennent"
tous
à la CHARRON





NOS REFERENCES



Allemagne

Princesse de Hohenlohe
Prince de Bragance
Prince de Furstenberg
Prince d'Isenburg
Baron de Bruning
Baron Steingracht de Moyland de Torcey
Jean Kayser Sohn
Dr. Magin
Dr. Schutzenberger

Autriche

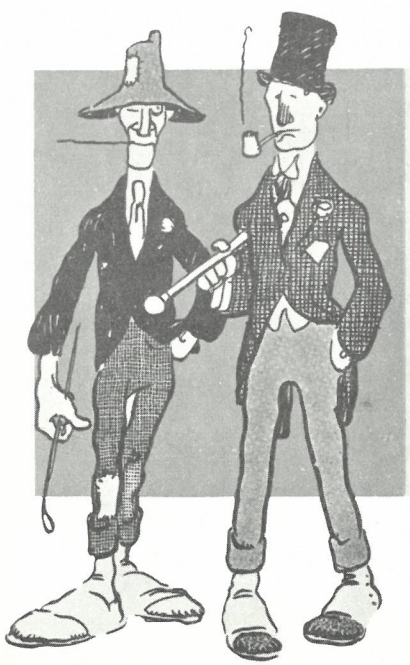
Comte Szapary
M. de Cavadia

Russie

Princesse de Mirski
Grand Duc Vladimir
Grand Duc André
Prince Smirnoff
Prince Bariatinky
Prince Demidoff
De Kousnetzoff
Comte Aug. Zamoyski
Nobel

Belgique et Hollande

Comtesse van Brienen
Baronne Lambert de Rotschild
Prince Napoléon
Prince Philippe de Chimay
Comte d'Oultremont
L. Pelgrims
Saint Paul de Sinçay
Gaëtan de Somzée
H. C. Van den Honert



Baron de Lestrange
Duc de Noailles
Comte de Saint-Alary
Comte de Quincey
A. de la Motte Saint-Pierre
De Cambacérès
Comte de la Chapelle
Marquis de Feymoreau
Baron de Langlade
Comte de Lameth
Marquis de Meyronet
Comte de Villefranche
Baron de Vibraye
Vicomte de la Redoute
A. de Lesseps
Comte L. de Biré
Marquis de Guer
Baron de Lassus
Comte de Labriffe
Comte de Cherisey
Comte de Perigny
Baron Mallet
Marquis de Mun
Gouttenoire de Toury
Comte de Fitz-James
De Créqui-Montfort
Comte Brunetta d'Usseaux

Amérique

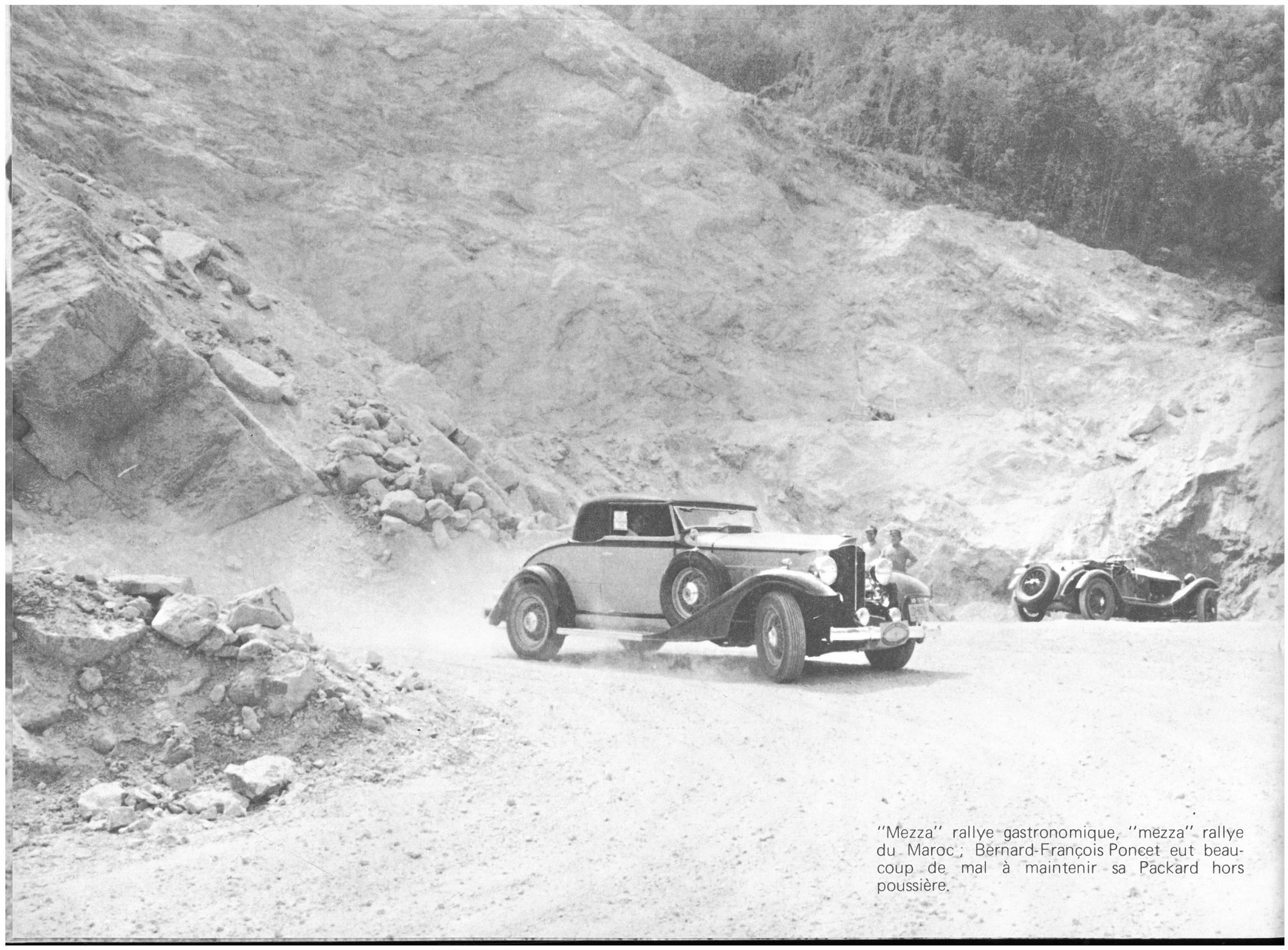
Mrs Howard Gould
Mrs Grace Masury
Mrs Chas. Gates
William Waldorf Astor
O. H. P. Belmont
Gordon-Benett
W. Gould Brokay
Melville Douglas Chapman
W. Earle Dodge
Frank Jay Gould

M. J. Grant
W. K. Vanderbilt
Louis C. Tiffany
Graham Stewart
H. R. Pratt
Salomon Guggenheim
Murry Guggenheim
Daniel Guggenheim
A. Goodvin
Clarence Mackay
G. L. Mac Alpin

Angleterre

Duchesse de Manchester
Duchesse de Bedford
Comtesse de Warwick
Comtesse de Pembroke
Comtesse d'Essex
Comtesse d'Exmouth
Comtesse Dundonald
Comtesse de la Warre
Comtesse Zborowski
Duc d'Abercorn
Duc de Roxburghe
Marquis de Hartford
Marquis de Londonderry
Lord Revelstoke
Lord Kilmaine
Baron de Cederstrom
Lord Chas. Montagu
Lord Effingahm
Lord Westbury
Lord Londesborough
Lord Carrington
Lord Haversham
J. Wernher
M. Mendelsohn
Comtesse Cairns





"Mezza" rallye gastronomique, "mezza" rallye du Maroc ; Bernard-François Poncet eut beaucoup de mal à maintenir sa Packard hors poussière.

RENDEZ-VOUS PRIMAVERA

Quelques amis et collectionneurs de la Côte d'Azur s'étaient retrouvés, sur l'invitation d'Amédéo De Michelis, pour son annuel rendez-vous Di Primavera.

Pour nous, ce rallye commença Place Masséna à Nice. C'est là que 8 belles, dont la Bugatti 55 d'André Binda, se retrouvaient un samedi matin de juillet, par un temps magnifique, pour prendre la direction de l'Italie. Moyenne corniche, un petit bout d'autoroute et voilà l'Italie ; une petite auberge cachée dans la montagne près d'Alaccio, difficile à trouver. Adrien Maeght qui avait pris l'avion le matin même de Paris et qui n'avait pu se joindre à nous à temps, ne nous retrouva qu'au dessert, vers 3 heures de l'après-midi, après avoir tourné, affamé, près de 2 heures dans la montagne.

Accueil à Finale Ligure et c'est devant une véritable foule que nous nous arrêtons au parking gardé. Là nous attendaient déjà plus de 60 voitures dont quelques-unes vraiment exceptionnelles.

Le soir, concours d'élégance remporté haut la main par Roger Crovetto au volant de son roadster Chrisler, mais c'est le lendemain que les choses sérieuses devaient commencer.

Une première course de côte chronométrée dans un paysage de rêve amenait les participants dans l'arrière-pays et regroupement. Deuxième épreuve très "rallye du Maroc" sous un soleil de plomb, heureusement à travers campagne et vergers où plus d'un concurrent ne résista pas à l'attrait de quelques belles pêches bien mûres et bien juteuses quitte à risquer la prison et aussi la pénalisation, car les contrôles secrets étaient nombreux.

Déjeuner champêtre comme peu de rallye en ont offert jusqu'à présent et soirée de gala clôturaient ces deux jours vraiment réussis.

Enfin, retour sur Nice au petit matin par la route du bord de mer, avec baignade et arrêt gastronomique. Certainement un des rallyes les plus agréables de tout ceux organisés sur la côte cet été.



PARIS DEAUVILLE 1972....

Le 14 octobre 1972, 52 équipages, dont 10 équipages anglais, prirent le départ du 6ème Paris/Deauville.

Quittant Versailles vers 9 heures, ils atteignirent Le-Mesnil-Esnard à 12 heures. Leur périple matinal les avait conduits de Versailles à Rouen en passant par Maule, Mantes, Vernon et la fameuse côte de Gaillon.

Après la traversée de Pont-Audemer, où un public très nombreux était venu encourager les concurrents les véhicules atteignirent Conteville. La municipalité y avait préparé une charmante réception et remit à chacun quelques spécialités locales. Les derniers rayons de soleil accompagnèrent les concurrents de Honfleur à Deauville où ils arrivèrent à 17 h. 30.

Le dimanche les participants disputèrent un gymkhana devant le casino de Deauville, puis ils se retrouvèrent dans les salons de la mairie où leur furent distribuées de nombreuses coupes.

A 13 heures, ils regagnèrent le Grand Hôtel Blonville pour un dernier repas pris entre amis.



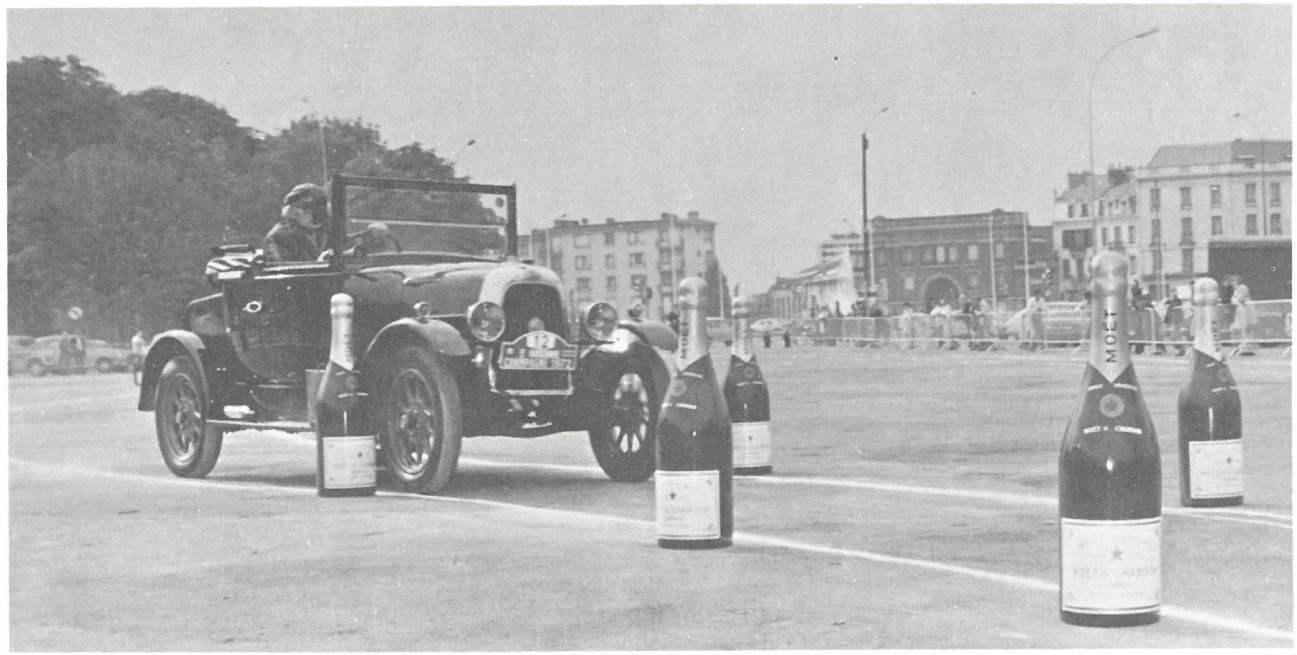
RANDONNÉE FIAT 1972

La troisième randonnée du Club des Amateurs Fiat d'Epoque s'est déroulée les 16 et 17 septembre 1972 dans la région champenoise. Parfaitement organisée comme d'habitude, elle a rassemblé des concurrents venus d'Angleterre, de Suisse, d'Italie, de Belgique, d'Allemagne et de France dans une région prestigieuse et universellement appréciée, choisie cette fois pour être facilement ralliée par tous les participants quel que soit l'âge du véhicule.

Ainsi, une cinquantaine de Fiat, Georges Richard, Lancia et Unic de 1898 à 1939 se sont retrouvées à Epernay où le départ de la première épreuve de régularité fut donné par M. Augusto Costantino directeur du centre historique Fiat de Turin.

D'Epernay à Reims où le déjeuner eut lieu à l'Automobile-Club de Champagne, les concurrents soumis à une moyenne peu contraignante purent apprécier le vignoble avant d'en goûter le produit fameux, le soir même, dans les accueillantes caves de Moët et Chandon.

Le lendemain, un autre périple les emmenait au sud d'Epernay vers Villers et Cramant. Outre la promenade, qui pour les ancêtres constituait à elle seule une performance, une épreuve de maniabilité et une autre de régularité en côte donnèrent un caractère nettement sportif à cette randonnée champenoise. Le déjeuner de clôture et la remise des prix eurent pour cadre le château de Saran près d'Epernay.



Fiat 501 torpédo appartenant à Ian Smith venu d'Angleterre

Classement officiel des épreuves de la IIIème randonnée :

– *Scratch*
1er M. Scoupe (Cannes) sur Georges Richard 1912
2ème M. Lardeyret (Le Mans) sur Georges Richard 1908
3ème M. David Thomson (Londres) sur Fiat 501
4ème M. Blanc (Cannes) sur Fiat 509, torpédo 1928
– *Prix de l'élégance*
M. Mahy (Gand) sur Fiat 1928
– *Prix de la sécurité*
M. Charbonneaux (Paris) sur Unic Spider
– *Voitures classiques*
1ère Mme Bovetti (Turin) sur Fiat 508 1935
2ème M. Rebreyend (Paris) sur Unic U6 1934
– *Course de côte (régularité)*
1er Comte et Comtesse Morlacchi (Milan) sur Fiat 508
– *Maniabilité*
1er M. Bodin (Paris) sur Fiat 508 Coppa d'Oro

Mention spéciale à M. Fleury de Paris pour avoir accompli cette randonnée sur une Georges Richard 1902 malgré les nombreux arrêts dûs aux facéties d'une courroie de transmission en cuir qui n'aimait pas les côtes ...

L'assemblée générale annuelle du Club FIAT s'est tenue le 9 février 1973 au siège, 88 avenue du Général de Gaulle à Neuilly. Très actif en 1972 le C.A.F.E. propose à ses membres en 1973 un copieux programme de randonnées en France et en Italie. En plus d'une solide organisation le C.A.F.E. qui regroupe Lancia, O.M., Unic, etc ... offre à ses membres une assistance technique et parfois financière exemplaire.

Notez bien :
– IVème Randonnée du C.A.F.E. en Touraine les 15 et 16 septembre 1973.
– Un Rallye en Italie les 6, 7 et 8 avril.
– Le IVème Rallye FIAT de Turin les 29, 30 juin et 1er juillet.



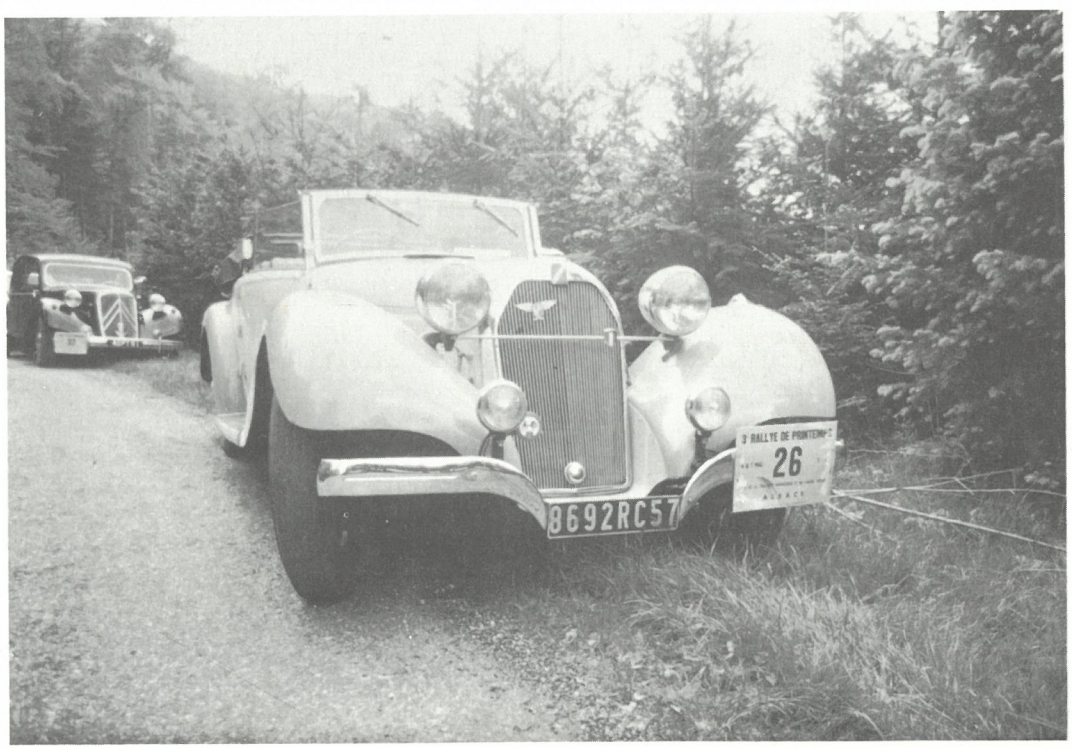
De g. à d. : Fiat "Zéro" (M. Caveng, Genève), Fiat Ardita 200C (Comte Brivio, Milan), Fiat 521 torpédo (M. Mahy, Gand), Fiat 508 CS (Mme Bovetti, Turin), Fiat 1500 A 1939 (M. Pichetto Turin)

Rallye de Printemps `ALSACE´

Le Club de la Traction Universelle, section Alsace, a organisé les 6 et 7 mai dernier sa réunion annuelle ; 39 voitures anciennes se présentaient au départ. Après un périple à travers l'Alsace, avec nombreux arrêts dans les villes traversées, les participants se retrouvaient le soir où, initiative intéressante, les concurrents étaient logés dans de confortables hôtels alors que leurs montures étaient "réparties chez l'habitant" prenant souvent place dans d'anciennes écuries qui en avaient vu bien d'autres. Déjeuner, dîner, pique-nique champêtre, dégustation et vin d'honneur, rien ne manquait pour faire de ce rallye une réussite.

La prochaine réunion aura lieu les 19 et 20 mai 1973.

Pour tous renseignements s'adresser à : Yves Levasseur, 12 rue de Chartres, 91 Orsay – Claude Malherbe, 2 rue Schweitzer, 67 Mundolsheim.



CONTRES....

Les 3 Heures de Contres, qui attirent toujours un nombreux public, semblent abandonner un peu de ce folklore qui pourrait s'exercer avec autre chose que des voitures anciennes au profit d'une ambiance plus "automobile" et tout aussi joyeuse. Mais le public qui vient pour "çà" risque d'être déçu lui aussi...

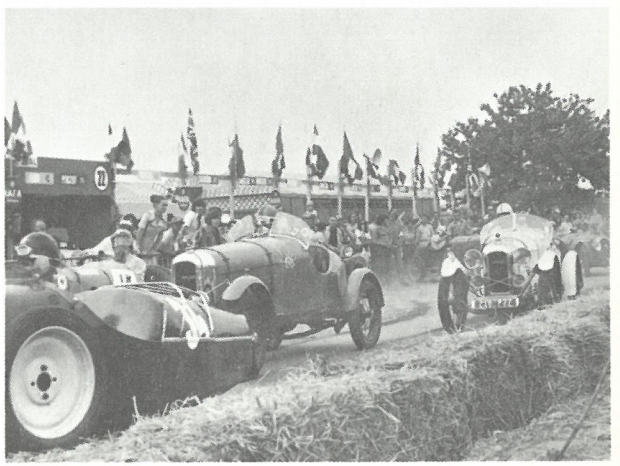


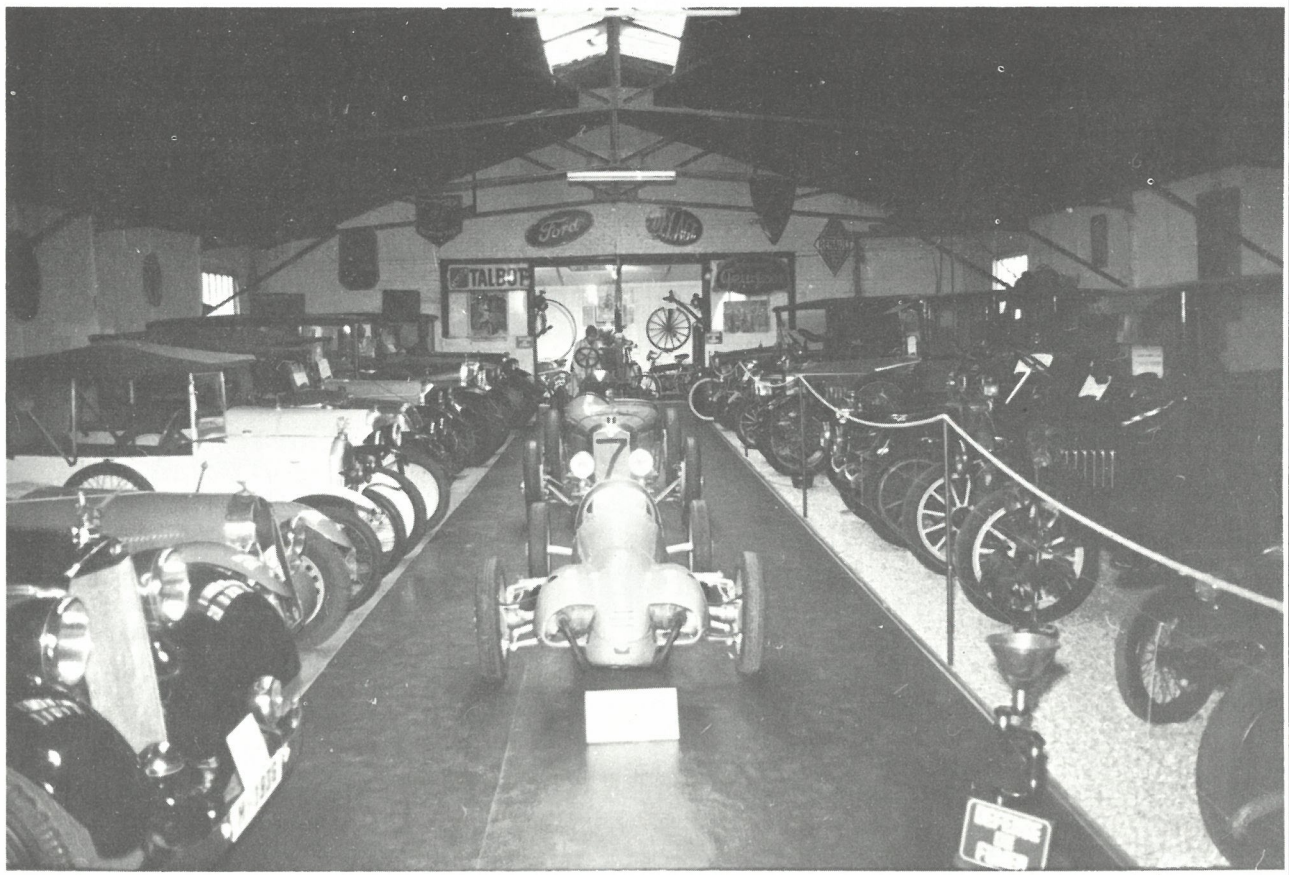




photo Yves Dewasne

Les loisirs du troisième âge.

MUSEES



Un nouveau musée vient d'ouvrir ses portes

Installé à Lys-Chantilly (Oise), dans un hangar assez vaste, ce nouveau musée regroupe la collection de Monsieur Berte. Une vingtaine de voitures y sont exposées ; inégales en qualité, mais bien restaurées dans l'ensemble. Quelques motocyclettes et vélos anciens complètent cette collection.

Le Musée de l'Abbatiale, 27800-Le Bec-Hellouin, présentera du 14 avril au 31 mai 1973 une exposition des œuvres originales de Pierre Dumont.

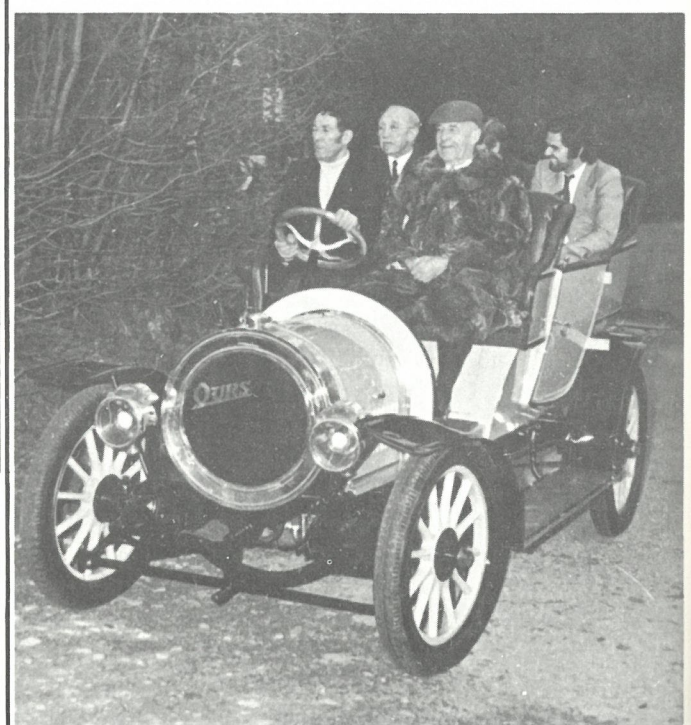
*

Morris Register (Club des propriétaires de Morris) recherche une Morris Léon Bollée d'avant 1929. Si vous pouvez les aider dans leurs recherches, veuillez vous adresser à Monsieur Harry Edwards, Club Historian, 72 Keene Way, Galleywood, Essex (England).

ROCHETAILLÉE

Nous avions longuement présenté le Musée de Rochetaillée dans notre nº 23. Ce musée est, depuis le 1er juillet dernier, la propriété de la ville de Lyon et s'appelle désormais : Musée Henri Malartre. Si quelques voitures ont été retirées avant la passation des pouvoirs, bien que Monsieur Malartre en reste le directeur, d'autres nouvelles passent régulièrement les portes du musée.

C'est ainsi que 4 nouvelles pensionnaires ont été reçues "en grande pompe" le 15 novembre dernier : une Ours phaëton 1907, une Citroën M35 à moteur rotatif offerte par Monsieur Maulin de Tarare, une voiture électrique 1940 offerte par Madame Drevon de Cessieu et un scooter électrique 1940.



De g. à d. : Monsieur Nazare Toti qui préside aux destinées du service de remise en état du Musée de Rochetaillée, Monsieur Malartre et Monsieur Pradel, maire de Lyon, accompagnent cette "Ours" vers sa future cage dorée.

Abonnement à "l'Automobiliste"		
1 an :	France	45 F
	Etranger	55 F

*

Les abonnés à "l'Automobiliste" ont reçu, au cours des derniers mois, différentes reproductions d'affiches anciennes réalisées en lithographie dans les mêmes couleurs que les originaux. Avec ce numéro, ils recevront l'affiche Fiat nº 4, avec le nº 32 une reproduction en photo-litho de la lithographie originale "L'automobiliste" de Toulouse-Lautrec nº 5 (grâce à l'amabilité de la Société des Amis du Musée Toulouse-Lautrec à Albi), et, avec le nº 33 l'affiche nº 6.
Ces reproductions sont disponibles à la "Boutique de l'Automobiliste" au prix de 8 F ou franco 10 F.

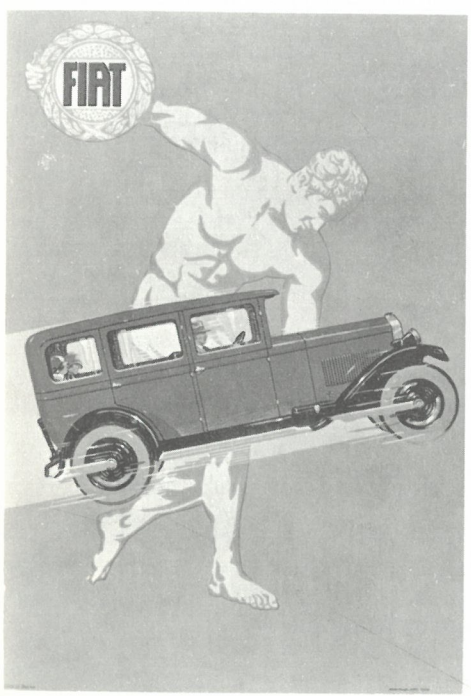
*



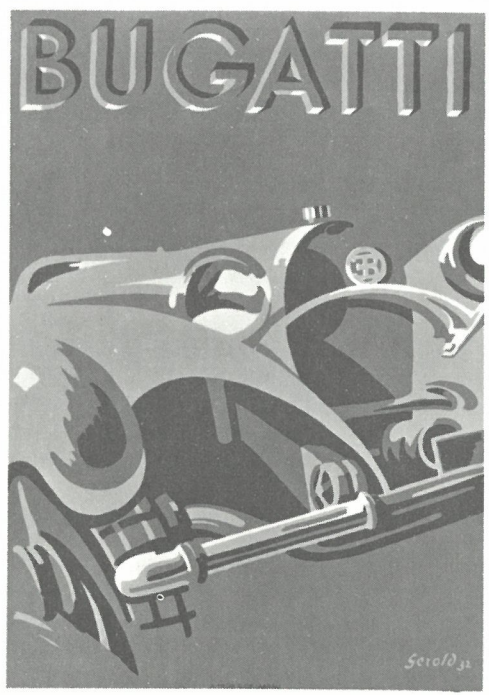
6 *48 x 64 cm*



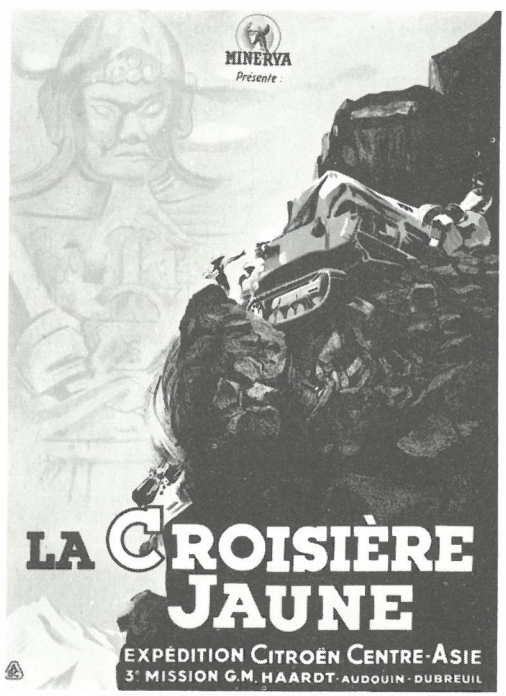
5 *27 x 40 cm*



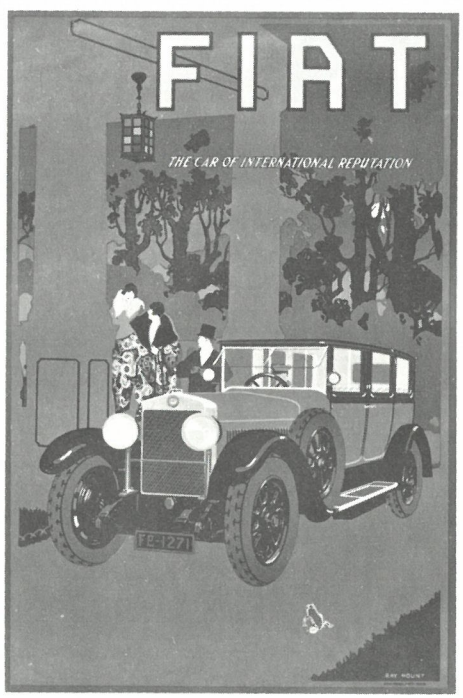
1 *44 x 64 cm*



2 *40 x 56,5 cm*



3 *42 x 58 cm*



4 *44 x 64 cm*



Le jouet automobile au musée d'art
(de notre correspondant à New-York, Alec Ulmann)

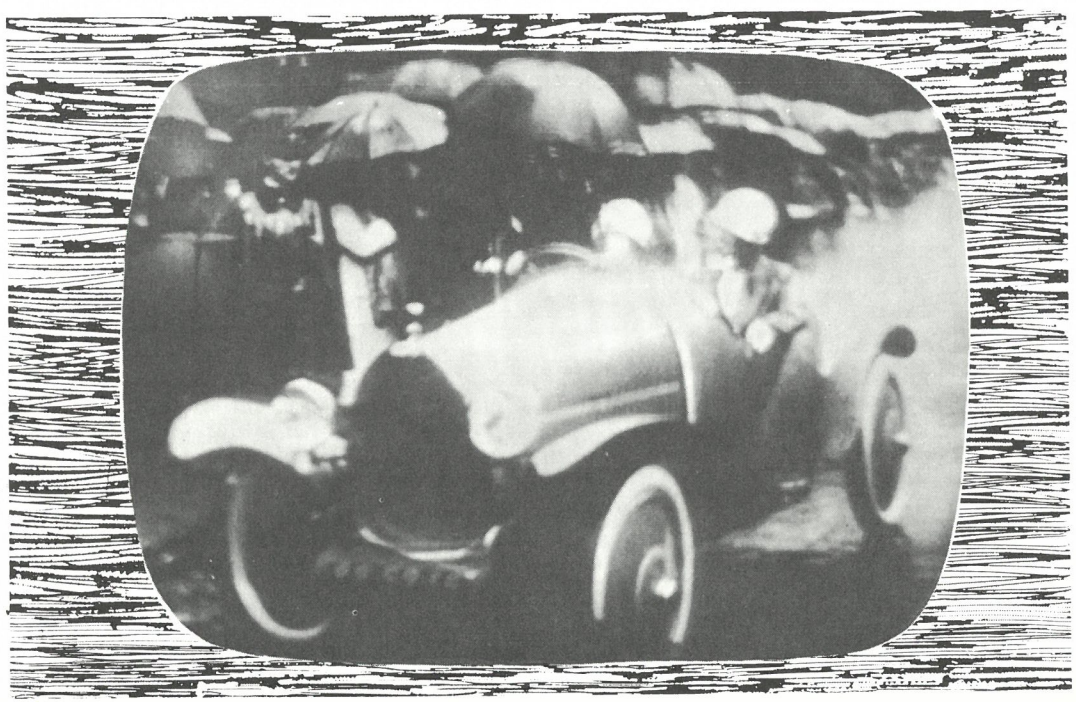
250 jouets automobiles d'un très grand intérêt artistique et technique ont été exposés du 26 septembre au 19 novembre au musée de la ville de New-York, à l'initiative de Mme William H. Gottschalk qui possède une très importante collection personnelle. La rareté et la qualité des objets présentés justifiaient pleinement cette initiative qui permit de découvrir quelques trésors jalousement cachés jusque-là et qui reflètent avec naïveté parfois, mais toujours avec goût et habileté, l'histoire de la voiture sans chevaux.



A VOS PETITS ECRANS

Décidément la télévision française s'occupe beaucoup des vieilles voitures.
Après l'émission exceptionnelle sur Rosengart qui est passée à une heure de faible écoute, "Les Gens de Mogador" ont beaucoup utilisé de voitures, malheureusement il est regrettable qu'aucun collectionneur prêteur n'ait essayé de mettre de l'ordre dans l'esprit du réalisateur.
En effet, les anachronismes furent nombreux. Faire courir une SPA avec un engin de 1903 ou 1904 est déjà pas mal, mais faire arriver un permissionnaire de la guerre de 14 dans une Peugeot 6 cylindres sans soupape, est encore plus grave. Enfin, pour clôturer le tout, la 5CV Citroën n'existait pas en 1917.

Il faut aussi signaler dans "Les Dossiers de l'Ecran", l'apparition de quelques belles des années folles qui nous ont particulièrement ravis. Enfin, sur la 3ème chaîne, le film sur "La Croisière Jaune" était d'une exceptionnelle qualité. Il est à espérer que cette émission, qui n'a pu être vue que par un petit nombre de téléspectateurs puisque seule la région parisienne a, pour l'instant, la 3ème chaîne, soit reprise comme la télévision l'a fait récemment pour la fantastique émission sur les "Tigres volants" qui, ayant passé une première fois sur la 3ème chaîne, fut rediffusée une seconde fois sur la 2ème chaîne.

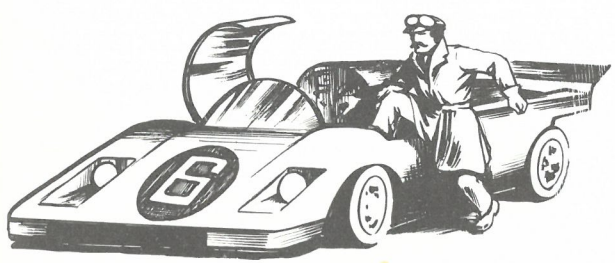


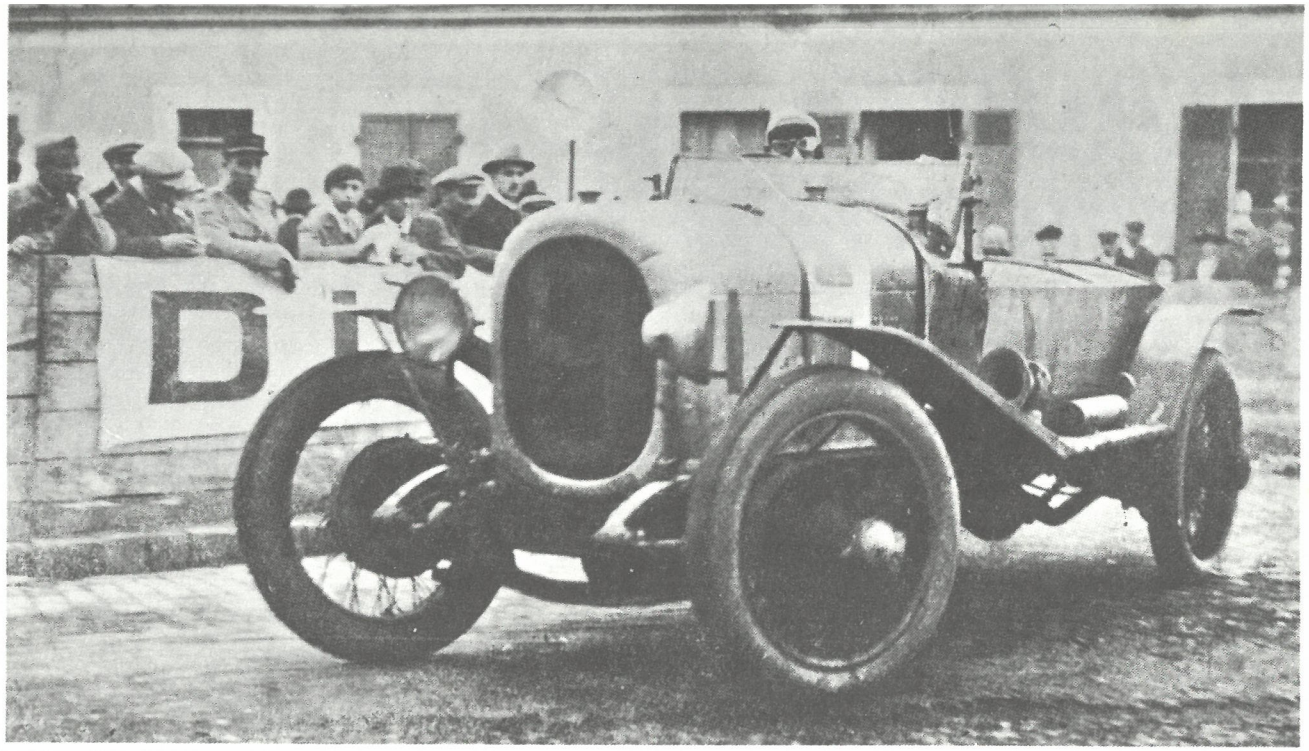
LE MANS

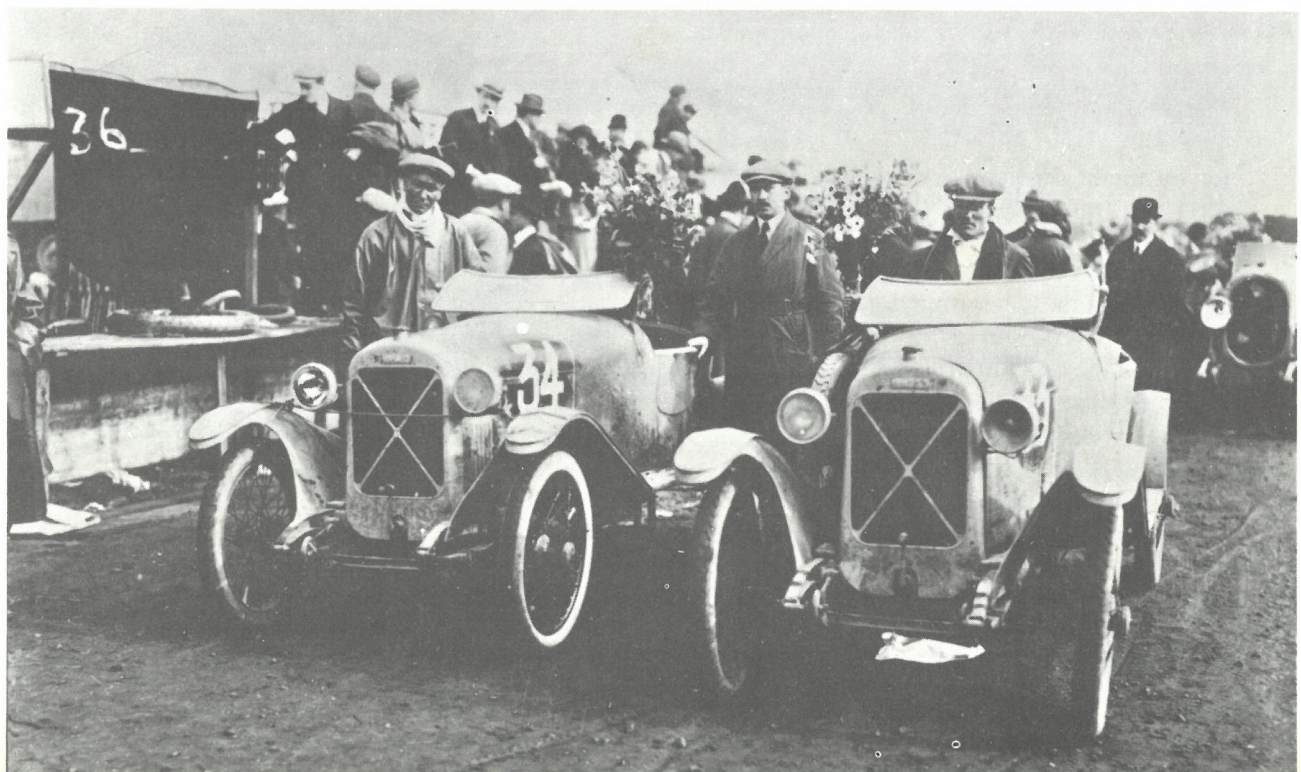
1923-1973

50 ans. déjà...

Verrons-nous pour le cinquantenaire des "24 Heures du Mans" une commémoration vivante et mobile de la plus célèbre course du monde ? Beaucoup d'amateurs en France et à l'étranger, beaucoup de propriétaires de voitures "ex Le Mans" attendent avec impatience de savoir comment ils pourraient apporter leur concours à cet important événement. Osons même souhaiter une épreuve-souvenir, fut-elle symbolique, qui réunirait quelques belles pièces toujours en grande forme. Elles ne manquent pas !







MEDAILLES EN L'HONNEUR DE L'AUTOMOBILE









La Monnaie de Paris a décidé de consacrer une série de médailles aux pionniers français de l'Automobile. Une trentaine de médailles sont prévues.
Deux ont déjà vu le jour. La première consacrée à Albert De Dion et à Georges Bouton, la seconde à René Panhard et Emile Levassor.
Ces médailles sont vendues par La Monnaie de Paris (11, quai Conti, Paris 6ème). Le prix est de :

– bronze (diamètre 68 mm) 35 F
– argent (diamètre 68 mm) 193 F

CALENDRIER 1973

La F.F.A.E. nous a communiqué le calendrier pour 1973.

CALENDRIER NATIONAL

8 Avril : Circuit des Vins de Tavel, par les Trapadelles – A,B,C,D,E,Y,Z
M. Burnat, B.P. nº 1, 84004 Avignon
12 au 15 Avril : 2ème Rallye de Nice des Voitures d'Epoque
Les V.A. de l'A.C. Nice Côte d'Azur, 9, rue Massenet, 06000 Nice
29, 30 Avril, 1er Mai : 4ème Tour de l'Aisne, par le G.A.V.A.P.
Dr Leulier, pl. du Général de Gaulle, 02000 Bruyères & Montbérault
5, 6 Mai : La Ronde du Gard, par les Trapadelles (région de Nîmes) – A,B,C,D,E,Y,Z
M. Maurin, rue Michel de Cubières, 30000 Nîmes
12, 13 Mai : 5ème Rallye du C.A.R. Commémoratif du G.P. de l'ACF 1908, à Dieppe
M. Broual, C.A.R., 53 Champs-Elysées, 75008 Paris
26, 27 Mai : 4ème Rallye Gaulois, par les Automoteurs Auvergnats – A,B,C,D,Y
M. Caratero, 53 rue Fontaine-du-Large, 63100 Clermont-Ferrand
31 Mai, 1, 2 Juin : Paris-Nice, par le Club de l'Automobiliste
42, rue du Bac, 75007 Paris
31 Mai, 1, 2, 3 Juin : 6ème Delta Rhodanien, par Les V.A. de l'A.C.M.P. – A,B
M. Gamerre, villa des Pins, 7 route d'Enco de Botte, 13012 Marseille
16, 17 Juin : 5ème Tour du Lac d'Annecy des Ancêtres de l'Automobile – B,C,D,Y
V.A. de l'A.C. Mont-Blanc, M. Becquart, 15 r. de la Préfecture, 74000 Annecy
16, 17 Juin : 4ème Rallye Occitan, par le Cercle T
M. Lejeune, 17, rue du Romarin, 31000 Toulouse
23, 24 Juin : 5ème Rallye du Val de Loire, par le C.A.M.V.A.L.
M. Broual, Musée du Val de Loire, 45250 Briare
7, 8 Juillet : 4ème Aigle d'Or à Val d'Isère par l'Ecurie Corail – A,B,C,D
M. Ramadier, 17, rue de Belfort, 69550 Amplepuis
13, 14, 15 Juillet : 3ème Tour de l'Aude, par le Tacot Club de l'Aude – A,B,C,D,E,Y,Z
M. Soucaret, 18, rue Francis Poulenc, 11000 Carcassonne
21, 22 Juillet : Lyon-La Clusaz-Genève et retour, par les A.A.A.
M. Ivan Perret, A.A.A., 7, rue Grôlée, 69002 Lyon
26, 29 Juillet : 14ème Randonnée des Grand-Mères Automobiles : Paris-Contres
M. Pellerin, 41, rue P.H. Mauger, 41700 Contres
Septembre (date à préciser) : 5ème Rallye Salmson, à Dieppe
Dr Granier, rue du Colonel O'Dïette, 27140 Gisors
8, 9 Septembre : 4ème Rallye Armagnac, par le Tacot Club Gascon – A,B,C
M. Huguet Massard, 2, route de Pessans, 32000 Auch
15, 16 Septembre : 4ème Randonnée du C.A.F.E. en Touraine
M. Carcel, 140 Champs-Elysées, 75008 Paris
6, 7 Octobre : 7ème Paris-Deauville, par le Club de l'Auto
M. Michard, 139, avenue Jean-Jaurès, 75019 Paris
10, 11 Novembre : Circuit du Val de Marne, par le G.A.V.A.P.
Dr Leulier, pl. du Général de Gaulle, 02000 Bruyères & Montbérault
A préciser : 4ème Neige et Glace des Voitures Anciennes, par les 4 A

MANIFESTATIONS COMPLEMENTAIRES ET REGIONALES

8 Avril : Sortie du Club Delahaye, à Clères
M. J.P. Bernard, Les Milans, 78170 La Celle St-Cloud (tél.969.85.34)
28, 29 Avril : Carpentras-Gap-Carpentras
Ecurie Sans Chevaux, 32 Bd Albin-Durand, 84200 Carpentras
5, 6 Mai : 2ème Tour du Cabardès, par le Tacot Club de l'Aude – C,D
M. Lemonnier, Café Français, place Davilla, 11000 Carcassonne
19, 20 Mai : Environs de Beauvais, par le G.A.V.A.P.
Dr Leulier, pl. Général de Gaulle, 02000 Bruyères & Montbérault
26, 27 Mai : Environs de Péronne, par le G.A.V.A.P.
Dr Leulier, pl. Général de Gaulle, 02000 Bruyères & Montbérault
31 Mai, 1, 2, 3 Juin : Sortie du Club Citroën
M. Dumont, 20, rue Choron, 75009 Paris
16, 17 Juin : Week-end dans les Ardennes, par l'Amicale Salmson
M. F. Jolly, 132 Bd Carnot, 78110 Le Vésinet (tél.976.66.27)
23, 24 Juin : 5ème Rallye de Doullens, par le G.A.V.A.P.
Dr Leulier, pl. Général de Gaulle, 02000 Bruyères & Montbérault
26 Août : Balade à Serres
Ecurie Sans Chevaux, 32 Bd Albin-Durand, 84200 Carpentras
15, 16 Septembre : 4ème Circuit des Sapins, Amplepuis-Beaujolais – A,B,C,D
Ecurie Corail, M. Ramadier, 17 rue de Belfort, 69550 Amplepuis
22, 23 Septembre : 1ère Concentration à Montpellier, par le Tacot Club de l'Aude et Les Vieilles Manivelles d'Alès
M. Paul Gaussens, 101ter avenue de Palavas, 34000 Montpellier

CALENDRIER INTERNATIONAL F.I.V.A.

27 Mai au 2 Juin :	Espagne	(Barcelone)
13 au 16 Juin :	Autriche	(Graz)
21 au 24 Juin :	Suisse	(Genève)
29 Juin au 1er Juillet :	Luxembourg	(Luxembourg)
5 au 7 Juillet :	Allemagne	(Berlin)
24 au 26 Août :	Pays-Bas	(Utrecht)
21 au 23 Septembre :	Autriche	(Wels)
14 au 16 Septembre :	Grèce	(Athènes)

A titre d'information internationale

6 au 8 Avril : Rallye des Balilla, région de Turin
27 au 30 Avril : un rallye d'Angleterre viendra dans la région de Dieppe
14 au 16 Juin : un rallye "Rolls" passera par Paris et Strasbourg
29, 30 Juin, 1er Juillet : 4ème Raduno Citta di Torino, par Registro Fiat et l'A.S.I.

CALENDRIER NATIONAL A.S.A.V.E.

28, 29 Avril : Circuit Bugatti-Le Mans, 9èmes Coupes de l'Age d'Or
19, 20 Mai : Circuit de Dijon-Presnay, 1er Trophée de Bourgogne – V.E.
15, 16 Septembre : Circuit du Castellet-Paul Ricard, 1er Trophée de Provence – V.E.
A.S.A.V.E., 39 avenue de Laumière, 75019 Paris

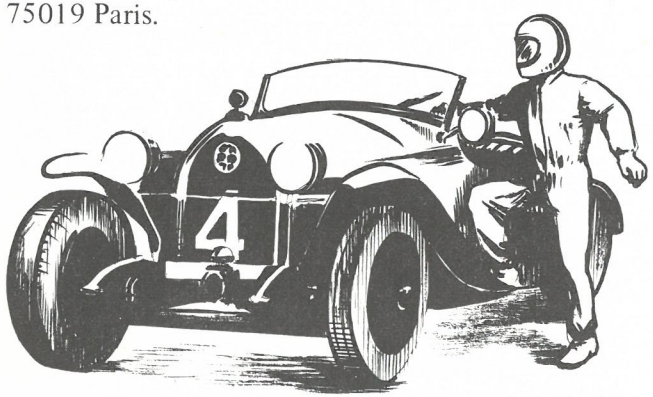
RETROSPECTIVES PREVUES POUR LES VEHICULES D'EPOQUE

8 Avril : Circuit du Castellet-Paul Ricard
7 Juin : Circuit Bugatti-Le Mans pour le Cinquantenaire de l'épreuve des 24 Heures
2 Septembre : Circuit du Castellet-Paul Ricard

Groupe A :	"ANCETRE"	(de l'origine au 31.12.1904)	moyenne recommandée : 20 km/h.
Groupe B :	"VETERAN"	(du 1.1.1905 au 31.12.1918)	moyenne recommandée : 25 km/h.
Groupe C :	"VINTAGE"	(du 1.1.1919 au 31.12.1930)	moyenne recommandée : 30 km/h.
Groupe D :	"POSTVINTAGE" ou "PVT"	(du 1.1.1931 au 31.12.1945)	moyenne recommandée : 35 km/h.
Groupe E :	"CLASSIQUE"	(du 1.1.1946 au 31.12. d'il y a 20 ans)	moyenne recommandée : 40 km/h.
Groupe Z :	"CYCLECAR"	(fabrication de plus de 20 ans)	
Groupe Y :	"MOTOCYCLETTE"	(fabrication de plus de 20 ans)	

A NE PAS MANQUER

Pour les amateurs de voitures anciennes de sport, de course, de cyclecars, de 3 roues, ou de motos de course : **les 19 et 20 Mai 1973**, Circuit de Dijon. Renseignements : A.S.A.V.E., Dr Philippe Renault, 39 avenue de Laumière, 75019 Paris.



Les 28 et 29 Avril 1973 : Coupes de l'Age d'Or au Mans. Renseignements : ACO, Cedex 19, 72000 Le Mans-Gare.

*

Vente Européenne aux Enchères d'Anciens Véhicules

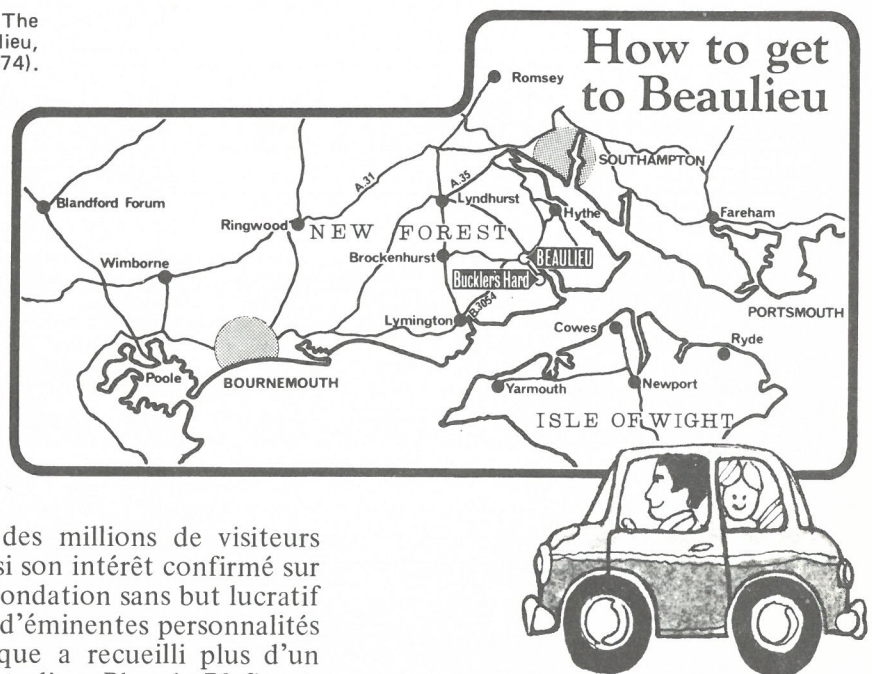
Christies de Londres, en association avec Lord Montagu de Beaulieu, organisera le jeudi 22 mars 1973, à Genève, en Suisse, sa première Vente Européenne aux Enchères de Voitures Anciennes (jusqu'à 1930), et de voitures rares d'après 1930, ainsi que de Motocyclettes et de Véhicules Commerciaux.
La Vente se déroulera dans une tente marquise érigée près du Palais des Expositions, à Genève. Les véhicules seront exposés à partir du 15 mars, en même temps qu'a lieu le 42ème Salon de l'Automobile. Un nombre très restreint de véhicules de haute qualité sera accepté pour représenter chaque marque.

Christies fait appel à de futurs vendeurs en Europe et les invite à s'adresser à :
The Hon. Patrick Lindsay, Director of Christies' Veteran and Vintage Car Sales, 8 King Street, St. James's, London SWIY 6QT.

MONTAGU Motor Museum

Nous ne pouvions laisser l'année 1972 s'enfuir sans revenir sur un événement important pour le monde de l'automobile ancienne : la création cette année en Angleterre d'un National Motor Museum issu par agrandissement, embellissement et transformation du très célèbre musée de Lord Montagu of Beaulieu fondé en 1952 et dont tout amateur connaît, au moins par la littérature, l'importance et la qualité des collections.
Le 4 juillet dernier, S.A.R. le Duc de Kent déclarait ouvert à Beaulieu The National Motor Museum. C'est en réalité une partie du vaste ensemble constitué sur le domaine de Beaulieu, devenu Parc Naturel, et qui regroupe, outre le musée, une bibliothèque, une salle de réunions et de conférences, un restaurant, etc ...
Une partie du parc est destinée aux présentations de véhicules, y compris les locomotives et autres voitures à vapeur qui doivent, comme toutes les voitures du musée, fonctionner comme à l'origine. Un grand bâtiment moderne d'acier, d'aluminium et de verre abrite les voitures et les ateliers de restauration contigus dont on peut suivre les travaux à travers une large verrière.

Le musée est ouvert tous les jours :
En été de 10 h à 18 h 30
En hiver de 10 h à 17 h.
Pour tous renseignements s'adresser à : The General Manager, Palace House, Beaulieu, Hampshire, S047ZN (téléphone : Beaulieu 374).



Beaulieu, qui a reçu des millions de visiteurs depuis 20 ans, voit ainsi son intérêt confirmé sur le plan national. Une Fondation sans but lucratif dont les membres sont d'éminentes personnalités de l'industrie britannique a recueilli plus d'un demi-million de livres sterling. Plus de 70 firmes apportent leur soutien à cette institution d'un intérêt technique, scientifique et historique certain.

PETITES ANNONCES

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

recherches

N. 613 - Cher. toute documentation sur la marque **BROUHOT**

N. 614 - Cher. **DYNA** Junior complète.

N. 615 - Cher. **ROLLS ROYCE**, années 30, à restaur. ou en état de marche.

Cher. pour **BSA** 1932, documents techniques et photos, type W-32-Y. Delahaye, 1 passage Jean Goujon, 76620 Le Havre.

Rech. documentation concernant l'historique des voitures **GREGOIRE**, et plus spécialement celles antér. à 1914. Rech. également, livres, documents, plans, etc. relatifs à tous véhicules antér. à 1930. Véhicules complets et pièces détachées pour très vieilles voitures, ou tous renseignements sur la façon de les obtenir seront convenablement rétribués. Ecr. s/nº 61.050 à JRP 39 rue de l'Arcade, 75008 Paris q. transm.

Cher. pr. **BUGATTI** 55 (mot. 51, châssis 54) cat. pièces et manuel réparation ou prêt pr. photocopie. Y. Garnier 35 ch.vert, Bd J. d'Arc, 59500 Douai, tél.88-97-83.

Cher. urgent B.V. Wilson pour **TALBOT** 4,5 lit. monoplace 51 avec sortie AR déportée à droite, (même mauvais état). Houdayer, 11 pl. Foch, 92000 Nanterre, tél.204-64-91.

Cher pont AR AX **RENAULT**, 1908, **NAGANT LIEGE** 1913-14 toutes documentations. G. Lassalle, 1 Berlin 51, Herbststr.24.

Cher. cabriolet **TRACTION** et **MORGAN** 4 places état indifférent. Faire offre très détaillée. J.C. Périssé, 20, rue Y. Lariven, 13005 Marseille.

Cher. **CITROEN** 2CV 4x4, deux moteurs (un à l'avant et un à l'arrière) et également pièce seule, état peu important.R.L. Eisma, Kanaal-Zuid 72, Apeldoorn (Nederland).

Ch. pour compléter musée, en parfait état d'origine ou restaurés, de préférence, torpédos et cabriolets roadsters, grandes marques : **HISPANO SUIZA, BUGATTI, DELAGE, DELAHAYE, ISOTTA FRASCHINI, MERCEDES, ROLLS ROYCE, BENTLEY, JAGUAR** ou autres et toutes américaines. M. Roquet, Motel de Founex, 1297 Founex/Vaud (suisse), tél.022/76.25.35.

Cher. pr. **DELAHAYE** type 135MS, boîte de vitesse mécanique (pas Cotal). J. Delbosc, 1 Bd Pierre Flamens, 82100 Castelsarrasin.

Cher. **MASERATI** Grand Prix 1926-36, offre très bon prix – **STUTZ** (U.S.A.) ex-Le Mans, compétition. Ach. toutes pièces, documentations concernant ces deux voitures. Birch, 63 Lime Grove, Eastcote, Middx. (England).

Cher. petite fourgonnette **C4** ou même genre. de Coninck, rue Middelbourg 66, 1170 Bruxelles (Belgique).

Cher. pour décorer musée, plaques concessions, radiateurs, affiches, gravures, trompe, avertisseur ou autre. M. Roquet, Motel de Founex, 1297 Founex/Vaud (suisse), tél.022/76-25-35.

Recher. pour expéd. Asie, 3 hommes 25-30 ans, sport. – un caméraman – un journaliste – un géographe – un photographe. B. Hainaux, 53 rue de la République, 76430 St-Romain-de-Colbosc.

ventes

Vends **FORD** Edsel, 1958, 2.200 F. J.M. de Somer, Antwerpse steenweg 125, 2300 Turnhout (Belgique).

Vends **CITROEN** type C4 berline, 4 glaces, en partie restaurée, 2.500 F – **CITROEN** type B14G, cabriolet bonne mécanique 1.500 F – ou le lot 3.500 F. J. Delbosc, 1 Bd Pierre Flamens, 82100 Castelsarrasin.

Vends **FACEL VEGA** Excellence b. automatique, d. assistée, glaces teintées électriques, air conditionné, 20.000 km, intérieur cuir bleu pétrole, car. bleu marine, quatre freins disques, vitesse 200km/h, voiture très rare, état exceptionnel, prix élevé justifié. M. Parent, 331A Balmont Ouest, 69009 Lyon.

Vends **MERCEDES**, modèle 170VA, 1938, bon état, 7.000 F. A. Vanbraekel, 117 rue St-Ackaire, 7700 Mouscron (Belgique), tél.056/350.30

Vends ou échange contre **BUGATTI** types 35/40/43/55 ou **ALFA ROMEO** GS 1750, deux voitures restaurées à l'état neuf : **FIAT** 508CS berlinette "Mille Miglia", 1935 – **AMILCAR** C4 type sport, 3 pl., carrosserie en acajou, 1924. Dr L. Chiatellino, via A.Peyron 38, 10143 Torino (Italie).

Vends **CITROEN** 5CV, 1925, bon ét. bloc cyl. et culasse rech. J. Bourguet, 44130 Blain.

Vends pièces **MG** : TC/TD/TF/MGA, liste sur demande. J. Lestradet, 17-19 av. des chênes, 93290 Tremblay-lès-Gonesse.

Vends **PEUGEOT** 5CV, 1925, carrosserie Weyman, état neuf d'origine – **CITROEN** C4 et traction état de marche bas prix – **AMILCAR** M2 – **ARIES**, 1906, à restau. Giorgi, "l'Abri", route de Bédoin, 84200 Carpentras, tél.63-27-43.

Vends différentes pièces **FORD** T, **CITROEN** B2, 5CV **PEUGEOT**, 2 cyl. **RENAULT FRERES, AMILCAR** radiateurs, pneus et roues talons et autres. Giorgi, "l'Abri", route de Bédoin, 84200 Carpentras, tél.63-27-43.

Vends pièces et manuels réparations **MG** types M,J,P,T. Documentations techniques **JAG, MGA, RILEY, ASTON**. J.C. Chambers, 4 rue Tirelire, 51100 Reims.

Vends **BUGATTI** type 40, 1928 – **AMILCAR** CGSS coupé sport – **BENTLEY** S3 Continentale 62 – **FERRARI** 250GT, 2 2. SAMCO, 81 av. Champeval, 94000 Créteil, tél.207-70-70.

Vends **CITROEN** Rosalie, 1933, 1ère main, état except., 2 roues secours sur ailes, C.I., 5 pl. Bedos, 28 rue Arago, 93500 Pantin, tél.843.05.49.

Vends **RENAULT** Nerva Sport, type TG, SIE1, 24CV, transfor. en camionnette, parf. ét. mécan., petit prix. C. Grand, St-Foy-des-Vignes, 24100 Bergerac, tél.57-17-38.

Vends **OPEL** Kadett, 1938, tr. bon état mécan., encore en circulation, visible à Palatinat près Wissembourg. R. Kuntz, D-674 Landau 21 (R.F.A.).

Vends **CITROEN** petit torpédo 2 pl., 1922, complet 3.500 F – **CITROEN** B14 corbillard, bon état complet, 4.000 F – **CITROEN** 7CV, 1934, C.I. très bon état, 1.500 F – Echange possible contre **DARMOND, SANDFORD, MORGAN** 3 roues en parfait état peut faire transport. J.P. Charpentier, 35 av. Guitton, 17000 La Rochelle, tél.34-74-87 ou 34-12-74.

Vends **FORD** A, 2 por., 1930, à rest. cal. et Ph. Inox, 2.250 F. J. Ramadier, 69550 Amplepuis, tél.64-30-61.

Vends Berline **UNIC**, 1935, boîte Cotal, type V4B-U4, 4.000 F, tél.700-78-52 de 18h. à 18h.30.

Vends **CITROEN** 15CV, hydropneumatique, 1954, excellent état, prix à débat. H. Saint-Julien, 11 rue Joachim du Bellay, 03100 Montluçon, tél.05-33-62.

Vends **DELAHAYE** 3,5 l., cab., décap., 2 portes, 6 cyl., splend., ét. neuf. Giordano, 23 av. Font de Veyre, 06400 Cannes.

Vends **AUSTIN** très bon état, 5.000 F. J. Abadie, R.N. 124, 31490 Pibrac, tél.86-60-61.

Vends **C4** et **B14** torpédo – **201M** état d'origine 51.000 km – **CHENARD & WALCKER** (pri intéressant). P. Suderie, 32130 Samatan.

Vends **BUGATTI** 35A – **FERRARI** 250GT berlinette Scaglietti – **JAGUAR** XK150 état impeccable. Renseignements ou offres : S. de Cremer, 48 Manoir d'Anjou, 1150 Bruxelles (Belgique).

Vends ou échange **LANCIA** Belna, S.A. Française, 1936, 4 pl., int. cuir, décap., carros. Pourtout, peint. d'origine, 2 roues secours plus un pneu, pièces neuves de rechanges outil. spécial, contre 402 **DARL'MAT** ou **SALMSON** S4-61-S4E, cabr. à restaur. Fiacre, 201 r. de Tolbiac, 75013 Paris.

Echange documents, pièces diverses, contre photos, documents, pièces **B.N.C.** Bourge, 1 Impasse Cope, 75018 Paris, tél.627-99-91.

Vends/achète jouets automobiles **CITROEN, JEP, CIJ, JRD, MARKLIN , BING, CARETTE, DINKY**...Affiches, photos, bouchons radiateurs, calandres, documentation toutes marques, ouvert 10h. à 19h. "Hope" 69 rue de Charonne, 75011 Paris, tél.893-13-04.

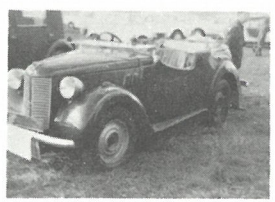
Vends magn. **ROCHET SCHNEIDER** 17CV, type 11.000 série 11.330, 1910-15 env., 4 cyl. état nf. entier. refait. fact. garage, 30.000 F. Muller, 123 rue J.P. Timbaud, 92400 Courbevoie, tél.333-19-90.

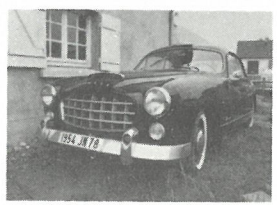
Collectionneur vends **RENAULT** coupé chauffeur, 1909, en état, 35.000 F. tél.jours ouvrables 19h. 553-11-03.

Vends **AC4**, 1930, 600 F. – **RENAULT** NN1, 1928, complète à remonter, 800 F. – **PEUGEOT** 5CV, type 190S, complète pour pièces. J.J. Ferrand, Ecole, 17100 Le Douhet.

N. 607 - Vends **GNOME & RHONE** type armée, side tracté, bon état et complète d'origine, visible Paris, 4.000 F.

N. 608 - Vends **ASTON MARTIN** D.B. 2/4, cab., à prépar. – châssis comp. **DE DION BOUTON** 1925-26.





N. 609 - Caisse NN, mauv. ét. 15CV **CITROEN** – Mot. **CARRERA** 1500 cm3, 110CV.

N. 610 - Vends **B2** Torpédo, 1922, très bon état – **LICORNE** 6/8CV, 1939 à restaurer.

N. 611 - Vends cause manque de place, C.I. **MATHIS** MYP 7CV, restaur. parfait ét., bons pneus avec 1 moteur à réviser en plus, tél.145 à 80600 Doullens.

N. 612 - Vends **CITROEN** TA, 11B, 1955, moteur réviser, b. ét. général, tél.145 à 80600 Doullens.

Vends **CORVETTE** 1957, bon état général, faire offre. A. Moitrier, 24 rue des Bernardins, 75005 Paris.

Vends moto **THOMANN**, 3CV, 1929, état de marche. B. Colombié, Apt. 640, Tour St-Martin, 81000 Albi.

Vends **FACEL** HK500, 1960, boîte auto. bleu métallisé, intér. crème, pneus et amortisseurs neufs, parf. état de marche et présentation. F. Chevalier, "Les Galets", 21 Parc de l'Escouche, 83150 Bandol.

Vends **MATHIS**, 1931, prix à débattre. B. Matignon, 49670 Gonnord.

Vends **AMILCAR** C4, 6CV, pointe bordino, 1927. M. Maraval, 2 rue A.France, 81200 Aussillon.

Vends **PEUGEOT** 172R, 5CV, torpédo Weyman, complète d'origine. M. Maraval, 2 rue A.France, 81200 Aussillon.

Vends **TRIUMPH** 20TR3, 1959, bon état. M. Maraval, 2 rue A.France, 81200 Aussillon.

Vends **CITROEN** 11CV, légère, 1937 – **PEUGEOT** 201BR, 1933 – **MG** A 1600 MK2, 1961 – **JAGUAR** XK 150S, cabr., 1960. Boyer, 224 r. de Bourgogne, 45000 Orléans, tél.87-22-80.

Vends moto **GILLET D'HERSTAL**, 1909, 5CV, mot. 2 temps, trans. par courroie, parf. état. F. Chevalier, "Les Galets", 21 Parc de l'Escouche, 83150 Bandol.

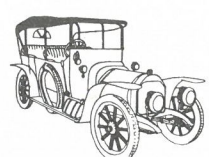
Vends **HOTCHKISS** 13CV, type 486, 1936, très bon état. Abrial, tél.603-88-64, après 19 h.

Vends **FORD** Comète Monte-Carlo, 1954, boîte 4 Pont-à-Mousson, 4.500 F. Sulpice, tél.965-08-21. Bureau 965-40-00 p. 3100.

Vends **LANCIA** Aurélia, coupé, 1954, très bon état. B. Matignon, 49670 Gonnord.

Vends **DELAGE**, radiateur type A1, 1912, bon état, prix raisonnable. P. Niaulin, Viré, 79370 Celles-sur-Belle.

Vends **HOTCHKISS**, berline et camion. pr. pièc. – **CITROEN** C4 torp. 29 à rest. – le lot 5.000 F. R. Colonel, av. Général de Gaulle, 38120 St-Egreve.



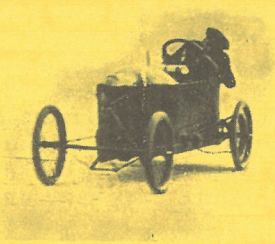
l'automobiliste

la revue de l'amateur

"l'automobiliste"

your vintage magazine

BEDELIA



THE ORIGINAL CYCLECAR.

He was a typical country curé, ministering to the spiritual needs of an obscure parish in the Vienne district, complete with its resident free thinker, an agnostic teacher who teased him in the usual way, and of course his devoted congregation who quarreled over the best pews, and squinted at their neighbour's mite in the offertry. The red surpliced choir boys, encouraged by their school mates who ogled the little girls preparing for their first Communion, fooled around amongst themselves.

Life in Cenon was quiet and slow, in keeping with the countryside. Whilst the Abbé Prevost pruned his roses his three giggling little nieces, on holiday from Paris, embroidered, played with their hoops and did all the things that well brought up girls should do.

In the distance a cloud of dust appeared above the sun bleached road, following its contours and obviously avoiding the potholes as well. The regular exhaust beat left no doubt as to what it was, and when he arrived at the outskirts of the village, the driver stopped to ask the way to the curé's house.

The flabbergasted maid rushed off to fetch the curé after she had opened the door to the visitor, telling the girls in passing that he was'nt fit to be seen.

For Henri Devaux killed two birds with one stone when he went for a trial run on the prototype Bedelia. He must also have been born under a lucky star since he soon married Germaine Prevost and the Bedelia too turned out fairly well.

Schoolboy friendships blossom in the classroom, as they share their hobbies, their dreams of adventure in foreign lands, boyish experiments and even lessons. The generation of the Ecole Normale who followed that of the Education Nationale had even more exciting distractions – wireless, aviation, and petrol engines and naturally cars and motorcycles.

Robert and Henri were motorcycle mad. This hybrid offspring of the marriage of a harmless push bike with restless horse power demanded as much strengh to control as did riding the push bike.

It needed pushing to start, and once started demanded full use of arms and legs to control it, whilst when it broke down, unless there was a friendly delivery van passing, an exhausting push home was the result. The push bike was heavy, poorly geared and uncomfortable, especially when you pedalled breathlessly to a standstill whilst your daredevil companions zig-zagged up the hill. The end result was the same, the feeling of exultant freedom mingled with tiredness.

"See you at the Porte Maillot on Sunday" said Henri to Robert, or perhaps it was the other way round – and Sunday saw them tasting the pleasures of motorcycling, the intoxication of speed, the music of the engine, not to mention the punctures and the blocked jets.

"Don't you think that your friend Robert is very

generous in lending you his motorcycle so often Henri" ? asked his coal merchant father. In the customary mealtime silence of this solemn family Henri mumbled some vague excuses to him. "Don't you think that your friend Henri is most generous in lending you his motorcycle so often Robert" ? . Their joint property only survived on suffrance so long as each family thought the other's son owned it.

Long trips down the Seine valley, delicious meals or picnics, made the holidays and Sundays pass in a golden haze, and spins to the training grounds at Yvry to watch the early aviators gradually flying longer hops and higher and ever higher in the sky as their skill improved.

Everything was until the accident, which smashed the bike up pretty badly. Robert sent a card to Henri when he got back from England ... "the bike is smashed up at Gaillon, but don't get too upset ... I've had a good idea and the engine is still serviceable".

After a lot of two wheel riding, four wheels, stability, weather protection, a steering wheel, in other words, a motor car, becomes an attractive idea.

In those days there was no doubt that every young man wanted to take part in the two new occupations, either driving or flying. The ones who could'nt hung around the works, with the appropriate journals under their arms as they talked about banking and trimming, carburettors and hillclimbing. The places to be seen in were the cafés at either the Porte Maillot or the Porte d'Ivry. Robert Bourbeau and Henri Devaux decided not to dabble but to take the plunge.

They determined to do this by making a motor car out of what was left of their irreparable motorcycle.

The coal merchant had long since seen through their little tuse, and let them use one of his stores, where they could give full reign to their ingenious inclinations.

Thus it was that their concoction chugged along the roads of Vienne, its driver agog at the thought of meeting his loved one.

As a child I was brought up on Bedelias. "Drink this and I'll tell you all about the accident ... Be good and I'll show you the photos of the Bedelia". So I drank up and behaved myself, taking the bribes and learning at the same time that in life no one does anything for nothing. I was even given a pair of scissors and a pencil and the pictures ; despite this some of them still survived. My father was rather upset since in the barn where we kept our canoes was a magnificent Bedelia poster, shredded to pieces by bow and arrow practice over the years and now irreplaceable.

Even so I still have quite a lot of information on the production cars, whilst from what I'm told the first Bedelia's body looked rather like one of Bleriot's fuselages without its fabric.

The motorcycle engine being mounted up the front benefited from the cooling point of view. The wheels were no known motorcycle size, so the only conclusion is that they were ex-aircraft. This is borne out by the fact that when Claude Martin rebuilt his Bedelia he had to use *SPAD* tyres. This birdcage like structure bore no ressemblance to any other products such as the saloons, limousines, tourers, coupes etc., of an already thriving car industry. Kant could probably have written several treatises on the mental aberration which resulted in placing the driver behind the passenger ; probably the better to control the alleged clutch and gear lever. Henri used a couple of dad's coal bags for seats, whilst Robert made a steering wheel by stripping the legs and canework from the seat of a domestic chair ! Evidently it worked, for it turned into a business.

Why the name Bedelia ? Hasty conclusions were jumped to from the alliance of the makers initials, Bourbeau and Devaux, "B & D liés" or tied together. But I'me afraid it was more simple than that. At the time the latest hit song was "Bedelia", everyone was singing it, and so the unknown female's name christened the car. The only 78 I have of it is the tune played by that excellent saxophonist James Moody. Unfortunately I've never been about to find one with the words, but the tune is excellent.

Soon the coal stores were outgrown. The start of the whole enterprise was the desire of a pair of students to make themselves a cheap runabout. When others saw how well it went, and seemingly was so easy to drive, they found they had customers, and the idea of going into production germinated. So Robert and Henri turned from friends to partners in business.

Robert and Henri left the coal yard for space rented at 32 rue Felicien David, which was waste ground behind what is now the "Maison de la Radio".

Their catalogues were delightful to read. After a few lines of explanation of essentials they went on to persuade the reader that their product was the finest, and that their competitors would be better off growing rock plants in the Andes than continuing in the errors of their ways. Just look at this introduction to their first catalogue.

"Paul Arosa, writing the preface to the A.C.F. Grand Prix programme, presented with his usual wit a conversation between a big Grand Prix racing car and a Coupe de l'Auto light car ; if he had thought of the Bedelia he would'nt have failed to introduce it in the form of a pert young girl cheeking her elders and betters.

When the fast course car reopened the Dieppe circuit to the public a tiny vehicle slipped in behind it. The object was'nt a small car, since it was comfortable and held the road well, nor was it a motorcycle as it cornered upright, darting in and out of the pack of cars, none of whom even thought of passing it ; for it was a Bedelia cyclecar.

A well sprung, slim, light and robust little car, running on wire wheels with steel rims, driven by an air cooled engine using a pair of pulleys, a countershaft, and a hand lever ; the two comfortable seats were arranged in a functional manner, whilst the complete car weighed three hundredweight, and thanks to its supreme stability, cruised comfortably and economically at 45 m.p.h, riding the bumps as though they were ripples in water.

It is without a doubt the smallest practical vehicle able to carry two people in comfort and should not be confused with a voiturette, since it is an entirely different creation, the dinghy of the road, that every man needs and sees the sense of and can afford ; in other words a Bedelia".

The next chapter, entitled Observations, continues in an even richer vein of unconscious humour.

"The problem of building a small and economical vehicle has been attempted by others without success, until the Bedelia struck upon the answer ; the reason for its superiority in the face of all its competitors is solely that it was designed on a functional basis without copying or harebrained design, on good engineering principles and without trying to scale down from a full sized car. We claim that the Bedelia heralds the birth of a new generation of motor car due to what we proudly claim is its integrated design.

The basic qualities of this light car are as follows.

Light weight resulting from the method of construction, which in turn means a low pruchase price for the customer plus a good turn of speed allied to low tyre and fuel consumption.

The excellent road holding which not only makes travelling less tiring but also has the advantage over any motorcycle yet made of greatly increasing the safety of the vehicule.

The cardinal principle guiding its construction has been to make something as small and simple as possible without its being flimsy or ridiculous, which is more than can be said of some of the lopsided creations that

have been coming over here recently from England.

The economy of the Bedelia stems from the fact that since the main weight lies in the occupants, their luggage and the fuel, the engine and tyres are working for them,and not moving dead weight around. Even its shape saves fuel, since the wind resistance is extremely low.

Thanks to the omissions from the laid down general convention and fashionable forms of construction the separate unities of the whole work together in an unprecedented fashion (N.B. An extremely uncomprehensible paragraph !).

We would say again what many people with the highest qualifications have said of the Bedelia, that the principles used in its construction are in the vanguard of progress".

What else is there left for me to say ?

These two young tearabouts committed themselves to making their strange contraption and justified it by playing the inspired engineers solving deep problems, to such an extent that one could almost share their exhaustion from long hours working at their drawing boards.

The bizarre aspect of the Bedelia struck many observers. I can't help thinking of the hilarity of Ron Barker and Chris Draper, not unversed in queer cars, when they first came face to face with one. But what about the G.N. in that case ? It ought at least to make them think. We all, as La Fontaine tells us, hide our own faults and expose our neighbours. But I am digressing ... though at the same time displaying my erudition. I never met Robert Bourbeau and no one had very much to say about him, though I never knew why. Partners don't always split up under the happiest circumstances, I suppose and that's life. I hardly knew Henri Devaux, but my family had many associations with him. We lived in his house, and twenty years after his death a yellowing photo, a tree or à piece of furniture would bring back memories of him to my parents. He was nicknamed "Well done" because he liked good workmanship. With a lively but not superficial interest in most things, he was especially fond of cars, aeroplanes, and the cinema ; he played the violin, sung in church, explored in canoe the rivers of France, toured the world in his supercharged Auburn, ran the coal business and his agricultural interests with the same enthusiasm, his family all joining in. I can thus understand how a project like the Bedelia could only succeed when a person flung himself headlong into it.

Writing this article has had a strange effect on me, I feel as though my childhood days are back as I shuffle through the catalogues, I can't help it, although it is not a pleasant feeling.

The first Bedelias came onto the market in 1910 and the London Daily "The Observer" devoted an article to them.

"An amazing French product.

While we have been struggling hard to make a car for 200 a French firm has managed to produce a well sprung two seater to sell at 100. The remarkable thing is that it seems that it will do all that the best tricars can do, and despite having a little air cooled engine will be faster than the best 15 to 10 h.p. cars.

You will realise when I tell you that it has a steering wheel and rigid linkage that everything about its design is up to date. The same suspension principle as on the Lanchester car is used, and there is provision for a spare tyre, whilst the frame is made marine fashion and very much in line with modern thinking with its low centre of gravity.

The French engineer has managed to do this by embodying the idea of cycle construction into a motorcar ; in other words, if you take the average car today it is considered to be very light if it weighs between 450 to 550 lbs per passenger, whilst a reasonable weight for a push bike capable of carrying a heavy man is 25 to 30 lbs, over any sort of road, and in addition lacks suspension of any kind. So the firm which built this new type of car determined that it would not be made for the purpose of dragging its own weight around".

Then a list of technical features and finally the concluding piece entitled "A look into the future".

"I don't for a single moment presume that this particular car is going to revolutionise motorcar design. I am only too familiar with the ways of motorists not to realise that they are quite capable of sneering at it and dismissing it, in view of its air cooled engine and lack of differential, as a "home made special".

But this single idea alone doesn't justify holding the machine up as an example of new ideas in motoring, nor only because it is similar in price to a motorcycle, but also because maintenance and running expenses are reduced in a like proportion. By virtue of its simple construction it is very easy to maintain, whilst that bugbear of all motorists the cost of tyres, is reduced to negligeable proportions.

These advantages cannot be overlooked. You have only to drive it briefly to be impressed by its many novel virtues. It has received such acclaim that the markers are about to put on the market a 5 h.p. version and also a twin cylinder racer".

This enthusiastic article on the Bedelia was unusual and all the more so since the G.N. and Morgan were contemporaries. But despite its astonishing appearance the Bedelia was a different kettle of fish.

The Bedelia factory ... don't start thinking that it was a cross between Ford, Peugeot and Morris, but it did exist. There are the catalogue pictures of rows of cars with the usual caption "A photograph of part of the works". I compared the views on catalogues a couple of years apart and counted the cars. There were about a hundred, and since they were'nt the same in both photos, I suppose "Well done" must have sold about a thousand cars in all.

I still possess an old ledger for 1912, with daily entries by the book keeper in copperplate writing : – "Monsieur Mellini, 6 rue Lhomond, Paris. Delivered today one red competition type B.D.2. with extra specification M." On the next line it went : "Fotwear Accounts Dept. M. Saulnier, 9 rue Alphonse-Karr. Delivered this day one B.D.1. bis. Extra specification variable speed gear". And so on ... and the letters ...

"Sirs,

You will remember that I run two Bedelias, a 41/2 h.p. and a competition model. You will realise from this the high regard I have for your machines. I must therefore put on record that the model I took delivery of last May surpasses all others, and I find it a wonderful vehicle.

It is fast, flexible and sturdy, with fine road-holding and a very good turn of speed despite its very low fuel consumption ; for instance on my last run from Calais to Paris, which I covered in six hours despite two punctures and the steep hills in the Boulonnais area, I only used four gallons of petrol.

Apart from long runs, I also used it daily for business when its excellent top gear performance in traffic is a great asset.

Gaston Mellini"

and then the shoe merchant put his foot in the door : –

"Sirs,

I am most satisfied both with the car, in which I have covered about 3 000 miles in a year, and also with the Michelin tyres you supplied at the same time, since I

carry between three and four hundredweight of shoes to the markets two or three times a week within a radius of fifteen to thirty miles.

This coming winter it will be even pleasanter to drive thanks to the automatic gear change you have told me about.

I have to keep a close watch on running costs, and if possible would like to wait until the start of winter before I have this modification done.

Th. Saulnier"

Now back to the factory, which was'nt the usual shed at Levallois but an impressive assembly of warehouses, well lit workshop, porters lodge etc.,

From which came forth many delightful Bedelias ...

The design layout basically the same throughout the various models in the range.

The frame, both in method of construction and in elegance of line was more akin to a boat than a car. It was well sprung on two single tubular axles and employed motorcycle wheels. The whole was made of a pair of beechwood side members, with the body panelling as high as possible to increase its strength, giving it the look of a projectile. The two tandem hammock seats were apt to remind one of the original coal bags from Devaux's father as used in the prototype. The driver's seat was on a higher level than the passengers in order to give him a clearer view of the road over and around the latter's person. In actual fact putting the driver at the rear was a very good idea from every point of view. For such a light machine it was essential not to alter the weight distribution whether one or two were riding in it. By putting the passenger in the most comfortable seat, in the centre, his presence or absence did not effect the proportion of weight on either axle, so the road holding was unaffected. In addition the driver had the whole of the contraption under his constant surveillance both for behaviour and direction !

"What it does ... and where it goes ..." Once it got into its stride it was quite a tricky device to control. The front axle was pivoted on its centre, steered by taut cables connected to the big steering wheel (remember the chair seat frame ?) "The steering was light, positive and smooth and the unique method used was the only one giving accurate and perfect cornering" ... what a wonderful thing is publicity ! In actual fact the only reason it was feasible was the light weight and narrow track of the machine. The turning circle was small and on the worst roads it was possible to drive hands off.

It certainly was the simplest, lightest and most reliable form of steering.

But from the stories my family told the Bedelia was far from being a stable vehicle ... One fine day "Well done" donned his helmet, his wife got into the front seat, wearing her dust mask and carrying on her lap their dog, which answered to the appropriate name of "Motor" and off they went, until they suddenly rounded a corner to find a level crossing immediately ahead. Hitting the uneven rails the Bedelia suddenly leapt into the air and came down wheels uppermost into a ditch, with the two Devauxs underneath and the dog in the road yapping like mad. The crossing keeper rushed up when he heard the barking, and horrified by the sight, yelled "They must both be killed" until a voice bellowed out from under the Bedelia "For God's sake give us a hand ! "

Front suspension was by a single coil spring around the centre steering pivot which moved up and down in its guide. The rear springs were leaf, and it was stated "that many big cars, even luxury ones, cannot rival the comfort of the ride".

Three brakes provided the stopping power, two operated by a hand lever working on the rear wheel drive pulleys whilst the third was a band brake on the countershaft. It was controlled by a foot pedal, the first part of whose travel worked the exhaust valve lifter, stopping the engine, and we are told, " made a pleasure out of going downhill".

A pair of Bowden controls for the engine and an oil pump fell to hand ; the oil tank hels six pints and the fuel tank nearly three gallons.

Starting was by a means that Bourbeau and Devaux chose to call "the most simple method possible". In brief you used the drive pulley like a top, a string starter. Only be careful of your fingers when you put the belt back on.

Now to the most interesting tale of the lot ... the transmission. Bourbeau and Devaux tell us "that everything is done by the two simple vee belts, either slipping or gripping on the two rear wheel pulleys and the two countershaft pulleys. The countershaft, centrally mounted, is chain driven from the engine".

"This is a wonderful way of driving a light low powered car, since a hand lever by a simple method moves the rear axle backwards or forwards, thus slipping or gripping the belts, wilst braking is taken care of when the pulleys rub against the two fixed but adjustable brake blocks mounted on the chassis.

The hand lever's range of movement is large enough to permit the use of different sized drive pulleys. So by using simple cast one piece double diameter pulleys a high gear for normal driving is used but a lower gear is available if needed by using the smaller diameter half. Better still is to use our variable diameter pulleys, which are simple and automatic in operation, opening and closing by belt tension and giving enough variation in gear ratios to be called change speed devices.

This stops the engine labouring and is ideal for moving off and slow running work".

This was a variable speed pulley and was nothing new at the time, other makes also having used it, and currently the device is making the fortune of *DAF* under the name "Variomatic". There is nothing new under the sun, as a study of automobile design will prove. And so it goes on ...

One more thing, the bugbear of Bedelia owners was those accursed belts. They stretched, and as soon as they got at all wet they slipped, and if they did neither of these things then they snapped. And if you were unlucky enough not to have a variable pulley model you needed the dexterity of an acrobat to change speeds. The control lever had to be pulled to slacken the tension by moving the axle forwards, at the same time steering and also leaning out to change the belt from one pulley to another without catching your fingers in the nearby wheel spokes.

But in spite of what the malicious, the envious and the fools said about it, the Bedelia did go well and was quite fast.

Due to the flimsiness of the materials used the cars were not long lived however.

They did quite a lot of racing ; a rather unusual effort was breaking the one hour world record for voiturettes at Brooklands on May 3rd 1912 at 45 m.p.h., since the car was taken straight out of its factory packing case without any special preparation.

The 10 th July, it was then captured by a little watercooled four cylinder whose make was tactfully left unknown by "Well done" in case he was accused of "knocking" ... and on the same track it covered a flying kilometer at 65 m.p.h.

Driven by Bourbeau, Devaux and the factory's

official driver, Bonville, Bedelias competed regularly from 1911 to 1914. One covered the kilometer in a minute five seconds up the Gaillon hill climb in October, 1911, coming seventh overall. Another covered 4000 kkilometers in the 1912 Automobile Tour de France without drama, and won all hill climbing and speed awards during the four day Boulogne meeting in August 1912. The production cars (running under *ACF* regulations) beat the G.N.s to take first and second places for two seaters at the Sarthe races in September 1912, covering two hundred and fifty miles at an average of 39 m.p.h. In December 1912 at Gometz le Chatel first places in both 750 and 1 100 c.c. classes, and in March 1913 first and second places in the cyclecar class in the Paris/le Havre run. And Bonville covered 750 miles in three days without losing a mark to win his class in the 1913 Paris-Nice trial.

They sold well in France, being well suited for both normal and sporting use and for business as well. They were also exported to England, and were soon hotted up by fitting *JAP* engines and single seater bodies. The Agenzia Italiana Bedelia in Italy recommended "la vetturetta cyclecar Bedelia comme il solo vero tipo della piccola vetturetta motociclo a due posti". And the suppreme recommendation was that "il celebre tenore" Caruso owned one. How on earth did he manage to get into it ?

Of course there were special Bedelias, a single seater, a very streamlined racer, and a try at a four seater. I've got a photo, but no technical details, and unfortunately it is a stereoscopic view in poor condition, and with the best will in the world impossible to reproduce.

Imitation being the best form of flattery, Scripps Both in the U.S.A. made an obsolutely identical copy of it, which they quite shamelessly sold.

Instead of setting out all the different types in detail I am reproducing the catalogues so that the models which appeal the most can be studied at leisure.

In closing I would mention that one of my biggest regrets in life is that I've never owned one. Luckily I have a few years ahead of me and I have'nt given up hope. I would be the happiest of men if anyone could produce one, or even parts, or loan me one to copy. To do the "Age d'Or" in a Bedelia, cocking a snook at Arnold-Forster and his G.N. at Silverstone ... I was once offered one, but my ardour was somewhat damped when for this old wreck I was quoted a price in old francs with six zeros after it !

There we are, finished, or nearly so, since I almost forgot to mention the military Bedelia, brain child of Dr. Paul Minet, who had the idea of altering it to carry the standard Army stretcher. The "avant propos" in the best military jargon stated that any medical orderly of normal level of intelligence could easily drive this cyclecar.

"Well done" and Bourbeau split up after the war, selling the firm to Mahieux who made an ugly large mongrel of a car about which I'd rather not talk, since it offends me too much.

So on a happy note let us acknowledge that Henri Devaux and Robert Bourbeau were the fathers of the cyclecar, for the first time that word was to describe a Bedelia, of whom an anonymous journalist in the "Motor" wrote ; "Not really a car nor a motorcycle the Bedelia is a cycle-car".



l'automobiliste

for ENGLAND

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE SHOULD BE ADRESSED TO

PETER BLAIR RICHLEY

1 ~Park Road
ASHFORD~KENT

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE 4s

CHARRON Ltd

USINES

7, RUE AMPÈRE - PUTEAUX

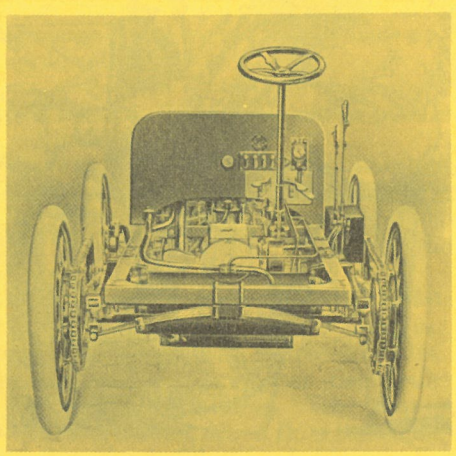
C.G.V. Charron and Alda

Behind these three makes stood the figure of Fernand Charron, one of the most interesting characters in the history of motoring.

He first became well known in 1884/5 as a racing cyclist, on two and three wheelers, when he was champion of France, both for speed and distance, on three occasions. In 1892 he acquired a business in the rue du Quatre Septembre in Paris, selling Clement bicycles ; the following year he became concessionaire for all France for the well known English machine, the Humber. Finally in 1897 with two other ex-racing cyclists, Leonce Girardot and Emile Voigt he founded the Agence Generale for marketing cars.

This firm thus became the first motor car sales agency in the world. The ex-cyclists, in order to sell their wares with confidence and authority, had perforce to become motorists themselves. Charron won the Marseilles-Nice race, the Paris-Amsterdam of 1898, which was the first race through two countries, the Paris-Bordeaux in 1899 and in 1900 the first Gordon Bennett from Paris to Lyon. Curiously enough he crossed the finishing line in reverse, his gearbox having lost all its forward speeds in the last few miles of the race. These were all won on Panhard-Levassors, since the Agence Generale were one of their best customers, buying six months production at a time and reselling very profitably indeed.

But when in 1901 Panhard-Levassor dropped their contract with the Agence Generale the three partners decided to build their own car, the C.G.V. This was a well made luxury car, as much in demand overseas as at home, since even in those days Charron was keen to export and to get government orders, for at that time the state was a quick payer.



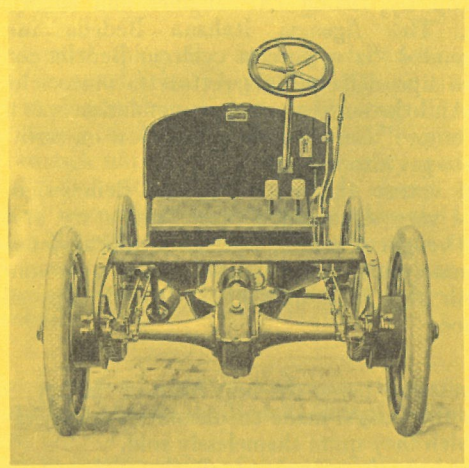
Châssis frame Charron 1902

For quite a few years C.G.V. sold military vehicles, mainly for artillery use, for which they were well suited thanks to their rugged chassis, to many governments.

C.G.V. rarely pioneered any advances in design, although they were quick to adopt any new ideas which had proved their worth in competition, such as what were, for these days, lowered chassis frames, thus improving the road holding, and water jacketed carburettors.

Charron was always a lover of luxury and opulence, and his products reflected this in their presentation and finish.

His advertising, as well, was first class, since he used the best artists of the day – I suppose now they's be called stylists ! Amongst them was Gus Bofa whose advertising art work in "l'Illustration" and "Femina" is well known to old car enthusiasts. Even the C.G.V. Charron and Alda catalogues are sought after as collectors' items now, thanks to their artistry.



Châssis frame Charron 1912

One product of the Agence Generale has even secured a niche in French literature ; the C.G.V. immortalised by Octave Mirbeau as 628-E-8, who described its travels through France and Europe in 1905.

Charron and his partners maintained an interest in racing, but apart from four very unusual (for the time) straight eights, which they entered in the Paris-Madrid, their other race entries were always based on production chassis.

In 1905 Charron married the youngest daughter of Adolph Clement, the maker of the famous Clement-Bayard cars, and sold his shares in C.G.V. at a profit in England.

Charron soon however couldn't see eye to eye with his father-in-law and resigned his managing directorship of Clement-Bayard. He then started up Charron Limited in 1906 and took over the old C.G.V. premises in the rue Ampere at Puteaux.

On the whole the Charron models bore a marked resemblance to the C.G.V. range, although a new model was to assure the future of the firm for a few more years. This was an 8 h.p. two cylinder very much after the design of the Renault 8, even to its coal scuttle bonnet. It was sound little vehicle and proved popular as a taxi cab both in Paris and London.

In 1913 Charron sold Charron Ltd., and started up yet another make, ALDA. In turn this too had much of the Charron about it. It was first built at 27 avenue Marceau at Courbevoie, then soon moved to 18 rue des Silly at Billancourt.

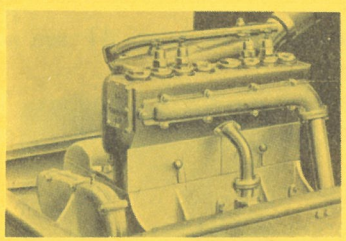
Charron kept ALDA going, thanks to the war, until 1919, when it changed hands to vanish finally in 1922.

The Farman brothers then bought the factory and made their well known cars there.

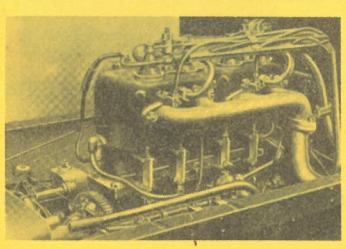
I asked Maurice Tabuteau, who raced ALDAs in 1913 and 1914, the origin of the name. He said it belonged to a Russo-Spanish dancer who numbered Charron amongst her admirers at the time.

The ALDAs competed without much success in 1913 in the French Grand Prix at Boulogne, and entered a team of three, driven by Maurice Tabuteau, François Scisz and a driver called Pietrocochino. None survived by halfway through the race.

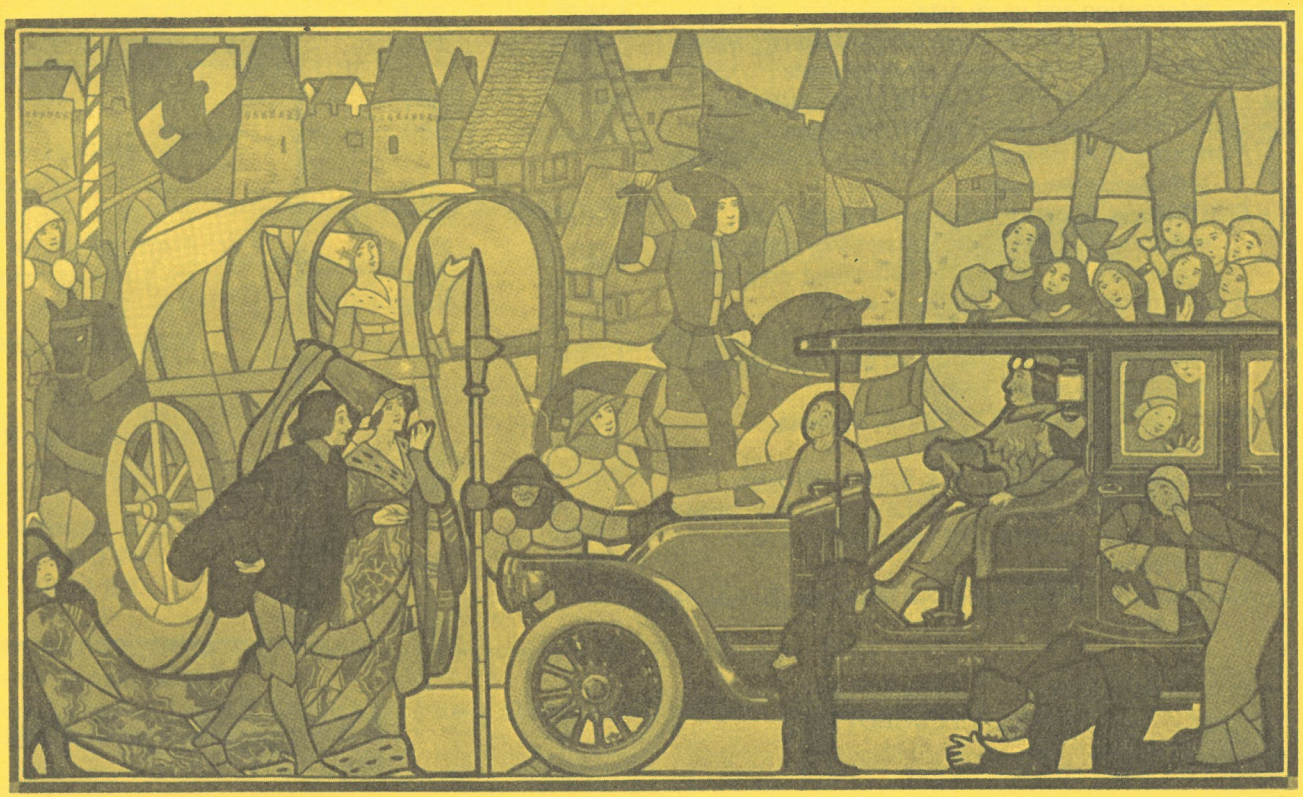
Charron Ltd under its new ownership carried on until 1928 and even had a limited amount of success from 1921 to 1923 with a little 5 h.p. car they called the Charronette. Whilst Charron, who through all the ups and downs had held on the his showrooms in the Champs Elysees, took a Citroen agency in 1920 and helped greatly by successfully marketing this new make at the beginning of its career.



From 1902...



to 1912



COPIES OF INSTRUCTION BOOKS AND CATALOGUES.

INSTRUCTION BOOKS

- AMILCAR M and M2, all running adjustments and clearances, many drawings and lubrication chart . . 20 F
- AMILCAR 7.5, 8.3, 8.9, 11.1 26 pages, many pictures and clearances etc. . . 20 F
- BUGATTI 40 pages . . 25 F
- CITROEN 7.5 HP, 38 pages, many drawings, fold out lubrication chart . . 20 F
- CITROEN 11.4 HP 72 pages with many illustrations . . 30 F
- CITROEN 10.4 HP C4 and C4G, 86 pages packed with information and much data . . 30 F
- CITROEN Front Wheel Drive 12.8 and 15 HP models . . 25 F
- DEDION BOUTON tricycle, practical guide for 1898-99 models, 40 pages in two colours . . 30 F
- DELAHAYE types 135M, 135MS, 60 pages . . 25 F
- FORD Model A, 64 pages manual with 30 illustrations and lubrication chart . . 30 F
- FORD Model T, notice to agents, 94 pages with complete instructions on dismantling, adjustment, reassembly with more than 100 colour drawings . . 30 F
- RUBY engines, types D and DS, E and ES . . 10 F
- PANHARD 6C and CS Special, Panoramic model, sleeve valve, 56 pages with more than 50 drawings and all data and clearances etc. . . 20 F
- PEUGEOT Model N 172R, 6.2 HP, 36 pages, many drawings, lubrication chart . . 20 F
- RENAULT, types NN and MT, 8.3 HP, 72 pages . . 30 F
- SALMSON, types VAL and VAL5, 9.5 HP maintenance, adjustment, assembly, 22 pages and fold out lubrication chart . . 20 F
- SCHWIMMWAGEN (amphibious VW) type Porsche 166, 100 pages . . 30 F

- To be published shortly : CITROEN B14
  PEUGEOT 201

CATALOGUES

- BALLOT 1922, description of all the 2 litre range, in colour . . 20 F
- DEDION BOUTON, 30 pages covering all the 1912 models . . 20 F
- DELAUNAY-BELLEVILLE 1911, 24 pages in colour . . 20 F
- LA BUIRE 1923, 16 pages in colour . . 20 F
- LES LORRAINES 1924, 16 pages in colour . . 20 F
- RENAULT 1920, 36 pages in colour . . 20 F
- SALMSON cyclecar, type AL, 1922 . . 20 F

Note : all the above publications are in French.

The posters which are reproduced in page 41 are send automaticly to the subscribers.
If you need they are also sold 8 F + 2 F for postage. The same price for old numbers of "Automobiliste" except nº 1 out of print.
You look for Radiotor badges (last page of cover) or for copies of instruction don't forget this adress :

PETER BLAIR RICHLEY, 1 PARK ROAD, ASHFORD (Kent)

It will be send directly from Paris on payment in England.

écussons de radiateur

A la suite de nombreuses demandes de collectionneurs ou d'amateurs cherchant des écussons pour remplacer ceux abîmés ou souvent manquants sur leurs voitures, la "Boutique de l'Automobiliste" a pu retrouver l'outillage (poinçons) qui était utilisé pour fabriquer les écussons des principales marques françaises entre 1920 et 1940.
La "Boutique de l'Automobiliste" a fait réaliser une première série d'écussons de radiateurs dont vous trouverez les modèles reproduits en page 4 de couverture. Ces séries sont limitées à 500 exemplaires.
Une autre série comprenant entre autres : Citroën pour C4, Chenard & Walcker, Delage, Salmson, Turcat Méry, Bugatti, Unic, Brasier sera mise en vente courant juin.

Prix des écussons :

nº 1 : PEUGEOT	30,00 F	nº 13 : BALLOT	30,00 F	nº 24 : CITROEN TA	30,00 F
nº 2 : DELAHAYE	30,00 F	nº 13bis ; MOTEUR BALLOT	30,00 F	nº 25 : CITROEN	30,00 F
nº 3 : DELAHAYE GFA	30,00 F	nº 14 : HISPANO SUIZA	35,00 F	nº 26 : CITROEN	35,00 F
nº 4 : DELAHAYE	30,00 F	nº 15 : CHENARD & WALCKER	35,00 F	nº 27 : SIMCA	30,00 F
nº 5 : DELAHAYE SIX	35,00 F	nº 16 : CHENARD & WALCKER	35,00 F	nº 28 : AMILCAR PEGASE	25,00 F
nº 6 : DELAHAYE SIX	35,00 F	nº 17 : HOTCHKISS	35,00 F	nº 29 : ROSENGART	30,00 F
nº 7 : DELAHAYE	35,00 F	nº 18 : HOTCHKISS	25,00 F	nº 30 : ROSENGART	30,00 F
nº 8 : MATFORD	30,00 F	nº 19 : GEORGES IRAT	30,00 F	nº 31 : LA LICORNE	35,00 F
nº 9 : MATFORD	25,00 F	nº 20 : MATHIS EMY 4	25,00 F	nº 32 : LANCIA	35,00 F
nº 10 : DELAGE	30,00 F	nº 21 : MATHIS EMY 6	25,00 F	nº 33 : LANCIA (cercle orange)	35,00 F
nº 11 : DELAGE	35,00 F	nº 22 : MATHIS EMY 8	25,00 F	nº 34 : BERLIET	35,00 F
nº 12 : FORD	25,00 F	nº 23 : RENAULT	30,00 F	nº 35 : TURCAT MERY	35,00 F



30,00 F

Sont également disponibles les insignes de boutonnières des marques suivantes :

CHENARD & WALCKER (grand modèle)	15,00 F
CHENARD & WALCKER (petit modèle)	10,00 F
CITROEN	10,00 F
RENAULT	10,00 F
AMILCAR PARIS	15,00 F
AMILCAR ITALIANA	15,00 F
FORD	10,00 F
MATFORD	10,00 F
GEORGES IRAT	10,00 F
UNIC	15,00 F
FORD V8	10,00 F
BERLIET	15,00 F



30,00 F

Tous ces écussons et insignes sont disponibles à la "Boutique de l'Automobiliste", 42 rue du Bac, 75007 Paris.
Aucun envoi n'est effectué contre remboursement.
Pour toute commande par correspondance ajouter 3 F de port par écusson ; franco à partir de 150 F. Joindre chèque bancaire ou CCP à la commande, expédition par retour.

Les écussons représentés sur la dernière page de couverture sont à l'échelle de moitié.


Peugeot
DELAHAYE
DELAHAYE
GFA
DELAHAYE
Matford
Ford
DELAGE
SIX
DELAHAYE
SIX
DELAHAYE
DELAHAYE
DELAGE
ALSACE
Matford
MOTEURS BALLOT PARIS
E B
JUNIOR
HS-26
HISPANO-SUIZA
CHENARD WALCKER
HOTCHKISS PARIS
HOTCHKISS PARIS
GEORGES IRAT
EMY
MATHIS
6
RENAULT
traction avant
CITROEN
CHENARD
WALCKER
CITROËN
LICENCE
FIAT
SIMCA
EMY
MATHIS
4
Rosengart
LANCIA
BERLIET
LYON
TURCAT
MERY
moteur flottant
CITROEN
Rosengart