l'automobiliste



l'automobiliste N° 32

N°32
8 F.



LA REMORQUE INDUSTRIELLE

29 Avenue de la Cour de France - RN 7 - 91260 Juvisy - Tél. 921.48.18

VENTE et LOCATION
PLATEAUX PORTE-VOITURES
REMORQUES PORTE-MARCHANDISES

EDITORIAL

Le printemps et l'été 1973 ont été très chargé en réunions pour voitures anciennes, aussi nous avons pensé qu'il serait bon de préciser notre point de vue sur ces différentes journées, en particulier pour celles sur circuits. C'est chose faite en page 3.

Depuis la Ford T, chaque pays a voulu avoir sa voiture populaire ; l'Italie nous a donné la Balilla. Si la version normale ne supporta pas grand changement, la version 508 S donna naissance à une série de voitures sportives fort intéressantes. C'est cette histoire que vous trouverez dans ce numéro.

Vous trouverez également quelques compte rendus de réunions auxquelles nous avons assisté ou participé.

Mais parlons déjà du futur. L'événement de 1974 sera, sans aucun doute, le rallye de Monte-Carlo pour voitures anciennes. Nous avons attendu, pour sortir ce numéro, d'avoir en main le règlement définitif ainsi que la demande d'adhésion. Il va sans dire que les amateurs viendront du monde entier pour participer à cette fête de l'automobile ancienne. Quant à nous, nous prévoyons déjà d'y consacrer un numéro spécial.

Enfin, nombreux sont les amateurs possédant une voiture ancienne qui aiment en réaliser une maquette. Nombreux sont aussi ceux qui, ne pouvant trouver la Bugatti ou la Rolls Royce de leurs rêves, se consolent avec un modèle réduit. Ils trouveront la liste de ce qui est disponible en France.

N° 32

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
Balilla	A. Maeght	4
L'Aigle d'Or	R. Malartre	19
Paris/Deauville	F. Roussel	20
M. G.	B. Maisonneuve	22
IVème Randonnée Fiat	C. Bodin	28
Modélisme	M. Mora	30
Chroniques		38
Petites Annonces		42

Notre couverture : **Fiat 508 S**

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

Directeur de la publication : Adrien Maeght

dépôt légal 4ème trimestre
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

Messieurs,

J'ai toujours mis dans ma Rolland Pilain de 1928 de l'essence ordinaire. Elle s'en portait très bien mais, depuis quelque temps, un de mes amis prétend que ce serait encore mieux si je roulais avec du super.

J'en ai mis, et effectivement elle se comporte très bien, mais ne pensez-vous pas que cela risque d'être nuisible à une mécanique qui est en parfait état mais qui a bientôt 50 ans ?

Merci d'avance et bravo pour "l'Automobiliste" que nous apprécions beaucoup et commentons entre amis.

J.L. Paris

Monsieur,

Vous n'êtes pas le premier à nous poser cette question, aussi allons-nous essayer de vous répondre d'une manière assez précise.

Il est certain que, quels que soient les moteurs, le super donne un meilleur rendement. Cela permet de rouler avec plus d'avance, donc performances supérieures, mais également en été le moteur à tendance à moins chauffer.

En principe quand un moteur est en bon état et conduit avec raison, nous ne pensons pas que l'embiellage puisse souffrir de cela et d'ailleurs nous n'avons jamais entendu parler de voitures qui auraient eu des ennuis à la suite de ce changement.

En ce qui concerne les soupapes qui sont directement en contact avec l'explosion, le problème est plus compliqué.

Des soupapes en bon état, c'est-à-dire des soupapes rôdées et qui portent sur des sièges en parfait état, ne doivent pas, en principe, souffrir et même se trouver mieux avec du super.

Par contre, pour les moteurs dont les soupapes sont en bon état mais pas impeccables, il est certain qu'une augmentation de rendement ne peut que leur être néfaste et entraîner rapidement des ennuis graves tels que soupapes grillées.

Autre point dangereux : avec le super il est nécessaire de modifier les réglages du carburateur et de prévoir des gicleurs plus forts, sinon vous risqueriez de rouler "trop pauvre" et alors là, tout le monde connaît les ennuis que cela entraîne.

Enfin, comme il semble que peu d'amateurs savent exactement ce qu'est "l'indice d'octane", nous reproduisons ici un article paru dans un numéro de **L'illustration** *de 1933.*

Peut-être découvrirez-vous également, à la lecture de ce texte dont nous avons gardé volontairement quelques tournures de phrases démodées mais toujours valables, la solution à votre problème.

QU'EST-CE QUE L'"INDICE D'OCTANE" ?

L'indice d'octane, c'est la valeur plus ou moins grande de l'anti-détonance du liquide qui vous est vendu. Quelques explications sont indispensables.

Pour exprimer l'antidétonance d'un combustible liquide, on a naturellement dû créer une ***unité de mesure,*** qui pût même devenir internationale.

Comment l'a-t-on réalisée ?

Dans l'immense famille des hydrocarbures, il existe deux liquides que les chimistes de tous les pays peuvent obtenir à l'état pur : l'***heptane*** et l'***octane***. Liquides fort coûteux ; mais, soyons tout de suite rassurés, liquides de laboratoire que l'automobile n'a jamais à consommer !

Le mélange d'heptane et d'air possède cette particularité que la moindre compression brusque le fait détoner. L'octane possède la particularité contraire : il est très difficile de le faire détoner. Ces deux hydrocarbures sont par conséquent à l'opposé dans le phénomène de détonation.

Si donc on fait un mélange gradué d'heptane et d'octane, on obtient, incorporé à l'air, un combustible dont la résistance à la détonation est graduée aussi. Ce mélange détone d'autant plus difficilement qu'il renferme plus d'octane, et inversement. On s'en assure par des essais successifs au moyen d'un moteur spécialement agencé que montre la figure 5 et que nous étudierons dans un instant.

On peut ainsi constituer une véritable ***échelle de détonation***. On constate, par exemple (chiffres approximatifs, car d'autres conditions, qu'il n'y a pas lieu d'analyser ici, déterminent parfois la détonation), qu'un mélange de 70 % d'octane et de 30 d'heptane commence à présenter des phénomènes de détonation sous la compression de 4 kilos 1/2 ; qu'un autre, de 72 d'octane et de 28 d'heptane, ne détone qu'à 5 kilos ; qu'un troisième, de 75 d'octane et de 25 d'heptane, ne "cogne" qu'à 6, etc.

Ainsi échelonnés et en quelque sorte étalonnés, ces carburants binaires diversement dosés, constituent désormais pour l'expérimentateur officiel chargé de déterminer avec exactitude l'antidétonance d'un combustible qui lui est soumis, des termes de comparaison, des ***références*** d'emploi assez facile. Par exemple, si le liquide dont il veut mesurer l'antidétonance détermine une certaine ***quantité de "cognage"*** sous une compression de 5 kilos, il juge que ce liquide est, au point de vue de la détonation, identique au combustible-étalon qui renferme 72 d'octane et 28 d'heptane ; par abréviation, il dit que ce liquide expérimenté a "72 d'octane". L'expression est d'ailleurs un peu singulière ; il serait plus clair et plus "public" de faire de l'***octane*** l'unité de mesure de l'antidétonance comme de ***gramme*** est l'unité de mesure de la masse, comme l'***ampère*** est l'unité de mesure de l'intensité électrique, etc. On dirait avec plus de netteté : "Ce combustible a 72 octanes" ou bien : "Je n'achète jamais de carburant qui ait moins de 80 octanes."

On voit qu'en somme est bien peu compliqué le procédé de mesure de l'antidétonance, de cette nouvelle qualité à exiger désormais, et à haute dose, de tout combustible liquide qui nous est offert.

oui nous aimons l'automobile ancienne, mais...

C'est maintenant réglé, chaque printemps le moindre petit club d'automobiles anciennes (et dieu sait s'il y en a de nouveaux chaque année) organise "son rallye".
Toutes ces sorties sont en général fort sympathiques et la qualité des réceptions compense de toute façon la présentation, quelquefois moins soignée, des voitures. Aussi, c'est avec beaucoup d'appréhension que nous voyons une Fédération, que nous pensions être le reflet de tous ces petits clubs régionaux, imposer des règlements qui auraient une certaine valeur pour des voitures modernes mais qui n'ont rien à faire au milieu de gens pour qui tout esprit de compétition automobile est totalement exclu.
Mais ce qui est plus grave c'est que la partie de cette Fédération qui est allée trouver refuge dans les bras de la Fédération Française de Sport Automobile se manifeste déjà par une activité qui n'a rien à voir, à notre avis, avec la voiture ancienne, et si son premier souci a été de mettre sur pied un championnat avec attribution de points à chaque Grand Prix ! ... comme les vrais, nous pensons qu'il y avait des choses plus sérieuses à faire avant.
Nous aimons la voiture ancienne parce qu'elle est le reflet d'une époque qu'elle explique bien souvent mieux que n'importe quel récit ce qu'a été une génération, parce qu'à une époque où toutes les voitures se ressemblent nous aimons la pièce exceptionnelle, parce que nous sommes sensibles à la beauté pure d'un moteur Bugatti, au plaisir de conduire une Alfa Romeo de 1930 ou une S.M. Citroën de 1973, en un mot parce que nous aimons l'automobile **qu'elle soit moderne ou ancienne.**
Mais organiser des caricatures de Grand Prix avec handicap, attribution de points, pénalisations et Championnat de France... ne peut que nous faire sourire ou, ce qui est pire, nous dégoûter.
Qui dit compétition dit forcément recherche, par tous les moyens, d'une augmentation de puissance et je ne serais jamais béat d'admiration devant une voiture ancienne dont les performances actuelles sont de 20 % supérieures à ce qu'elles étaient à l'époque.
Je sais très bien qu'il y a des généraux qui gagnent, sur des tables de salle à manger, la bataille de Waterloo, mais cela tient de l'enfantillage ou de la sénilité.
Le Grand Prix de 1914 a bien été gagné par Mercedes et même si demain un amateur fabriquait une Peugeot type 1914 qui pourrait largement battre les Mercedes, cela ne prouverait rigoureusement rien.
"L'automobiliste" avait organisé, avec Serge Pozzoli, la première réunion de Montlhéry et les premières Coupes de l'Automobiliste qui devinrent plus tard les Coupes André Morel, n'étaient pour nous que le moyen de faire sortir de leurs "tannières" des voitures qui n'étaient pas faites pour des rallyes touristiques ou historico-gastronomiques et nous pensions donner ainsi le moyen à leurs propriétaires de passer une bonne journée sans risquer la casse ou le ridicule. Nous disions déjà : *"Si vous voulez vous donner des émotions fortes, achetez-vous une formule France, ou n'importe quelle formule actuelle et vous pourrez prouver vos qualités de conducteur. Mais, de grâce, ne venez pas vous mélanger aux voitures anciennes ! "*
Les Coupes de l'Age d'Or au Mans, Dijon, Contres, le Cinquantenaire du Mans, les Coupes de Provence sur le circuit Paul Ricard, c'est trop ! Une ou deux journées devraient suffire en France, elles permettraient peut être d'organiser des épreuves où les voitures de même catégorie ou de même âge se retrouveraient entre-elles pour une confrontation amicale.

Tous les handicaps sont, à priori, faux. Un handicap valable voudrait que des voitures aussi différentes qu'une Delahaye type 135 ou une Salmson VAL3, arrivent sur la ligne d'arrivée ensemble. Or, qu'avons-nous vu pour reparler de ces deux voitures qui figuraient à Dijon, la Delahaye partait avec 1500 mètres de retard sur la Salmson et arrivait avec deux tours d'avance. Pourtant je vous assure que le pilote de la Salmson a donné tout ce qu'il pouvait alors que la Delahaye n'a absolument pas risqué la casse. Normalement la Salmson aurait dû arriver bien avant la Delahaye.
Nous aimons trop l'automobile pour ne pas réagir contre tout ce qui peut ternir son prestige. Une voiture de course de formule 1 est ce qu'il y a de plus beau dans l'automobile : pas de carrosserie "à la mode", pas d'accessoires pour épater les voisins, tout y est recherche d'efficacité ; une voiture de course n'est valable que si elle est dans la course. Dès l'instant où elle n'a plus une seule chance de gagner ou de se placer, elle n'a plus de raison d'être sur un circuit. Matra a préféré détruire son prototype 4 roues motrices, plutôt que de le vendre à des amateurs de deuxième catégorie pour courir des courses de côte.

Une voiture de course est comme un pur sang elle ne peut être montée par n'importe qui et n'importe où ; il n'y a que les tocards qui vont finir sur les hyppodromes de province. Les champions finissent leurs jours paisiblement, entourés de soins et d'admiration et s'ils se dégourdissent quelquefois les pattes, c'est pour leur plaisir et celui de spectateur qui se souviennent et non pour essayer de prouver encore leur valeur.
Ou bien on aime la voiture ancienne pour ce qu'elle est vraiment, ou bien c'est un moyen "de se faire valoir".



FIAT 508 et 508·S

LA VOITURE DU PEUPLE

En ce 12 avril 1932, Mussolini pouvait être fier et satisfait. La voiture qui devait transformer la vie des italiens et démocratiser les routes et bientôt les autoroutes était là, pôle d'attraction du Salon de Turin, et cela bien avant son concurrent direct Hitler qui, empêtré dans la rigoureuse "organisation" germanique, désespérait de voir un grand constructeur Allemand construire *sa* Volkswagen.

L'Italie, dont l'industrie automobile était représentée par quelques marques à tendance sportive, ne possédait qu'une grande usine : Fiat dont la production représentait 83% des véhicules italiens et 98% des voitures "bourgeoises". Pendant ce temps, en France Citroën, Renault, Peugeot offraient depuis bien longtemps des voitures populaires et économiques ; en Angleterre Austin et bien d'autres construisaient en série des petits modèles bon marché : en Italie, rien.

Depuis la Fiat 509, seule la Fiat 514, assez chère, pouvait passer pour une voiture relativement, économique. Le fascisme avait réveillé l'Italie et "une voiture pour chaque famille" faisait partie des slogans à la mode.

La Fiat 508, qui deviendra vite connue sous le nom de Balilla (désignait un mouvement de jeunesse fasciste), correspondait parfaitement à l'idée que l'italien pouvait se faire de la voiture populaire : 4 places, jolie mais sobre, économique et bon marché tant à l'achat qu'à l'usage.

De la collaboration de Tranquillo Zerbi responsable depuis plusieurs années du service moteur d'aviation chez Fiat, de Bertoneo Nebbia et de Dante Giacosa, un modèle fut étudié et préparé entre 1930 et 1931 sur la demande expresse de Mussolini. Ils dessinèrent un modèle très classique par rapport à ce qui se faisait à l'époque et en France particulièrement. Ce modèle inspiré par la 201 Peugeot de 1929 en reprenait la ligne et les dimensions. A part le moteur, de faible course (65 x 75) et les freins hydrauliques, le reste n'avait rien pour faire vibrer l'amateur d'avant-garde. On pourrait même parler de retour en arrière puisque la Fiat 509, dont la production avait cessé quelque temps auparavant, comportait une culasse hémisphérique avec arbre à cames en tête et culbuteur, système dont Ferrari fera ses *"choux gras"* pendant de longues années.



Balilla

CLASSIQUE MAIS...

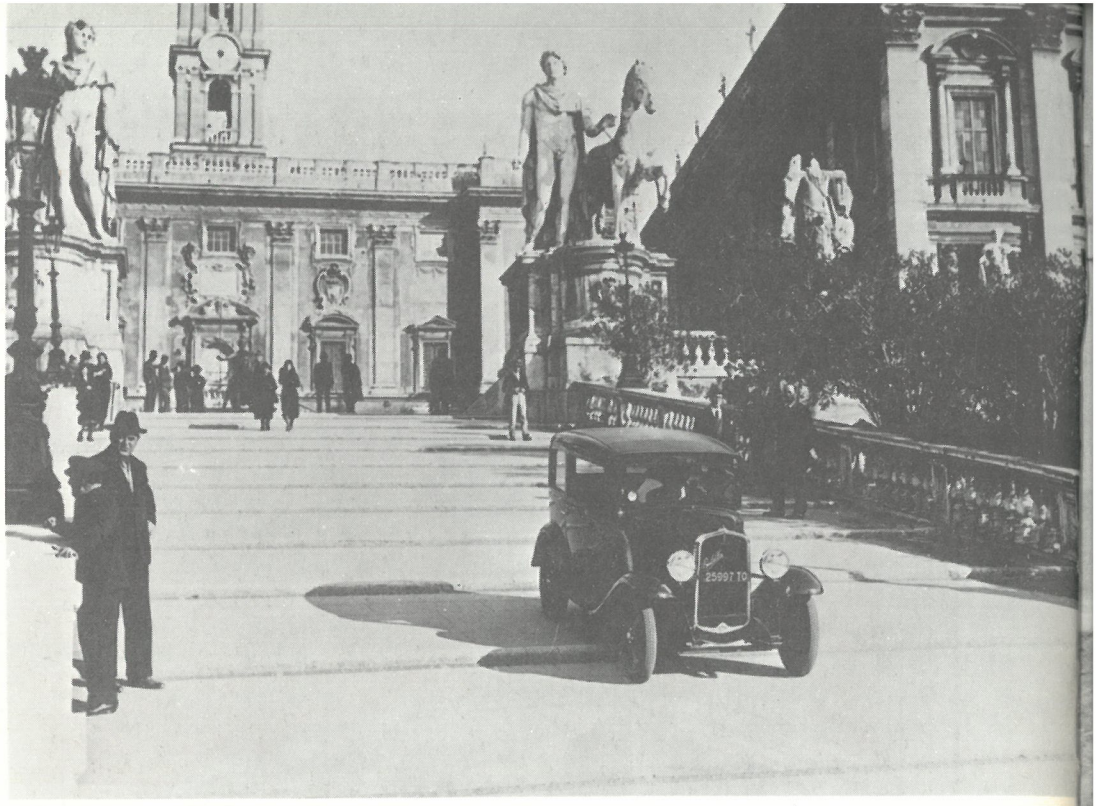
En 1932, il ne faut pas oublier que si l'Italie pouvait s'enorgueillir de fabriquer des voitures de sport gagnantes des 24 Heures du Mans, elle était très en retard sur les autres pays d'Europe quant au nombre de voitures par habitant. Enfin, les routes goudronnées étaient extrêmement rares et seules quelques routes pavées reliaient les grandes villes du nord, c'est d'ailleurs à cause de cela que l'Italie passa directement du chemin de terre à l'autoroute délaissant totalement son réseau routier qui resta presque à l'état où l'avait laissé les empereurs romains.

Il fallait donc qu'une voiture populaire italienne puisse répondre à certaines exigences : 4 places, modeste de taille et donc de poids pour un moteur peu gourmand, robuste et surtout suffisamment facile pour pouvoir être réparée, non seulement par les merveilleux mécaniciens du nord, mais également par les garagistes des campagnes de Calabre peu nombreux et qui, bien que très adroits de nature, n'avaient eu jusqu'alors qu'à réparer des Ford T ou des camions provenant des surplus de la guerre 14-18.

Il est bon de noter au passage, que 80% des voitures italiennes étaient immatriculées dans les provinces du nord ; il fallait également que cette voiture soit facile à fabriquer pour être vendue à un prix "ouvrier".

Donc : une carrosserie tout acier, 4 places, 2 portes, facile à fabriquer, posée sur un châssis robuste en acier embouti avec une traverse centrale en X, suspension à lames et amortisseurs hydrauliques, essieux avant rigides, alors que depuis quelques mois déjà la 201 Peugeot sortait avec des roues avant indépendantes. Seuls les freins hydrauliques apportaient une note de modernisme, mais pour ne pas compliquer les choses le frein à main n'agissait pas sur les roues arrière mais sur la transmission, ce qui, même à l'époque, était déjà un système archaïque et totalement abandonné. C'est d'ailleurs ce montage qui occasionna le plus grand nombre de déboires aux utilisateurs de Fiat 508, le frein ne devant être considéré que comme frein de parking, y toucher, la voiture encore en marche, détériorait rapidement les flectors en caoutchouc montés à chaque bout de l'arbre de transmission.

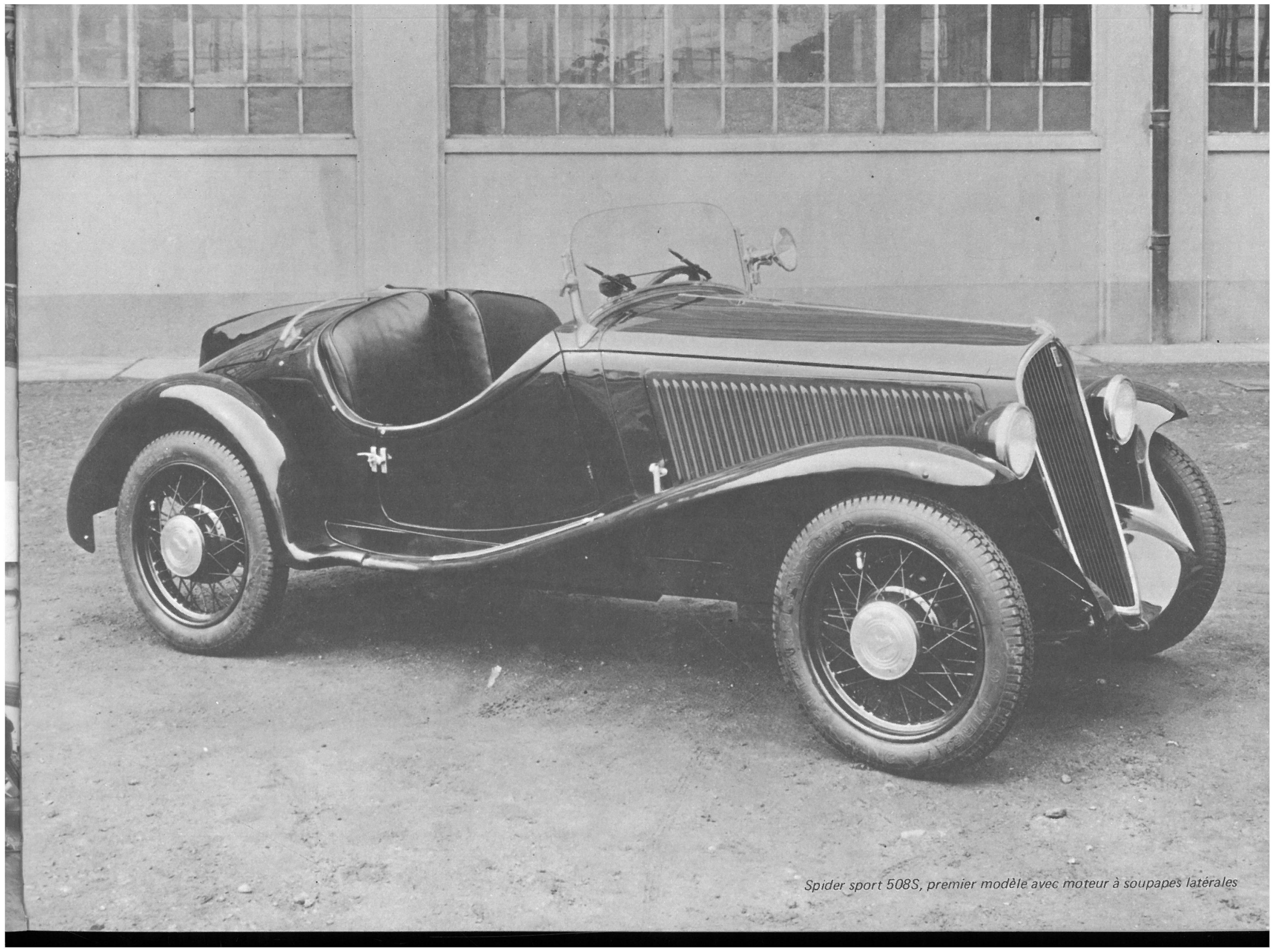
Le moteur : 4 cylindres en ligne, soupapes latérales et commande d'arbre à cames par chaîne à l'avant, bloc cylindres en fonte et culasse détachable, graissage par pompe à engrenage, refroidissement par eau, embrayage monodisque à sec, boîte à 3 vitesses et marche arrière, cylindrée de 995 cm^3.



Une Balilla première série descendant les escaliers de la Piazza d'Espagne à Rome

Chaîne de montage de la 508 première série, 1912





Spider sport 508S, premier modèle avec moteur à soupapes latérales

Balilla

Le sport a la portee de tous

Nous avons fait un tour d'horizon rapide des caractéristiques de cette voiture telle qu'elle fut présentée au Salon de 1932 et exhibée dans toute l'Italie grâce à une opération publicitaire d'envergure ; une caravane permit à des centaines de milliers d'acheteurs éventuels d'essayer le modèle sur route. Ce fut un succès fantastique qui contribua énormément à faire de la Balilla la voiture dont tous les italiens se souviennent.

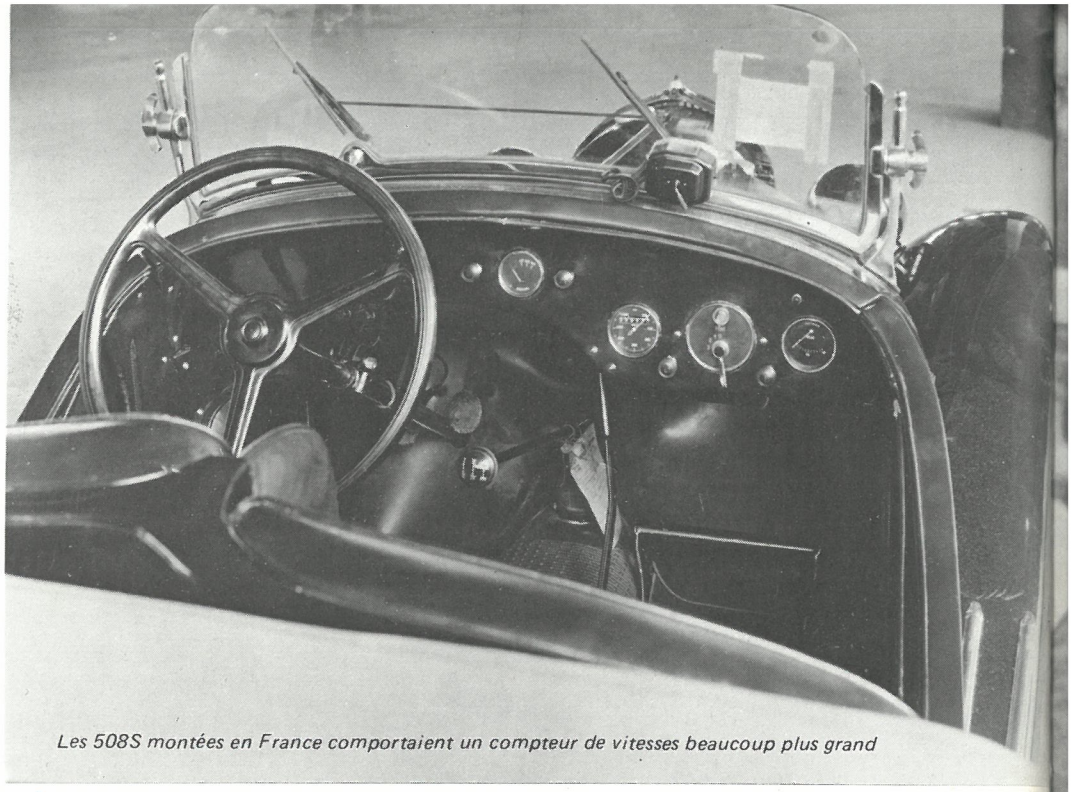
En janvier 33, Fiat présentait la 508S. Il s'agissait d'un petit spider sport utilisant, presque en totalité, les pièces de la berline à l'exception, bien entendu, de la carrosserie.

Ce petit spider de ligne très pure et d'un prix d'achat relativement bas, avec les 30CV du moteur latéral légèrement poussé, atteignait néanmoins le 110 km/h. et les amateurs furent nombreux.

En 1934, bien que conservant les caractéristiques techniques du modèle initial qui avait maintenant fait ses preuves et dont l'italien se satisfaisait, Fiat présente la Balilla avec une nouvelle carrosserie dite "aérodynamique" et surtout d'une boîte de vitesses à 4 rapports.

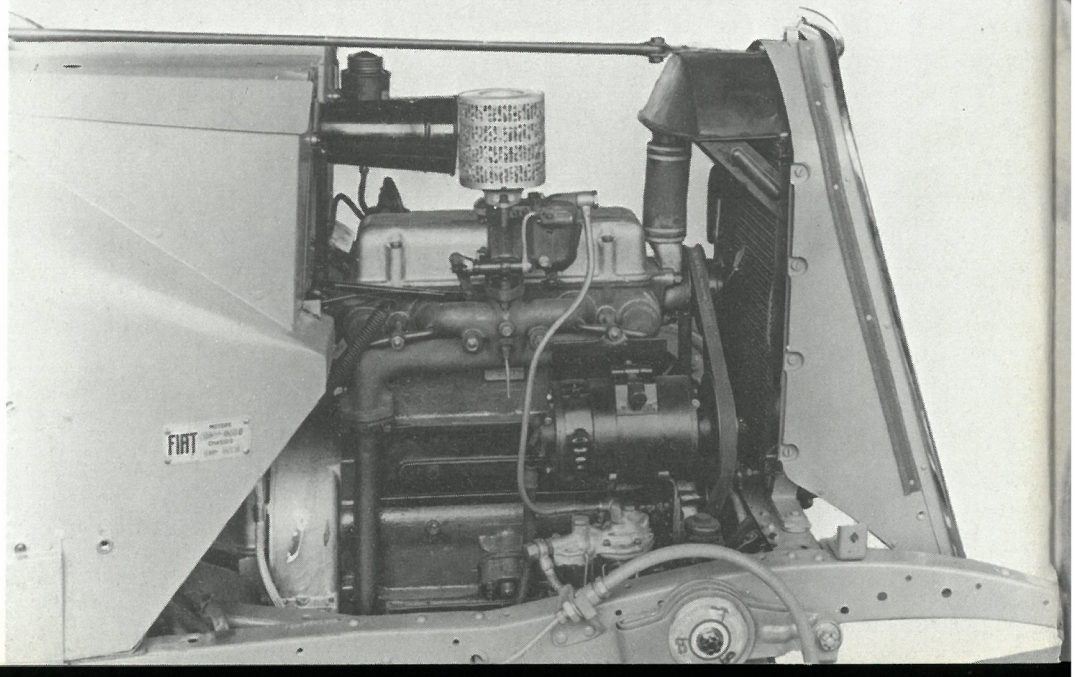
Ainsi, malgré quelques kilos en plus, la vitesse était très légèrement augmentée grâce au rapport de compression porté à 6,5. Mais, la grande nouveauté concernant la Balilla, était, sur la 508S, l'apparition d'un moteur à soupapes en tête commandé par culbuteurs.

Ce moteur, entièrement nouveau, d'une construction moderne avec sa course très courte et son taux de compression élevé (7,1), donnait une puissance de 36CV à 4.400 tours/minute ce qui était, à l'époque, tout à fait exceptionnel pour un modèle de grande série.



Les 508S montées en France comportaient un compteur de vitesses beaucoup plus grand

Moteur culbuté de la 508S. (A noter les amortisseurs à friction)





Rallye de Monte-Carlo/Tallinn/Estonie/Monte-Carlo, 3518 km sans une seule pénalisation

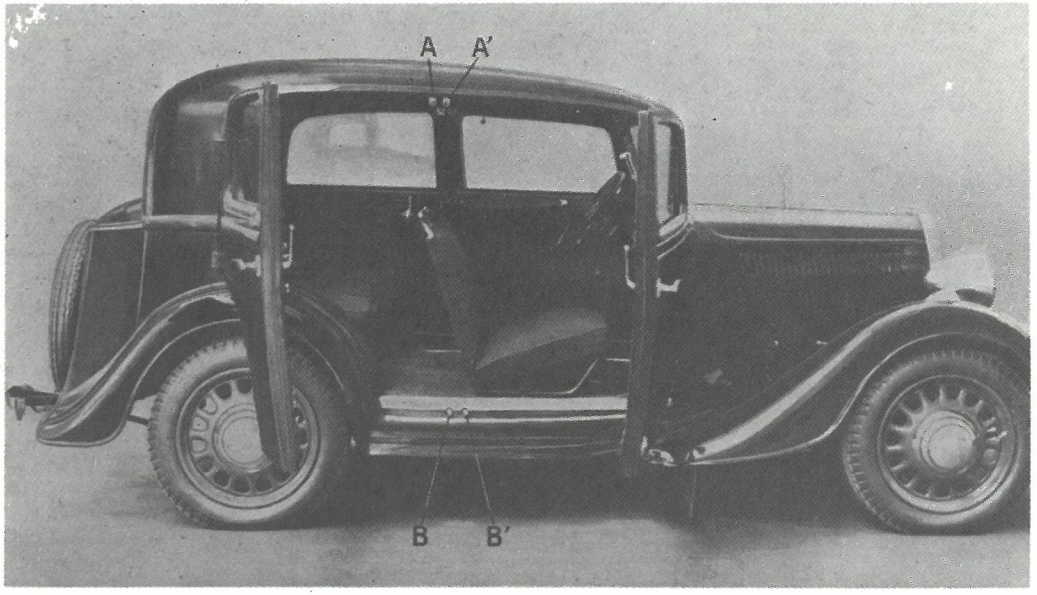
Balilla

La Coppa D'oro ,les Mille Miglia

Equipée de ce moteur, la 508S commença une carrière sportive digne d'une bête de race, sa première grande victoire fut de remporter la Coppa d'Oro del Littorio, véritable tour d'Italie automobile. C'est également dans les Mille Miglia que la 508S inscrivit ses plus belles victoires. Il est d'ailleurs bon de noter que 3 types principaux de 508S furent fabriqués : La Coppa d'Oro qui est la version la plus répandue avec ses longs garde-boue, la version Mille Miglia avec ses garde-boue moto et son bas de caisse ajouré d'aillettes et enfin la Berlinetta 508S coupé, très aérodynamique, avec siège décallé. L'espace intérieur étant fort restreint, le conducteur n'avait pas, dans cette version, la possibilité de conduire avec son bras gauche dépassant au-dessus de la portière.

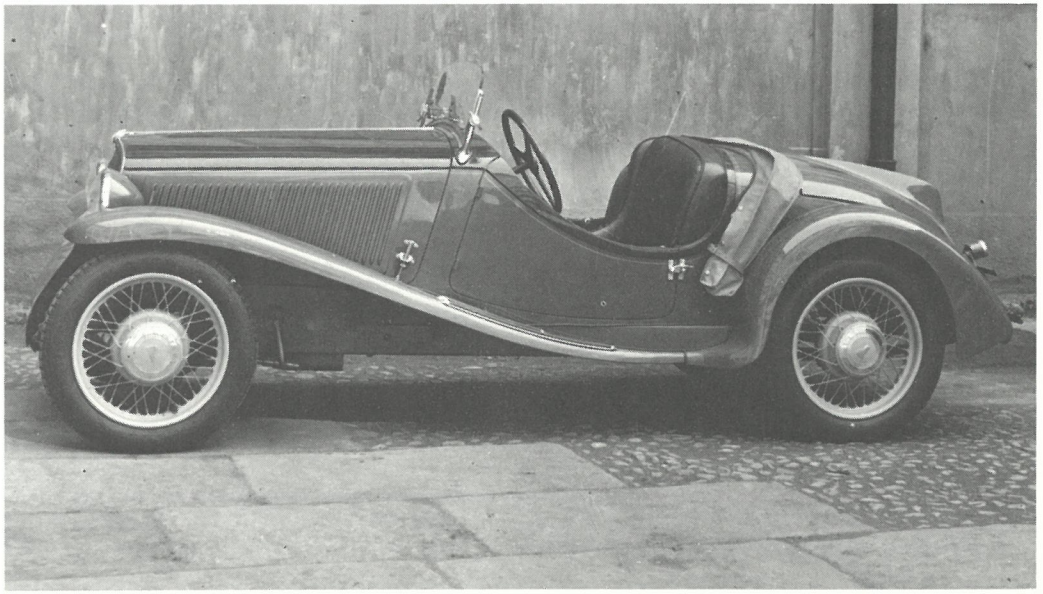
Ces différentes versions sport remportèrent, un succès considérable, chaque chef fasciste en avait une, peinte en noir avec filets verts et intérieur en cuir, également de couleur verte. Les amateurs, surtout, réalisèrent avec cette voiture de véritables exploits, s'alignant dans toutes les épreuves sur route mais également sur piste ; il n'était pas rare de trouver sur la ligne de départ plus de 508 Fiat que d'autres voitures, à tel point qu'il fallut même organiser quelques courses réservées uniquement aux propriétaires de 508, un peu comme l'avait fait Bugatti quelques années auparavant sur le circuit des 24 Heures du Mans et Renault n'a rien inventé en organisant les Coupes R8 Gordini.

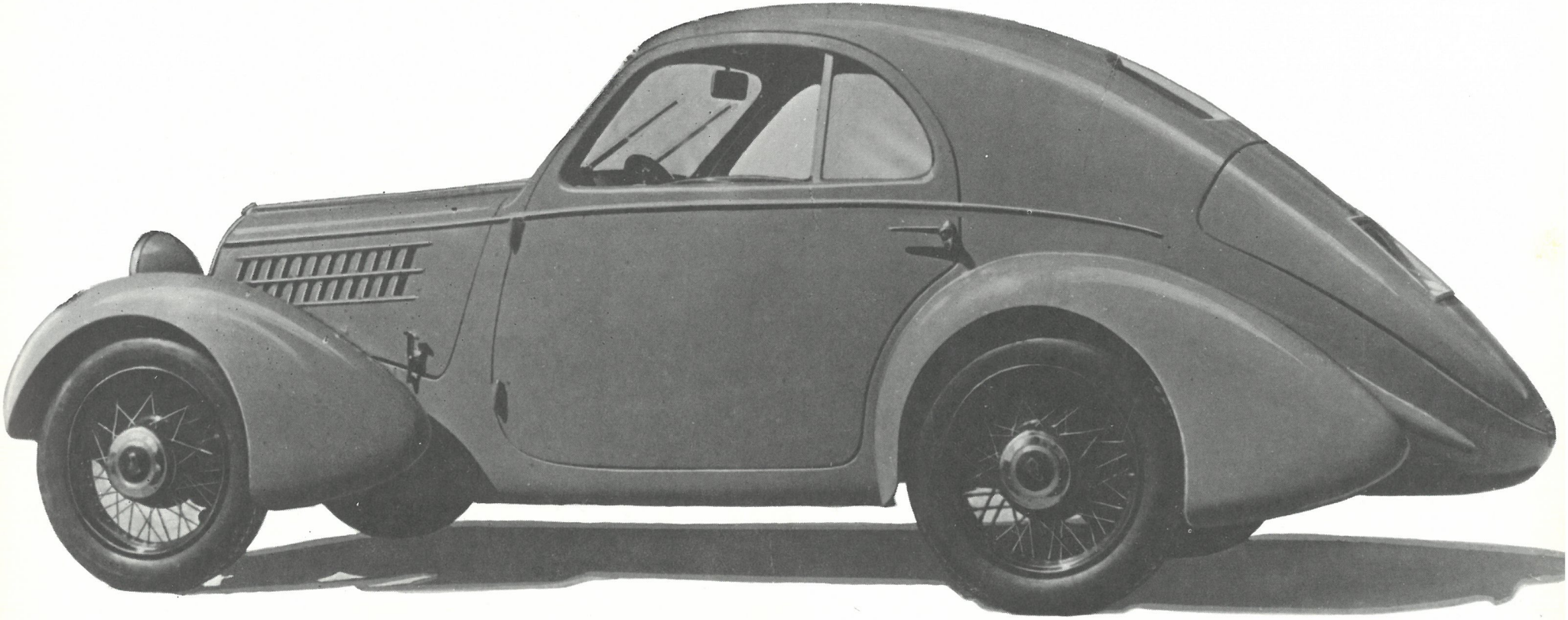
Mais, en France et en Angleterre, ce petit spider très agréable de forme et à la mécanique sûre et efficace, trouva de nombreux adeptes qui en tirèrent le maximum



Conduite intérieure, deuxième modèle 1933

508S Spider sport culbuté





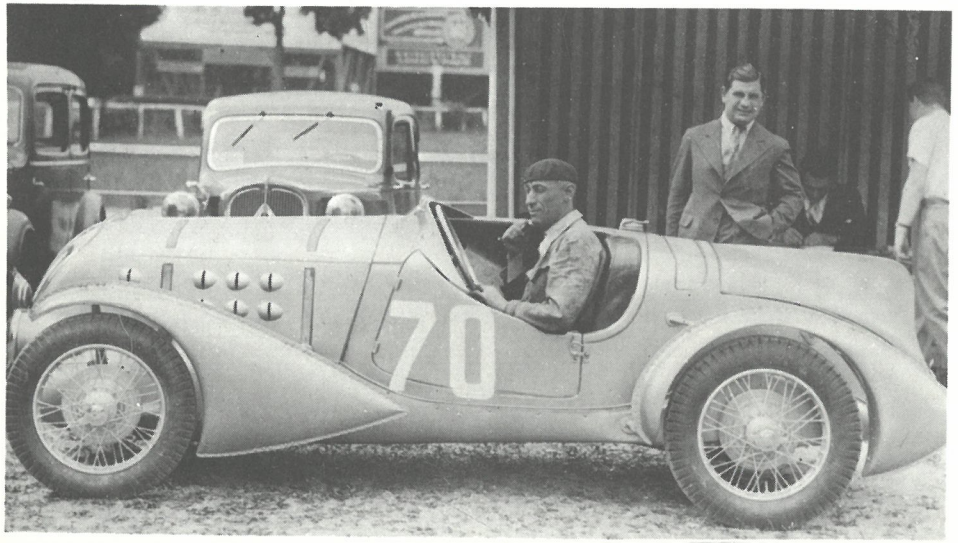
Berlinette type Mille Miglia

Balilla

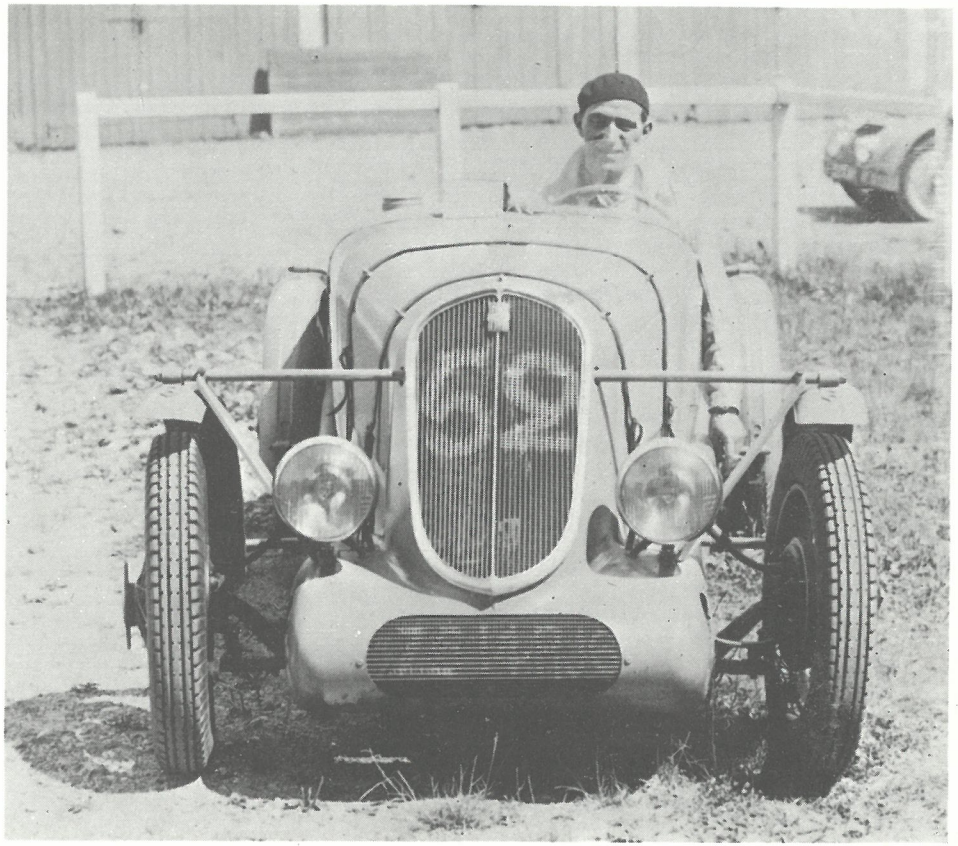
FIAT * SIMCA

En 1935, quelques berlines "luxe" furent équipées du moteur culbuté et des amortisseurs à friction comme sur les spider Coppa d'Oro et Mille Miglia. C'était là son chant du cygne, car Fiat présentait au Salon 1935, la Fiat 1500 et au Salon 1937, La Balilla 1100 ou 508C, qui devait donner naissance à une longue lignée de 1100, tant en Italie qu'en France avec la Simca 8.

Chaque pays d'Europe, dans un souci de protection de sa propre industrie, élevait des barrières douanières quasiment infranchissables et seule la pièce détachée pouvait arriver à ce faufiler entre les barreaux de cette frontière artificielle. Aussi la Fiat, comme bien d'autres d'ailleurs, organisa des ateliers de montage en France et en Allemagne. Un bon nombre de Fiat furent montées en France et c'est de là l'origine de Simca qui n'était, à priori, qu'un atelier de montage pour Fiat. D'ailleurs, il n'est pas rare de trouver sur les Balilla l'écusson "Simca-Fiat", elles ne se différenciaient des italiennes que par les accessoires : phares, compteur, compte-tours, roues, etc ... Elles furent ensuite entièrement construites sous licence et devinrent la 6CV Fiat française.



Camerano, A.C.F. 1935



Amédée Gordini, Montlhéry 1935

UN INCONNU "GORDINI"

De nombreux mécaniciens amateurs et bricoleurs utilisèrent comme base la 508S pour réaliser toutes sortes d'engins plus ou moins réussis. Siata, en Italie, construisit le premier, en janvier 1933, une monoplace qui atteignit 145 km/h. Elle était équipée d'un moteur à compresseur type Roots avec 48CV à 4800 tours et d'une boîte 4 vitesses. En novembre 1933 une nouvelle Siata, également avec compresseur monté à l'avant en bout de vilebrequin, porta le record à 150 km/h.

En France Camerano réalisa une très jolie carrosserie dont un exemplaire existe encore et appartient à Monsieur J.L. Baud. Cette voiture, équipée d'un moteur de série à peine amélioré, se présenta néanmoins dans de nombreuses épreuves en France. Le plus célèbre de

Balilla

Un très joli spider carrossé en France par Pourtout, 1934



FIAT

La

Balilla

ha riaffermato nella

Mille Miglia

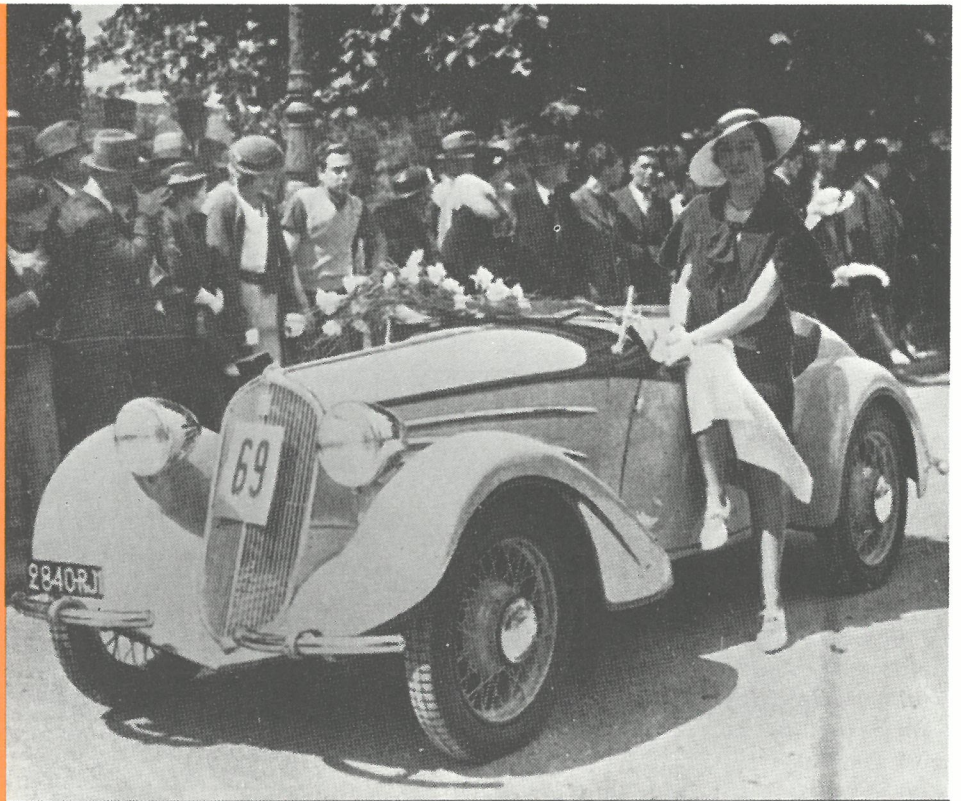
le sue doti di generosa prestazione, prodigio di rendimento e di economia

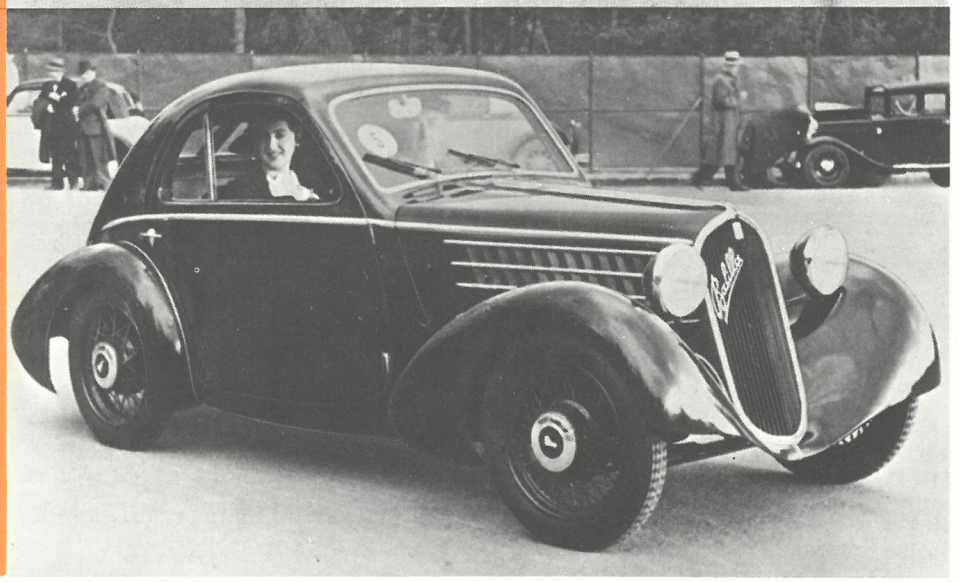
Km. 95,962 di media

1ª arrivata nella 1ª categoria

Vetture di serie senza compressore

la BALILLA è la vettura italiana che consuma meno benzina.





Berlinette 508S

tous, Amédée Gordini, courut plusieurs fois le Mans sur 508S, mais, dès 1936, monta sur des 508S un moteur en alliage léger. C'était là le départ d'une immense carrière.

D'améliorations en améliorations, Gordini arriva rapidement à tirer près de 50CV de son moteur. S'il eut quelques déboires, au Mans une Balilla dont il ne restait, il faut le dire, que peu d'éléments d'origine puisque moteur, carrosserie, freins et même châssis avaient été modifiés, remporta le Bol d'Or en 1938.

Avec la sortie de la Simca 8, Gordini commença à ensorceller cette voiture directement issue de la 508. Ce qu'il fit de ce petit moteur est bien connu des amateurs puisqu'il équipa de nombreuses monoplaces jusqu'à des formules 1.

Mais après-guerre, surtout en Angleterre, les amateurs utilisèrent cette voiture pour des courses de côtes et courses sur pistes. C'est ainsi que l'on vit apparaître toutes sortes d'améliorations : roues de 16x500 et même 600 à l'arrière, moteur de 1500 Fiat ou autres. L'amateur d'alors, ne pouvant trouver dans le commerce un matériel moderne et d'un prix raisonnable, se tourna vers des voitures de sport facilement transformables mélangeant les marques : moteur Ford, châssis d'M.G., pont de Simca par exemple ; ou moteur de Fiat 1500, châssis de 508S, pont et roues d'M.G. et bien d'autres...

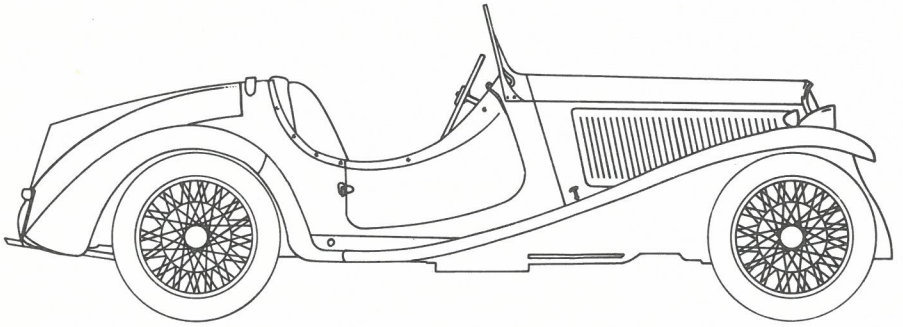
Ces améliorations, si elles étaient justifiées à une époque, ne doivent pas faire oublier que nous serons toujours partisans qu'une voiture de collection doit être le plus possible dans l'état où elle est sortie d'usine et cela est valable autant pour une 508S que pour une Bugatti ou une Amilcar.

D'une part par sa solidité et également par le fait que la guerre obligea les italiens à rouler encore longtemps sur des modèles anciens, la Balilla sillonnait les routes d'Italie il y a encore peu de temps.

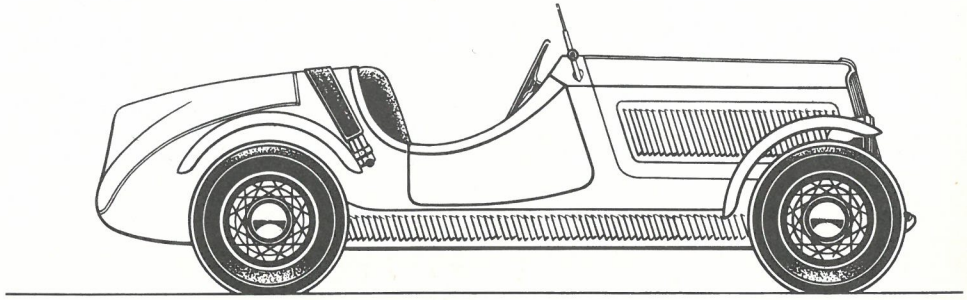
Quant aux 508S, elles sont rares en Italie. En effet exportées à plus de 60 %, elles servirent également pour la pièce détachée pendant la guerre où les italiens n'avaient que faire de voitures de sport même si économiques que la Coppa d'Oro.

La remise en état et la restauration des modèles courants ne posent aucun problème, tant en France qu'en Italie et la pièce détachée peut être trouvée facilement. Par contre le moteur de la 508S est tout à fait spécial (les points d'attache sont d'ailleurs différents) et il est difficile de le remplacer par un 508 normal.

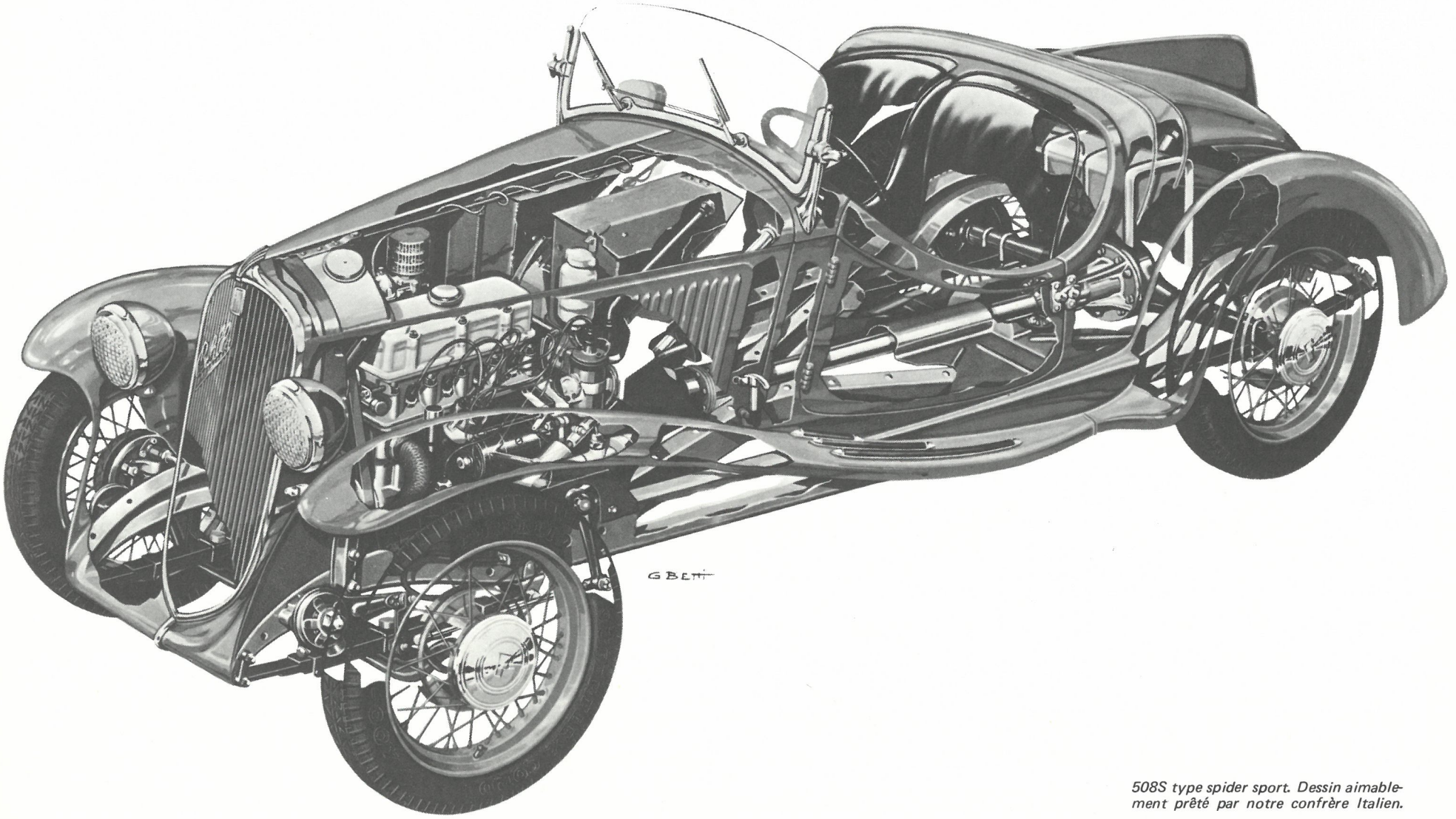
A. Maeght



508S Mille Miglia



Type Mille Miglia



508S type spider sport. Dessin aimablement prêté par notre confrère Italien.

FIAT 508 et 508S
CARACTERISTIQUES

Moteur : 4 cylindres, monobloc, soupapes latérales, culasse séparée, vilebrequin sur 3 paliers, alésage 65 mm, course 75 mm, cylindrée 995cc, graissage sous pression par pompe à engrenage, refroidissement par thermosiphon avec ventilation.

Essense : alimentation par réservoir en charge, carburateur Solex 26FH ou Zenith 26VF inversé.

Taux de compression : 5,8 ; en 1932, 6,3 ; standard sur la dernière 3 vitesses 508 ; janvier 1933-34, 6,6 sur la 4 vitesses ; 7,1 sur la 508S.

Boîte de vitesses : 3 vitesses marche arrière, levier au plancher. Roue libre sur option sur toutes les versions excepté sur la 508S. Puis 4 vitesses à partir de 1933.

Embrayage : monodisque à sec.

Transmission : par flector à chaque extrémité de l'arbre de transmission, pont arrière par engrenage conique.

Electricité : allumage par Delco, batterie 12 volts, éclairage et démarrage 12 volts.

Châssis : en tôle d'acier soudé, entretoise centrale en X.

Freins : à pied, hydrauliques sur les 4 roues ; à main, a tambour en sortie de boîte sur la transmission.

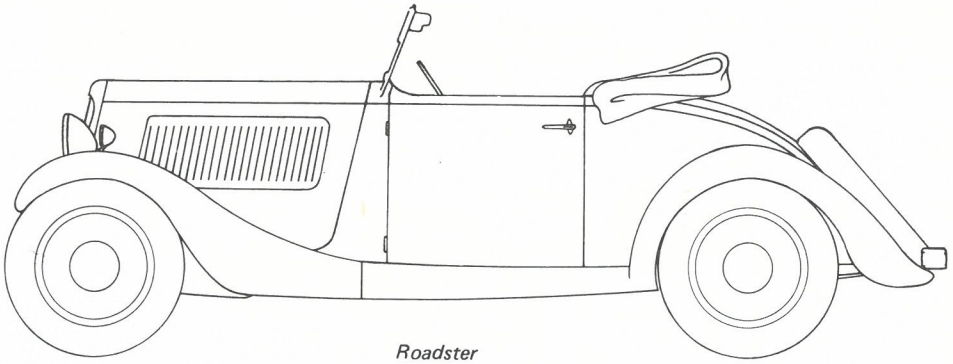
Direction : Vis sans fin.

Suspension : semi-elliptique avant et arrière, amortisseurs hydrauliques et à friction sur les 508S et berline luxe.

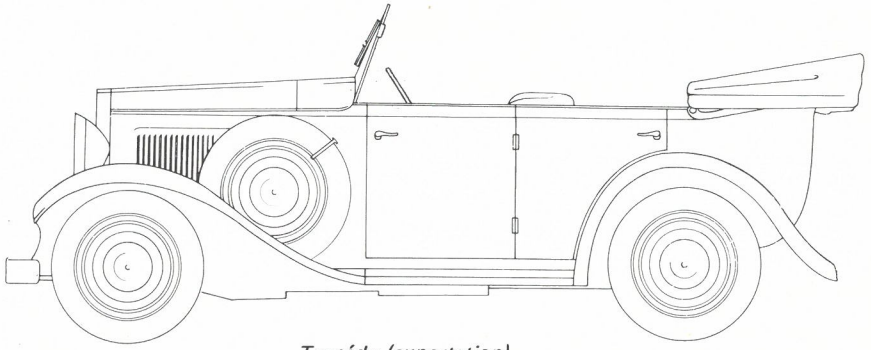
Roues : standard à écroux, à rayons sur option, de série sur la Mille Miglia e. Coppa d'Oro.

Pneus : 400x17.

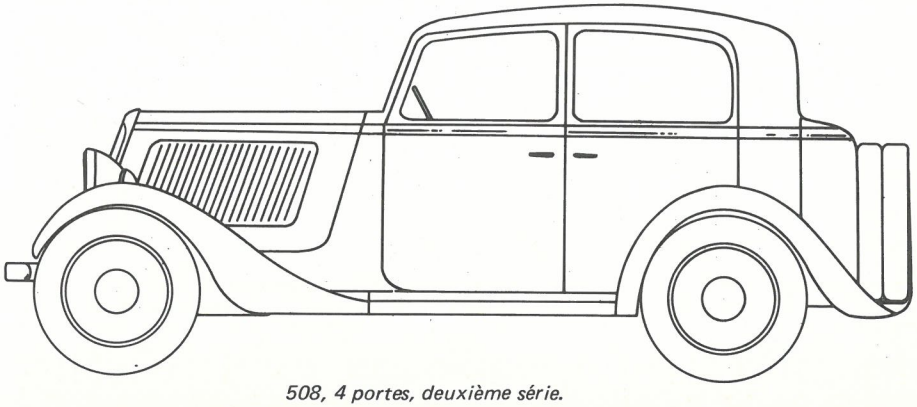
Performances : 508 (3 vitesses), 508 (4 vitesses) : 95 km/h
508S : 110 km/h
Coppa d'Oro : 120 km/h



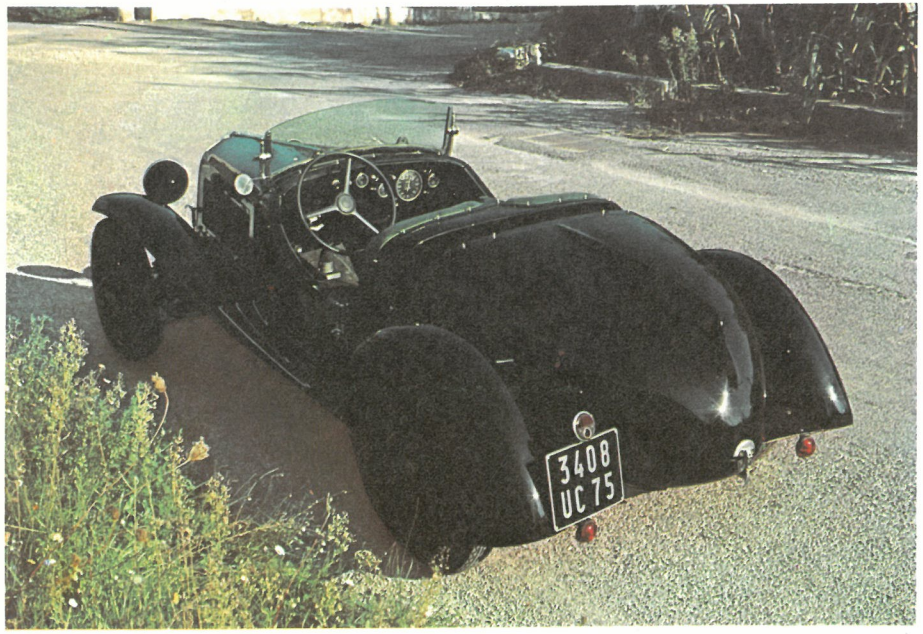
Roadster



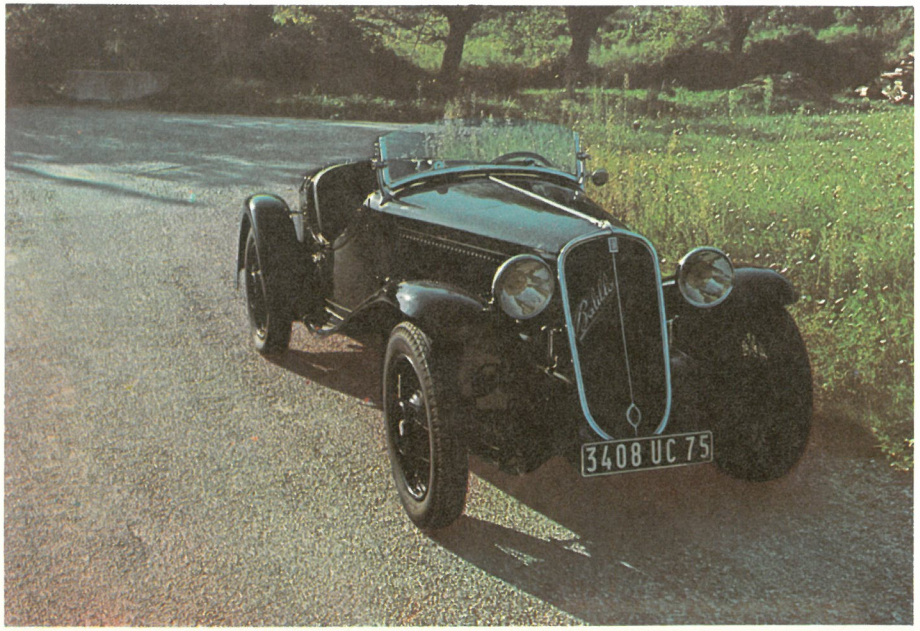
Torpédo (exportation)



508, 4 portes, deuxième série.



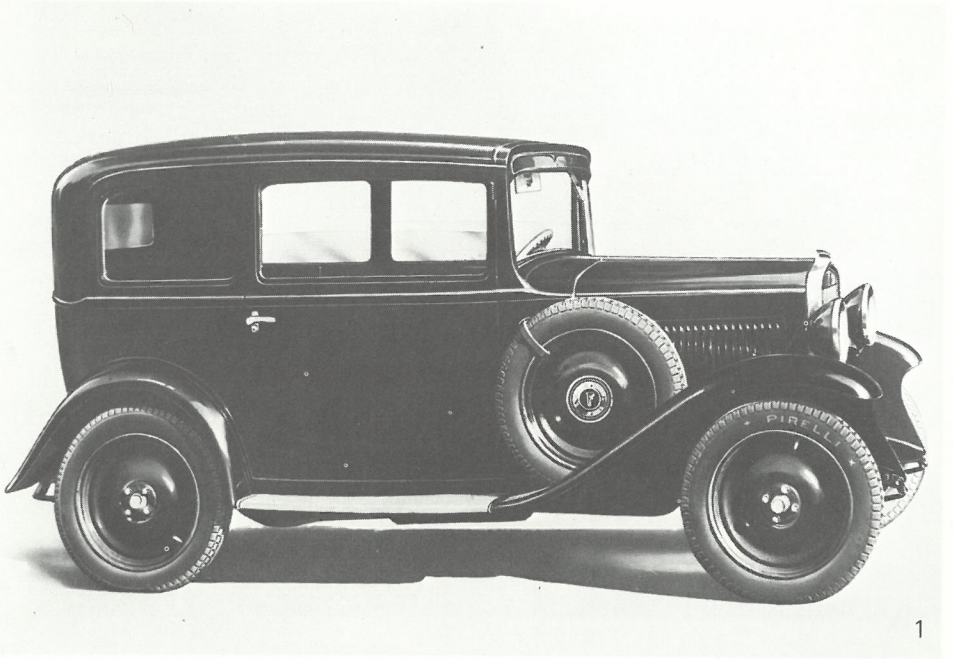
La 508S Coppa d'Oro de l'auteur





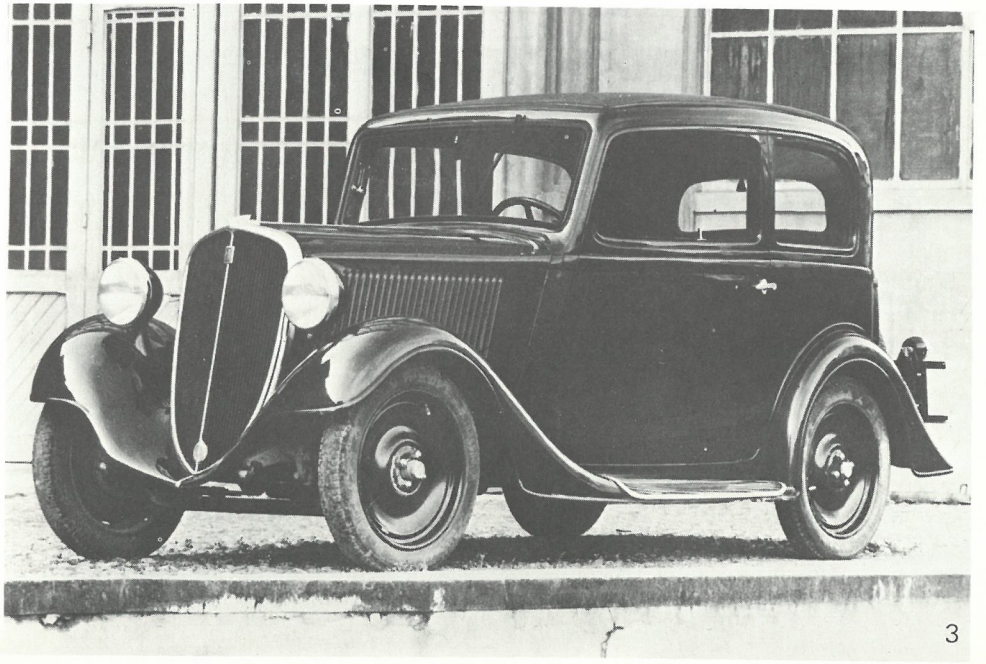
Balilla

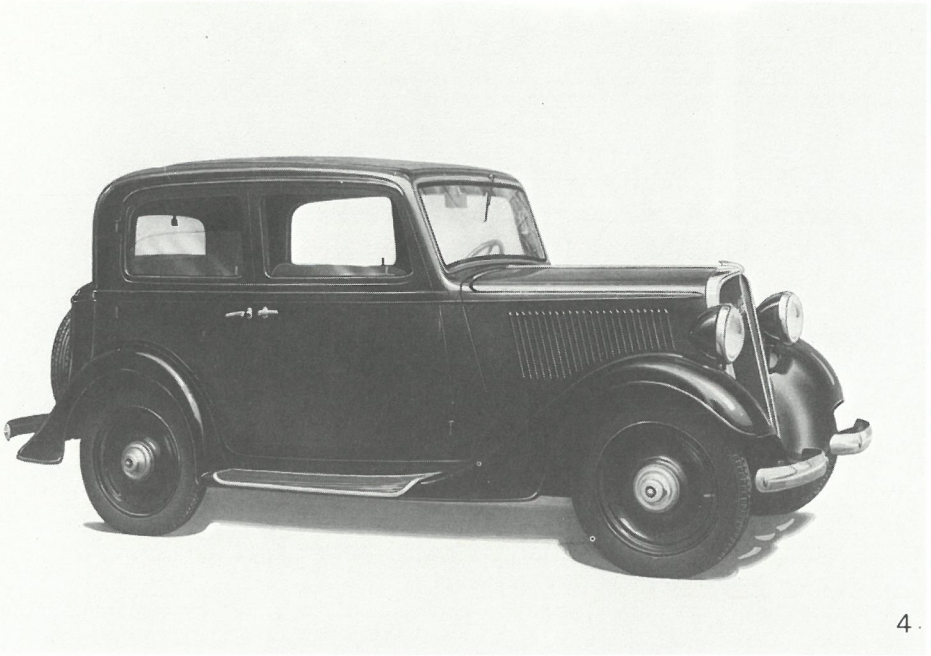
1 - Fiat 508 Balilla 1ère série, 1932, 3 vitesses
2 - Fiat 508 1ère série, type Luxe, 1932
3 - Fiat 508 2ème série, 1934, 4 vitesses
4 - Berline 2ème série 4 portes sans montant, 1934
5 - Spider 508 1ère série, 1932
6 - Spider 508 2ème série, 1934, 4 vitesses
7 - Torpédo, 1934, 4 vitesses



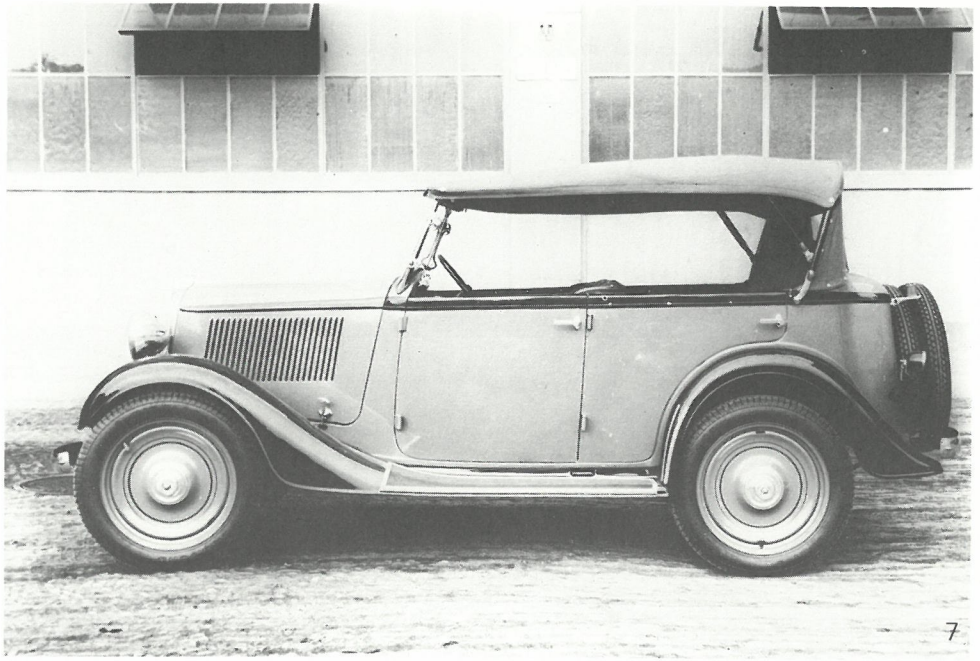
1


2

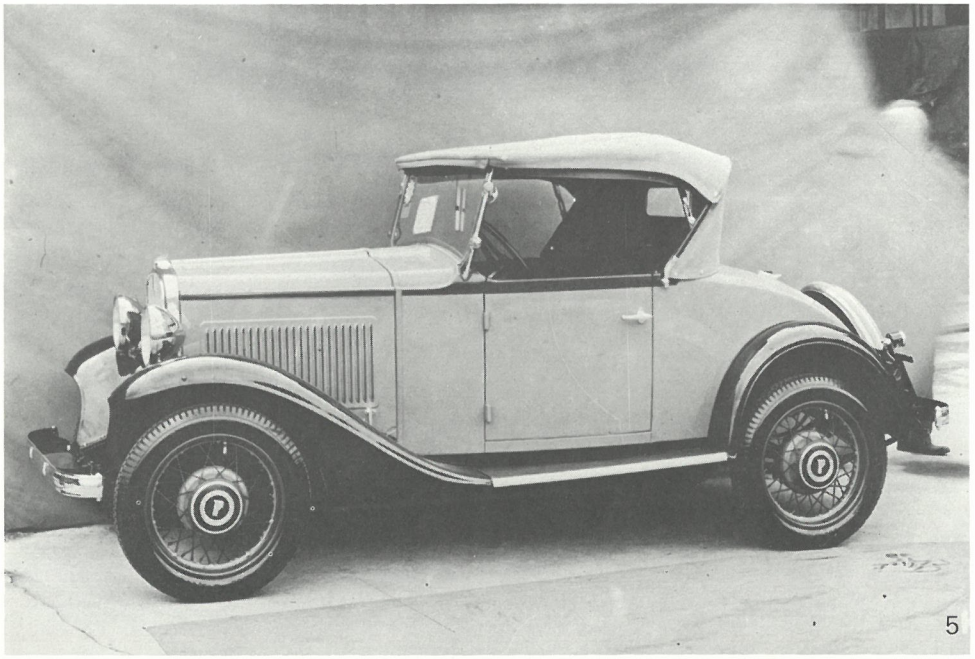

3



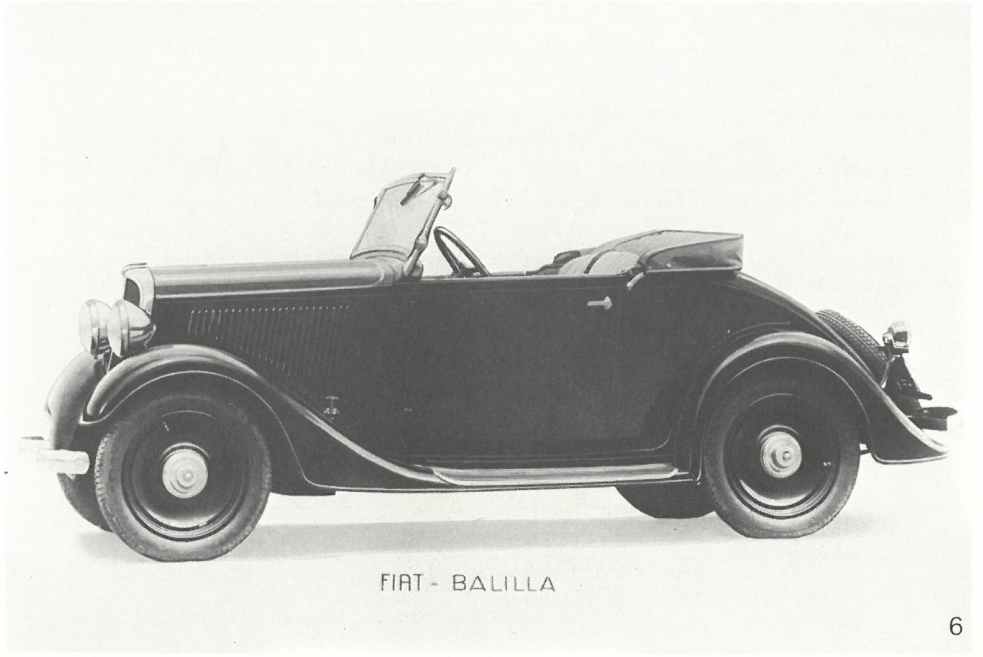
4.



7



5



FIAT - BALILLA

6

PARIS DEAUVILLE 1973

Avec sa 7ème édition Paris/Deauville est devenu, sans conteste, une des randonnées les plus classiques de France.

C'est près de 60 voitures qui se présentaient à Versailles pour cette édition 73. Surtout fait assez rare pour un rallye de fin de saison, une douzaine de voitures était venue tout exprès de Grande Bretagne, de Belgique, de Suisse et même des Etats-Unis.

Par les petites routes pittoresques de Normandie, Neauphle-le-Vieux, Septeuil, Ivry-la-Bataille, la caravane arriva à La Rivière Thibouville, pour déjeuner. L'hôtel du Soleil d'Or, bien connu des amateurs de bonne chère, permit aux gastronomes de satisfaire à leurs deux passions.

Partie avec un léger retard dû en grande partie aux lignes précédentes, la caravane arrivait, toujours au complet, à Conteville où la municipalité avait tenu à recevoir ces visiteurs inhabituels et leur offrait un vieux Calvados fort apprécié, en particulier par nos amis anglo-saxons experts en la matière.

L'arrivée à Deauville par la route de Honfleur terminait la partie randonnée de cette réunion. Les organisateurs avaient renoué , cette année, avec la tradition et c'est l'Hôtel Normandy qui offrit l'hospitalité aux équipages.

Le lendemain un rallye "astuces" qui charma certains mais que nous regrettons un peu car c'était s'éloigner du premier Paris/Deauville qui se voulait, avant tout, promenade.

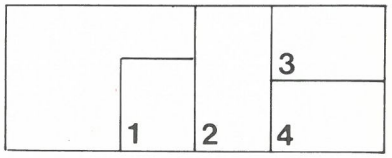
Nous ne citerons que pour mémoire : le dîner de gala, l'apéritif offert par la municipalité, les petites attentions dont chaque participant bénéficia, tant de la part des Demoiselles Marlboro que des amis du Syndicat d'Initiative.

Enfin un déjeuner au Grand Hôtel de Blonville clôtura ces deux journées fort agréables.

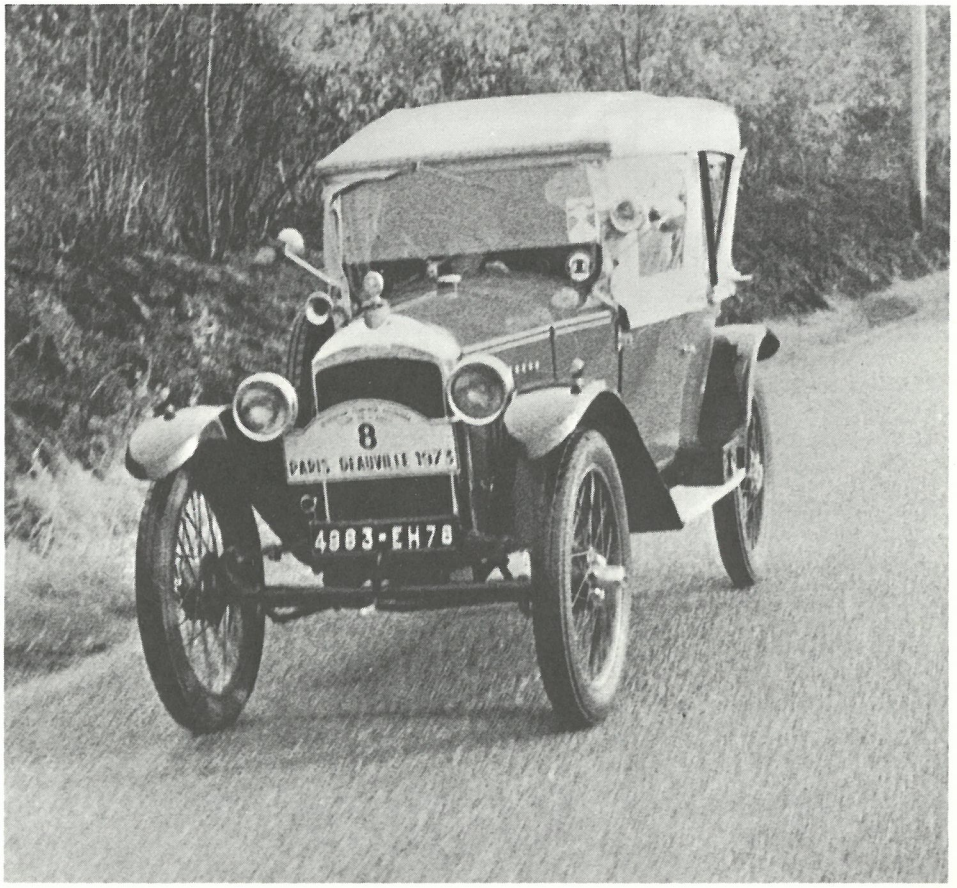
Une vente aux enchères de voitures anciennes ayant lieu à Honfleur, la plupart des équipages se rendait sur le plateau de Grace afin d'y assister. Il n'y avait guère d'affaire à conclure, mais c'était là une façon comme une autre de se quitter amicalement.

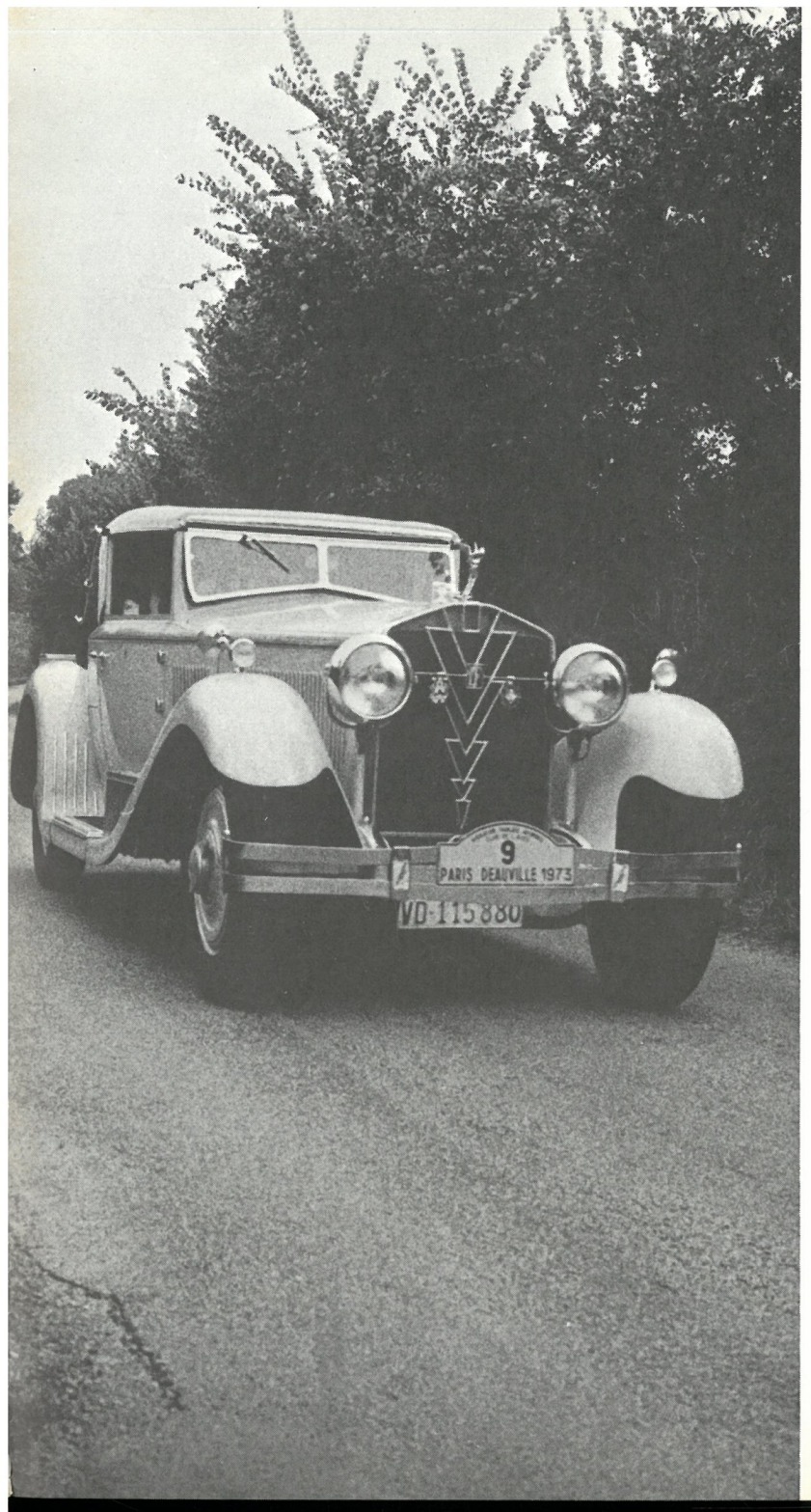
F. Roussel

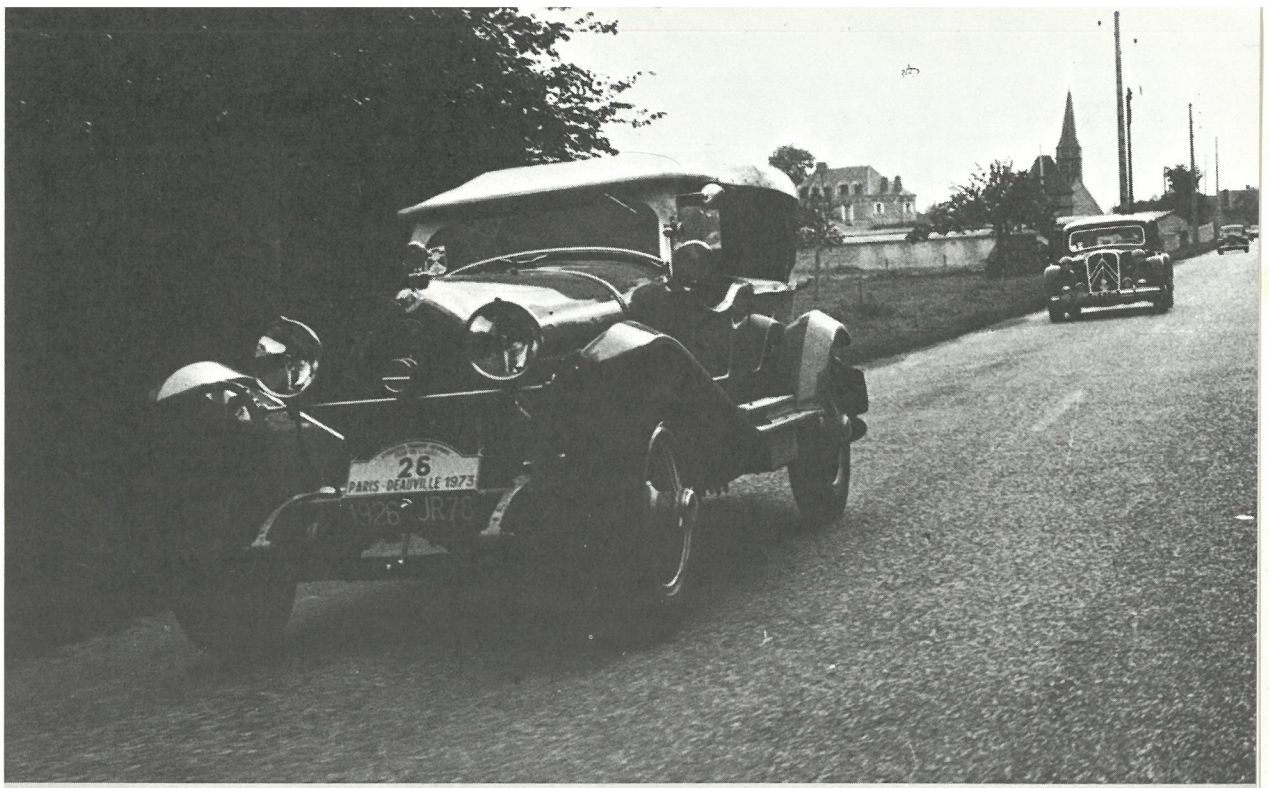
1 - Quadrilette Peugeot parfaitement remise en état : un exemple pour beaucoup
2 - Isotta Fraschini appartenant à Monsieur Roquet de Lausanne
3 - Première sortie de la Lorraine type Le Mans de Monsieur Broussine
4 - Départ de Versailles

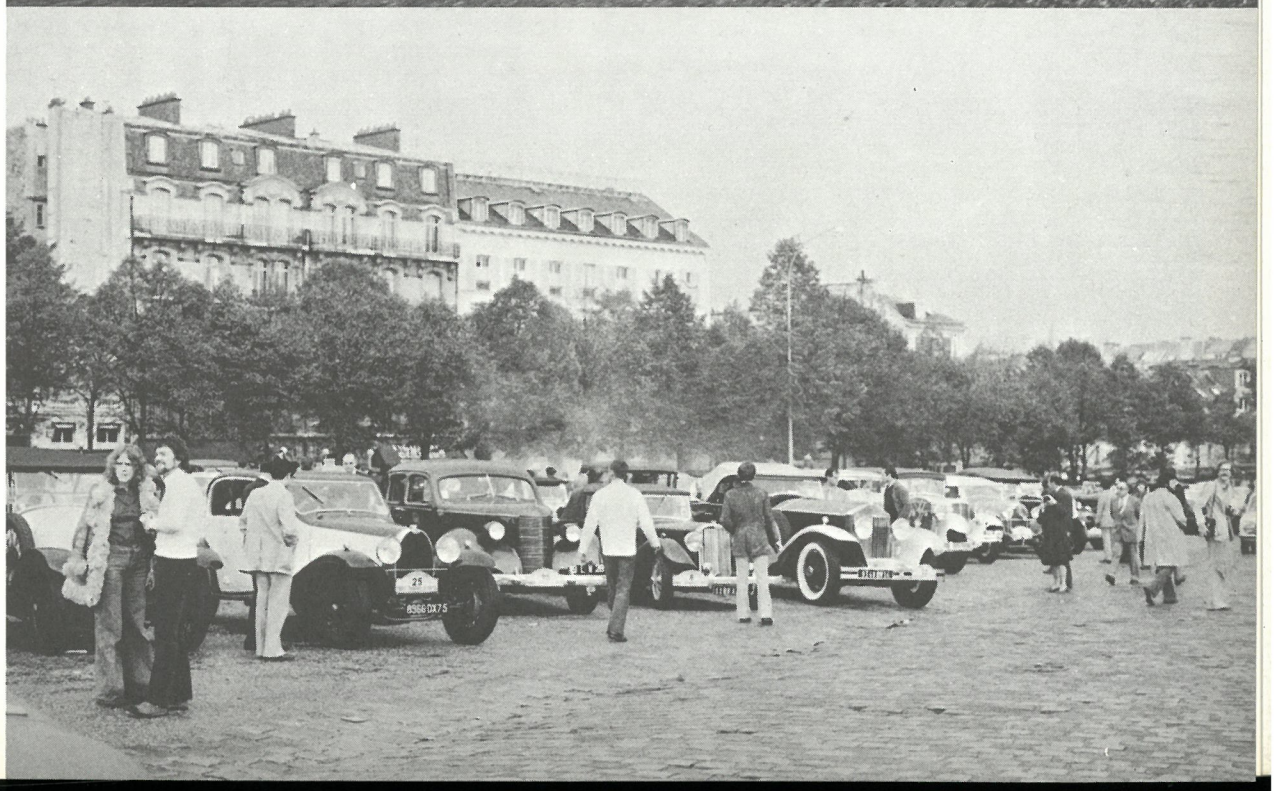


photos : Docteur Orvain




9
PARIS DEAUVILLE 1973


26
PARIS-DEAUVILLE 1973



RENCONTRE FRANCO-HOLLANDAISE DES PROPRIETAIRES DE M.G. SERIE T.

Après la dernière rencontre Franco-Hollandaise sur le circuit de Zandwoort, où plus de quelque cinquante amateurs de M.G. série T s'étaient retrouvés dans les dunes, le week-end de Pâques était une bonne occasion pour le OLD M.G. CAR CLUB de France de retrouver le M.G. TTO de Hollande sur un circuit français.

Venus de La Haye, ces fanatiques nordiques sont arrivés samedi de Pâques dans l'après-midi, après quelques petits problèmes mécaniques (pipe d'admission d'eau fêlée, fuite d'huile au palier arrière). La journée s'est écoulée à réparer, à astiquer et aussi à parler technique. Un sympathique dîner réunit nos amis et les MGtistes venus des quatre coins de France. Un rapide tour dans Paris illuminé termina la soirée.

Le lendemain, les automobilistes du dimanche virent défiler un cortège de M.G. de toutes couleurs en direction de la Place des Vosges, où était fixé le rendez-vous parisien de ces amateurs de belles mécaniques. La cohorte se dirigea vers le circuit de Bois-Guyon à Dreux, que l'AGACI eut l'obligeance de réserver aux organisateurs.

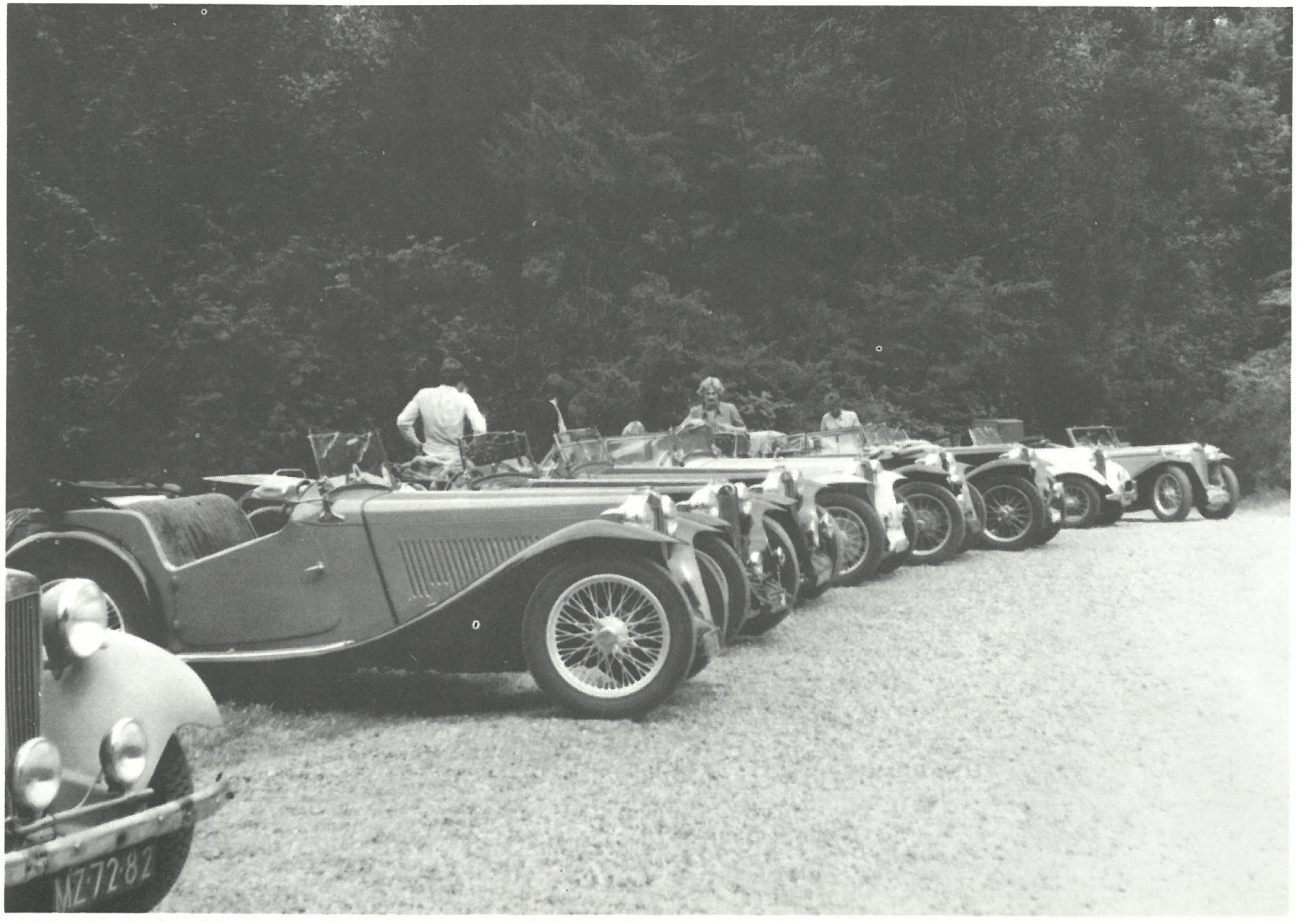
La compétition comportait une série d'épreuves, dont une course d'endurance, une course chronométrée et différentes courses réservées soit aux conducteurs de T.A., T.C., T.D., ou T.F. L'esprit de compétition et le plaisir de courir aidant, les conducteurs firent d'excellents temps et les résultats se jouèrent à quelques dixièmes de secondes. Notons cependant les très bonnes performances de Mr Paul Diani sur T.C. à 3/10èmes de secondes de Mr Jérôme Corbières, à 4/10èmes de Mr Patrice Maisonneuve et à 7/10èmes du Président du M.G. TTO de Hollande, Mr Wim Knijnenburg. Les trajectoires furent âprement disputées et les épreuves se coururent dans le crissement des pneus et les émanescences d'huile chaude. Les trois premières places de la course de T.D. furent prises d'office par nos amis hollandais.

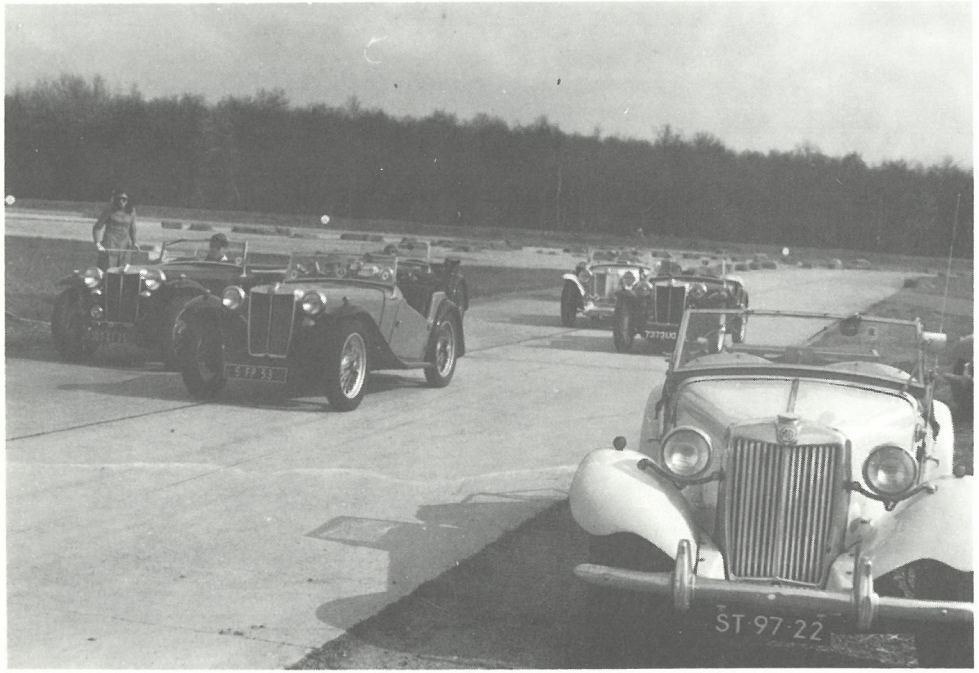
Lorsque les voitures repartirent, elles laissèrent aux spectateurs un excellent souvenir de ces courses inhabituelles et aussi quelques bottes de paille renversées. Le Club remercie tout spécialement Messieurs Legoubain et Broc, propriétaires du Circuit de Bois-Guyon de leurs assistance et services.

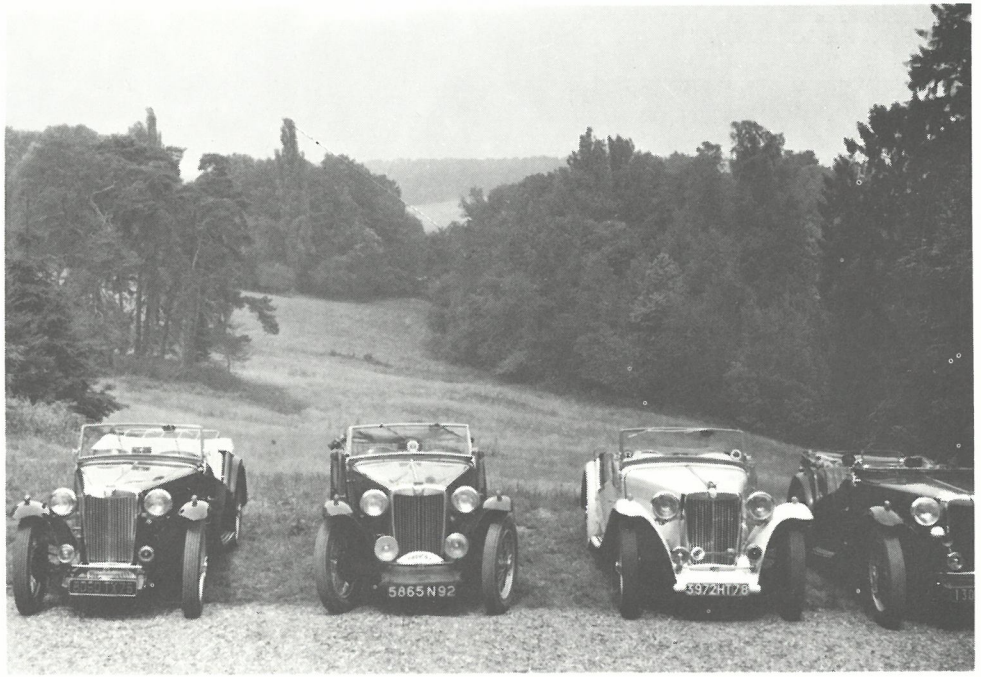
Le dernier jour, une randonnée touristique était prévue afin de terminer agréablement ce week-end sportif. Les voitures roulèrent en direction du Château de Hérivaux, aux environs de Luzarches dans le Val d'Oise, pour y faire une halte où les photographes d'occasion firent cliqueter leurs appareils. Puis le cortège de M.G. se rendit aux étangs de Comelles et au Château de la Reine Blanche, et traversèrent les bois environnants, au grand émerveillement des promeneurs du dimanche.

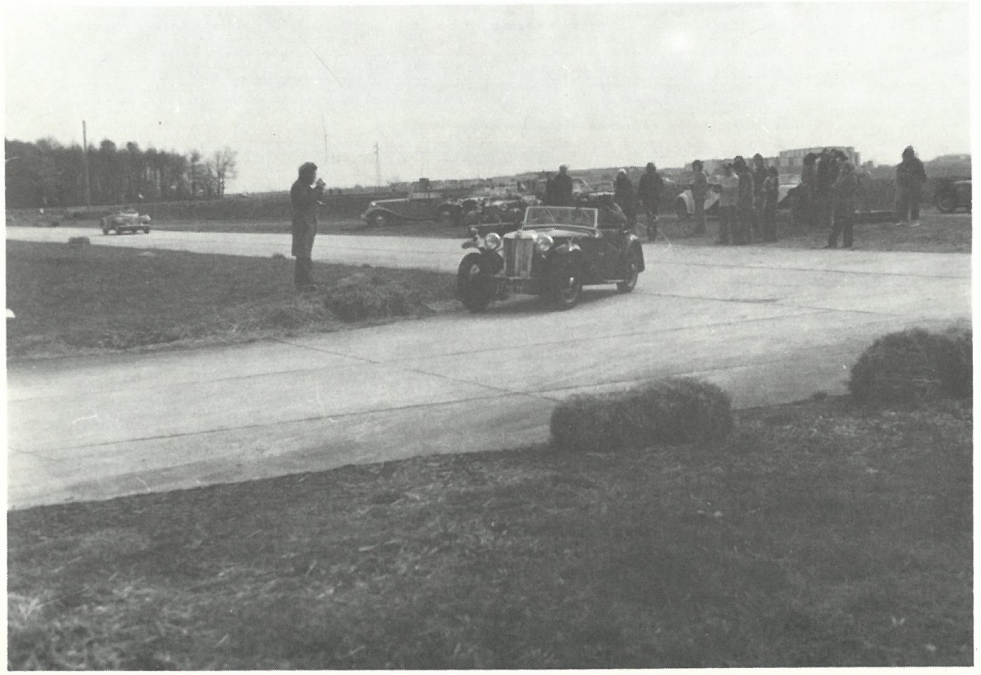
Après le déjeuner, nos amis hollandais repartirent vers La Haye, avec leur cargaison de souvenirs et de projets pour de nouvelles randonnées. Rendez-vous à Spa le 10 juin.

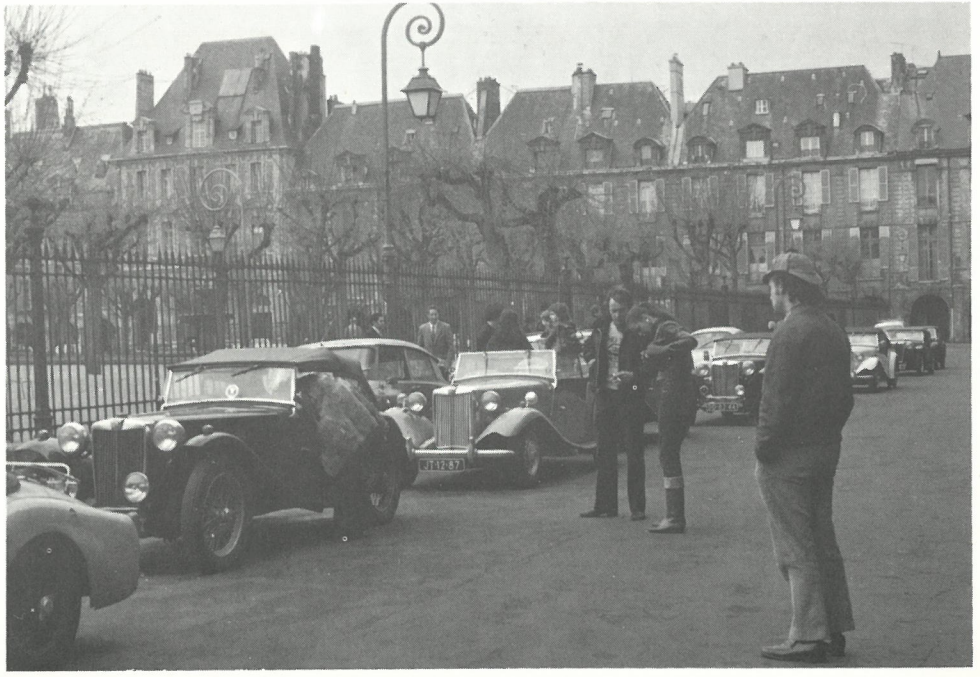
B. Maisonneuve




ST 97 22

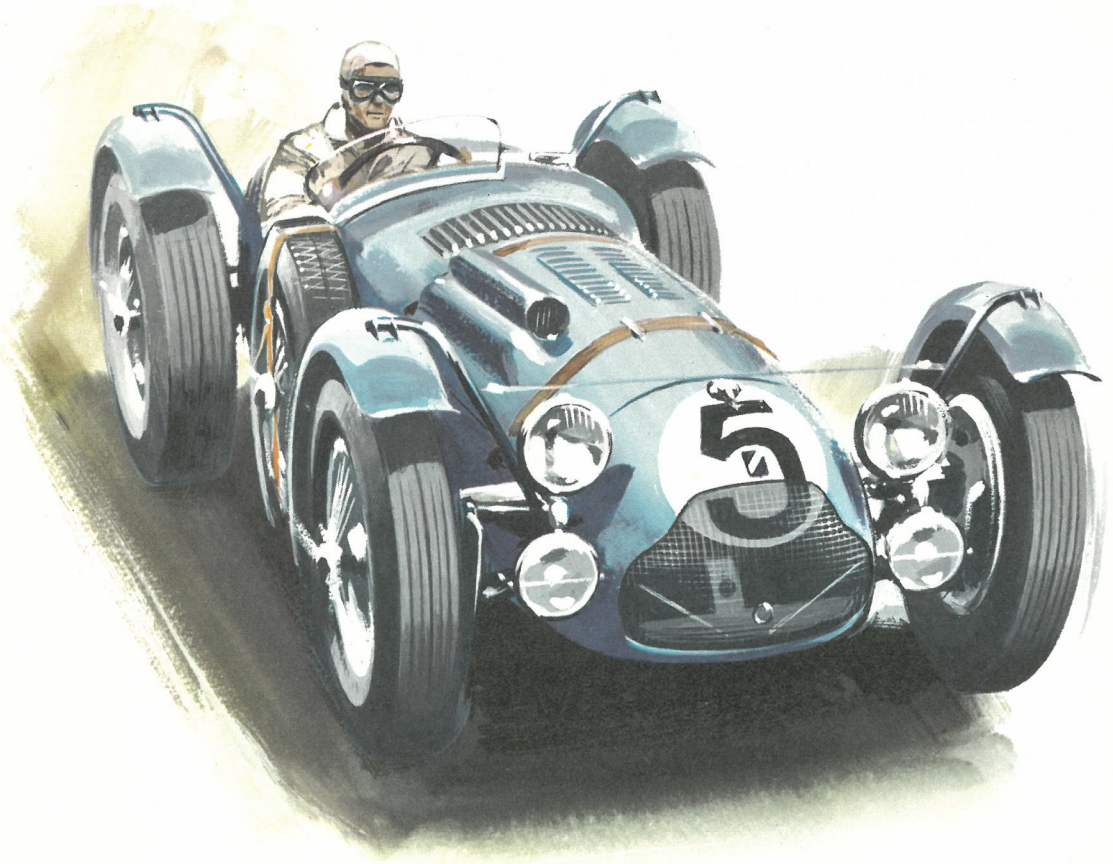

5865 N92
3972 H78

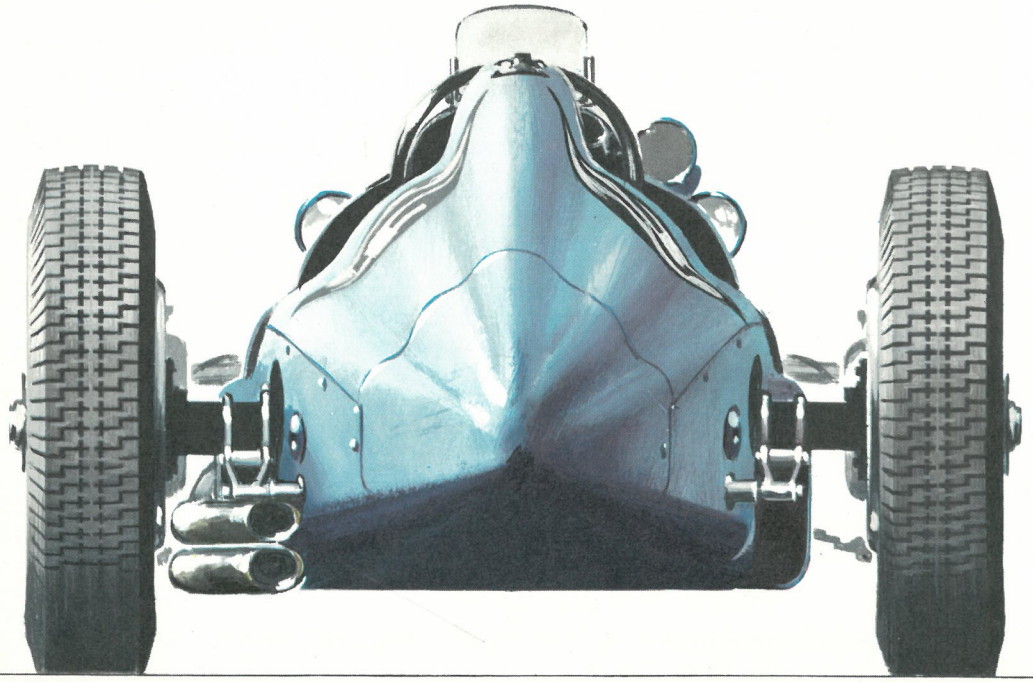




PROFILE PUBLICATIONS

Ces excellentes publications sont maintenant disponibles en France.
Chaque parution étudie en détail une voiture : son histoire, ses caractéristiques techniques, son style (4 pages en couleur).
L'amateur d'automobiles anciennes pourra se procurer les parutions antérieures reliées en 4 volumes : 1/ voitures de sport - 2/ vétéran et vintage - 3/ voitures de luxe et classique - 4/ voitures célèbres (chaque ouvrage 30 F).
Une nouvelle série de "Cars in Profile" est maintenant disponible. 10 volumes sont déjà parus qui ne traitent que des voitures de course de 1945 à nos jours (chaque parution 6 F).
Profile Publications a également publié des séries sur l'aviation, les blindés, les locomotives, les bateaux de guerre et les armes de poing.
Pour tous renseignements : Profile Publications, 6, villa Démont, 94000 Créteil.
Ces publications sont disponibles dans la plupart des librairies spécialisées et également à "La Boutique de l'automobiliste", 42, rue du Bac, 75007 Paris.





1950 Le Mans winner: Louis Rosier's 4482 cc. sports-racing two-seater version of the Grand Prix Lago–Talbot, in which he won the classic 24-hour event at an average speed of 89.72 m.p.h. (139.55 k.p.h.) for 2153.2 miles (3445.12 km.)
James Leech © Profile Publications Ltd.

LE LIVRE QU'ATTENDAIENT TOUS LES FANATIQUES DE CITROEN (ET LES AUTRES ...)

Cet ouvrage de 440 pages, format 17 x 24, illustré de 500 photos pour la plupart inédites et de 24 dessins en couleurs, vous dira tout sur André Citroën et sur tous les modèles produits par la firme, du "Type A" de 1919 à la "SM" et à la "GS".

Véritable "Bible" de tous ceux qui s'intéressent à l'histoire de la marque, il constitue, tant par le texte que par l'image, la documentation la plus complète et la plus précise qui soit.

Il décrit notamment en détail tous les modèles anciens, "Traction" comprise, il en étudie la fabrication et l'évolution année par année, en facilite l'identification par la présentation de tous les types de carrosserie, en publie les chiffres de production, et rappelle les exploits des Citroën, records d'endurance et croisières.

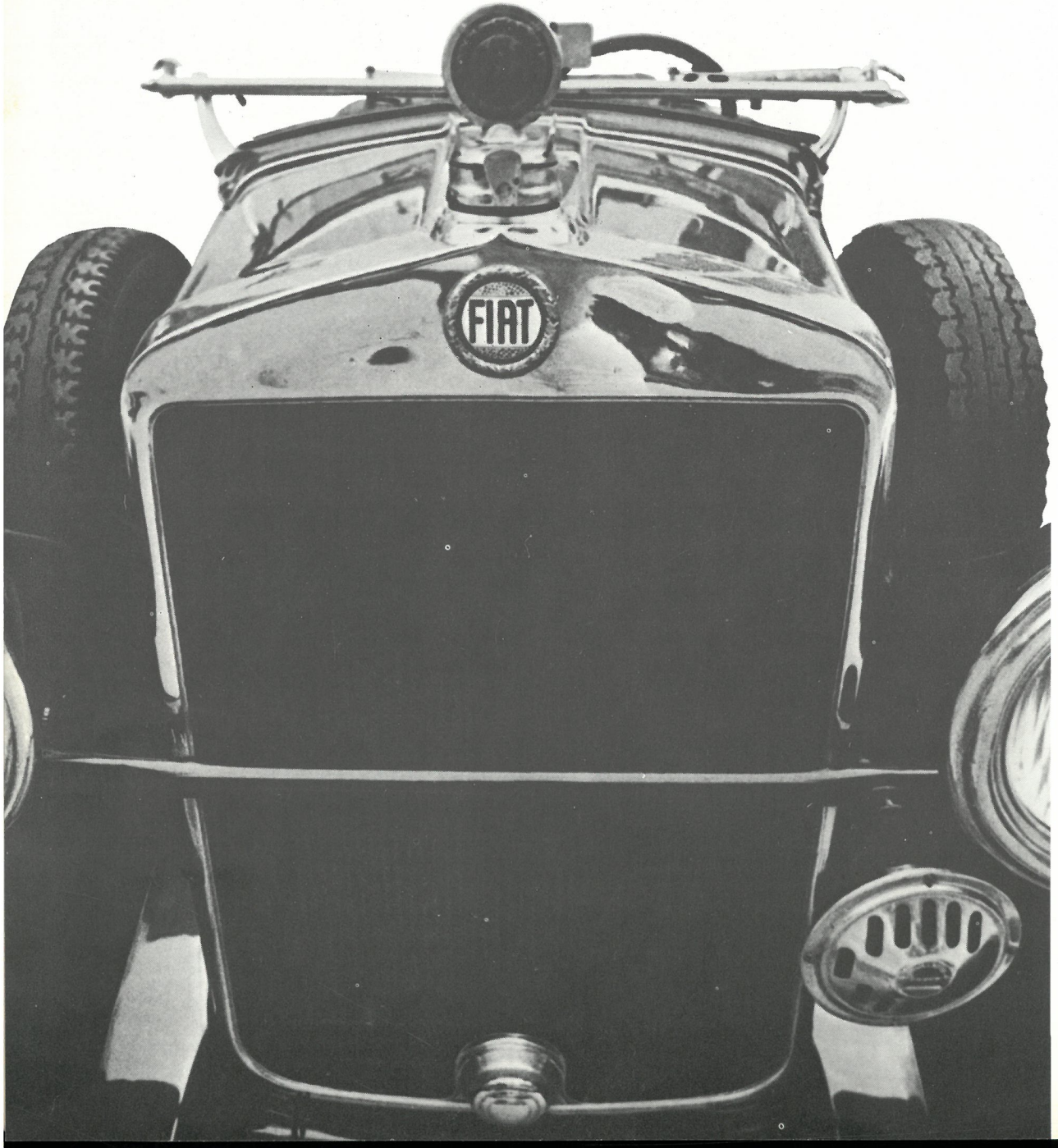
Naturellement **"Quai de Javel - Quai André Citroën"**, éclaire d'un jour nouveau l'étonnante personnalité d'André Citroën.
Ecrit et illustré pour tous ceux qui veulent "en savoir plus", c'est le "document" sur l'homme et ses voitures : pas de roman ... mais l'information la plus exacte et la plus importante jamais rassemblée.

Un ouvrage luxueusement présenté sous couverture toile et jaquette en couleurs. (Prix : 125 F)

- Des photos de prototypes ...
- Des vues d'usine ...
- Des détails techniques ...
- L'identification des modèles ...
- Les records ...
- Les croisières ...
- Les taxis ...
- Les utilitaires ...

Des photographies d'Epoque et 24 dessins en couleurs, hors texte, spécialement réalisés par **Pierre Dumont.**





IV^{eme} RANDONNÉE

FIAT

IVème Randonnée en Touraine des 15 et 16 septembre 1973

Il y a un peu plus de cinquante ans en juillet 1923, Tours fut la Capitale de l'Automobile. Les passionnés d'Histoire se rappellent le Grand Prix de l'A.C.F. qui vit une empoignade homérique entre l'enfant chéri du pays, Rolland-Pilain et les bolides rouges italiens de Turin. Leurs moteurs développaient déjà une centaine de chevaux et dépassaient le 200 km/h.

C'était hier

Un demi-siècle après, une soixantaine de véhicules anciens sont venus se promener dans notre belle Touraine. Ils ont été plus raisonnables car la sécurité a remplacé la vitesse dans les objectifs des organisateurs. Ces derniers se sont réunis dans le C.A.F.E. (Club des Amateurs Fiat d'Epoque), pour faciliter la conservation et la restauration de marques sacrées comme Georges Richard, Unic, Lancia et bien entendu Fiat, d'autres marques prestigieuses s'y sont retrouvées dont une de Dion Bouton 1913, une Voisin 8CV venue de Cambrai, une magnifique Rolls-Royce Silver Ghost de 1920, une Mercedes 500 à compresseur de 1935... mais la majorité des véhicules représente toute l'histoire des marques Unic, Lancia, et Fiat puisque l'ancêtre date de 1899 sans oublier les opulentes Unic U6, les élégantes Lancia, signées par des carrossiers prestigieux : Bender, Dubost, Manessius, Weyman et même Pinin Farina.

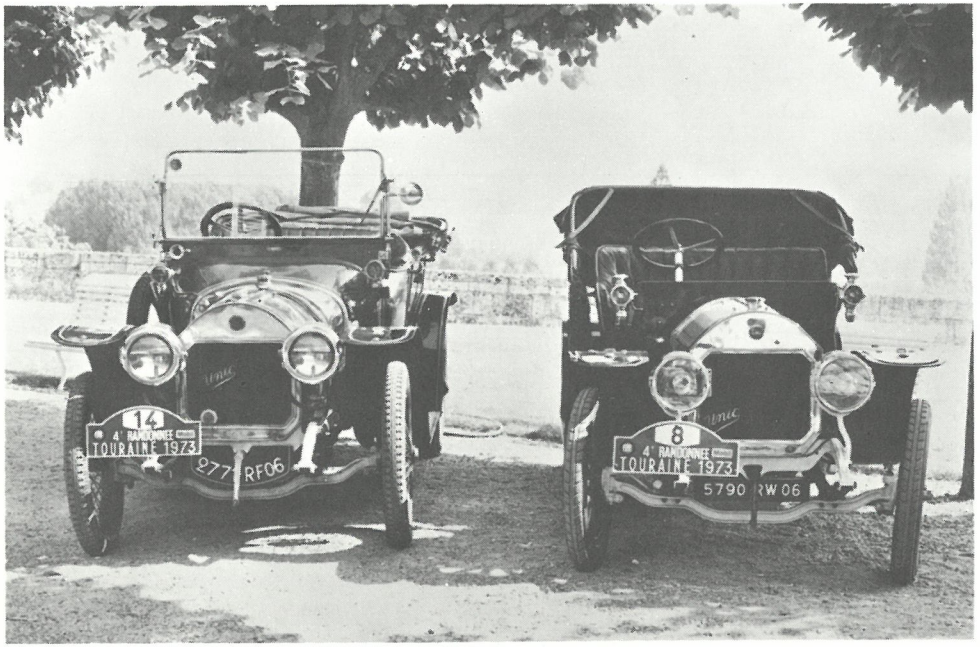
Randonnée Internationale

Organisée avec l'aide de l'Automobile Club de l'Ouest, Monsieur Bernard de Lassée les a reçus le vendredi 14 septembre au Musée de l'Automobile de Châtellerault situé dans l'ancienne Manufacture d'Armes. Le samedi dès 7h30 ont commencé les opérations de pesage avec des examens très sérieux de tous les véhicules dont certains couverts de poussière étaient arrivés de Londres, Bruxelles, Rome, Zürich, car cette Association, fait unique en Europe, est jumelée avec ses homologues anglais et italiens.

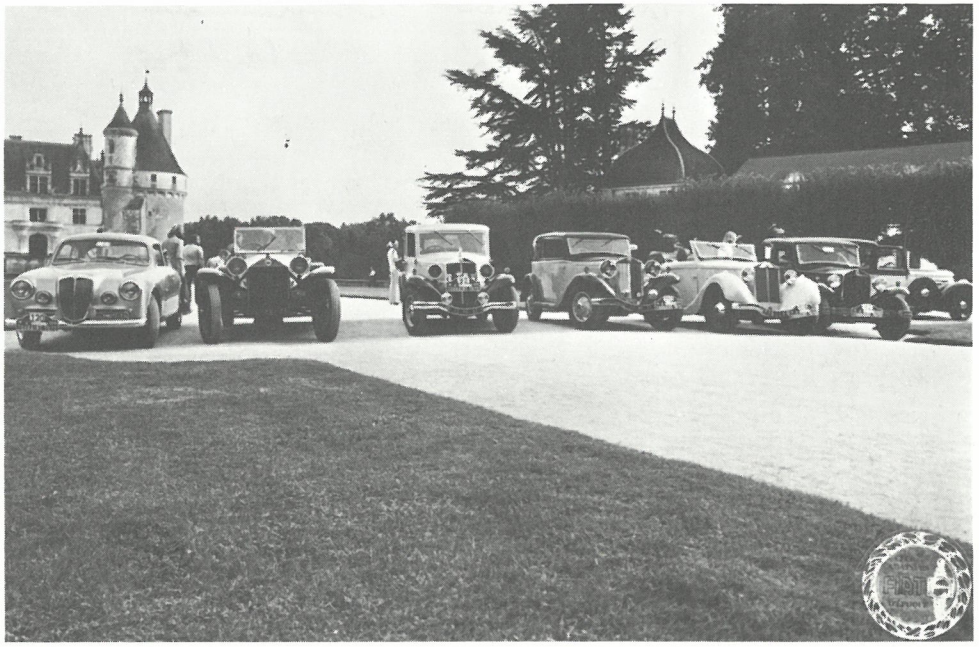
La participation régionale était importante puisque nous avons retrouvé Monsieur Michonneau sur sa Charron BA de 1912, infatiguable animateur de l'Ecurie Sportive de Châtellerault ainsi que Monsieur Ducarroy sur Panhard X36, Monsieur Salmon de Tours sur Lancia Belna 1933 qui pour la plupart avaient fait les autres randonnées en Ile-de-France, Beaujolais et Champagne.

Résultats

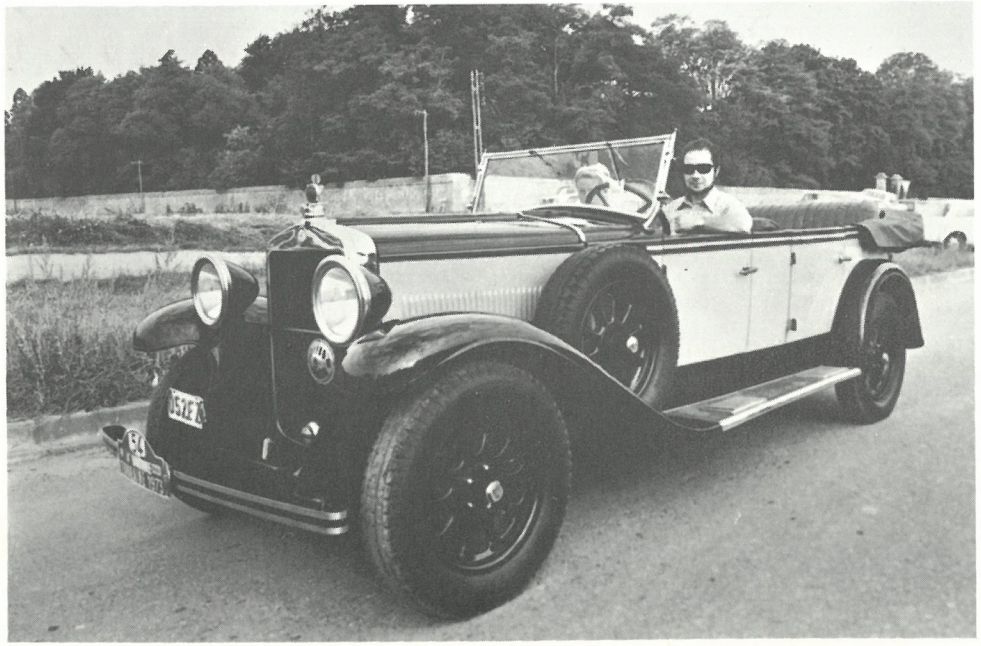
1er Scratch : Mahy (Belgique) Fiat 521 torpédo 1929
1er Veteran : Auffray (Paris) Georges Richard 1913 type J2
1er Vintage : Ducarroy (Châtellerault) Panhard X36 1920
1er Epreuves Sportives : Lodico (Turin) Fiat Coppa d'Oro 1936
1er Prix Sécurité : Baudino (Tours) Lancia Belna 1933



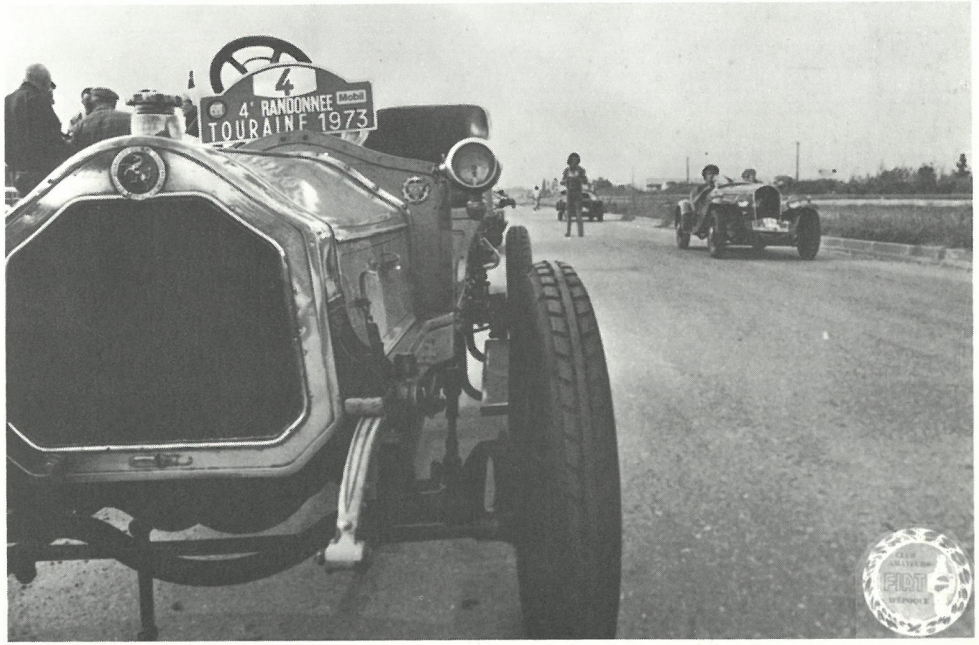
Deux très belles Georges Richard Unic restaurées de nos amis.
A droite : Blanc type G2, 1911, à gauche : Scoupe type J2, 1912.



L'écurie Lancia du C.A.F.E. devant le Château de Chenonceaux



Le gagnant classement scratch : M. Mahy de Gand (Belgique), Fiat 521 torpédo, 1929.

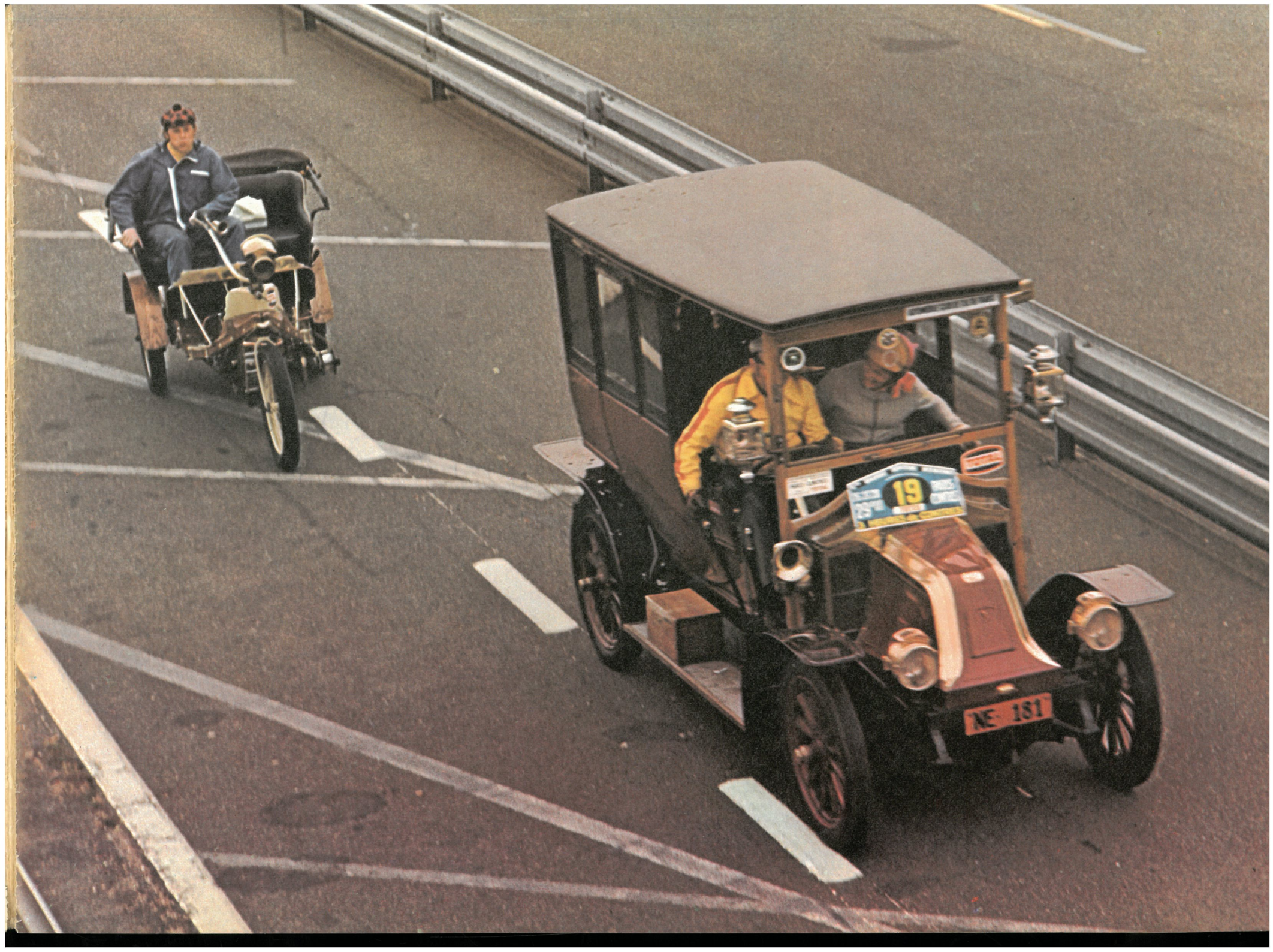


Docteur Ferrand sur Licorne, 1906 (Le Mans)



Pesage des voitures pour le Cinquantenaire du Mans

Page de droite : le passage des concurrents du Rallye de Contres sur le circuit du Mans


19
AE 181

DIJON

1ers TROPHÉES DE BOURGOGNE

Marc Nicolosi, bien connu des amateurs de voitures anciennes, avait invité ses amis et les amateurs de Bourgogne à une réunion sur le nouveau circuit de Dijon, circuit d'ailleurs très réussi bien que devant encore être modifié.

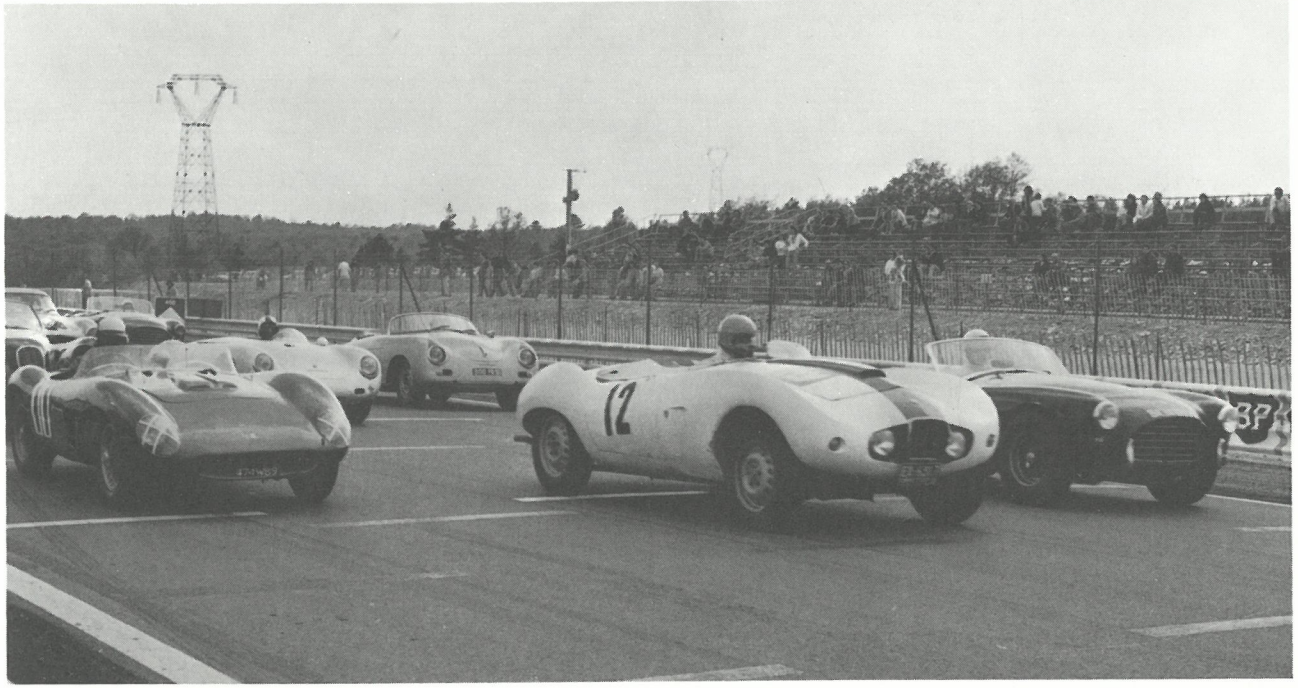
Bien entendu, nous ne pouvions manquer à cette invitation et c'est ainsi que A. Binda, et sa Bugatti 35A, dont c'était la première sortie depuis plusieurs années, A. Maeght et sa 37A, M. Prieur de Paris et sa 35 Tecla, M. Nicolosi avec sa 35 et J.P. Monceau de Clamecy avec sa Brescia se retrouvaient pour une course spécialement faite pour eux.

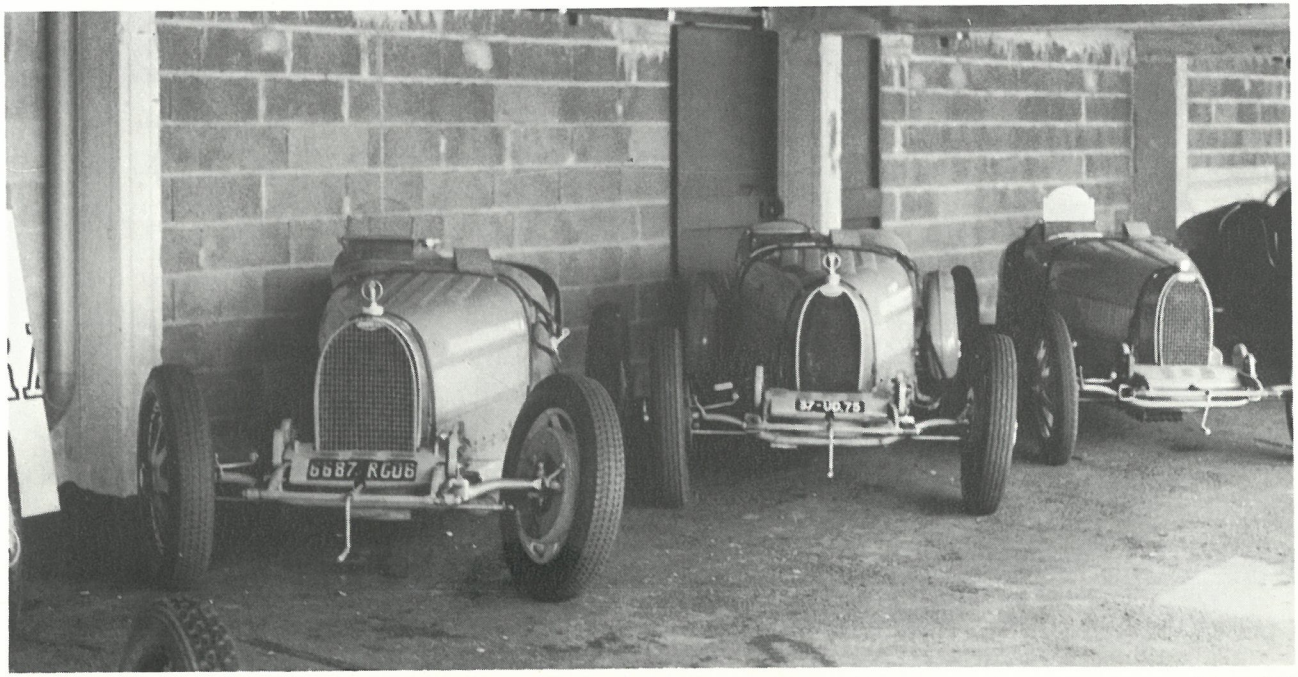
C'était un plaisir de voir cinq Bugatti extérieurement semblables, garées côte à côte au stand de ravitaillement, où rien ne pouvait les situer dans le temps.

Sur la piste chacun se retrouva selon ses possibilités. Pas de casse, beaucoup de plaisir, beaucoup de spectateurs. L'après-midi voyait différentes courses de cyclecars à peu près homogènes, une course pour voitures d'après-guerre (Jaguar, Porsche, etc ...) et une épreuve où tous étaient mélangés, le type même de ce qu'il faudrait éviter.

Rendez-vous est pris pour l'année prochaine. Espérons qu'il fera un peu plus beau.

A signaler : l'ouverture du circuit par Monsieur Moatti, préfet de Dijon, dans une Bugatti.





1927 ?... 1928...

Dijon 1973

AIGLE D'OR

Il fait beau, et cette année comme l'année passée et les années précédentes, nous voilà parti pour Val d'Isère.

Connaissez-vous le Rallye de l'Aigle d'Or ? Tout d'abord cette épreuve est réservée aux motos et voitures anciennes antérieures à 1937 et il faut faire gravir à ces vieilles machines le col de l'Iseran ; la difficulté est grande, le spectacle extraordinaire, et puis il règne dans cette manifestation une ambiance que l'on ne retrouve nulle part ailleurs. A quoi cela tient-il ? Aux organisateurs de ce rallye, tout simplement, l'"Ecurie Corail" sait faire rayonner autour d'elle une ambiance de camaraderie qui atteint tous les concurrents, et puis l'Office du Tourisme, les commerçants, les hôteliers, — Pépé dans sa Pizzeria — l'ami Dumas — nous mijotent une réception peu ordinaire. Un grand coup de chapeau à tous.

Donc départ — très tôt, car forte des expériences passées (12 heures de voyage en 1972, conséquence d'un gicleur bouché par des pommes de pin ! ! !), je veux arriver à temps pour la 1ère épreuve à Seez.

Ma petite Fiat Balilla roadster est toute fringante et le moral de mes amis au beau fixe (et même un peu au-dessus). Notre caravane s'ébranle et dans l'air frais, nous filons en admirant le paysage net et clair du petit matin.

Premier arrêt casse-croûte. Nous sommes rejoints par deux ou trois voitures et nos vénérables véhicules marchent toujours très bien. Et puis, aux Echelles, une Cognet de Seyne 1921 s'essoufle à grimper et il faut la soigner comme une grande malade en rebobinant sa magnéto avec les moyens du bord (chiffons, fil et aiguilles) et surtout avec la science de bricoleur que doit posséder tout amateur d'automobiles anciennes. Cette réparation de fortune, qui se passe, vous vous en doutez, dans les rires et les plaisanteries permettra à la Cognet de Seyne d'atteindre non seulement Val d'Isère, mais d'escalader le Col de l'Iseran et de remporter la coupe de la voiture la plus ancienne offerte par le Musée de l'Automobile de Rochetaillée.

Arrivée triomphale à Seez, point de ralliement où nous sommes fêtés et réconfortés, l'accueil est délirant et nous dégustons les délicieux produits du Terroir (bien arrosés).

En bonne dernière, la Fiat prend le départ et la montée sur Val d'Isère s'effectue à petite vitesse : régularité ... régularité ...

Le soir, dans l'allégresse et en plein air, distribution des prix de cette épreuve ; la palme revient à une Talbot de la toute nouvelle équipe des "Pétroleuses Beaujolaises". Puis, fondue monstre dégustée en commun. Je vous laisse à penser quelle ambiance peut régner quand il y a une bonne dizaine de longues tables avec des convives hilares et maniant la fourchette avec ardeur.

Je bichonne ma "Balilla", la nourrit et l'abreuve, mais, malgré tous mes soins, nous ne décrochons qu'une place à peine honorable.

Le souvenir de l'escalade, de la descente et de la concentration au sommet de l'Iseran demeure à jamais gravé, car le site est féerique en ces beaux jours de juillet et l'an prochain, ma Fiat et moi repartirons gaiement pour l'Aigle d'Or 1974.

Régina Malartre

S'il y avait un rallye que nous devions choisir parmi tous ceux que nous avons pu voir cet été, L'AIGLE D'OR serait l'élu. D'ailleurs nous espérons bien, pour l'année prochaine, offrir aux organisateurs une "Coupe de l'Automobiliste".





photos Georges Clermont

Si depuis longtemps des modèles réduits de voitures anciennes sont proposés aux amateurs, les reproductions de voitures françaises sont extrêmement rares, tout au moins en ce qui concerne les voitures à monter. Par contre, pour les modèles au 1/43ème, Solido propose 5 modèles : une Renault 40CV, 1926 ; une Panhard coupé chauffeur, 1925 ; une Voisine Lumineuse, 1934 ; une Hispano Suiza, 1926 ; une Bugatti Royale, 1930 (chaque modèle 24 F).

Rio de son côté nous propose, parmi ses 56 modèles sortis : une De Dion Bouton Victoria, 1914 ; une Renault Taxi de la Marne, deux Bugatti Royale, une Bugatti type 50 et une 40CV Renault (chaque modèle 32 F). Rio nous annonce également, pour le printemps (toujours au 1/43ème) la "Jamais contente", une Hispano Suiza coupé chauffeur de 1932, une voiture à hélices Leyat de 1923, une Delahaye 135M de 1935 et la Mercedes d'Hitler. Voilà cinq modèles qui, par leur originalité, viendront compléter la gamme déjà très étendue de leurs fabrications.

Chez Dugu pas de nouveautés. Sur les 28 modèles de voitures anciennes allant de l'antique Fiat à la très belle Duesenberg, seule une Simca 5 représente la France.

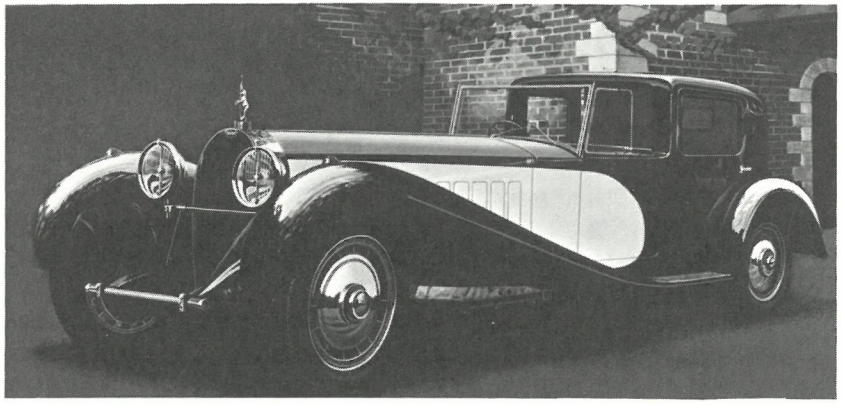
Quant à Rami, pas de nouveautés non plus et parmi les 30 modèles tous issus de la collection de Rochetaillée, peu de vintages. Dans les modèles à monter, les voitures françaises étaient particulièrement rares : une Bugatti 35 de chez Monogramme d'ailleurs fort réussie et qui fait l'objet plus loin d'une étude et une Bugatti Royale de chez Revel.

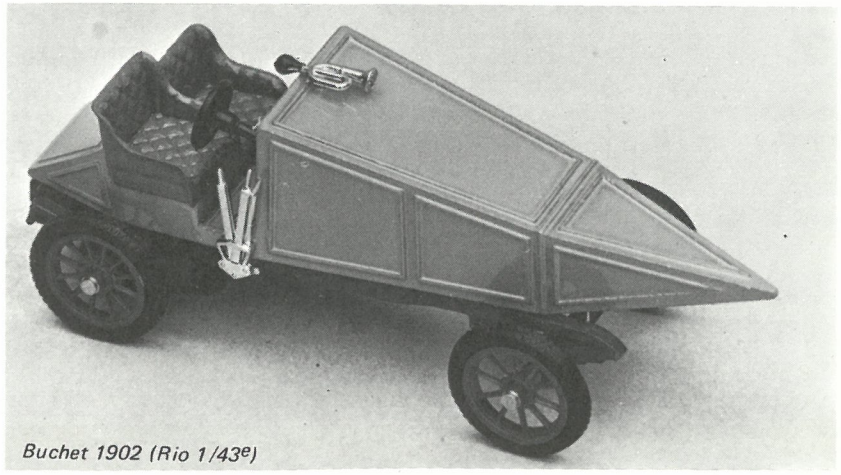
Heureusement nous arrivent du Japon une splendide Bugatti type Royale au 1/16ème (190 F) et d'Angleterre toute une série de voitures en métal au 1/43ème de chez John Day et Auto-Replica (47 et 50 F).

Mais s'il est regrettable que la production française soit si peu représentée l'amateur de belles maquettes de voitures anciennes pourra trouver, dans les différentes fabrications, un choix quand même fort intéressant.

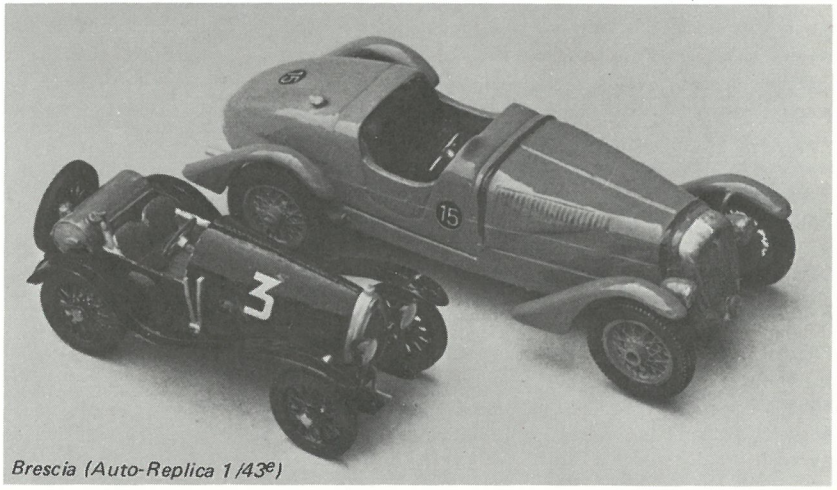
En tout bien tout honneur, Pocher dont les usines ont brûlé récemment continu néanmoins sa fabrication et propose toujours quatre modèles : la Fiat Grand Prix, 1907, fort connue des amateurs puisqu'elle a été mise sur le marché voilà déjà plus de 8 ans (400 F) ; l'Alfa Roméo 8 cylindres, 2,3 litres type Monza (590 F) ; la Rolls Phantom II, dont le châssis est un véritable chef-d'œuvre, malheureusement la carrosserie est assez triste (800 F) ; enfin un splendide roadster touring, 2,3 litres Alfa Roméo (690 F).

Bugatti Royale (1/16e)





Buchet 1902 (Rio 1/43e)



Brescia (Auto-Replica 1/43e)

Chez Hubley marque américaine, tout métal, pas de nouveautés toujours les Duesenberg, Packard, Chevrolet, Ford A dans leurs différentes versions (entre 48 et 118 F).

Chez Monogramme (modèles en plastique et de grande finesse) : une Rolls, deux Duesenberg coupé chauffeur et torpédo, une Cord, une Mercedes 540K (chaque modèle 40 F).

"Joan" nous propose : une Mercedes 540K, une très belle Cadillac en torpédo et une autre en coupé chauffeur. Ces trois modèles particulièrement réussis et détaillés sont pourtant proposés à un prix très raisonnable : 30 F.

Airfix propose une maquette de la Bentley type Le Mans au 1/16ème de très belle facture et, bien que tout plastique, une astuce de chromage mat imite parfaitement l'aluminium poli, ce qui donne aux parties mécaniques un aspect des plus authentiques (190 F).

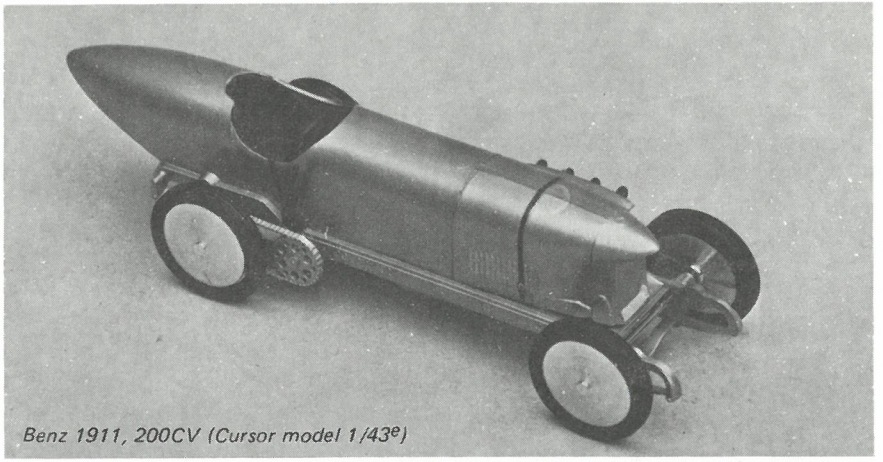
Mais la grande nouveauté c'est l'apparition, enfin, de la Bentley de chez Fulgurex ; il s'agit là d'une pièce exceptionnelle. Cette reproduction toute montée de la 8 litres Bentley de 1930, réalisée artisanalement tout en métal, malgré un prix élevé (3500 F), peut être considérée comme ce qu'il y a de plus beau actuellement sur le marché de la maquette. Fulgurex annonce également, pour février ou mars 1974, une Mercedes SSKL de 1931 et pour l'automne une Bugatti type 59 de 1934.

La maison Norev qui avait réalisé une série relativement bonne de modèles tout plastique reproduisant quelques voitures françaises des années 20-30 (201 Peugeot, NN Renault, etc ...), a cessé cette fabrication. C'est d'autant plus regrettable qu'elle était la seule à proposer une traction AV Citroën, voiture qui, actuellement, retrouve une certaine vogue auprès des jeunes amateurs de voitures anciennes.

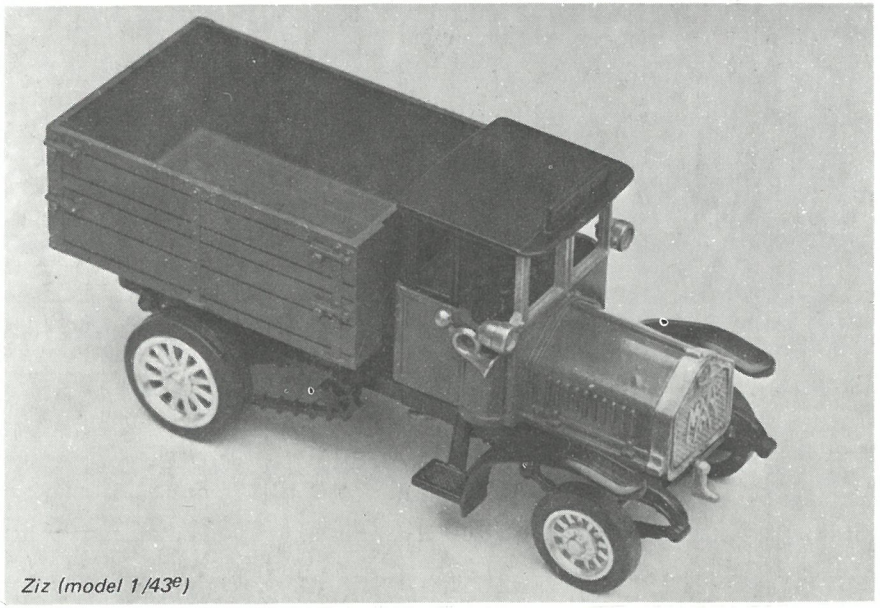
La marque Ziss, qui proposait une vingtaine de modèles différents, est de nouveau disponible en France. A noter un très bel autobus et quelques camions anciens qui sont à notre connaissance, les seuls exemplaires "d'utilitaires" anciens, en modèle.

M. Mora

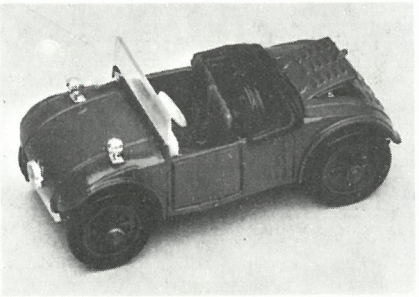
Toutes ces maquettes sont disponibles dans les principaux magasins de jouets, de modélisme et également à "La Boutique de l'Automobiliste", 42 rue du Bac, Paris 7ème, tél. 548 82 05.



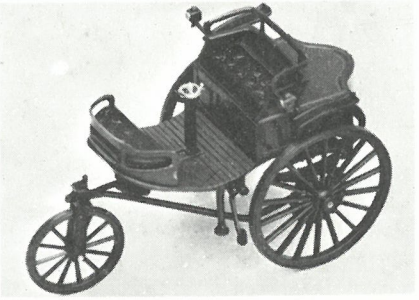
Benz 1911, 200CV (Cursor model 1/43e)



Ziz (model 1/43e)



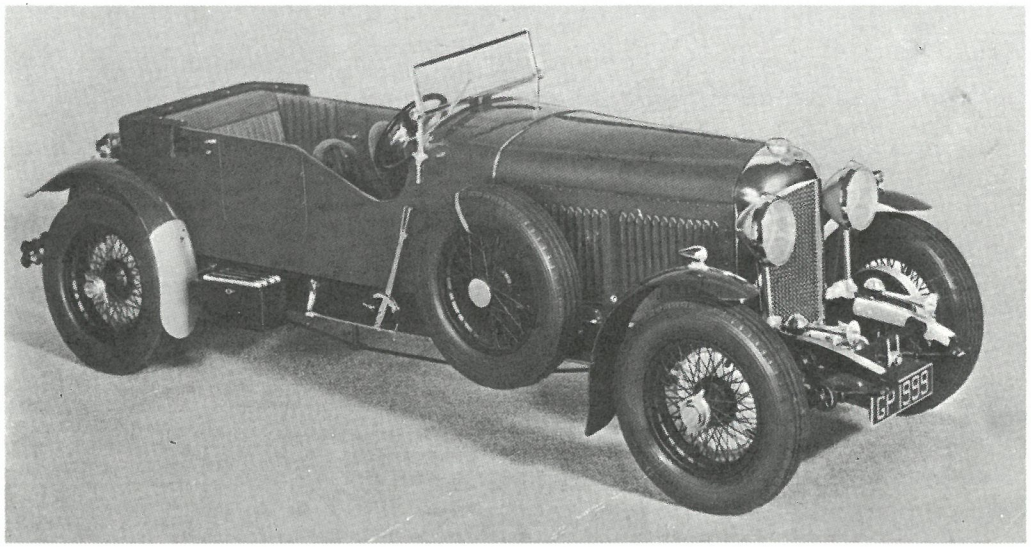
Hanomag roadster 1924 (R.W. model 1/43e)

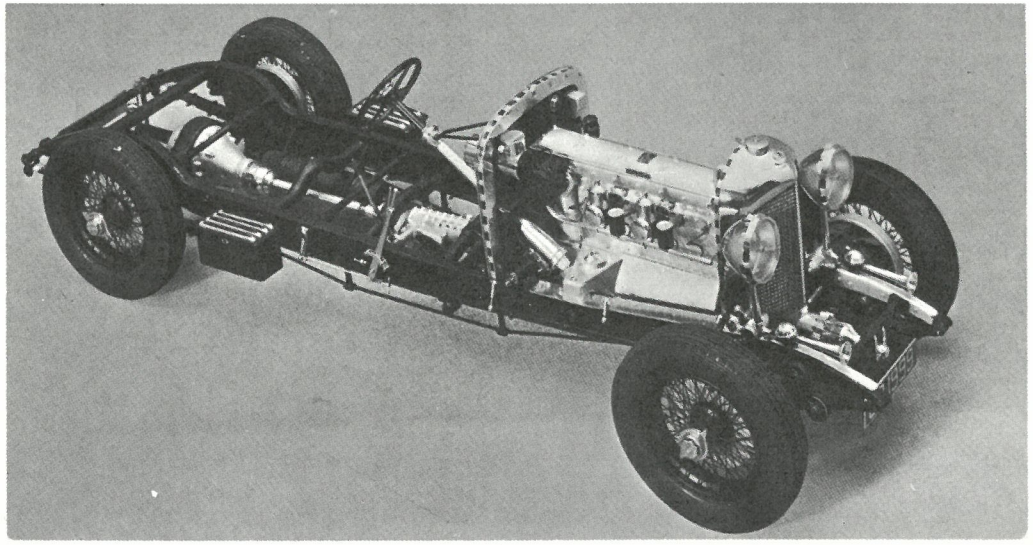


Benz 1894 (Cursor model)

FULGUREX

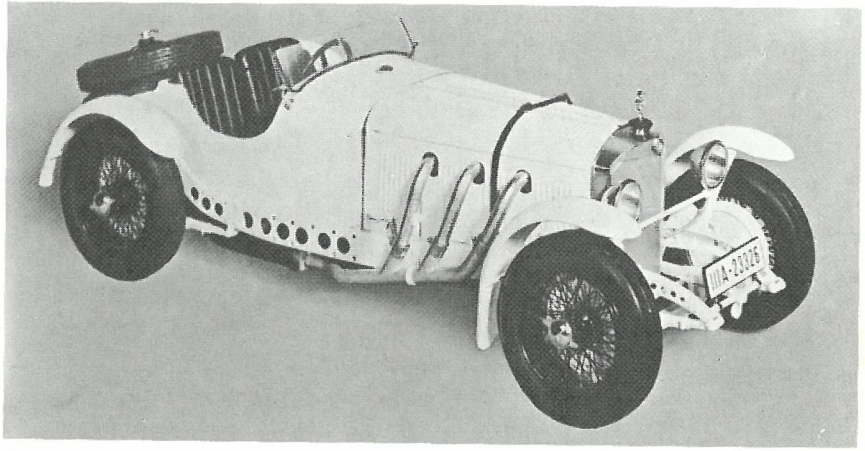
Bentley 1930 8 litres





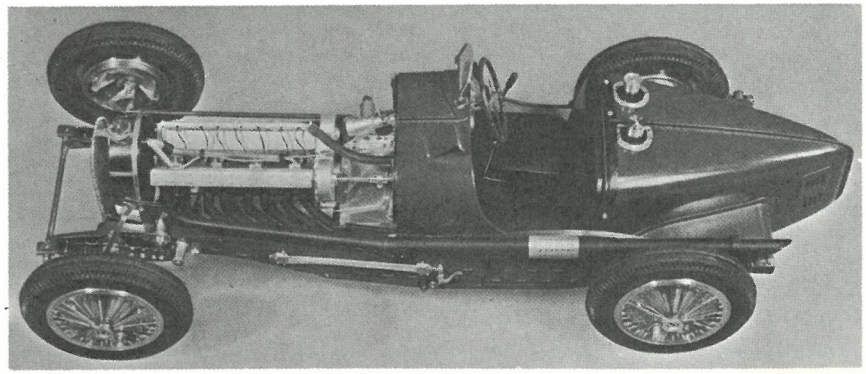
Généralités techniques

1. Tous nos modèles sont strictement reproduits d'après les plans et photos obligeamment prêtés par les fabriques ou par des collectionneurs. Echelle 1 : 12e.
2. Série limitée et numérotée de chaque type.
3. Exécution entièrement métallique (laiton) à l'exception des pneus et des sièges.
4. Direction et suspension fonctionnantes, capot et portes ouvrants, éclairage électrique. Carrosserie démontable.
5. Toutes les parties invisibles telles que l'embrayage, le pont arrière, le moteur, les amortisseurs, etc., sont également reproduites jusqu'au dernier rivet.
6. Tableau de bord complet – tapis – leviers de changement de vitesse et frein – timonerie de direction et freins, etc.
7. Un certificat d'origine comportant le même numéro que la voiture s'y référant est joint à chaque coffret.
8. Livrée avec vitrine à fond réfléchissant. Pour raison de sécurité, les verres ne sont pas fournis.
9. La lithographie en couleur, qui sera jointe, est signée par le peintre renommé Walter Gotschke.

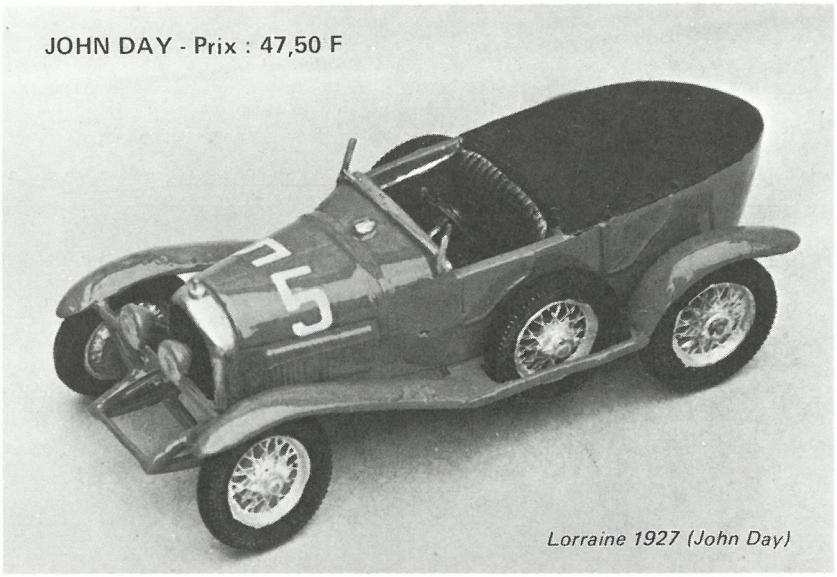


Bugatti Type 59 1934

Mercedes-Benz SSKL 1931



JOHN DAY - Prix : 47,50 F



Lorraine 1927 (John Day)

101 - MERCEDES Grand Prix 4,5 l. Vainqueur G.P. de France 1914
102 - FERRARI 375 + Vainqueur 24 Heures du Mans 1954
103 - ALFA ROMEO 2900 cc. Vainqueur 1 000 Miglia 1938
104 - BRABHAM BT 19 Formule 1 Vainqueur G.P. de Hollande 1966
105 - ALFA ROMEO P 2 Vainqueur G.P. de France 1924
106 - JAGUAR "C" Vainqueur 24 Heures du Mans 1951
107 - BUGATTI "Tank" 3,3 l. Vainqueur 24 Heures du Mans 1937
108 - FERRARI Formule 1 Vainqueur G.P. d'Angleterre 1951
109 - DUESENBERG Grand Prix Vainqueur G.P. de France 1921
110 - LOLA T. 280 Concurrente à Buenos Aires 1972
111 - LOTUS 49 Formule 1 (5 versions différentes) 1968/1970
112 - LOTUS 72 Formule 1 Vainqueur G.P. de Hollande 1970
113 - TALBOT 4,5 l. Vainqueur 24 Heures du Mans 1950
114 - MAC LAREN M 7 A Formule 1 Vainqueur G.P. d'Italie 1968
115 - MARCH 701 Formule 1 Vainqueur G.P. d'Espagne 1970
116 - JAGUAR "C" longue queue prototype 1952
117 - PORSCHE RSK Vainqueur Targa Florio 1958
118 - FERRARI 166 MM Vainqueur 24 Heures du Mans 1949
119 - FERRARI GTO Vainqueur 1000 Kms. Nurburgring GT. 1962
120 - MASERATI Birdcage Vainqueur 1000 Kms. Nurburgring 1960
121 - MERCEDES 300 SLR Vainqueur 1000 Miglia 1955
123 - LAGONDA Vainqueur 24 Heures du Mans 1935
124 - ALFA ROMEO 2,3 l. Vainqueur 24 Heures du Mans 1931
125 - FERRARI TR 60 Vainqueur 24 Heures du Mans 1960
126 - LORRAINE Vainqueur 24 Heures du Mans 1925
127 - FERRARI 250 GT Berlinette Vainqueur GT 24 Heures du Mans 1960
128 - CHENARD & WALCKER Vainqueur 24 Heures du Mans 1923
129 - DELAHAYE 4,5 l. Vainqueur 24 Heures du Mans 1938
130 - FERRARI TESTA ROSSA 250 Vainqueur Sebring 1958
131 - MERCEDES 300 SL Vainqueur 24 Heures du Mans 1952
132 - MERCEDES W25 Vainqueur Grand Prix de France 1935
133 - FIAT Course Vainqueur Grand Prix de France 1922
134 - AUTO UNION Type "A" Vainqueur G.P. de France 1934
135 - COBRA SHELBY Roadster 1964
136 - AUTO UNION Type "D" Vainqueur G.P. de France 1939
137 - PORSCHE R.S.K. Vainqueur Targa Florio 1959
138 - CUNNINGHAM "Monstre" 24 Heures du Mans 1950
139 - MERCEDES 154 Vainqueur G.P. Allemagne 1930
140 - LOTUS John Player Spécial Vainqueur G.P. Angleterre 1972
141 - B.R.M. Formule 1 "153" Vainqueur G.P. de Belgique 1970
142 - FERRARI 250 MM Sebring 1953
143 - FERRARI F1 Championne du Monde (J. Surtees) 1964
144 - FERRARI 330 TR 1ère 24 Heures du Mans 1962
145 - B.R.M. F1 Marlboro 1ère G.P. Monaco (Beltoise) 1972
146 - LANCIA D 50 - ASCARI G.P. de Monaco 1955
147 - FERRARI 801 2ème G.P. d'Allemagne 1957
148 - TYRELL FORD 005 F1 - 1973
149 - BUGATTI Grand Prix Type 59 3,3 l. 1934
150 - FERRARI 250 GT Berlinette 1957
151 - MAC LAREN YARDLEY F1 1972
152 - TYRELL FORD 004 F1 1972
153 - MASERATI 450 Spyder Vainqueur 12 Heures Sebring 1957
154 - FERRARI TR 61 - Vainqueur 24 Heures du Mans 1961
155 - ROVER B.R.M. Prix Spécial 24 Heures du Mans 1963
156 - COBRA DAYTONA Vainqueur GT 12 Heures de Sebring 1965
157 - FERRARI DINO 246 Grand Prix de la Montagne 1958
158 - BUGATTI 57 Vainqueur 24 Heures du Mans 1939
159 - JAGUAR D 1957 Vainqueur 24 Heures du Mans Ecurie Ecosse
160 - DAN GURNEY EAGLE F1 Vainqueur G.P. de Belgique 1969
* 161 - PEUGEOT 1912 Vainqueur Grand Prix de France
* 162 - MATRA MS 120 D 2ème Grand Prix de France 1972
* 163 - TALBOT LAGO 24 Heures du Mans 1952
* 164 - MARMON Vainqueur 500 miles Indianapolis 1911
165 - MORGAN + 4 1960
166 - NASH HEALEY 24 Heures du Mans 1953
* 167 - FERRARI 250 TR Vainqueur 24 Heures du Mans 1958
168 - FRAZER NASH Le Mans Replica 24 Heures de Sebring 1950
* 169 - LOLA "GITANES" 290 3 l. 1973 1000 Kms. de Dijon
170 - B.R.M. F1 Vainqueur G.P. d'Italie 1965
172 - ASTON MARTIN ULSTER 1935
* 173 - TYRELL FORD 006 F1 Championne du Monde 1973

**nouveautés à paraître dans les mois prochains*



35 B de chez Monogram

Ce modèle de chez Monogram réalisé grâce à l'érudition et aux conseils de H.G. Conway, grand spécialiste et grand historien de Bugatti, ne souffre pratiquement aucun reproche. La boîte permet de réaliser : soit le châssis nu, soit la voiture dans sa tenue course ou sport avec ailes et phares. Il faut reconnaître que la finesse et la précision des pièces permettant de monter le châssis m'ont incité à en garder un exemplaire dans cet état. (voir photo).

Pour l'amateur et le puriste, il pourra procéder à quelques coups de pinceaux qui ne sont pas indiqués sur la notice ; en particulier la rampe horizontale abritant originellement les fils de bougies, doit être peinte en noire ; les durites de raccordement au radiateur en rouge.

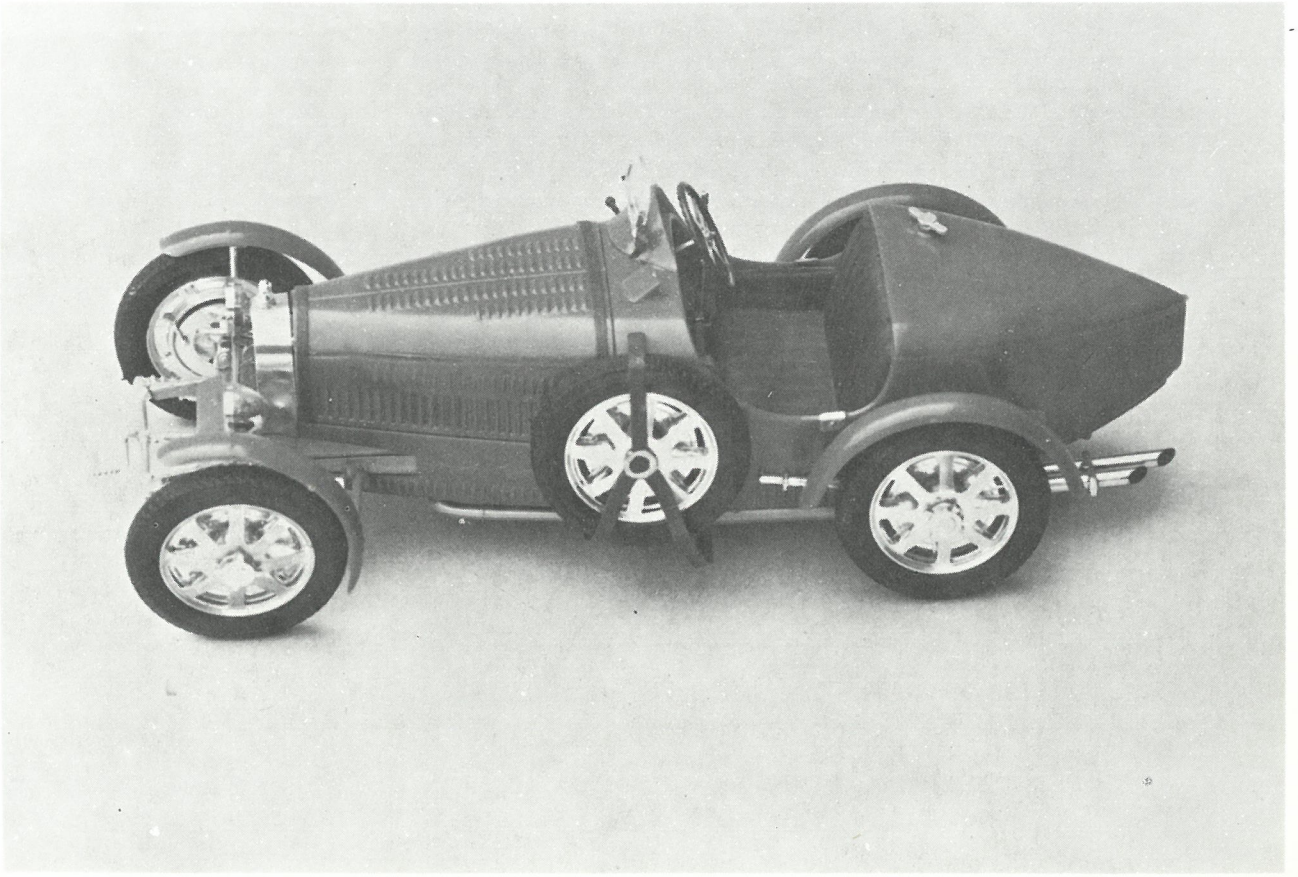
Toutes les pièces chromées sont bien trop brillantes et je les ai, personnellement, repeintes avec du vernis mat humbrol nº 40 dans lequel j'avais mélangé un peu d'argent nº 11, cela donne un côté aluminium mat, beaucoup plus près de la réalité.

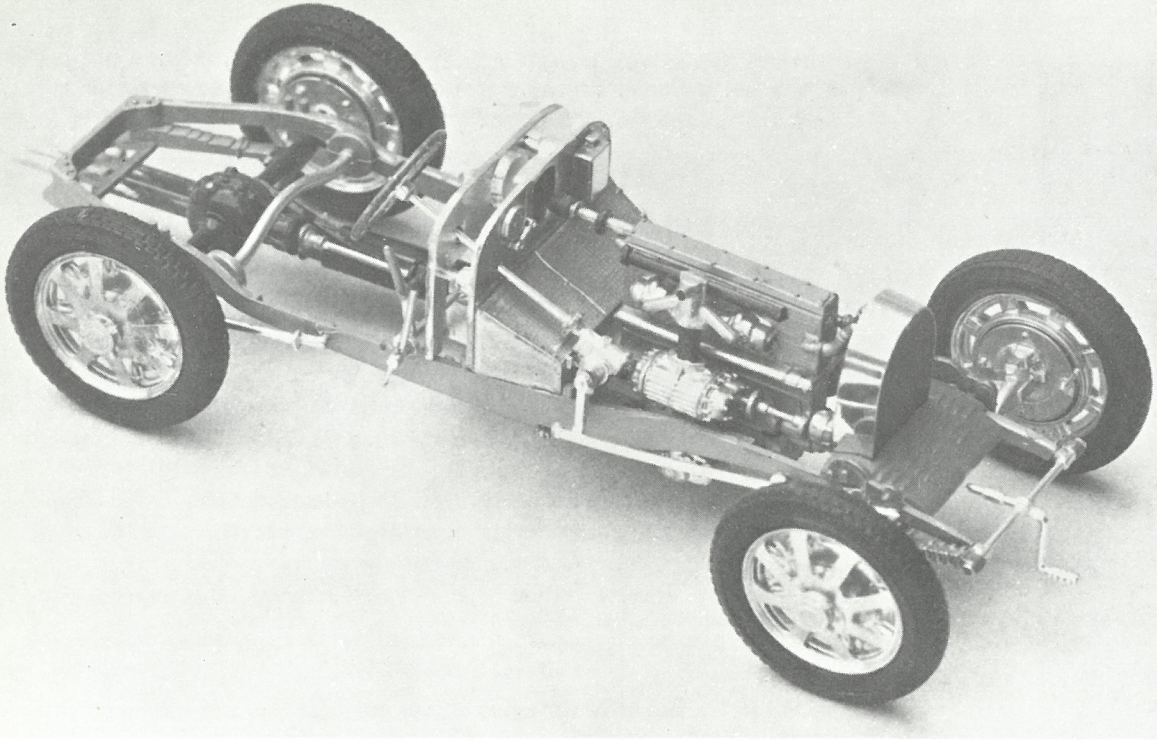
Les sièges étaient toujours noirs d'origine et un détail que peu de gens connaissent et que même beaucoup de possesseurs de vraies Bugatti ne savent pas, le cache-poussière traversé par le levier de vitesses n'était jamais en cuir comme on le voit souvent, mais en caoutchouc de couleur rouge. Il en était de même pour le saute-vent qui était relié à la carrosserie également en caoutchouc rouge de chambre à air.

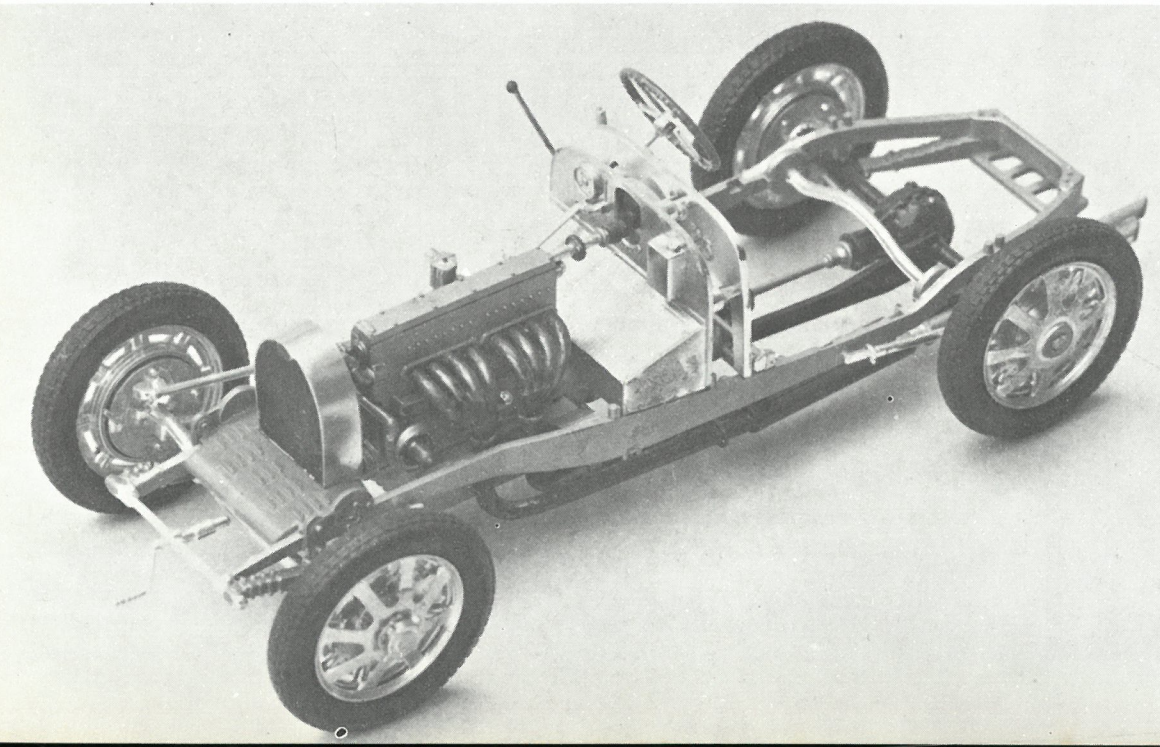
Les cadrans des instruments de bord, compteur et manomètre sur le type course, ampèremètre sur le type sport, doivent être peints en blanc. La magnéto, sur le tableau de bord caractéristique du type course, doit être peinte en noir.

Enfin, les tuyaux d'échappement que certains amateurs s'obstinent à faire chromer, doivent être peints de couleur rouille ; doivent être également peintes en argent les deux petites pièces qui relient de part et d'autre et à la hauteur des sièges la partie avant de la carrosserie, à la partie arrière.

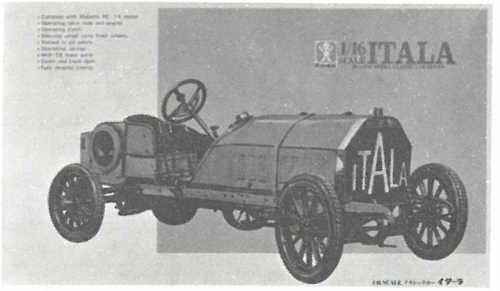
Si vous désirez monter un radiateur sur la version châssis il est utile de découper le capotage situé entre les bras du châssis à l'avant et de caler en-dessous le radiateur par un petit morceau de plastique pour conserver sa hauteur. Moyennant quoi, vous aurez une maquette parfaitement réussie et pratiquement sans reproche par rapport à l'original. Pour la version sport, aucun problème se pose, les ailes sont parfaites. Un des plus intéressants modèles dans cette catégorie et qui doit figurer en bonne place dans toutes collections de modèles anciens.



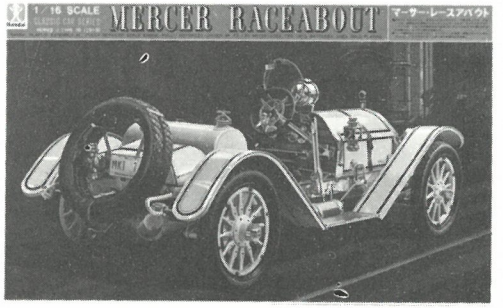


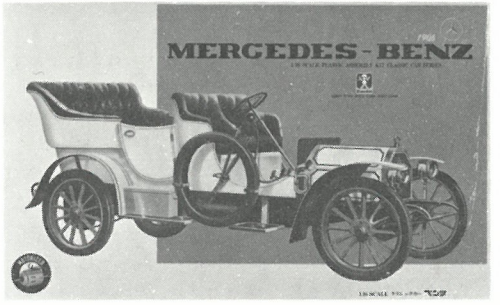


Au moment où nous mettons sous presse, nous venons de recevoir de nouvelles maquettes en plastique au 1/16ème, à monter (Prix 120 et 130 F).











L'Automobile-Club de Monaco envisage d'organiser du 2 au 7 Juillet 1974, sous le Haut Patronage de LL.AA.SS. le Prince Souverain et la Princesse de Monaco, un critérium international de tourisme dénommé :

"RALLYE MONTE-CARLO DES VOITURES ANCIENNES"

Cette épreuve rappellera les prestigieux Rallyes Monte-Carlo du passé.

VÉHICULES ADMIS

Sont admis les véhicules automobiles dont la fabrication s'étend sur la période comprise entre :

1re catégorie : du 1er Janvier 1924 au 31 Décembre 1934,

2me catégorie : du 1er Janvier 1935 au 31 Décembre 1939.

La 1re catégorie bénéficiant d'un bonus.

L'équipage de chaque voiture comprendra au moins deux personnes.

PROGRAMME

Du mardi 2 juillet 1974 au jeudi 4 juillet, départ des concurrents de :

— ALMERIA (E)	(1.390 km)
— ATHENES (GR)	(2.530 km)
— COPENHAGUE (DK)	(1.380 km)
— JOHN O'GROATS (GB)	(2.080 km)
— LONDRES (GB)	(1.250 km)
— LUXEMBOURG (L)	(605 km)
— MONTE-CARLO (MC)	(622 km)
— NETTELSTEDT (D)	(1.100 km)
— NEW YORK (USA)	(Le Havre - 1.200 km)
— PALERME (I)	(2.200 km)
— PARIS (F)	(603 km)
— ROME (I)	(1.200 km)
— STOCKHOLM (S)	(1.970 km)
— VIENNE (A)	(1.200 km)

Un bonus sera attribué en fonction de la distance kilométrique.

Jeudi 4 Juillet à 21 heures	: Regroupement de tous les itinéraires à Grenoble (F),
Vendredi 5 Juillet à 9 heures	: Départ des concurrents pour le parcours commun : GRENOBLE-MONACO (400 km environ)
Vendredi 5 Juillet à partir de 17 h 00	: Arrivée à Monaco
Samedi 6 Juillet	: Course de Côte-slalom en Principauté de Monaco
Dimanche 7 Juillet	: Défilé des Concurrents Remise des Prix Gala de clôture

ENGAGEMENT

L'engagement se fera sur « invitation ». Les candidats devront remplir la demande d'admission ci-jointe et la retourner, accompagnée d'une photo très récente du véhicule.

Les candidats retenus par le Comité de Sélection recevront alors un formulaire d'engagement. Il devra être rempli et renvoyé au Comité d'Organisation accompagné des droits d'engagement qui ont été fixés à 2.500 Francs français par voiture. Ces droits d'engagement comprennent les frais d'hôtel, repas, galas pour deux personnes durant tout le séjour en Principauté de Monaco (du 5 au 7 juillet inclus). Les concurrents qui ne désireraient bénéficier que des 2 invitations au Dîner de Gala clôturant le Rallye, verront leurs droits d'engagement réduits à 1.200 Francs français.

DÉROULEMENT DE L'ÉPREUVE

Les différents itinéraires seront à parcourir à une vitesse moyenne de 45 km-h.

Les concurrents sont obligatoirement tenus de faire contrôler leur passage à tous les points mentionnés sur le carnet de route dans l'ordre de leur énumération et dans les délais prescrits. Les concurrents ne se présentant pas à un contrôle ou après l'heure officielle de fermeture seront pénalisés de 1.000 secondes.

S'ils se présentent avant l'heure fixée, ils n'encourront aucune pénalisation, mais ils devront attendre l'heure officielle d'ouverture du contrôle pour faire viser leur carnet de route. Pour chaque minute de retard, les concurrents seront pénalisés de 60 secondes.

CLASSEMENT

Le classement sera établi par l'addition des pénalisations exprimées en secondes, du temps réalisé dans la course de côte-slalom et du bonus correspondant à la ville de départ et à leur catégorie.

PRIX

Des prix et coupes d'une valeur totale de 35.000 Francs seront attribués et notamment la somme de 10.000 Francs au vainqueur de l'épreuve.

RALLYE MONTE-CARLO DES VOITURES ANCIENNES

DEMANDE D'ADMISSION

NOM : ..... PRENOMS : .....

NATIONALITE : .....

ADRESSE : .....

désirerait être invité à participer au Rallye Monte-Carlo des Voitures Anciennes 1974, sur la voiture suivante, dont photo ci-jointe

MARQUE : ..... TYPE : .....

ANNEE DE FABRICATION : .....

Ville de départ choisie, par ordre de préférence : 1re : .....

2me : .....

3me : .....

ou autre ville de départ de votre convenance : .....

Fait à ..... le ..... 197.....

Suggestions :

Veuillez envoyer ce formulaire à :

Comité de Sélection du Rallye Monte-Carlo des Voitures Anciennes
Automobile-Club de Monaco — B.P. 314 — MC MONACO (Principauté)

ASSURANCES
voiture de collection

Nous recevons souvent des lettres d'amateurs nous demandant des conseils pour assurer leurs voitures. Plusieurs Cabinets se chargent de ce genre d'assurance, mais, pour notre compte personnel, nous avons confié nos problèmes à : J.M. Cérède, 26, rue Feydeau, 75002 Paris (tél. 236-59-21), qui propose des contrats fort intéressants, dont vous trouverez un aperçu ci-après :

PRIMES "RESPONSABILITE CIVILE - DEFENSE & RECOURS"
(assurance obligatoire)

1) — **TARIF I** - Garantie accordée séparément, véhicule par véhicule :

- véhicule construit avant 1919 . . . . . 85 F
- véhicule construit de 1919 à 1930 . . . . . .140 F
- véhicule construit de 1931 à 1940 . . . . . .160 F
- véhicule construit après 1940, avec minimum de douze ans d'âge . . . . . .325 F

2) — **TARIF II** - Garantie accordée globalement pour l'ensemble des voitures appartenant à un même Collectionneur :

- Une seule voiture pouvant être utilisée à la fois . . . . . .700 F (le Conducteur devant être porteur d'une carte spéciale).

- Par carte supplémentaire, permettant d'utiliser simultanément une voiture de plus par carte : Supplément par carte . . . . . .200 F

PRIMES "INCENDIE & VOL"

Par tranches successives du capital assuré pour le véhicule ou l'ensemble des véhicules :

- Tranche de 1 à 10.000 F 1%
- Tranche de 10.000 à 20.000 F 0,80%
- Tranche au-dessus de 20.000 F 0,50%

Ces tarifs s'entendent taxes et accessoires en plus.

CHRONIQUES

Quelques amateurs désirent créer un Club Panhard & Levassor. Seront admis : les sympathisants, les possesseurs de documents, voitures de la marque des origines à 1967, ainsi que les dérivés tels que CD, DB, Monopole, etc...
S'adresser à : Monsieur Robert Grandemange, route de Jeanne d'Arc, 88190 Golbey (tél. 15-29 82.46.65)
ou
Monsieur Yves Joly, 15/17, rue du Marais, 93100 Montreuil-sous-Bois (tél. 858.82.03)

***

Il est quelquefois difficile de trouver un atelier qui veuille bien s'occuper des voitures anciennes. Aussi nous sommes heureux de vous signaler l'atelier Pierre Loyau, 41-Saint-Quentin-Lès-Troo, (tél. 31 à Troo) qui accepte de s'attaquer à des problèmes aussi graves que la soudure sur fonte, acier et surtout alliages légers. Il peut également recharger des pièces usées comme dents de pignons, arbres à cames, etc ... Cet atelier pourra également vous assurer l'usinage de ces pièces réparées.

***

Notre prochain numéro sera consacré à l'histoire des écussons de radiateurs français, jusqu'en 1940.

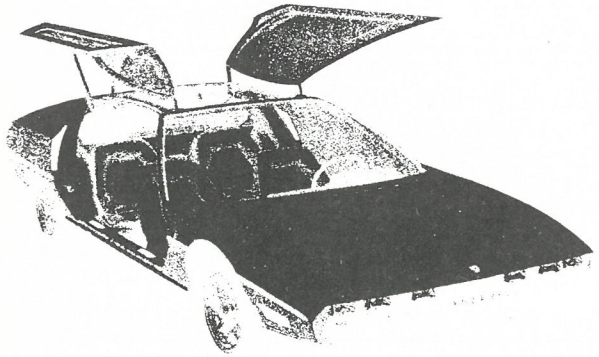
Dans cet article, dû à notre collaborateur Lucien Loreille, nous reproduirons tous les sigles de radiateurs dont nous disposons. Bien entendu nous ne les possédons pas tous, et c'est avec beaucoup de reconnaissance que nous remercions les collectionneurs qui pourraient nous faire parvenir la liste de leurs écussons, pour prêt éventuel de ceux qui nous manqueraient pour être photographiés. Naturellement nous indiquerons la provenance de chaque écusson.

D'avance merci.

***

"L'Automobiliste" a fait réaliser des boutons de manchettes avec des insignes de boutonnières des marques suivantes : Amilcar, Talbot, Unic, Citroën, Ford, Georges Irat. Ces boutons de manchettes dorés, sont disponibles au prix de 40 F. Ils peuvent être également exécutés en argent (uniquement sur commande) au prix de 180 F.

L'ESTHETIQUE AUTOMOBILE



Les maisons des Arts et Loisirs de Thonon et de Sochaux-Montbéliard ont présenté, de juillet à octobre, une intéressante exposition sur l'esthétique automobile. De nombreux documents, photos, affiches, relataient l'évolution de l'automobile vue sous l'angle "l'automobile, œuvre d'art". 16 voitures étaient présentées illustrant cette évolution.

De nombreuses maquettes, principalement de voitures anciennes, complétaient l'exposition.

Nous espérons qu'une telle expérience ne sera pas sans lendemain, car c'est certainement le plus sûr moyen de faire comprendre ce qu'est réellement l'automobile.

L'Association des Amis de l'Automobile Ancienne annonce la 4ème édition de son Rallye Neige et Glace pour voitures anciennes. Cette épreuve se déroulera les 18, 19 et 20 janvier 1974 entre Grenoble et Chamrousse.

Droits d'engagement : 300 F comprenant l'hébergement total pour deux personnes du vendredi après-midi au lundi matin ; inscriptions closes le 5 janvier 1974.

Ce rallye, qui réunit chaque année les fanatiques de l'automobile ancienne pour un circuit sur route enneigée, fait partie certainement des réunions qu'il faut avoir fait au moins une fois.

Pour tous renseignements s'adresser à : Association des Amis de l'Automobile Ancienne, 12 rue Montorge, 38000-Grenoble, ou, René Maurel, Services de l'Equipement, 38420-Domene (tél. 89.20.22).

Prix record au cours de la vente de voitures organisée par Christie's, à Beaulieu, Angleterre. Le 12 juillet 1973.

La vente des voitures anciennes organisée par Christie's, en association avec Lord Montagu of Beaulieu, a remporté un énorme succès.

Le produit de la vente des voitures s'élève à 3.540.000 francs.

La première vente de voitures anciennes, sous les auspices de Christie's, en juillet 1973, avait totalisé 2.000.000 de francs, et la deuxième vente d'automobiles de collections que Christie's organisa à Genève en mars 1973 avait atteint quasiment 3.000.000 de francs. Plus de mille marchands, collectionneurs, et curieux, ont assisté à la vente, où on notait la présence de plusieurs acheteurs japonais.

Des prix spectaculaires ont été atteints, par une Bugatti 1930, 2,3 litres Grand Prix 2 Places (204.000 francs) ainsi qu'une Mercedes-Benz 540K coupé 4 places (180.000 francs) une Gladiator 14 HP à entrée latérale, type tonneau, datant de 1904, a atteint près de 144.000 francs.

Un collectionneur français, M. D. Ferranti, se porta acquéreur d'une Mercedes-Benz 1927, 2 places 36/220 HP pour 240.000 francs.

A Honfleur avait lieu également une vente de voitures anciennes ; malheureusement la qualité des pièces présentées était médiocre à l'exception d'une Bentley en faux cabriolet qui atteignit un prix assez élevé.

Pneumatikhaus AG Luzern (Obergrundstrasse 26, 6000 Luzern - Suisse) propose toute une gamme de pneus et de chambres à air pour voitures de collections.
Tarif et dimensions sur demande.

Le 5ème Salon de la voiture et de la moto de course se tiendra cette année à la Bastille du 5 au 16 janvier.

Ce salon, qui est surtout destiné aux amateurs de motos et de voitures de course, propose, chaque année, ce qui se fait de mieux comme améliorations et où l'amateur de rallyes et de compétitions pourra trouver l'accessoire où même la voiture dont il rêve.

Si nous parlons de ce salon c'est que chaque année on y retrouve quelques motos ou voitures anciennes qui sont là pour décorer des stands bien souvent assez tristes. Nous pensons que pour l'amateur c'est un salon qu'il faut quand même voir.
(Hall d'Expositions Bastille - Place de la Bastille - 75012 Paris.
Tous les jours de 10 h à 20 h - 5/16 janvier 1974 - Les mercredis de 10 h à 22 h).

Dans "L'automobiliste" n° 31, une erreur s'est glissée dans l'article concernant la Bugatti type 13. A la page 27, nous reproduisions un écusson Bugatti ; vous trouverez ci-dessous le dessin exact de cet écusson qui était monté sur les voitures nos 442 et 497.



Nous avons présenté dans nos précédents numéros les différents Musées d'Automobiles Anciennes en France : la Suisse, l'Italie, l'Allemagne possèdent évidemment de très beaux musées que nous vous ferons connaître dans nos prochaines parutions.

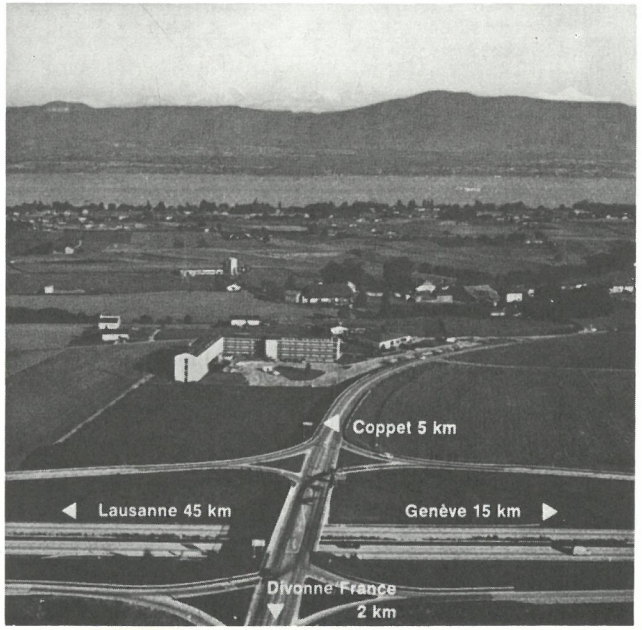
Nous commencerons par la Suisse et le Motel de Founex.

Situé à 2 km de la frontière, 15 km de Genève, 45 km de Lausanne, en bordure de l'autoroute, ce musée qui réunit la collection de Monsieur Michel Roquet, propriétaire du Motel de Founex, compte 25 voitures dont certaines particulièrement rares et intéressantes. Une Duesenberg, une Isotta Fraschini, une Hispano et une 40CV Renault méritent, à elles seules, le déplacement.

Toutes ces voitures dans un état de restauration parfaite sont exposées dans un cadre très agréable.

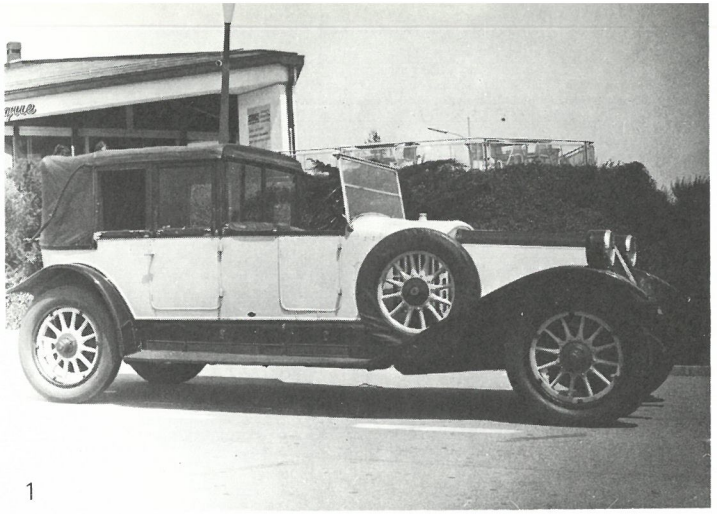
Collection au 1er novembre 1973

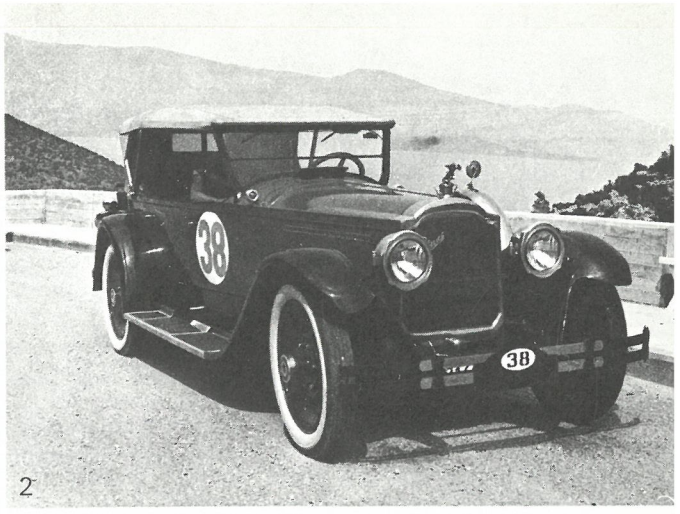
Alfa-Roméo 8C-2300, 1934
Buick cabriolet, 1928
Citroën C4, 1928
Cadillac V8 Phaëton, 1929
Citroën 5CV (cul de poule), 1929
Duesenberg J115 Town Car, 1929
Bugatti 101 une des dix dernières construites, 1951
Bugatti 57 cabriolet, 1937
Ford A Roadster, 1930
Ford T, 1926
Fiat 509, 1924
Hispano-Suiza H6B coupé chauffeur, 1926
Hispano-Suiza K6 Van Vooren, 1936
Isotta-Fraschini Tipo 8A, 1927
Jaguar SS 100, 1935
Mercedes 300 SL papillon, 1955
Mercedes 540K, 1937
Packard 8 torpédo, 1924
Pierce Arrow 12 cyl, 1932
Renault R45 40 CV, 1922
Rolls Royce Phantom II sedanca de ville, 1929
Rolls Royce Silver down, 1954
Talbot M75C, 1932



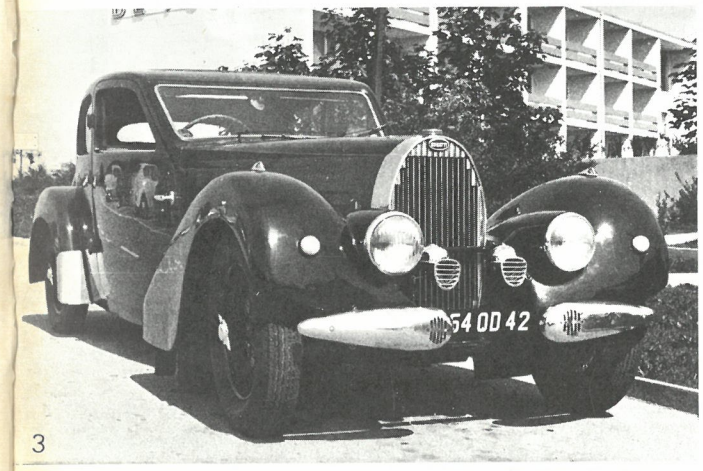


1 - 40CV Renault R45, 1922
2 - Buick cabriolet, 1928
3 - Bugatti type 57 cabriolet, 1937
4 - Hispano-Suiza K6 Van Vooren, 1936
5 - Isotta Fraschini tipo 8A, 1927
6 - Jaguar SS 100, 1935
7 - Alfa Romeo 8C-2300, 1934
8 - Mercedes 540K, 1937

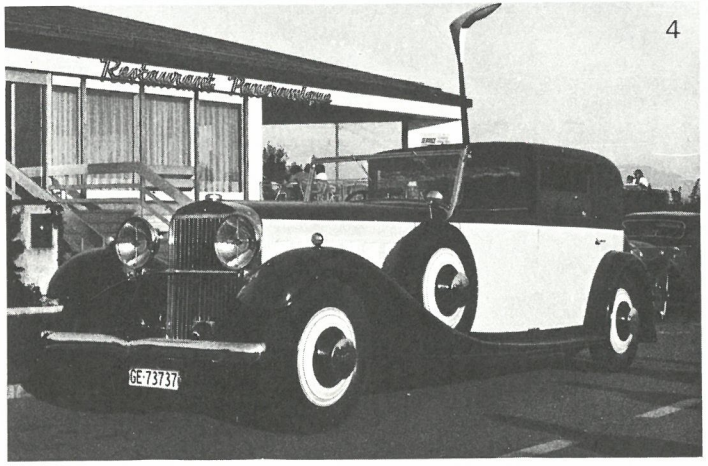

1



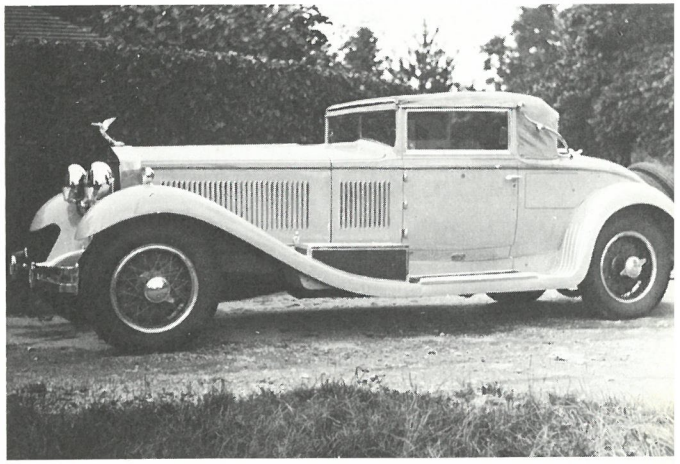
2

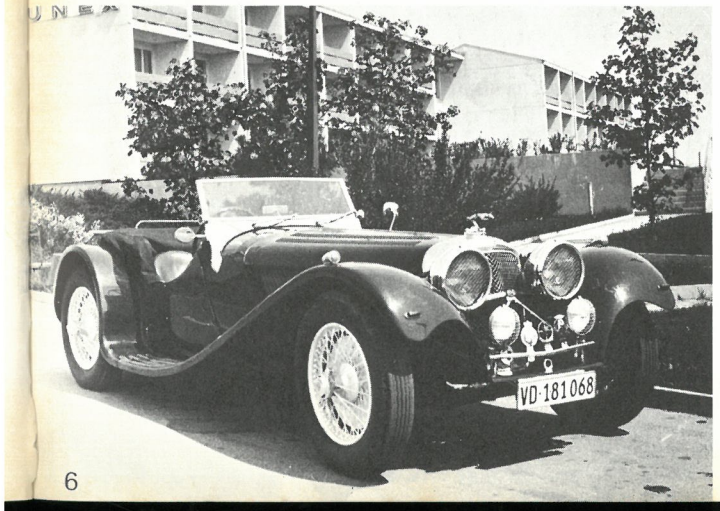


3

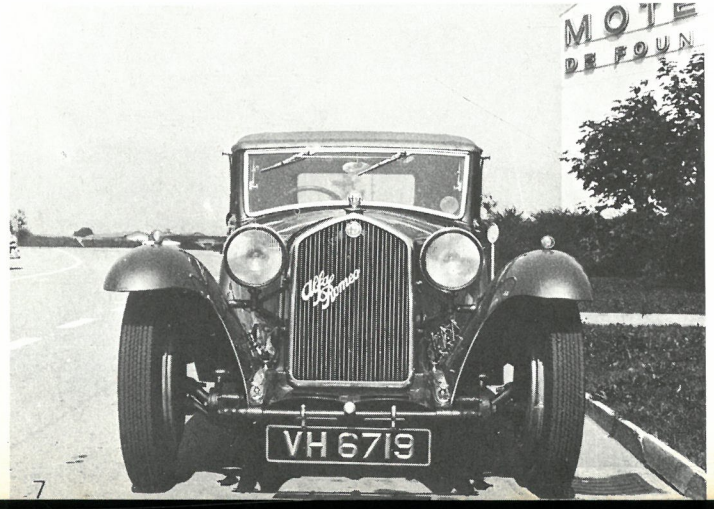


4


5



6



7



8

SALON DE L'AUTOMOBILE 1973

En 1970 une nouvelle éclatait : "le Salon de Paris n'aurait lieu que tous les deux ans". En effet les constructeurs ont le choix entre plusieurs salons : Milan, Rome, Paris, etc ... et par contre les nouveaux modèles se font de plus en plus rare, pour la bonne raison que les constructeurs en sont arrivés au point où ils préfèrent améliorer un matériel existant plutôt que de créer chaque fois la nouveauté, imitant en cela Citroën qui ne présente un modèle nouveau que tous les 5 ou 6 ans.

Bien entendu, cette nouvelle émut non seulement les amateurs et les fanatiques du dépliant publicitaire, mais également tout un commerce annexe : hôtellerie, restauration, théâtre, etc ... qui voient leur chiffre d'affaires monter en flèche, chaque mois d'octobre. Aussi le Salon de Paris continue quitte à ne présenter au public que des modèles déjà vus l'année précédente.

Ce salon 73 est le type même du salon que l'on aurait pu "sauter". A part la GS Citroën à moteur rotatif, qui n'est plus vraiment une nouveauté, le reste était d'une tristesse affligeante. Même les grands carrossiers italiens, qui présentaient en général quelques "monstres" aux carrosseries futuristes, semblent fatigués.

L'année dernière nous était proposée une pseudo-rétrospective qui aurait été beaucoup mieux dans l'enceinte du salon de la voiture d'occasion tout proche ; en effet, une bonne douzaine de voitures n'étaient là que pour trouver un acquéreur.

Cette année, dans un coin, une voiture inspirée par la Jaguar SS 100 pouvait surprendre quelques amateurs. Après l'Excalibur et quelques essais du même genre, cette PANTHER* semble néanmoins plus authentique. A part le moteur Jaguar 6 cylindres et les pneus larges, le reste est assez vintage. L'essieu avant rigide ne dépareille pas l'allure générale comme sur l'Excalibur où une suspension indépendante, parfaitement incongrue avec une voiture de ce style, suffisait à choquer l'amateur.

**Exclusive Auto, (Distributeur de la voiture PANTHER), 5, rue d'Artois, 75008 Paris).*

PETITES ANNONCES

recherches

Cher. **DELAGE** ou **BALLOT** Circa 1920 - Renseignements et machine (au moins 10 litres) d'avant la première guerre mondiale Grand Prix **ARIES** (1908) - Autres grandes marques (état indifférent) Circa 1908. J. Foy, 11 Winchester Road, Northwood, Middlesex (Angleterre).

Cher. voit. torpédo ou landaulet d'avant 1930, état indif. except. mot. gde marque - 6 pneus 15/50, 4 chapeaux roues **RENAULT** KZ plus horloge, moteur C4G plus chap. roues B14. J. Maillard, rue L. Maréchal, 4368-Oreye (Belgique).

Ach. réservoir moto **WERNER**, 1903 - Pneus à talon 28x2,73 et 26x2 ou 650x50 - Pont et roue AR pour moto **BMW** R4. S. Cruz, Cité SNCF, Planète 601, 65000-Tarbes.

Cher. motos anciennes, possibilité d'échange. Ecr. Arend, 67 r. de Stassart, 1050-Bruxelles (Belgique).

Ach. cabr. **HOTCHKISS** Anthéor. Maurin G. Fils, Assur., 16120-Chateauneuf/Charente, tél. (45) 97.02.09.

Cher. calandre et radiateur plus boîtier de direction pour **SALMSON** VAL3. Ecr. Ph. Orssaud, 10 pl. du Mercadieu, 31600-Muret, tél. 51.01.96.

Ach. toutes pièces **SALMSON**. Ecr. Ph. Orssaud, 10 pl. du Mercadieu, 31600-Muret, tél. 51.01.96.

Cher. motif de radiateur **ROLLS ROYCE** "Lady Mascott", urgent. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Cher. moteur **NERACAR** et toute doc. sur moteur **FARCOT** St-Ouen, 1905. Lasalle, 1 Berlin 51, Herbstr. 24 (RFA).

Cher. torpédo (châssis conviendrait) à restaurer complet et original, 20CV environ 1920/25 avec description détaillée et prix. Cl. Blaivie, Vanophemstraat 76, B1900-Overyse (Belgique).

Cher. pr. AC4, coquille de retour d'huile. J.F. Bailly, 5 av. Clara, 94500-Champigny.

Cher. pont AR **DELAHAYE** type 87 ou 97, bon état avec ou sans tambours de roues. Faire of. M. Lagrèze, av. Paul Crampel, 24170-Belvès.

Cher. carter d'huile, moteur CGSS et boîte 4 vitesses. Dr. J.C. Poisson, 12 av. du Colonel-Teyssier, 81000-Albi, tél. (63) 54.06.44.

Cher doc. **GEORGES IRAT**, histor. et tech. T. Corsin, 103 r. Gallieni, 77-Thorigny.

Cher. 3 enjoliveurs de 601 **PEUGEOT**, cabriolet 1935. M. Szersnovicz, 1 r. des Augustins, 33000-Bordeaux.

Ach. tous documents ou objets se rapportant aux carrosseries **BELVALLETTE**. Belvallette, 3 av. Parc St-James, 92-Neuilly.

Ach. cher insignes boutonnières marques automobiles et camions. De Blicquy, 35 Bd. Carnot, 06400-Cannes.

Cher. **DELAGE/DELAHAYE** coupé ou cabriolet, 1935/1938, restaurée ou pas. P. Moës, r. J. Wauters 14, B-4375-Faimes (Belgique).

N. 630 - Ach. toutes motos avant 1914 jusq. 1950, faire offres détaillées avec photo au journal.

Cher. **FORD** A roadster ou torpédo, si possible en bon état. A. Maeght, 42 r. du Bac, 75007-Paris.

Cher. **CITROEN** 2CV sport Umap ou Mismaque. M. Vacchiao, 23 r. de Garches, 92000-Nanterre.

Ach. toutes motos av. 1914, épav., autres à cour. et gros. cyl. jusq.1940. Renel, 12 r.Crève-Cœur, 01000-Bourg.

Cher. d'urgence moteur 8 cyl. **MASERATI** toutes pièces détachées ou voit. complètes. Bon prix offert. Ecr. R. Crump, Grooms Barn, Bulls Cross Ride, Waltham Cross, Herts (England).

Cher. mot. boîte **SENECHAL** SS2 lic. Ruby. Declerck, "Pins Parasols", ch. St-Joseph, 06110-Le Cannet.

ventes

Vends cabriolet traction **CITROEN**, bon état, capote et sellerie neuves, 4.000 F. M. Hounau, 32 r. des Archives, 75004-Paris, tél. 577.67.74.

Vends **FIAT** C.I., 1927 à rest. - **MATHIS**, 1923, torpédo à rest. - B2 et 5CV **CITROEN** à rest. - **FIAT** coupé sport, 1936, à rest. Ch. Malet, 40790-Tilh.

Vends **AMILCAR** C3, 1934, rest. 7.000 F. R. Belmonte, 304 r. Désiré Walter, 69400-Villefranche-s/S.

Vends **ROSENGART** LR2, 1929 à rest. 2.200 F. - **ROSENGART** LR4RI, 1940, à rest. 2.000 F. - 201, 1929, rest. 3.500 F. - 202 décap. 1.000 F. R. Bertrand, Chemin de Rançon, 69550-Amplepuis.

Vends cabriolet **LANCIA** Appia 6CV, 1961. P. Buret, 6 r. des Roches, 93100-Montreuil.

Vends **HOTCHKISS** Artois, 1950, bon état, mot. et différentiel neufs. M. Hourlier, tél. 256.52.52 (h. bureau pr. of. et r.v.).

Vends pièces moteur et boîte **SALMSON** S4E. M. Bulloz, 23 r. du Cherche Midi, 75006-Paris.

Vends **PANHARD LEVASSOR**, 1910, superbe fiacre capitonné, march. présentation parfaite, acces. époque complets, photo 10 F. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends quelques **CITROEN** t. avant 11BL et 11 normales de 350 à 2.000 F, et 5CV **CITROEN**, 1922. Giorgi, "l'Abri", Rte de Bédoin, 84200-Carpentras, tél. 63.27.43.

Vends **MG** TC, 1949, parfait état marche. M. Boyer, 224 r. de Bourgogne, 45000-Orléans, tél. 87.22.80.

Vends pare-brise 3 glaces **PANHARD**, 1925 env. J. Lombard, 24 Bd. Chanzy, 08200-Sedan.

Vends **MONA** 6, torpédo, 1929, rest. à neuf, exceptionnel. A. Nicaise, Ormesson, 77140-Nemours.

Vends 500 Velocette **TRUXTOR**, partie cycle Norton, unique et splendide, 7.000 F. ou éch. c. R 69 S **BMW**. S. Cruz, Cité SNCF, Planète 601, 65000-Tarbes.

Vends **SALMSON** S4D, 9CV, boîte Cotal, doub. arbre à cames en tête, parf. rest., mot. d'orig., excel. état. A. Le Bellegarel, 13 r. Couesnon, 50170-Pontorson, tél. 9.

Vends **HOTCHKISS** St-Germain type présidentiel, car. Chapron, 20CV, 6 cyl., 1952, b. état génér., 9.000 F. Y. Bellessort, 72540-Loué, tél. 138 à Loué.

Vends **DELAGE** D611, 1933, compl. à rest. Ph. Orssaud, 10 pl. du Mercadieu, 31600-Muret, tél. 51.01.96.

Vends **DELAGE** DE en châssis, pr. pièces ou à rest. Ph. Orssaud, 10 pl. du Mercadieu, 31600-Muret, tél. 51.01.96.

Vends **MG** A, 1960, cabriolet à refaire entièr. - **BUICK** Century, 1955, cabriolet à compl. - **PEUGEOT** 201 BR, 1933, parfait état marche. M. Boyer, 224 r. de Bourgogne, 45000-Orléans, tél. 87.22.80.

Vends ou échange 2 phares **CITROEN** B14 contre phares B2 - **METZELLER** 3.25-18, bon état. M. d'Hauteville, tél. 522.23.58.

Vends Monocyl. **PEUGEOT**, 1902, complet, plus offrant - **PEUGEOT** 5CV, 300 F. - 201 torpédo, 1930, refaite, 3.000 F. - C4 A, 600 F. - Moteur et pièces **RENAULT** KZ, 1925. J.J. Ferrand, Le Douhet, 17100-Saintes, tél. 93.28.46.



Vends ou éch. 2 roues **AVION** grande époque, rayonnage droit, 1 pneu, 2 chambres 700x125 pour jantes 11-12x45 - Magneto **SCINTILLA**, type Alfa course 4 cyl. - Pneu à talon avec chambre 935x135 - Odotachymètre **"OS"**, 1914 - Kit culasse "Ricardo" culbutée pour C3 **CITROEN**, 1925 - Réservoir moto **TRIUMPH**, 1912. S. Cruz, Cité SNCF, Planète 601, 65000-Tarbes.

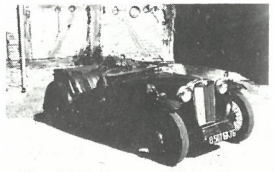
Vends à collectionneur, **PEUGEOT** 402 légère, 1937, état général impec., nombreuses pièc. rechange. J. Cabanel, 91 Chem. des Izards, 31200-Toulouse.

N. 625 - Vends **AMILCAR** CC, 1922, nº série 2470 à restaurer. Ecrire à la revue qui transmettra.

Vends **RENAULT** Prima 4, roadster, 1938, moteur neuf, visible Paris. P. Jolivel, 6/8 pl. M. de Fontenay, 75012-Paris.

Vends **CITROEN** C4, **CITROEN** trèfle, tous deux sans carrosserie, prix à débattre. D. Pierre, 23 r. St-Martin, 57400-Sarrebourg.

Vends **PANHARD LEVASSOR** SS, type X63, 13CV, 6 cyl., C.I., strap., compl. d'orig., 1928. J.E. Capet, 31bis r. de Montreuil, 75011-Paris, tél. Bal. 82.00.

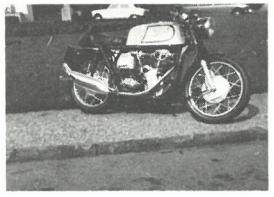


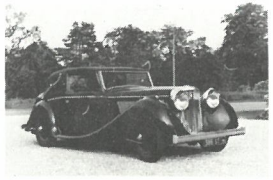
N. 629 - Vends **AUSTIN HEALEY** 100BN, 4 cyl., 2660cc., exc. état. Ecr. à la revue qui transmettra.



N. 627 - Vends **MERCEDES** 300SL, portes papillon, état général irréprochable, mécanique neuve par spécialiste. Ecr. à la revue qui transmettra

Vends **CITROEN** traction avant 7CV, 1939, excellent état, 80.000 km. Chevreau, Fort Louis, 17000-La Rochelle.





N. 628 - Vends cabriolet **JAGUAR** MKIV, 1948, parfait état général, 30.000 F. Ecr. à la revue qui transmettra.

Vends 4 véhicules complets, bel aspect, mais à revoir : **FORD** T, roues bois - **CITROEN** B14, C.I. (berline carrée) - 301C, conduite intérieure - **RENAULT** Boulangère YP mona six. R. Fournie, 31610-Cepet.





Vends **LANCIA** coupé Zagato 1300S, sept. 1970, pr. main (voir art. sur cette revue nº 12 sur Zagato 1300), état except., gris métallisé, inter. noir, jantes spéciales Lancia. Fact. ent. disponibles. Vis. Paris. M. Bihr, tél. : bureau 707.87.20, domicile 873.12.97.

Vends **CHEVROLET**, 1936, impec. 9.900 F., possibilité échange. H. Maechler, 67620-Soufflenheim, tél. (88) 86.61.02.

Vends radiateur **DE DION BOUTON**, 1907, état neuf. M. Monier, 19 r. de Choiseul, 75002-Paris.

Vends **MERCEDES** 190, berline, 1959, état neuf. A. Cordesse, 3 r. Viete, 75017-Paris.

Vends **SALMSON** S4E, 1950, cabriolet - **BARRE**, 1913, 2 litres Renabout - **FIAT** 501, 1920 - **BUICK** coupé chauffeur 1931, 8 cyl. en ligne à rest., bon état - Châssis **HISPANO** K6. R. Giordano, Villa Olympe à Venise, Font de Veyre, 06400-Cannes, tél. 39.82.66.

Vends **PEUGEOT** 203A, 1950, conduite à droite, toit ouvrant, intér. cuir, état de marche. C. Gante, 19 pl. de la Bourse, 31000-Toulouse.

Vends **RENAULT** Monaquatre YN1, 1932, conduite intérieure, état de marche, intér. à refaire, 2.500 F. C. Gante, 19 pl. de la Bourse, 31000-Toulouse.

Vends **PEUGEOT** 201, 1931, complète sauf pièces moteur. J. De Geyndt, R. Churchill 314, Courcelles (Belgique).

Vends B14 F **CITROEN** torpédo, 1927, état impec., 12.000 F. M. Jolin, 33 r. D. Auber, 76150-La Maine-Maromme, tél. (35) 74.24.71.

Vends **FIAT** 509A, 1927, berline 2 portes, état moyen avec intér. en drap - Epave **DELAHAYE** 135, coupé Chapron pour pièces - **CADILLAC** 60S, 1957, excellent état - **FERRARI** 250GT spyder, 1957, phares carénés, parfait état - Moto **GILLET D'HERSTAL**, 1919, parfait état. Faire of. F. Chevalier, 21, parc de l'Escourche, 83330-Bandol.

Vends ou échange **ALFA ROMEO** coupé Giulia SS, 1965, modèle rare, 5.500 F. J. Demptos, 10 r. Blanc-Dutrouilh, 33000-Bordeaux.

Vends **AMILCAR** C3, 5CV, 1933, t.b. état. Y. Gras, Bd. J. d'Arc, 06210-Capitou.

Vends **CITROEN** 15CV, traction AV, 1950, état origine, impec., pièce de collect. Faire of. A. Guillon, 8 bd. Van Iseghem, 44000-Nantes, tél. 74.18.59.

Vends 11CV **CITROEN**, 1939, bon état général. M. Chedeville, tél. 325.08.93.

Vends 5 roues 42 Rudge en bon état, bons pour **MG** ou **RILEY** avant-guerre pour pneus 19x400, prix 900 F. S'adresser à : "Bugatti" chez Hickson, 4 r. d'Anjou, 75008-Paris.

Vends **TERROT** Motorette, type E, 1920, état d'origine, peu roulé. Faire of. D. Georges, 234 r. Solférino, 59000-Lille.

Vends 15 six de 1950, très bon état, 64.000 km. H. Saint-Julien, 11 r. du Bellay, 03100-Montluçon, tél. 05.33.62.

Vends moto **BSA** 250 de 1927, complète origine et parfait état, scooter et moto **RAMI**, moteur pièces détachées, **MOTOBECANNE** 308 année 1930 - Compresseur volumétrique pour **BUGATTI** ou **ALFA ROMEO** 1.500 F. - Allumeur Scintilla Verlex neuf pour **BUGATTI**, 8 cyl., 1.000 F. P. Belkechout, 2bis r. de Balzac, 95-Franconville.

Vends **BMW** type 502 Lim, 18CV, 8 cyl., 1956 (330 exemplaires) - Traction coupé 34-35 à refaire - **RENAULT** ZR série 2, 1935 - **FIAT** type 514 - **ROSENGART** 4R2 cabriolet - Moto **PEUGEOT** type CM1, série 33/4 - **CITROEN** 11BL, 1949 - Lot pneus dans emballage d'époque, 100 F. pièce - Photos et détails sur demande ou à voir sur place, faire offre. F. Massal, Les Petits Bernards, 17240-St-Genis-de-Saintonge.

Vends 11BL, 1954, bleu Citroën, état except., mot. refait, intér. tapissé, acces., 8.000 F. M. Moal, 36 r. de l'Eglise, 76120-Grand Quevilly.

Vends **ASTON MARTIN** prototype BD4, salon 1958, bon état (rotules direction et joint échappement à remplacer), six roues **RUDGE**, 20.000 F. Dolf Hartog, 464 Les Gémeaux, 92400-Courbevoie.

Vends collection complète ou pièce par pièce : **HOTCHKISS**, 1950 - **CITROEN** C9, 1938 - **CITROEN** 11B, 1953 - **CITROEN** 15CV, 1954 - **STUDEBAKER**, 1945 - **FACEL VEGA**, 1961, tél. Jacquelin Tri.64.85.

Vends pneus : trois 145x380, un 13x45, un 17x400, deux 550x16, deux 150x40. P. Belkechout, 2bis r. de Balzac, 95-Franconville.

N. 626 - Vends B2, 1922, cond. int. rest. entièr. - **CITROEN** B14F, torpédo, 1926, à rest. - **BERLIET**, torpédo, 1924 roues bois à rest. - **FIAT** F111, cond. int. 1934. Ecr. à la revue qui transmettra.

Vends 203 cabriolet, 1956, roues rayons, bonne mécanique, carrosserie moyenne. M. Pariente, 67 r. de Tocqueville, 75017-Paris.

échanges

Ech. sup. coupé **JAGUAR** type E bleu métal., mot. rechange et pièces diverses, contre Amphibie **VW** dernière guerre. G. Maurin Fils, Assur., 16120-Chateauneuf/Charente, tél. (45) 97.02.09.

Ech. sup. **JAGUAR** 318 MK2 RR.OD.TO. 1966 (nouv. boîte), contre **JEEP** Willys parfait état. G. Maurin Fils, Assur., 16120-Chateauneuf/Charente, tél. (45) 97.02.09.

Ech. moteur **DE DION BOUTON** 1898, Nimbus 4 cylindres, état neuf, contre motos de course ou de prestige. Ecr. Arend, 67 r. de Stassart, 1050-Bruxelles (Belgique).

PETITES ANNONCES

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

LISTE DES NUMÉROS DISPONIBLES

N° 1 épuisé

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

N° 16
TURCAT-MERY
LES MARQUES MARSEILLAISES
DELAGE 1500

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

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

N° 19
MOTOS RENE GILLET
FARMAN
FIAT 804
BERLIET

N° 20
PARIS/NICE
SCHWIMMWAGEN
MONTLHERY

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

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

N° 23
CHASSAGNE
ALFA ROMEO P3

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

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

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

N° 28
LA CROISIERE JAUNE
(première partie)

N° 29
LA CROISIERE JAUNE
(deuxième partie)

N° 30
BEDELIA
CHARRON

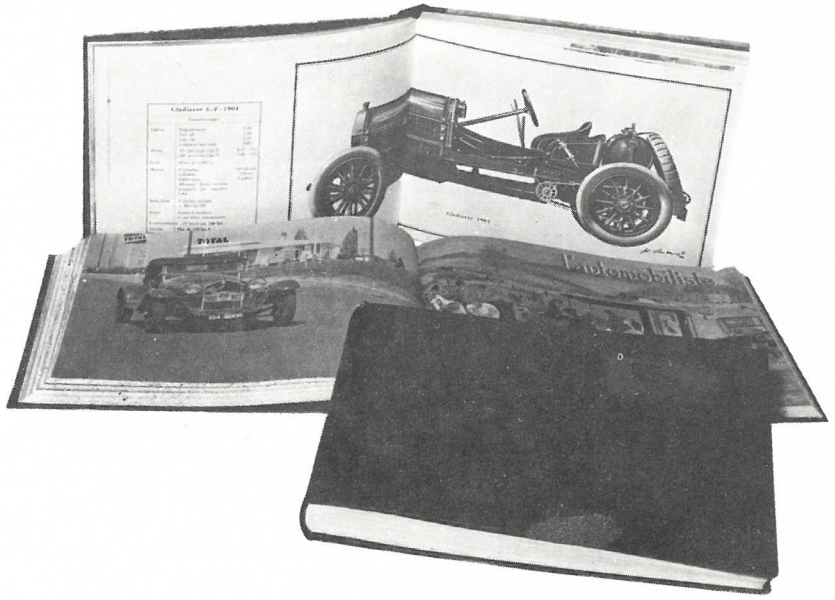
N° 31
LE MANS 1934-1939
BUGATTI 13

Tous les numéros de l'automobiliste, à l'exception du n° 1 (épuisé), sont au prix de 8 F + 2 F de port par 3 numéros. Franco à partir de 15 numéros. (Tous les numéros sont également disponibles dans la présentation cartonnée, jusqu'au n° 29, au prix de 14 F. Pour toute commande, joindre le règlement par C.C.P., chèque bancaire (adressé à l'automobiliste). Aucun envoi contre remboursement.

l'automobiliste RELIÉ

par année

1967 ..... 60 F
1968 ..... 60 F
1969 ..... 60 F
1970 ..... 50 F
1971 ..... 60 F
1972 ..... 50 F



REEDITION DE NOTICES D'ENTRETIEN

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

En préparation : CITROEN B14

DEMANDE D'ABONNEMENT

France et Communauté.	Broché : 45 Frs
Etranger	Broché : 60 Frs

Je désire m'abonner* me réabonner pour 1 an (6 n^{os})
à votre revue, à partir du n^{o}. . . . . au n^{o}. . . . . inclus.
Vous trouverez ci-joint un règlement de la somme de. . . . . .Frs.
Par mandat poste, C.C.P. (Paris 17.151.18) ou par chèque bancaire*

NOM . . . . . .
PRENOM . . . . . .
ADRESSE . . . . . .
. . . . . .

**Rayer la mention inutile*

l'automobiliste
your vintage magazine

The Balilla

April 12th. 1932 was a day on which Mussolini could well feel pleased with himself. The star of the Turin show was a car destined to change the Italian way of life when it appeared, first on the road and then on the autostrada of that country. He had gained a head start over his rival Hitler, who, bogged down in rigid Teutonic "organisation", was beginning to wonder if he'd ever get a German manufacturer to build his people's car.

Although there were several other makes, mainly of sports cars, in Italy, only one factory really counted ; Fiat, who made 83 of all Italian cars and 98 of the family cars. In France meanwhile, Citroen, Renault and Peugeot all sold small economy cars, and in fact had done so for some time, as had Austin and many other makes in England ; but none in Italy.

The Fiat 514, by no means cheap, was the only model that could be called popular after the 509 had ceased production. "A car for every family" was the current slogan of the Italian Fascists as they strove to revitalise Italy.

The 508 fulfilled the Italian ideal of a popular family car, a neat, clean looking four seater, cheap to buy and run, and it was soon to be nicknamed Balilla, after the young Fascist movement.

At Mussolini's request Tranquillo Zerbi, for many years in charge of Fiat's aviation engine programme, Bertoneo Nebbia and Dante Giacosa collaborated during 1930 and 1931 on the study and design, and produced what was, at the time, a fairly conventional car compared with contemporary designs, particularly those of France. Apart from its hydraulic brakes and short stroke engine (65 x 75), there was nothing to quicken the pulse of the avant garde, and its shape and size were inspired by the 1929 Peugeot 201. It could even be called retrograde vis à vis the defunct 509 which sported the overhead camshaft and hemispherical heads so long beloved of Ferrari.

It must be remembered that in 1932, whilst Italy was glorying in her sporting victories at Le Mans, she was also at the bottom of the European league when it came to cars per head of population.

In addition surfaced roads were very rare, and the few macadam roads were those linking the cities of the north. Consequently Italy leapfrogged from dirt roads to motorways, leaving her old network of roads in much the same state as the Roman legions knew them.

Thus there were certain parameters within which a popular Italian family car had to fit ; four seats, light and small for economy, rugged, and above all simple to repair and maintain, not only for those virtuoso mechanics in the north, but also for the fewer and less skilled fitters of Calabria, more used to Ford T s and '14-'18 war surplus trucks.

The price had to be tailored to the working class pocket since 80 of all the cars made were sold in the north of Italy.

The result was a two door four seater all steel saloon body, easy to make, a pressed steel cruciform chassis, leaf springs, hydraulic shock absorbers, and despite the months old adoption of independant front suspension on the 201 Peugeot, a rigid front axle. The only concession to modernity was the hydraulic braking, though this was negated to some extent by a regression to the archaic and out of date transmission hand brake. This feature later caused much heart burning to 508 owners who forgot it was only a parking brake and used it on the move, causing the propellor shaft's rubber universal joints to rapidly disintegrate.

The engine was a 995 c.c. side valve in line cast iron monobloc with a detachable head and chain driven camshaft, water cooled, gear type oil pump, single dry plate clutch and a three speed and reverse gear box.

The above is a brief description of the car which was shown to all Italy in a nation wide publicity operation, with hundreds of thousands of prospective buyers having rides in a travelling fleet of demonstrators. This was so successful that it could well be said to have put the Balilla on the map.

January 1933 saw the introduction of the 508S, an open sports two seater using almost all the mechanical parts of the saloon except of course, for its body. It proved a good seller, relatively cheap, with delightful bodywork, and a mildly tuned 30 BHP side valve engine propelling it at 70 m.p.h.

In 1934 a new model appeared with so called "aerodynamic" coachwork but still with the well proven and successful mechanical elements of the earlier model, though now having four speeds. It was a little heavier, but thanks to a higher compression ratio at 6.5 to 1 it was also slightly faster. The more important change was the introduction of a push rod o.h.v. engine for the 508S. This completely new short stroke unit of modern design developed 36 BHP et 4400 r.p.m. with a compres-

sion ratio of 7.1, a very good output from a mass produced engine of the period.

Blessed with this power plant the 508S started a sporting career worthy of a thoroughbred by winning the round Italy race, the Coppa d'Oro of Littorio, followed by many successes in the Mille Miglia races. There were three distinct types of 508S Fiat ; the Coppa d'Oro model with long sweeping wings, the Mille Miglia version with cycle type wings and valanced body and finally the streamlined coupe with staggered seating, since its driver was cramped and of course could no longer hang his elbow out of the door as on the open cars.

The sports versions were very popular, even to the extent that every Fascist leader had one, painted black with a green coachline and green leather upholstery. But above all it was a car for amateur racing drivers, both for road and track use ; quite frequently there were more 508S s at the start than all others put together, so that some exclusively 508S races were organised, as had previously been held at Le Mans for Bugattis, and Renault has recently held for R8 s.

In France and England these cars were also very successful, Gordini competing at Le Mans two years running and also winning the Bol d'Or with one he had tuned. He eventually deserted Fiat to "cast his spell" over Simcas, but that's another story.

In 1935 some de luxe saloons were fitted with the o.h.v. engines and friction shock absorbers from the Coppa d'Oro and Mille Miglia two seaters, but it was the end of the line, for at the 1935 show Fiat announced the new 1500, and at the 1937 Show the 1100 Balilla (508c), the forerunners of a long line of 1100 s, both Italian and also French in the shape of the Simca 1100 s.

Soon every European country raised its import duties with the purpose of protecting home industry, until only spare parts could cross these artificial barriers. As a result Fiat fell into line with others and set up assembly plants in France and Germany. A great number were built in France and this was the genesis of the Simca factory which was then only a Fiat assembly plant. Incidentally, one quite often finds "Simca-Fiat" badges on Balillas since they only differed from the Italian built versions as regards accessories : — lamps, instruments, wheels etc. Finally they were completely built under licence and became the French Fiat.

Due both to its robustness and the post war car famine there were many Balillas to be seen up to quite recently on the roads in Italy.

But 508S are very rare there, since not only were over 60 exported but also many of those remaining were cannabilised for spares during the war when even economical two seaters were not of much use.

Repair and restoration are not too difficult since spares are freely available both in France and Italy. On the other hand the 508S engine is quite different (even the mountings were special to it) and it is not an easy job to substitute a standard 508 unit.

The 508S gave rise to various "improved" versions such as the Fiat Siata in Italy and the Gordini and Camerano in France. After the war, especially in England, they were much used in races and hill climbs. They were modified with 500 x 16 wheels and tyres, even 600 on the back, 1500 Fiat and other engines and so on. For the purists such as us these "hot rods" debar themselves as collector's cars, since a car should be as close as possible to the specification and finish with which it left the factory. This applies equally to 508S s as to Bugattis and Amilcars.

Many amateur mechanics and enthusiasts modified 508S s more or less successfully. The first was when Siata built in 1933 a 90 m.p.h. single seater, using a 4 speed box and a Roots blower giving 48 B.H.P. at 4,800 r.p.m. In November 1933 another Siata with the blower driven off the nose of the Crankshaft did 96 m.p.h.

Camerano built a delightful body on several cars, one of which now belongs to M.J.L. Baud ; this car, with a mildly tuned engine competed frequently in France. Most famous of all, of course, was Amedee Gordini, who frequently raced 508S s at Le Mans, although from 1936 onwards he fitted a special light alloy engine. This was the beginning of his successful competition career.

Step by step he soon managed to extract 50 BHP from the engine. After various setbacks at Le Mans he finally won the Bol d'Or in 1938, by which time little remained of the original chassis, brakes, body or engine.

When the 1100 came out Gordini went to work on this successor to the 508, with the result, so well known to all followers of the sport, that it was fitted to a variety of single seaters including Formula One cars.

Bugatti 35 B

Model by Monogram

This Monogram model, designed with the help and advice of noted Bugatti historian H.G. Conway, is virtually faultless. Three versions are feasible, a stripped chassis, a racing version or a road going version with wings and lights. The superb fit and finish of the parts made me leave mine as a chassis model (see photo).

There are several improvements and refinements over and above the normal assembly instructions to gladden the heart of the perfectionist, in particular painting the housing for the H.T. leads black and the radiator hoses red.

All the chromed parts are really too bright, and I repainted all these with Humbrol No : 40 matt varnish mixed with a little silver paint (No : 11). This resulted in a dull aluminium finish as on the original car.

The factory seats were always black, and a point unknown to many is that the gaiter for the gear lever should not be leather as one so often sees it, but made of red inner tube rubber.

The instrument dials, rev. counter and pressure guage in the racing cars, and ammeter on the sports versions, should be white. The magneto, on the racing instrument panel, should be black.

Finally, instead of the chrome finish so beloved of many enthusiasts, the exhaust pipes should be rust coloured ; whilst the two little brackets joining the front and rear body halves at seat level should be silver painted.

If you want to mount the radiator on the bare chassis it is advisable to cut out the dumb iron apron and to wedge it under the radiator with a small piece of plastic in order to hold it upright. With this done you will have a perfect model completely in the spirit of the original car.

There are no problems with the sports versions since the wings fit perfectly. All in all it is one of the most interesting and worth while kits available, and merits a place in everyone's collection.

The Automobile Club of Monaco intends to hold from July 2nd. to 7th, under the patronage of their Supreme Highnesses the Sovereign Prince and Princess of Monaco an international road event to be called :

"THE MONTE CARLO RALLY FOR VINTAGE CARS"

This contest will recall the past glories
of the old Monte Carlo Rallies.

ADMISSABLE VEHICLES.

Any cars made during the two following periods :
Category 1 Jan. 1st. 1924 to Dec. 31st. 1934
Category 2 Jan. 1st. 1935 to Dec. 31st. 1939
Category 1 will carry bonus points
Minimum crew of two per car.

PROGRAMME

Entrants will start from following points between 2nd. & 4th. July 1974

– Almeria (E)	(1390 km)
– Athens (GR)	(2530 km)
– Copenhagen (DK)	(1380 km)
– John O'Groats (GB)	(2080 km)
– London (GB)	(1250 km)
– Luxembourg (L)	(605 km)
– Monte Carlo (MC)	(622 km)
– Nettelstedt (D)	(1100 km)
– New York (USA)	(Le Havre - 1,200 km)
– Palerme (I)	(2200 km)
– Paris (F)	(603 km)
– Rome (I)	(1200 km)
– Stockholm (S)	(1970 km)
– Vienna (A)	(1200 km)

Points will be awarded according to distance

Thursday July 4th. 9.0. p.m.	All routes converge on Grenoble (F)
Friday July 5th. 9.0. a.m.	Competitors leave on final leg of Rally : Grenoble-Monaco (about 400 km)
Friday July 5th. from 5.0. p.m.	Arrival at Monaco
Saturday July 6th.	Hill climb and wiggle-woggle test at Monaco
Sunday July 7th.	Drive past of competitors. Prize Giving Gala Dinner

ENTRIES

Entries are by invitation only. Applicants should fill in the attached form and return it with a recent photograph of the car.
The Selection Committee will send successful applicants an entry form. They should be filled in and sent to the Organising Committee together with the entry fee of 2500 francs per car. These include the cost of meals, accomodation and receptions for two people for the stay in the Principality of Monaco (July 5/7 inclusive). Entrants who wish to avail themselves only of the two invitations to the Gala Dinner at the end of the Rally will have their entry fee reduced to 1200 francs.

ROAD SECTION

All routes are to be run at an average speed of 45 12 p.h.
All competitors are obliged to visit all the control points listed in their road books in the laid down order and at the specified times.
Competitors who miss control points or who arrive after points are closed are penalised 1000 seconds.
There are no penalties for early arrival, but they will have to wait until the control opens in order to have their road books stamped. There is a 60 seconds penalty for each minute of lateness.

MARKING

Marks will be awarded by adding penalties incurred in seconds to the times taken on the hill climb/wiggle-woggle tests, with bonuses according to category and starting point.

PRIZES

Cups and awards to the value of 35000 francs will be given and the winner will receive a prize of 10,000 francs.

MONTE CARLO RALLY FOR VINTAGE CARS

APPLICATION FORM

NAME ..... CHRISTIAN NAMES .....

NATIONALITY .....

ADDRESS .....

I wish to be invited to take part in the 1974 Monte Carlo Rally for Vintage Cars in the following vehicle (photo attached)

MAKE ..... MODEL .....

YEAR OF MANUFACTURE .....

Departure point, in order of preference 1st .....

2nd .....

3rd .....

or any other convenient town .....

Signed on ..... 197 .....

Suggestions.

Please send this form to :
The Selection committee for the Monte Carlo Rally for Vintage Cars.
Automobile Club de Monaco, BP 314, MC Monaco (Principality).

PARIS·DEAUVILLE 1973

The Paris/Deauville, held for the seventh time this year is now universally acclaimed as the most classic vintage car run.

Nearly sixty cars started from Versailles this year, and remarkably enough for an end of season event a dozen entrants came from England, the U.S.A., Belgium and Switzerland.

They all assembled for lunch at La Riviere Thibouville after wending their way through the picturesque roads of Normandy, Neauphle-le-Vieux, Septeuil and Ivry-la-Bataille. The gastronomes were there able to indulge both their passions, thanks to the renowned fare of the Hotel du Soleil d'Or.

As a result the departure was a little delayed, but eventually the whole contingent arrived at Conteville, where the municipality welcomed these unaccustomed visitors with libations of Calvados that were much appreciated, especially by the Anglo Saxon connoisseurs of the party.

The end of the touring section of the rally came when Deauville was reached by way of the Honfleur road. The organisers breached tradition this year by booking in at the Hotel Normandy for the entrants.

We were sorry to see the following day a "competition" type rally since although some liked it, we felt it meant a departure from the original spirit of the first Paris/Deauville runs which were, after all, tours.

From memory the high spots were the gala dinner, the municipality's liquid refreshment and the individual attention we all received both from the local Tourist Office and the Marlboro'girls. The final celebration of the two days was lunch in the Grand Hotel at Blonville.

Most of the entrants then stayed on for the old car auction wich was held on the Grace Heights at Honfleur. There was no business to be done there as it happened but it was as good a way as any of concluding the preceedings.

F. Roussel.

l'automobiliste
for ENGLAND

ALL SUBSCRIPTION CORRESPONDENCE
SHOULD BE ADRESSED TO

PETER BLAIR RICHLEY
1- Park Road
ASHFORD -KENT

ONE YEAR SUBSCRIPTION RATE 4 £

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.

PRIX DES ECUSSONS :

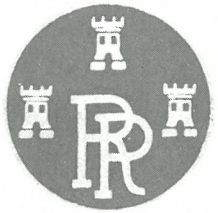
nº 1 : PEUGEOT	30,00 F	nº 15 : CHENARD & WALCKER	35,00 F	nº 29 : ROSENGART	30,00 F	nº 43 : UNIC	35,00 F
nº 2 : DELAHAYE	30,00 F	nº 16 : CHENARD & WALCKER	35,00 F	nº 30 : ROSENGART	30,00 F	nº 44 : SALMSON	40,00 F
nº 3 : DELAHAYE GFA	30,00 F	nº 17 : HOTCHKISS	35,00 F	nº 31 : LA LICORNE	35,00 F	nº 45 : SIGMA	40,00 F
nº 4 : DELAHAYE	30,00 F	nº 18 : HOTCHKISS	25,00 F	nº 32 : LANCIA	35,00 F	nº 46 : FORD	30,00 F
nº 5 : DELAHAYE SIX	35,00 F	nº 19 : GEORGES IRAT	30,00 F	nº 33 : LANCIA (cercle orange)	35,00 F	nº 47 : DELAGE DL	40,00 F
nº 6 : DELAHAYE SIX	35,00 F	nº 20 : MATHIS EMY 4	25,00 F	nº 34 : BERLIET	35,00 F	nº 48 : DELAGE DL	40,00 F
nº 7 : DELAHAYE	35,00 F	nº 21 : MATHIS EMY 6	25,00 F	nº 35 : TURCAT MERY	35,00 F	nº 49 : FN	50,00 F
nº 8 : MATFORD	30,00 F	nº 22 : MATHIS EMY 8	25,00 F	nº 36 : TURCAT MERY	40,00 F	nº 50 : CITROEN (bombé)	35,00 F
nº 9 : MATFORD	25,00 F	nº 23 : RENAULT	30,00 F	nº 37 : AMILCAR	30,00 F	nº 51 : LA LICORNE (grand modèle)	55,00 F
nº 10 : DELAGE	30,00 F	nº 24 : CITROEN TA	30,00 F	nº 38 : TALBOT	30,00 F	nº 52 : CHENARD & WALCKER 8 c.	50,00 F
nº 11 : DELAGE	35,00 F	nº 25 : CITROEN	30,00 F	nº 39 : DELAHAYE	30,00 F	nº 53 : BALLOT (grand modèle)	60,00 F
nº 12 : FORD	25,00 F	nº 26 : CITROEN	35,00 F	nº 40 : DELAHAYE	30,00 F		
nº 13 : BALLOT	30,00 F	nº 27 : SIMCA	30,00 F	nº 41 : BUGATTI	75,00 F		
nº 14 : HISPANO SUIZA	35,00 F	nº 28 : AMILCAR PEGASE	25,00 F	nº 42 : MOTEUR BALLOT	30,00 F		

INSIGNES DE BOUTONNIERES

Sont également disponibles les insignes de boutonnières des marques suivantes :

nº 1 : CHENARD & WALCKER (grand modèle)	15,00 F
nº 2 : CHENARD & WALCKER (petit modèle)	10,00 F
nº 3 : CITROEN	10,00 F
nº 4 : RENAULT	10,00 F
nº 5 : AMILCAR PARIS	15,00 F
nº 6 : AMILCAR ITALIANA	15,00 F
nº 7 : FORD	10,00 F
nº 8 : FORD V8	10,00 F
nº 9 : MATFORD	10,00 F
nº 10 : GEORGES IRAT	10,00 F
nº 11 : UNIC	15,00 F
nº 12 : BERLIET	15,00 F
nº 13 : TALBOT	15,00 F
nº 14 : ROLAND PILAIN	20,00 F
nº 15 : SALMSON	20,00 F





14



15

Echelle 1/1

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.



39 5 7 3 6 2 4

8 17 40 41 14 46

28 42 31 11 36 1 10 13 18

44 33 43 34 49 35 26 32 45

20 23 38 25 47 16 48 50 27 19 21

12 37 29 15 30 24 9