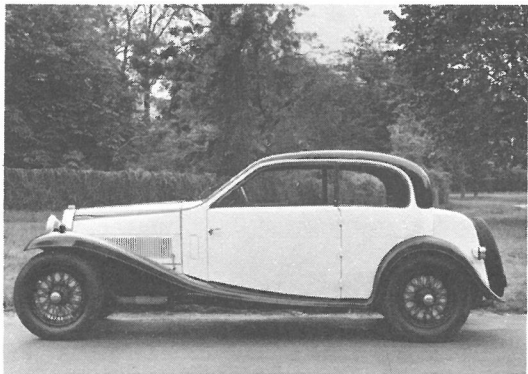
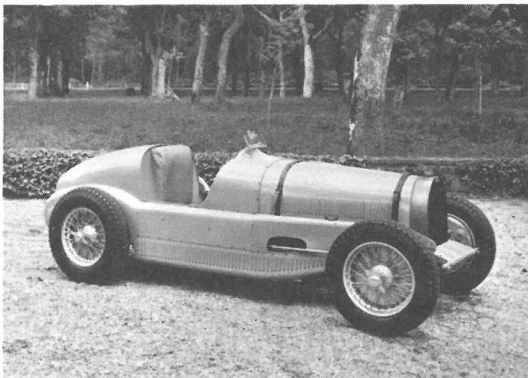


# l'automobiliste

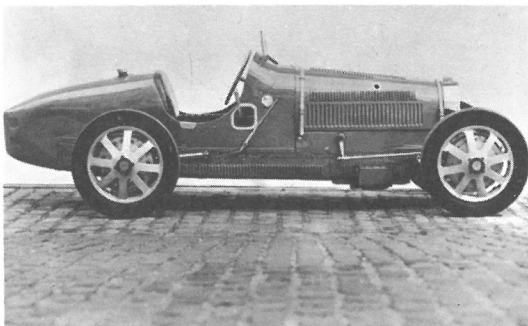




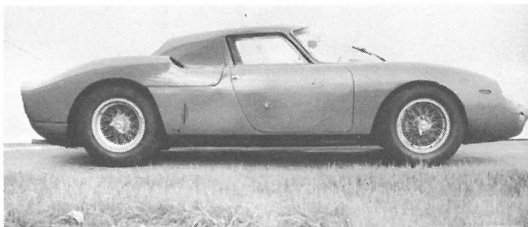
5



11



2



22

# VENTE A PARIS

PAVILLON ROYAL

(Bois de Boulogne, face au Grand Lac)

LE VENDREDI 16 JUIN 1972, à 14 heures 30

*M<sup>es</sup>* ADER PICARD TAJAN

COMMISSAIRES PRISEURS

12, RUE FAVART - PARIS 742.68.23

- |     |                  |   |
|-----|------------------|---|
| 1.  | DELAGE           | type CO 1921, coupé de ville                              |
| 2.  | BUGATTI          | de course type 35 B - 1927 moteur 2 l 3 à compresseur     |
| 3.  | BUGATTI          | de course type 37 - 1927 - moteur 1500                    |
| 4.  | BUGATTI          | type 40 - moteur 1500 à compresseur - carrosserie type MG |
| 5.  | BUGATTI          | type 44 - 1929 - moteur 3 litres - carrosserie de type 50 |
| 6.  | CHENARD & WALKER | type F1M 1930 - moteur 4 cylindres - Berline 6 places     |
| 7.  | ROLLS ROYCE      | type 20/25 - moteur 3 l.6 - carrosserie Park Ward         |
| 8.  | ALVIS            | type Silver Eagle Saloon - 1937 - 18CV                    |
| 9.  | BENTLEY          | type 4 l.1/4 - 1939 - Carrosserie Thrupp et Maberly       |
| 10. | BUGATTI          | type 57 C - Moteur 8 cyl. à compresseur 2ACT              |
| 11. | BUGATTI          | type 73C, 1947 - Moteur 1500 à compresseur 2ACT           |
| 12. | TALBOT           | type Lago Baby CI 1950 - moteur 6 cyl. Ford Zephyr        |
| 13. | FERRARI          | type 166MM 1950 - Carrosserie coupe Vignale               |
| 14. | ROLLS ROYCE      | type Silver wraith Saloon 1950 - carrosserie Park Ward    |
| 15. | JAGUAR           | type Mark VII 1955  |
| 16. | JAGUAR           | XK 140 - cabriolet 1956                                   |
| 17. | PORSCHE          | barquette course type RSK 1958 avec moteur 2 litres       |
| 18. | FERRARI          | type 250 GT 1958 - berlinette Tour de France châssis long |
| 19. | FERRARI          | même type année 1959                                      |
| 20. | FERRARI          | type super America 1960 - moteur 250 GT                   |
| 21. | FERRARI          | type super America 1962 - moteur 19CV -                   |
| 22. | FERRARI          | type 250 LM 1965 - moteur 3 l.3 -                         |

En 1965, quand quelques amis avaient décidé de créer "l'Automobiliste", le nombre de rallyes pour voitures anciennes en France se comptait sur les doigts d'une main, et encore un seul méritait vraiment le nom de "rallye" et n'était réservé qu'aux voitures d'avant 1914.

Pour ce qui est des Vintages : rien. Pour les Classics, la Coupe de l'Age d'Or organisée à Rouen avait réuni un très beau lot de voitures de courses des années 30, surtout anglaises.

Depuis les choses ont bien changé et le succès de Paris/Nice en 1967 donnait envie aux amateurs de se servir de leurs voitures anciennes, leur nombre en France, en état de circuler, est maintenant important.

Bien sûr Paris/Nice n'a pas eu lieu cette année et beaucoup le regrettent, mais les Coupes de l'Age d'Or au Mans ont réuni les vrais amateurs de voitures de courses et de sport. S'il y a encore beaucoup de collectionneurs qui considèrent une voiture ancienne au même titre qu'un papillon qu'il faut, dès qu'on l'a trouvé, tuer et épingle dans une boîte pour ne plus jamais l'en sortir, ils ne sont heureusement plus la majorité.

C'est donc le compte-rendu des Coupes de l'Age d'Or que vous trouverez dans ce numéro pour les amateurs de voitures populaires, Jean-Pierre Dauliac a exploré la 201 Peugeot. Il en reste encore beaucoup en France et leur remise en état ne pose aucun problème. Par contre la Delahaye 135, bête de race et qui porta bien haut les couleurs françaises à une époque où les Allemands étaient maîtres des circuits est beaucoup plus rare à trouver et intéressera les amateurs de belles classiques.

Le prochain numéro de "l'Automobiliste" sera un numéro double consacré entièrement à une des plus grandes aventures automobiles : **LA CROISIERE JAUNE.**

**l'automobiliste**



N° 27

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
Delahaye, La 135	J. Potherat	4
Coupes de l'Age d'Or 1972		22
201 Peugeot	J.P. Dauliac	28
Chroniques		44
Petites annonces		46

*Traduction anglaise par Peter Blair Richley*

*Notre couverture : Amilcar Pégase, Le Mans 1972*

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

France : 45 F - Etranger : 60 F

Couverture cartonnée : 55 F - Etranger : 70 F

*Directeur de la publication : Adrien Maeght*

commission paritaire n° 44.457.

Tous droits de reproduction réservés pour tous pays.

NDLR : Les documents et manuscrits non publiés ne seront pas rendus

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

*Votre article sur la Jeep a été lu par un grand nombre de personnes. Les uns ont écrit pour vous dire bravo et merci, d'autres ont écrit pour vous dire que votre article était intéressant et qu'ils avaient aimé lire votre journal. Merci à tous et à bientôt.*

## Le Courrier des Lecteurs

*Il semble que la France avait déjà, avant la guerre 39-45, un véhicule qui ressemblait fort à la "Jeep". Je me souviens qu'au Salon de Paris, en octobre 38, Laffly ou Unic en exposait un.*

*Il serait intéressant de le savoir car ce ne serait pas la première fois que la production automobile de notre pays ait été copiée. Les deux maisons citées ont construit des véhicules remarquables pour l'artillerie et les dragons portés, entre autres.*

*Si vous le pouviez il serait bien que vous parliez, dans les mois qui viennent, avec photos à l'appui, de cette production de qualité pour l'armée avant 1939, mais trop restreinte, malheureusement.*

*Il y a quelqu'un qui doit s'en souvenir ; c'est Gabriel Voisin. Il affichait sur son stand, au Salon, en effet, des petites pancartes qui rappelaient les innovations et les réussites de la France et cela dans bien des domaines.*

*Georges Gaymard, Marseille*

Claude Pibarot prépare actuellement un article sur les Laffly et Latil. Vos desseins seront bientôt comblés.

*A la suite de notre article sur la Jeep, nous avons reçu un abondant courrier :*

*— amateurs enthousiastes,  
— utilisateurs faisant part de leurs réflexions, mais surtout quelques amateurs semblent vouloir organiser pour bientôt une concentration de "Tous Terrains", d'avant 1950.*

*Nous avons reçu également une très longue lettre de Monsieur Jeudy, grand spécialiste des tous terrains, qui nous a apporté quelques réflexions fort intéressantes sur l'histoire de la Jeep. Le manque de place nous empêche de publier sa lettre en entier qui, pourtant, le méritait.*

*Pour résumer celle-ci, quelques dates :*

- 1922 : une Ford "déshabillée", à deux ponts moteurs, est essayée mais ne donne pas satisfaction totale à cause des pneumatiques.*
- 1924-34 : essais de petits véhicules chenillés.*
- 1934 : premier Marmon.*
- 1934-38 : création du Darling, véhicule 4 x 4 issu de la Ford A (l'ancêtre du Dodge).*
- 1937 : création par le Major Howie et le Sergent Wiley d'un véhicule à traction avant, la Howie-Wiley équipée du moteur Austin provenant de la Bantam qui le construit sous licence aux U.S.A.*
- 1940 : la France déclare qu'elle achètera un véhicule tous terrains, léger.*
- Juin 1940 : lancement par l'US Army du programme Jeep.*

*Pour la petite histoire, la Bantam se vit confier la fabrication des remorques pour Jeep ; faible consolation qui lui permit néanmoins d'amortir largement ses frais de recherches engagées en 1940.*

*La Jeep française "Hotchkiss" est pratiquement identique à la Jeep US à part une partie des pièces moteur.*

*Dans votre dernier numéro j'ai vu que vous aviez publié la liste des musées. Il en est un que pour des raisons particulières je veux vous signaler. Appartenant à Madame Suire il est confié à une éducation populaire de jeunes et n'a pas tant en heures d'ouvertures qu'en publicité tout le soin apporté en rapport à la qualité de son contenu. Les voitures furent recherchées, réparées (pour quelques-unes entièrement refaites) par Monsieur Suire, garagiste. Atteint d'un mal implacable, encore jeune, il s'est pressé un peu dans la débîne à monter ce musée avant de mourir. Ceci explique un peu la disposition des voitures et le manque de décoration du local.*

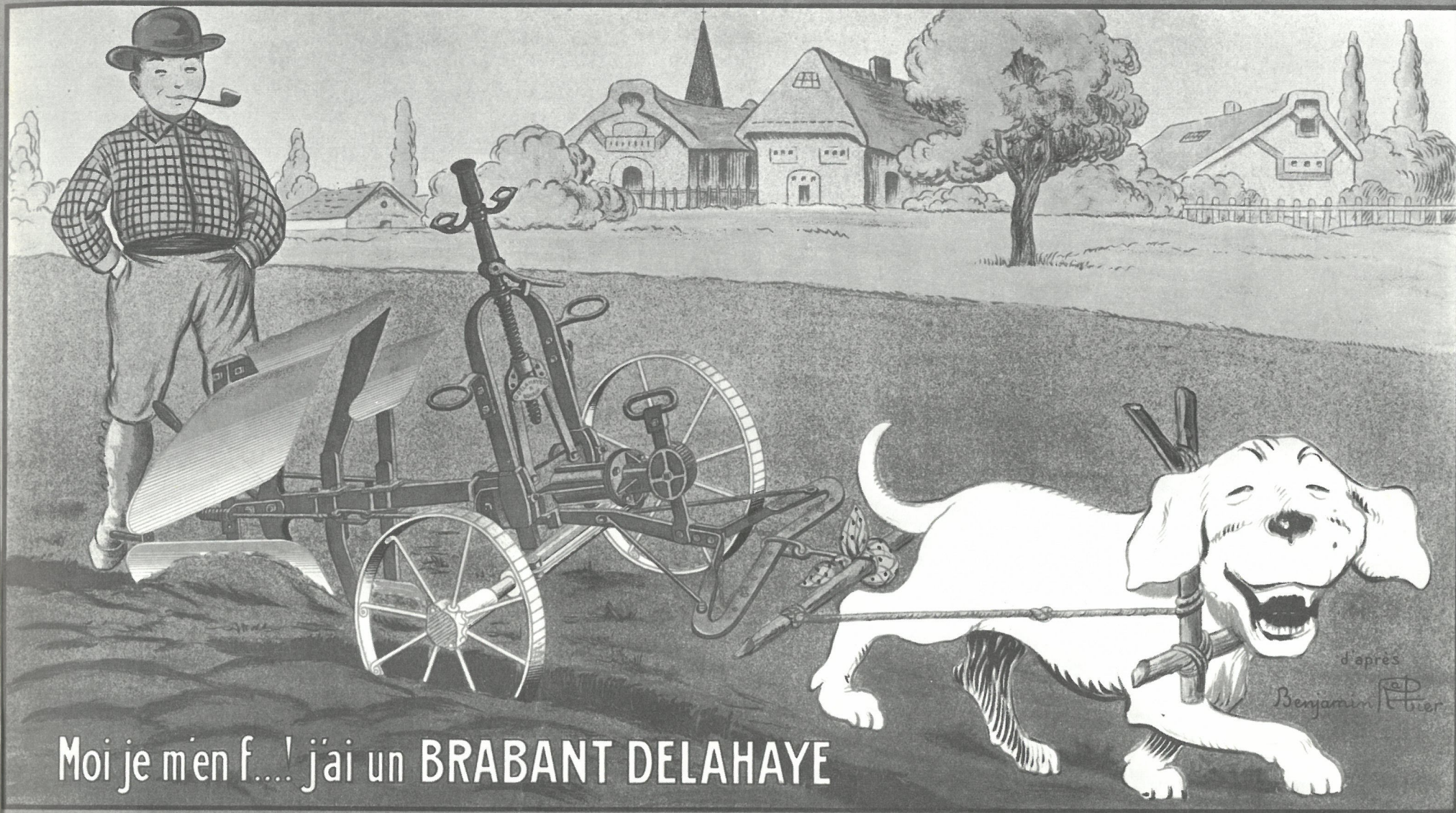
*Celui-ci contient des pièces intéressantes :  
Une Lion Peugeot remontée avec toutes ses pièces d'origine,  
Une Unic 4 places 1910,  
Une Renault Frères 2 pattes 1907,  
Quatre Zèbre mono ou 4 cylindres,  
Un taxi Rebourq d'origine 1911 ou 12,  
Un taxi Renault 1919,  
Une très jolie Benjamin 4 places, 1922,  
Une Renault KJ, 1 porte, 4 places, C.I. 1922,  
Une Renault NN2, 12 000 km d'origine, 1926  
Une BNC Simili des années 25,  
Une Ford T américaine 1914, 2 places,  
Une quadrilette, une Bébé Peugeot,  
Une Fiat à banc et queue de vache 1896 ou 97,  
Un Darmont, une Amilcar, etc...  
plus un lot de motos et vélos curieux.*

*Ce musée est situé en Charente-Maritime (N. 22 La Rochelle/Niort/Paris) entre Ferrières et Nuaillé d'Aunis, au carrefour de la N. 22 avec la départementale Surgères/Marans à 1km,500 de Ferrières sur la commune de Saint-Sauveur d'Aunis, ouvert le dimanche après-midi.*

*Christian Boutiron, Surgères.*

Nous ne connaissons pas ce musée mais nous ne manquerons pas de le visiter cet été car les voitures représentées sont intéressantes et l'origine de ce musée fort sympathique.

# LA CHARRUE DELAHAYE



Moi je m'en f...! j'ai un BRABANT DELAHAYE

*Tournez la page ...*

Edition "VOX" Publicité 7, Rue de Surène · PARIS ·



# DELAHAYE

*la 135*

*par Jacques Potherat*

1934 – Enghien. Mademoiselle Colette Darfeuil des Théâtres Parisiens, présente sa Delahaye 18 CV Super Luxe au concours d'élégance. Petit chapeau sur l'œil, ensemble de chez Worth, joli petit carlin au bout de la laisse. Trois petits tours devant un jury de vieux Messieurs coquins. Et puis s'en vont...

1938 – Le Mans. Après vingt quatre heures d'une lutte acharnée la Delahaye n°15 franchit la ligne d'arrivée. Les traits tirés, masque de sueur encollé de poussière, Chaboud et Trémoulet assis sur le capot, sourient aux photographes. Ils ont gagné.

1948 – Douala. Revue du 14 juillet. Le Résident et son attaché militaire traversent la ville sous les ovations de la population indigène et passent en revue un détachement de la troupe. Debout à l'arrière de leur Delahaye, la main au képi, ils rendent les honneurs au drapeau.

1954 – Paris. La séance est levée. Repoussant devant lui son buvard vert, le président général de la Compagnie Métropolitaine des Tramways de Shangäi, après avoir pris ses gants et son chapeau, quitte le conseil d'administration. Delahaye devant le perron, coup de casquette discret et de bon goût. Chauffeur chez Lasserre...

La voiture à tout faire. Et à tout faire bien. La voiture qui tient les 24 heures à fond de train, et vous mène à la victoire. La voiture à l'élégance remarquée que priment les gens de goût. La voiture qui assure aux représentants de la France un certain ascendant sur les populations "en voie de développement". La voiture de qualité, discrète, luxueuse qui fait l'orgueil d'une société anonyme et vous assure de l'estime de vos actionnaires et du soutien de vos banquiers... La Delahaye.

Née en 1896, avec l'automobile, la vieille maison de la rue du Banquier végéta, besoigneusement et consciencieusement pendant trente huit ans avant de se réaliser pleinement et peut-être d'en mourir. Jusque-là la carrière de la maison s'était partagée sans jamais choisir entre le véhicule de transport utilitaire et la voiture de tourisme, construisant de ce fait des automobiles aux allures de camions et des camions légers aux allures d'automobiles, légers, rapides et maniables, ce qui leur conféra une grande renommée parmi les corps de sapeurs pompiers.

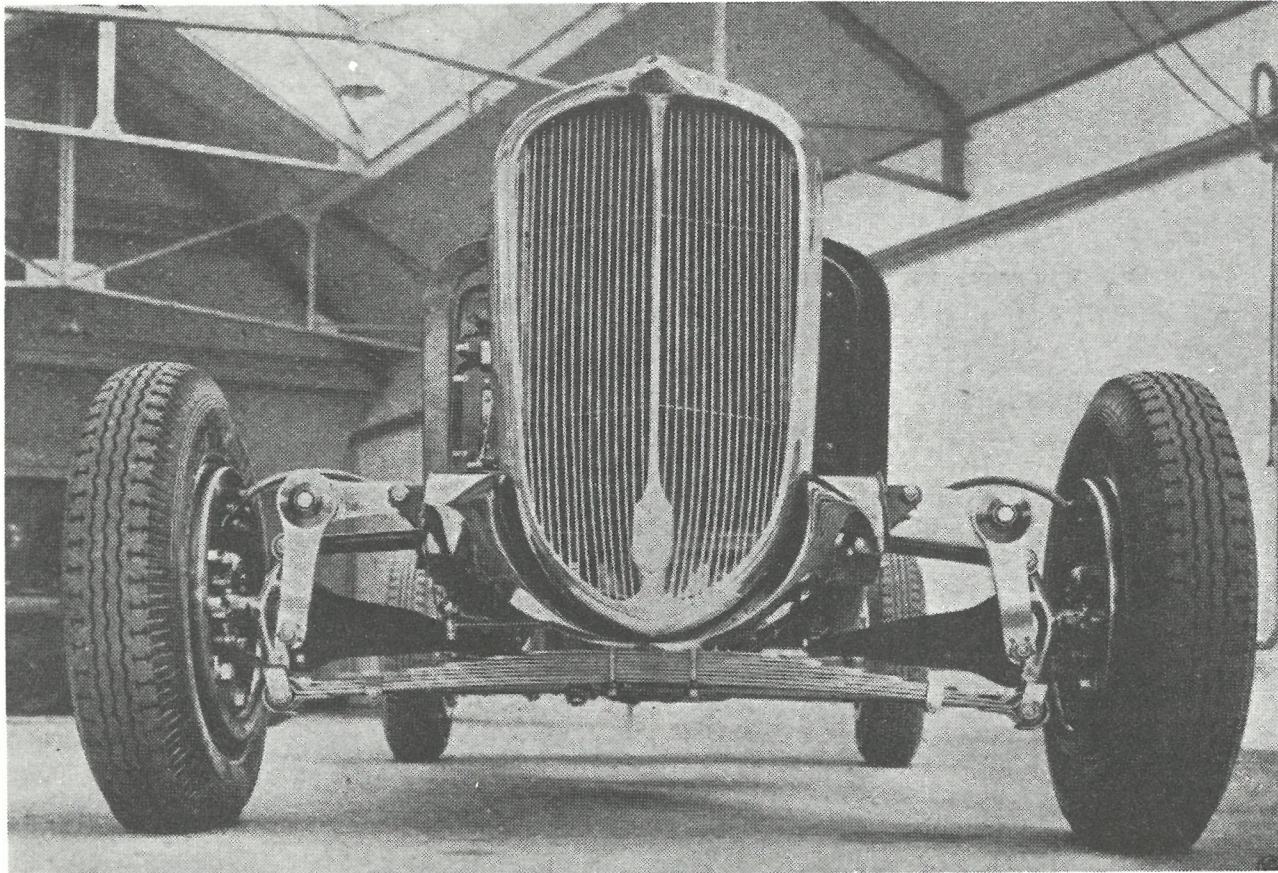
Donc, solides, sûres, mais sans génie, relativement chères, les voitures automobiles Delahaye ne tentaient guère une clientèle éprise de noms prestigieux Delage, Bugatti, Hispano,

Ballot ou de "bon marché" Citroën, Renault, Donnet ou Amilcar. Et ce jusqu'en 1933 date où apparut au Salon de l'Auto la Delahaye 18 CV "Super Luxe". Une voiture aux qualités "modernes" non seulement selon les standards de l'époque, mais selon les critères modernes.

Avant de nous attaquer aux Delahaye "six cylindres", je dois dire que bien des contradictions et bien des erreurs ont été imprimées sur ce sujet, qui, il faut bien l'avouer, est assez nébuleux. Pour éviter "la casse" je me suis acquis la collaboration de Jean Pierre Bernard, "le" spécialiste en Delahaye.

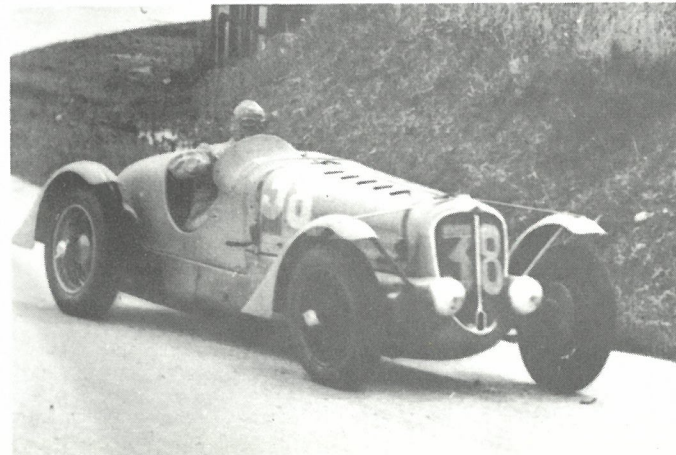
Charles Weiffenbach régnait sur la maison Delahaye depuis ses origines et rien ne le disposait à faire évoluer sa marque vers le domaine sportif. Cet événement doit être considéré comme un épiphénomène, qui, dit-on, fut un peu "aidé" par les membres d'un bureau d'études jeune et dynamique.

La première réflexion que se firent les visiteurs du Salon 33, fut qu'un changement radical s'était opéré dans la vieille maison, Delahaye présentait un châssis à la pointe du progrès, un châssis à roues avant indépendantes...



*Train avant Delahaye :  
on aperçoit, en retrait, les bielles de poussée*

*page 7 -  
En haut : Delahaye des records, 1934  
En bas : "Liège/Rome/Liège"*



*GIROD, Monthléry. Grand Prix de l'A.C.F., 1936.*

La roue indépendante ! La grande nouveauté, réservée jusque-là à quelques pionniers, farouches précurseurs défendant quotidiennement leurs inventions, objet de plaisanteries de la part des "spécialistes du Café du Commerce", et, ce qui est plus grave, de la part des vrais spécialistes tonitrueux du haut de leur chaire. De toute façon inventer n'importe quoi, c'est toujours comme ça... Mais cette fois ce n'est plus une lubie de maniaque, c'est une révolution qui a emporté ou emportera à brève échéance tous les constructeurs. Même Bugatti, qui vraisemblablement n'a rien compris au principe de la triangulation, réalisera bientôt une pseudo suspension avant indépendante en sciant en deux son bel essieu...

Deux châssis se partagent l'appellation "Super Luxe", les types 138 D et W suivant qu'ils sont équipés d'une boîte mécanique ou d'une boîte présélective Wilson. Non, nous ne faisons pas une erreur, la boîte Cotal ce sera plus tard.

Détruisons également une légende, abattons une de ces "vaches sacrées" comme il y en a tant dans le domaine de l'automobile : non, le moteur n'est pas dérivé d'un camion, ni d'une voiture de pompier, d'un rouleau compresseur ou d'une pompe à incendie. L'inverse se produira plus tard. Le moteur est tout simplement une extrapolation du six cylindres de la 16 CV type 126. On a augmenté son alésage (73,8) pour le porter à 80 pour 107 de course. On a également retravaillé le système de lubrification, ce qui explique la petite rampe de graissage extérieure qui fait très "rapportée".

Et l'on en arrive à la description de la suspension avant. Disons en passant qu'elle n'était pas particulière au type 138, mais équipait également le châssis 134, 12CV, quatre cylindres, créé en même temps mais qui sort de notre sujet. De toute façon, il ne présente aucun intérêt. Les roues avant, pour en revenir à ce qui nous préoccupe, se déplacent parallèlement à



elles-mêmes grâce à un parallélogramme transversal et déformable constitué par un ressort et une bielle entre lesquels est articulée la fusée. Une autre bielle longitudinale fixée d'un côté au châssis et de l'autre à la fusée, maintient les réactions de recul et de torsion par freinage, de telle sorte que le ressort de suspension travaille uniquement à la flexion. La suspension arrière est assurée par des ressorts longs et plats, transmettant en même temps la poussée du pont arrière au châssis.

Des amortisseurs à friction, fabriqués par la Société de la Veuve Meynard, placés à l'avant et à l'arrière absorbent les cahots.

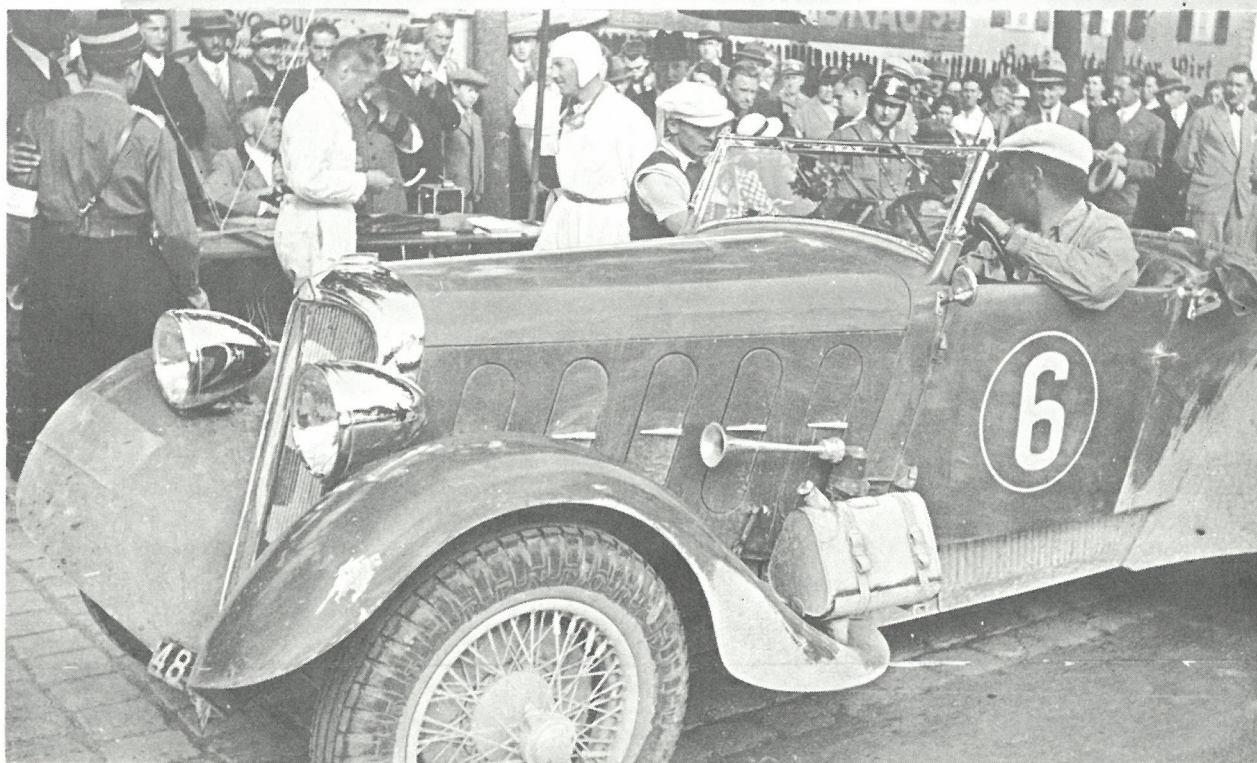
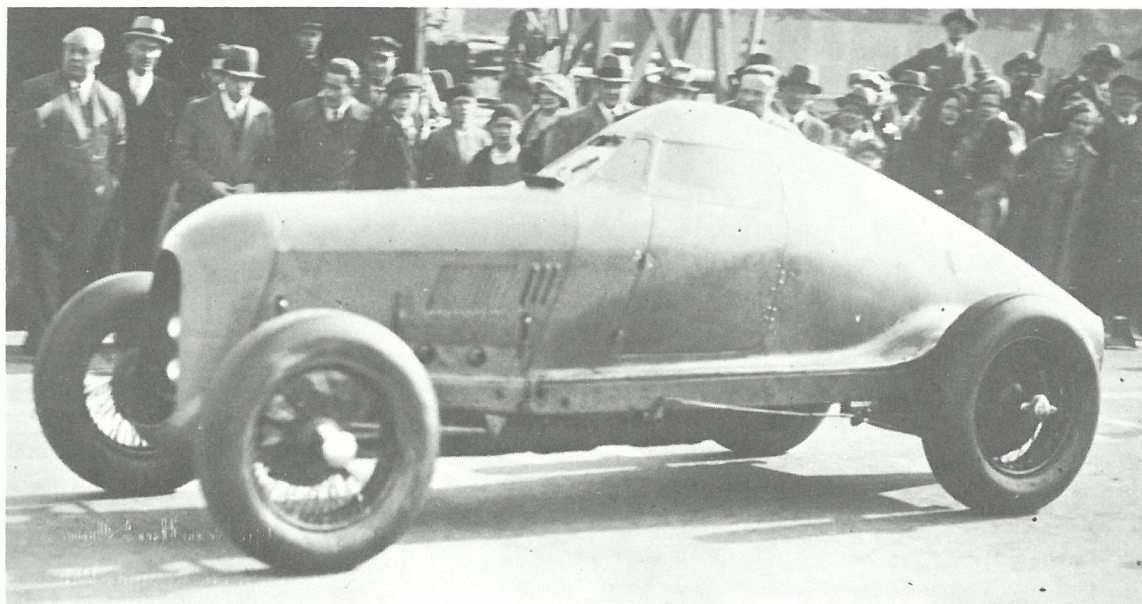
Le moteur est un six cylindres monobloc, en ligne. Il est constitué par un bloc cylindre en fonte, une culasse amovible également en fonte, et un carter inférieur en tôle emboutie formant réservoir d'huile.

Le vilebrequin est supporté par quatre paliers réglés.

Les soupapes sont en tête, commandées par culbuteurs, tiges et poussoirs. L'arbre à cames, placé dans le carter, est actionné par une chaîne à double rouleaux.

Les tubulures d'admission et d'échappement sont placées du même côté, à droite. La partie centrale de la tubulure d'admission fait corps avec celle d'échappement ce qui permet de réchauffer l'air carburé.

Le graissage se fait sous pression, au moyen d'une pompe à engrenages placée dans le carter inférieur du moteur, et commandée par l'arbre à cames. L'huile est aspirée à travers un filtre, puis envoyée au vilebrequin qu'elle parcourt de bout en bout, en graissant au passage les têtes de bielles. Des canalisations repartent des paliers du vilebrequin pour aboutir aux paliers de l'arbre à cames. Le graissage des axes de culbuteurs est assuré par un tuyau placé à l'extérieur du moteur et recevant l'huile du palier arrière de l'arbre à cames. Un clapet de décharge équilibre la pression d'huile. Il assure aussi le graissage des



bas de cylindre par un tuyau aboutissant à chacun de ceux-ci. Sur le clapet est montée également la prise du manomètre.

L'embrayage est à disque unique fonctionnant à sec.

Comme nous l'avons vu plus haut, sur le premier modèle la boîte est proposée en option soit mécanique, quatre rapports et marche arrière, soit présélective (système Wilson) à quatre rapports et marche arrière également. Ce dernier modèle de boîte que l'on ne vit guère en France que sur les Talbot, fut très populaire en Grande-Bretagne. Sur ces boîtes vous sélectionnez d'abord votre rapport à l'aide du levier, puis, vous l'enclanchez au moment voulu en appuyant sur la pédale de l'embrayage.

Le mouvement est transmis à la sortie de la boîte de vitesses jusqu'au pont arrière, par un arbre de transmission tubulaire terminé à chaque extrémité par des cardans métalliques.

Les freins, sur les quatre roues, sont du type auto-serreur à deux mâchoires. Ils sont commandés par câble sous gaine.

En tôle emboutie le châssis est composé de deux longerons en forme de U rendus tubulaires par une tôle de fermeture. Les longerons sont entretoisés par un caisson central, et par deux traverses à l'arrière et par le faux essieu avant.

A part des changements d'empattement, d'alésage, et de détails mineurs, ces caractéristiques seront celles de toutes les Delahaye jusqu'à la fin.

Le châssis 138 avait une voie de 1 m 43 à l'avant, 1 m 45 à l'arrière et, 3 m 16 d'empattement.

Assez haute sur pattes, avec sa calandre verticale et ses roues à rayons sur moyeu cinq trous, les 138 pas très aidées par les carrossiers offraient dans la version berline l'apparence navrante d'une grosse Citroën C 6. On trouva néanmoins quelques réussites sous la forme d'un "tourer" d'inspiration très britannique et de quelques cabriolets, quoique ces réalisations

fussent handicapées par un châssis un peu trop long.

Quelle mouche piqua un jour la maison Delahaye ? Quel démon du sport automobile aiguillonna avec succès le vieux Charles Weiffenbach ? J'aimerais bien le savoir.

Toujours est-il que l'activité sportive de Delahaye éclata d'un seul coup et s'exerça dans tous les domaines.

Du 8 au 10 mai Perrot et Dhôme établirent une série de records à Montlhéry qui surprirent le monde sportif tant par la performance accomplie que par le caractère inattendu de l'événement.

Au lendemain de cette performance, les journaux titraient : Records du Monde par une Delahaye Super Luxe... et ajoutaient le commentaire suivant : "Le but était le record des 48 heures. On fêta la réussite, on sabla le champagne, puis l'on s'aperçut qu'il était fâcheux de s'arrêter en si bon chemin. On poussa jusqu'aux 10 000 kilomètres, mais on avait perdu deux heures qui comptaient.

La voiture était un châssis 18CV très sérieusement préparé. Allègement poussé à l'extrême, carrosserie monoplace conduite intérieure profilée en aluminium réalisée par Fignoni et Falaschi se terminant en pointe tronquée pour laisser passer le tube d'échappement, calandre boule, pas de frein avant, roues Rudge, et moteur 18 CV équipé d'une culasse dont on avait élevé le taux de compression, de trois carburateurs, développant 112 CV c'est-à-dire près de 35 CV au litre.

Dans la catégorie de 3 à 5 litres, Delahaye s'appropriâ quatre records du monde :

- 4 000 miles à 177,669 km/h
  - 5 000 miles à 176,853 km/h
  - 48 heures à 176,294 km/h
  - 10 000 km à 168,527 km/h
- et 11 records internationaux.

Et c'est ainsi que Delahaye se fraya une place dans le milieu de la compétition. "La

fonction crée l'organe" proclament les partisans des théories évolutionnistes de Darwin. Il fallu donc que Delahaye crée cet organe.

Car il ne suffisait pas d'exposer la voiture des records sur le stand du Salon 1934, il fallait aussi donner à cet événement un prolongement pratique en mettant un châssis sport entre les mains de la clientèle. Mais on n'y était pas encore, du moins pas officiellement.

En effet, la rue du Banquier préparait bien quelques châssis sport, mais ils n'étaient destinés qu'à la compétition, la vieille marque s'étant piquée au jeu.

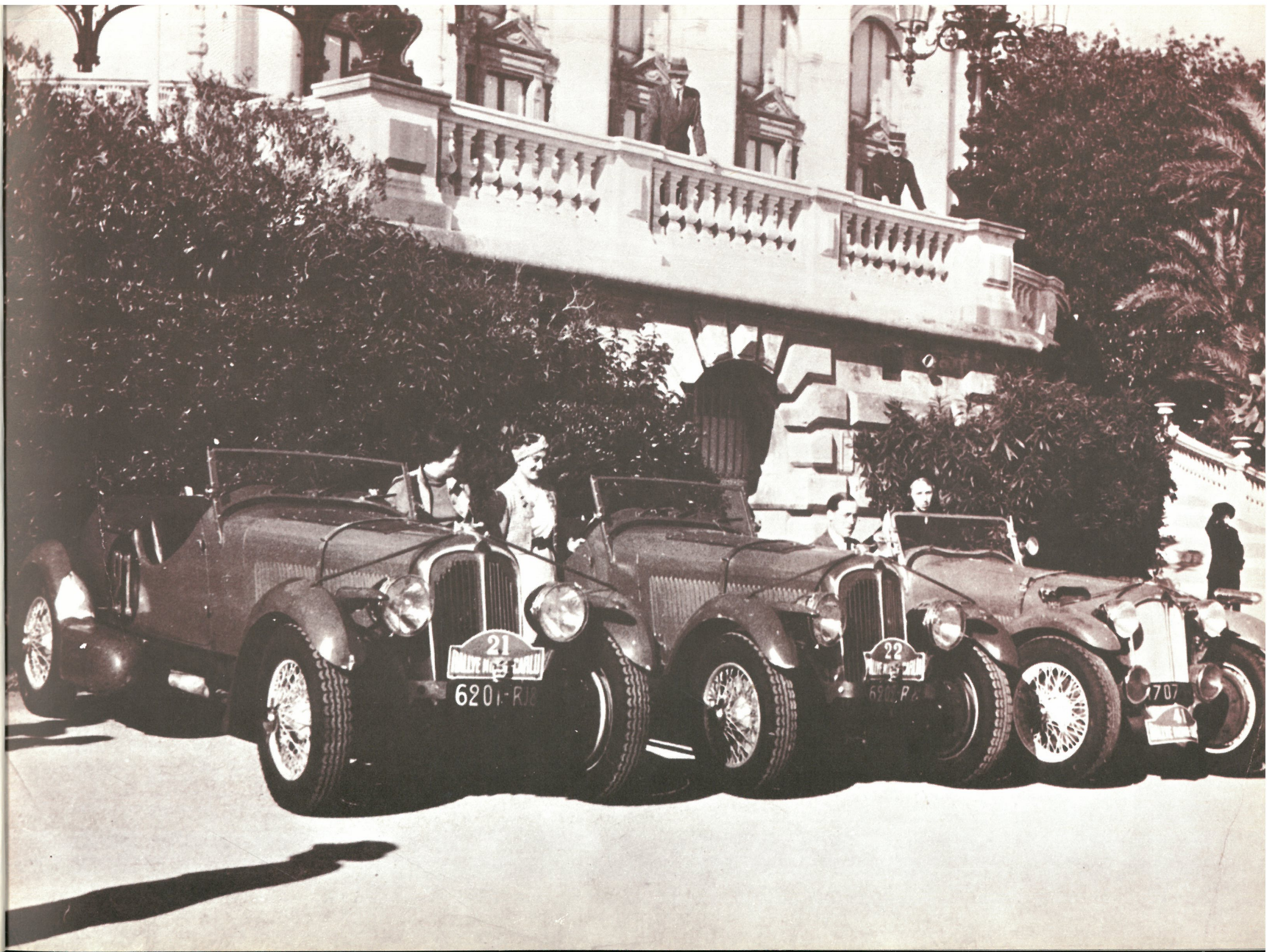
Une voiture carrossée en coach, engagée dans le Rallye Monte Carlo, gagna dans la catégorie de 3 à 5 litres, pilotée par Perrot.

Trois voitures furent également engagées dans la Coupe des Alpes 1934, qu'elles gagnèrent, écrasant les concurrents.

En 1935, à la veille du Salon, Delahaye proclamait un bon palmarès : 3ème au Rallye Monte Carlo, Coupe des Dames dans Paris-Nice, 1er et 2ème au Circuit d'Orléans, trois coupes au Tour de France Auto, premières places en catégorie "tourisme" au Grand Prix de la Marne et au Grand Prix de Lorraine et enfin aux 24 Heures du Mans 5ème au classement général et première voiture française classée.

Mais attention, l'usine suit les premiers pas de ses enfants du coin de l'œil, sans trop en avoir l'air, ce ne sont pas des voitures de compétition, encore moins des voitures "d'usine", ce sont des voitures "client" dans le sens le plus strict du mot, c'est-à-dire engagées à titre privé par des pilotes privés courant sur leurs propres voitures.

D'ailleurs ces voitures sont encore très éloignées des très belles Delahaye de compétition des années suivantes. Ce sont bien souvent des cabriolets de série (Coupe des Alpes), ou des réalisations pas très heureuses dans le genre du coach du Rallye Monte Carlo 1934 ou du roadster démesurément long du Mans 1935. Jusqu'à présent la plus belle réalisation est, sans



doute possible, le roadster de Madame Schell. Vraisemblablement cette voiture a dû être réalisée en vue de Monte Carlo 1935, en employant la méthode suivante : le châssis de la 12 CV, quatre cylindres, surbaissé, équipé de roues fils et d'un moteur réalésé à 84 (3,558 litres) à trois carburateurs.

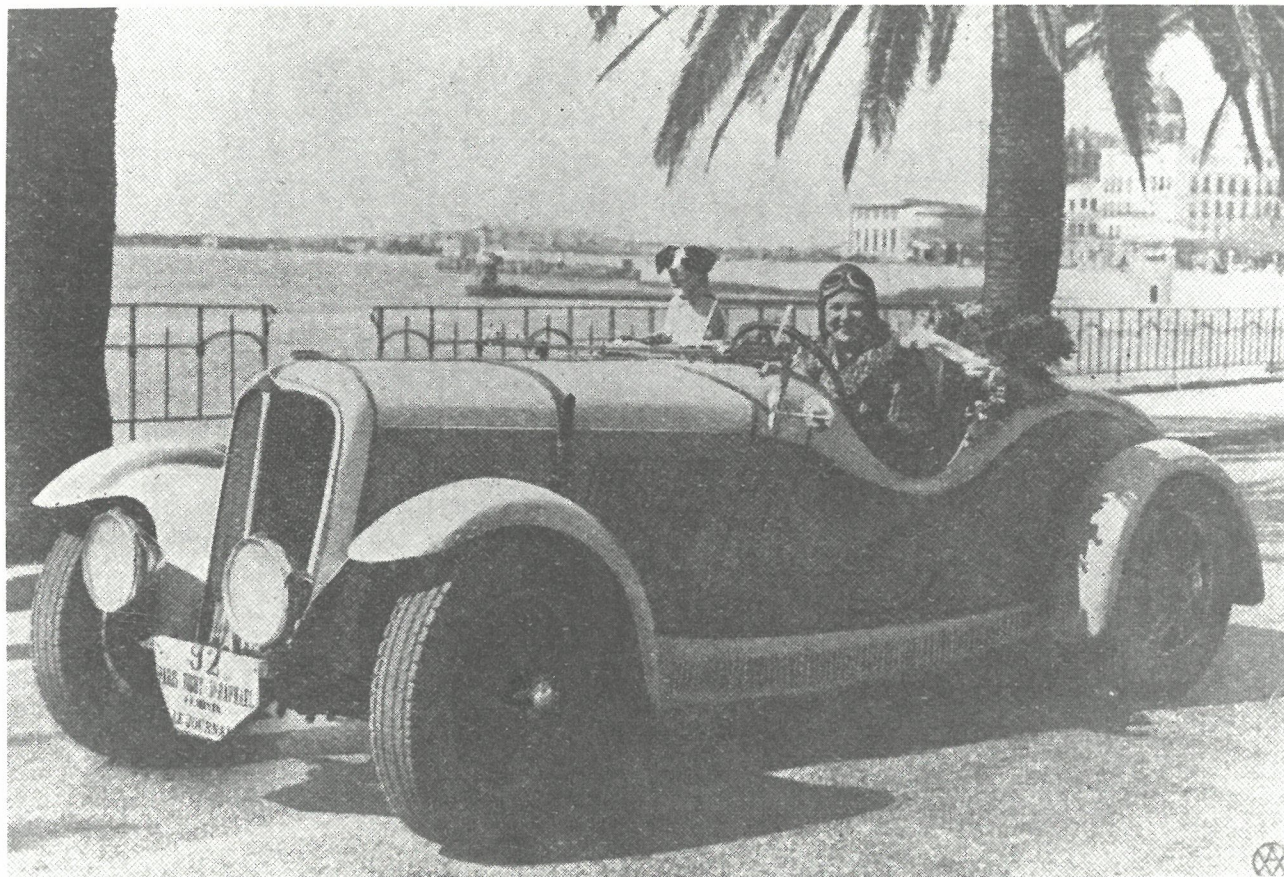
C'est ainsi que pour ne pas décevoir sa clientèle Charles Weiffenbach fut amené à présenter au Salon 1935, concurremment avec la 138 W ou D Super Luxe et Super Luxe Sport, le châssis 135 "Compétition". Le grand mot était lâché.

Reprenant la formule qui avait réussi à Madame Schell, moteur six cylindres sur châssis 12 CV, Delahaye réussit à créer une excellente voiture de compétition, proposée comme telle à la clientèle.

Toutes les 135 "Compétition" ont été fabriquées en 1935, c'est une coïncidence. Il y en a eu quatorze de faites, pas une de plus.

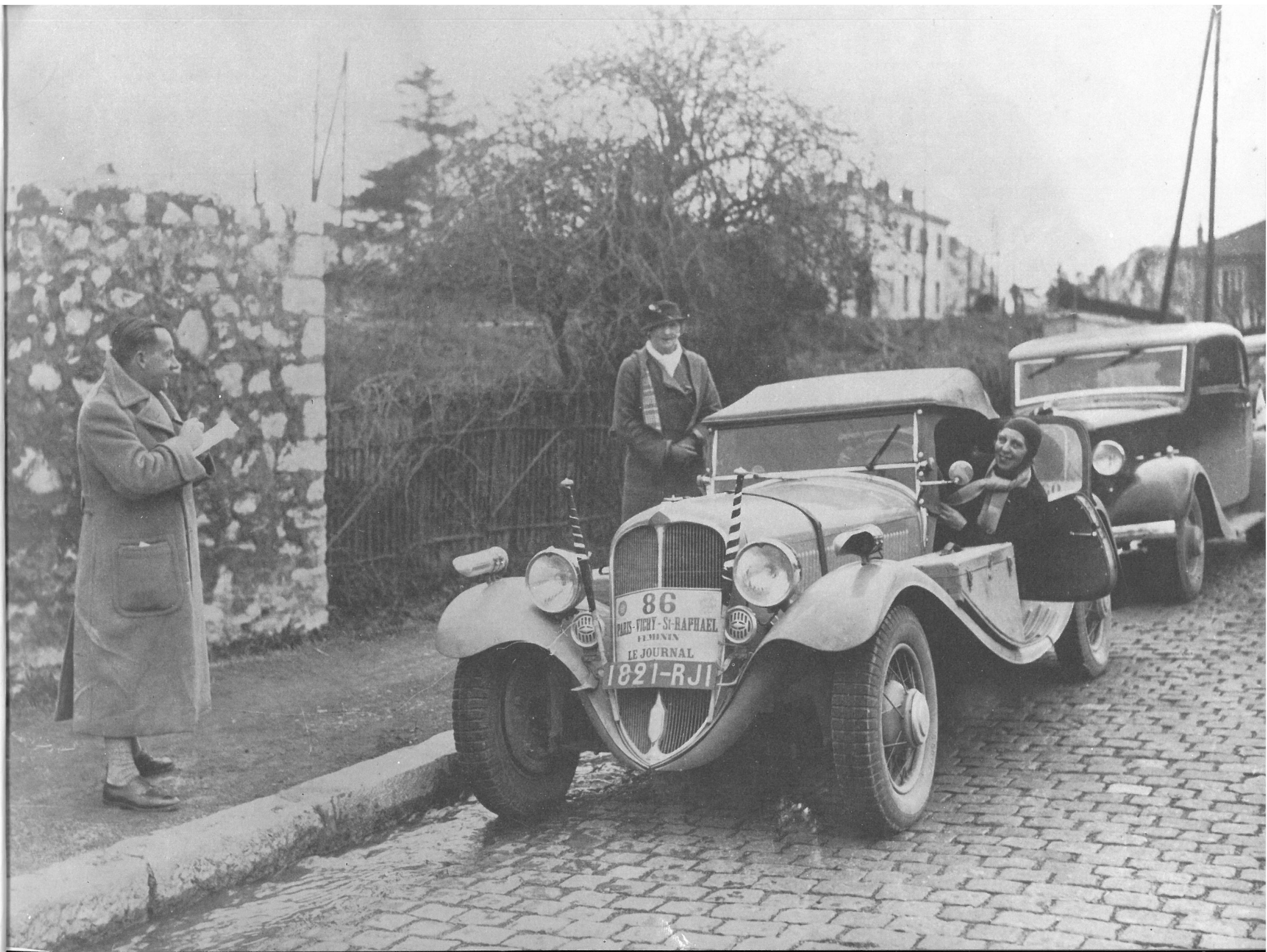
Elles ont toutes été équipées au départ, du moteur 3,557 litres, très poussé, notamment au niveau de la culasse, alimenté par trois carburateurs double corps horizontaux, elles pouvaient être montées indifféremment avec une boîte Cotal ou une boîte mécanique. La voie avant est de 1,345 m, la voie arrière de 1,37 m et l'empattement de 2,70 m.

Toutes ces voitures ont donc été faites la même année, mais il y a eu par contre des évolutions successives. Au départ toutes les calandres étaient du type "Super Luxe" (qui sera continué plus tard sur la "Coupe des Alpes"), mais par la suite chacun s'est ingénié à les améliorer surtout en les surbaissant. On a retrouvé un semblant d'uniformité quelques années plus tard, au moment de "l'Écurie Bleue" de Madame Schell, avec un semblant d'aérodynamisme. Pourtant je ne pense pas qu'un modèle de base de série, si l'on peut dire, ait subi autant de modifications que le châssis "135 Compétition". Le même modèle se vit affubler tout au



*Madame Rouault, vainqueur de Paris/St-Raphaël*

*Ce document explique bien des choses. Le grand dessinateur Géo Ham a été surpris en train de croquer Madame Schell au volant de sa Delahaye. On comprend mieux pourquoi les dessins de Géo Ham sont toujours si vivants. Si beaucoup d'illustrateurs des années 30 se sont contentés "d'inventer" des illustrations en se servant des photographies, Géo Ham, qui participa à de nombreuses compétitions automobiles et aéronautiques, à toujours dessiné ses sujets sur le vif, et nous sommes heureux, grâce à ce document, de pouvoir rendre hommage à ce grand dessinateur.*



long de sa carrière, une suite de carrosseries avec des résultats plus ou moins heureux. A l'heure actuelle, on peut dire qu'il n'en reste pas deux pareilles.

Accommodées à toutes les sauces, endurance, sport, course, rallye, elles donneront, surtout en sport, de nombreuses victoires à la France à une époque où la catégorie course était dominée par les allemands.

Au Mans 1937, il n'y avait pas moins de sept Delahaye au départ, Wimille domina la situation avec sa Bugatti, Paul-Mongin et Dreyfus-Stoffel se placent en seconde et troisième position. Toutes les autres Delahaye ont abandonné, néanmoins Paul-Mongin s'accordent la seconde place à l'indice de performance.

En 1938 on en trouve six, Chaboud-Trémoulet remportent la victoire suivis de Serraud-Giraud Cabantous, en quatrième place Villeneuve-Biolay placent encore une Delahaye. Les trois autres ont abandonné.

1939 année record de participation pour Delahaye, il y a huit voitures. Malheureusement le classement n'est pas à la hauteur... Villeneuve-Biolay se classent en sixième position, Walker-Connell huitième et Chotard-Seyler onzième. Cinq abandons. Lot de consolation, une troisième place à la Coupe Biennale pour Villeneuve-Biolay.

Les Delahaye se couvriront également de gloire au Grand Prix de l'A.C.F. couru en catégorie sport pour faire obstruction aux allemands.

*Rallye de Monte-Carlo 1937. La Delahaye de Le Bègue et Quinlin, victorieuse. (page 13)*

**16<sup>e</sup> RALLYE DE MONTE-CARLO**

**er**

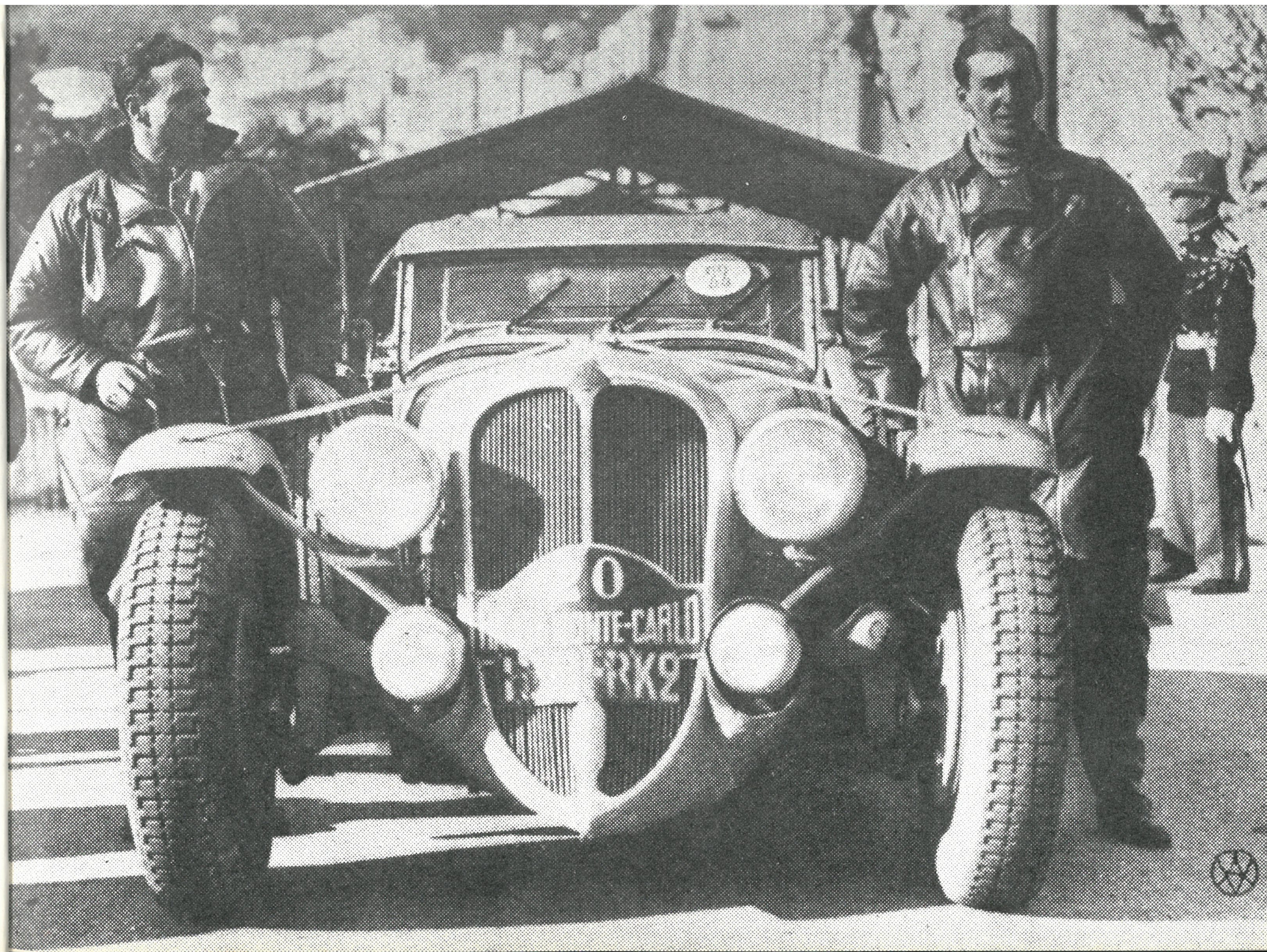
DU CLASSEMENT GENERAL  
PREMIER DE L'EPREUVE  
D'ACCELERATION ET FREINAGE

**LA 135 SPORT  
DELAHAYE**

confirme une fois de plus  
ses qualités indiscutables  
de vitesse, robustesse  
souplesse, maniabilité.

**DELAHAYE**

René Rayo



Après la guerre elles ressortirent de leur cachette et entreprirent une seconde carrière qui ne sera interrompue qu'avec l'arrivée d'un matériel nouveau vers 1950.

On les retrouve donc au Mans en 1949, sept voitures engagées. En cinquième position, la première Delahaye classée, Bouchard-Delarue neuvième, Leblanc-Brault dixième. Les quatre autres ont abandonné.

Les années 50 et 51 sonneront le glas de Delahaye. Deux engagements la première année, un abandon et une disqualification ; un engagement la dernière année qui se solde par un abandon. Et c'est fini.

A ce sujet Jean-Pierre Bernard me confia une anecdote intéressante. Dans les années qui suivirent lorsqu'il se présentait au Mans avec Carlos Ankersmit aux volants de leurs deux Delahaye, toutes les portes s'ouvraient devant eux jusqu'au parking des concurrents ...

Combien en reste-t-il actuellement de ces merveilleuses voitures ? Huit avec certitude : Jean-Pierre Bernard possède l'ex-Villeneuve, Carlos Ankersmit l'ex-Germaine Rouault, Pozzi l'ex-Chotard, Pozzoli l'ex-René Cotton, Foussier et Ian Polson possèdent des voitures non identifiées. Dans le domaine des probabilités il y a des traces d'un coupé Guilloré sur châssis course, celle d'Auriac carrossée avec des éléments simca sport, une carrossée par Antem, châssis rallongé, quatre portes. A Nice on a connu un châssis course carrossé genre Ferrari et à Paris il y a quelque temps une autre carrossée genre Aston DB24. Ce qui nous en fait 13 sur 14 construites. C'est pas mal... Par contre il y a une supercherie à dénoncer car un musée de la Nationale 20 présente une Delahaye visiblement d'après-guerre, châssis ordinaire, annoncée Le Mans 36, année où l'épreuve a été annulée ... De toute façon elle n'était pas conforme au règlement ...

Puisque l'on en est au chapitre compétition Delahaye, ouvrons vite deux parenthèses : la

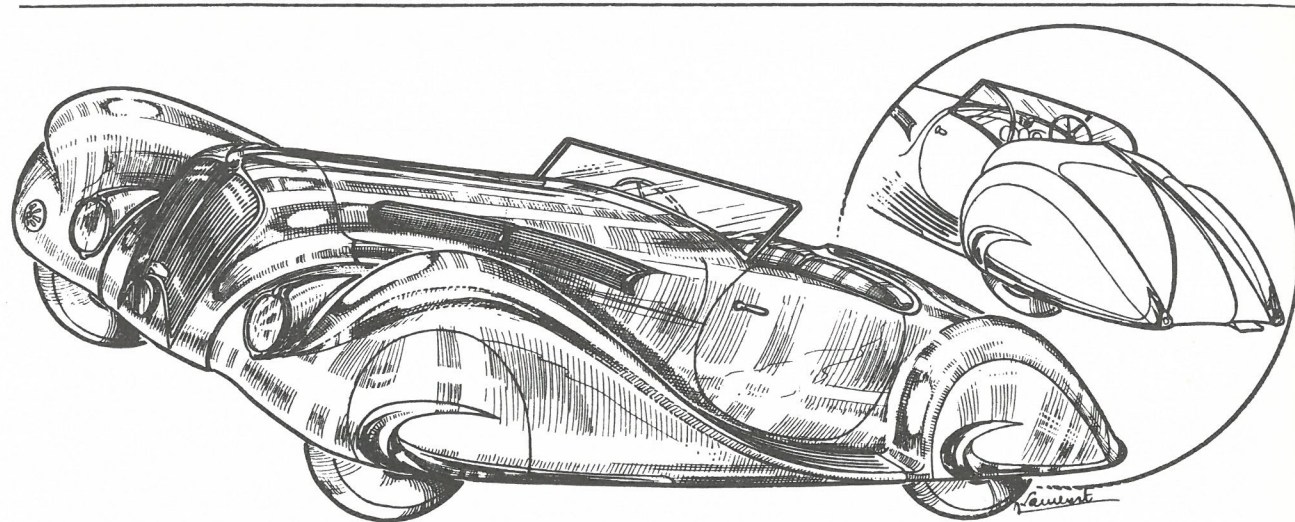


Fig. 11. — Un Roadster-Sport Figoni sur Delahaye.

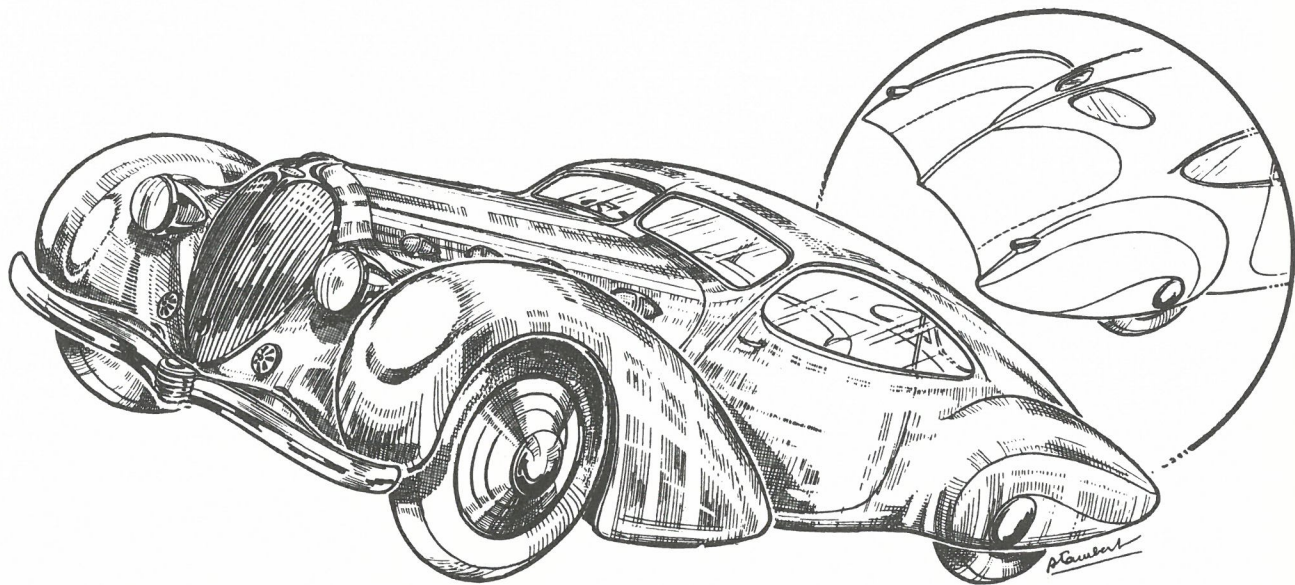


Fig. 10. — Conduite intérieure Figoni sur Delahaye.

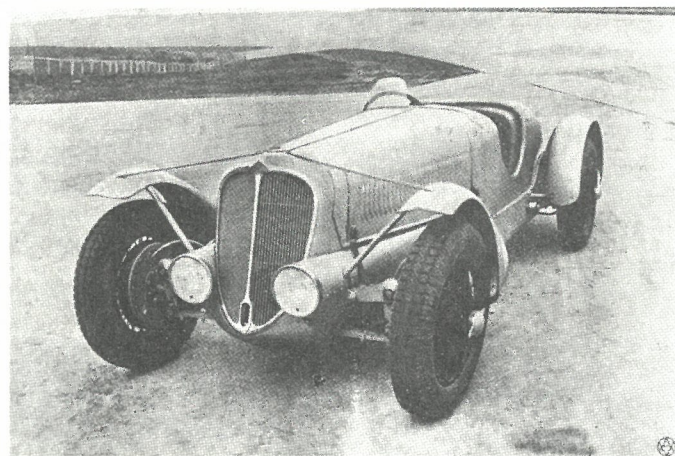
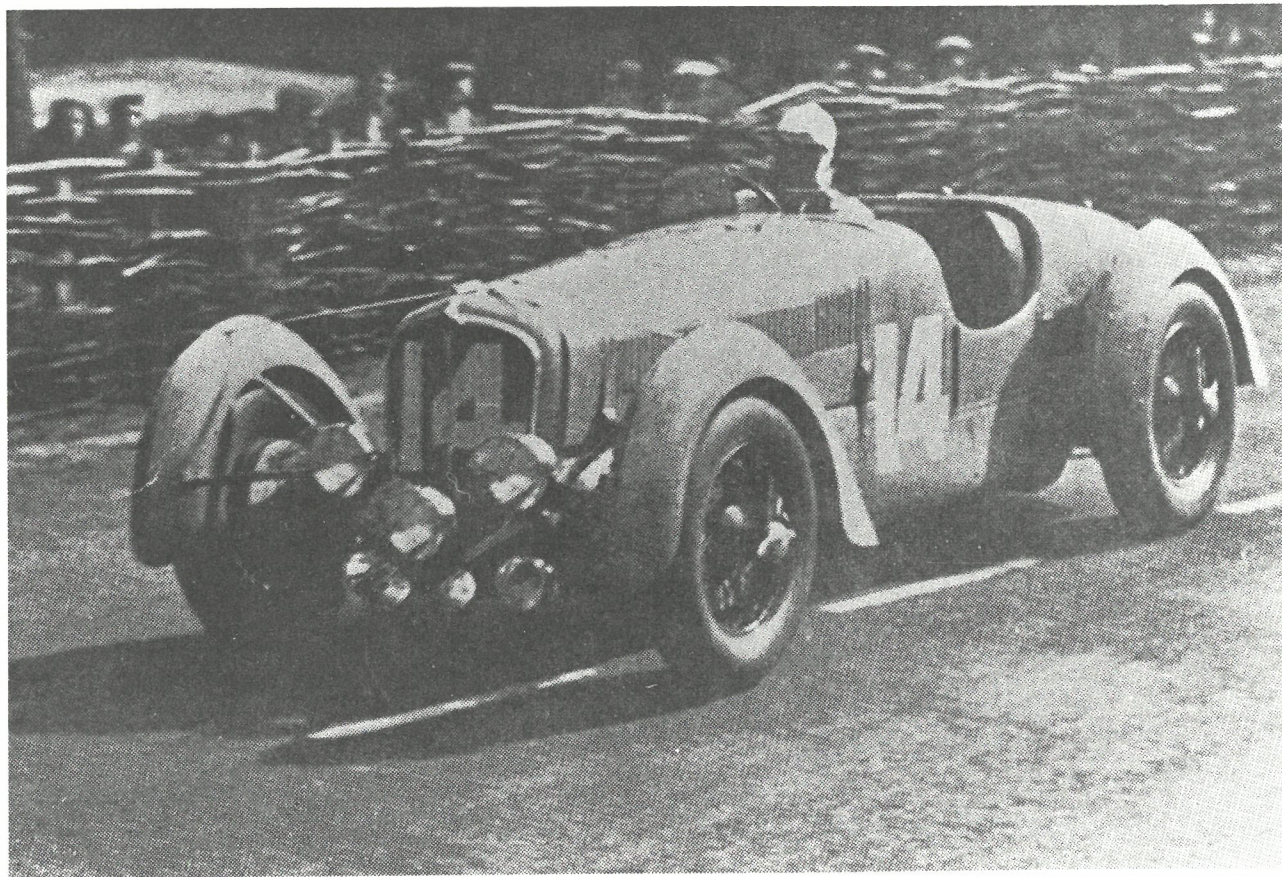


“12 cylindres” et les Delage 3 litres.

L'ingénieur Jean François, dessina un moteur et un châssis 12 cylindres en vue de s'aligner pour le Grand Prix du Million, offert par le gouvernement. Quatre voitures furent vraisemblablement construites, peut-être cinq. Battant Bugatti, Delahaye empocha le million. Plus tard on équipa un de ces châssis avec un moteur six cylindres 4,5 litres puis avec un 3,557 litres, c'est la voiture du regretté Carlos Ankersmit. Au sujet de Delage, Delahaye fabriqua avant-guerre quelques 3 litres relativement réussies. Après guerre, à la demande de Watney qui voulait monter un “cirque” de pilotes professionnels allant de circuits en circuits, la rue du Banquier construisit une nouvelle série de cinq 3 litres qui se révélèrent moins intéressantes. On attribue la vélocité des modèles d'avant-guerre à la culasse de bronze qui les équipait alors, ainsi qu'à leur carrosserie plus légère. Ces cinq Delage seront les seules voitures de course fabriquées après-guerre par Delahaye.

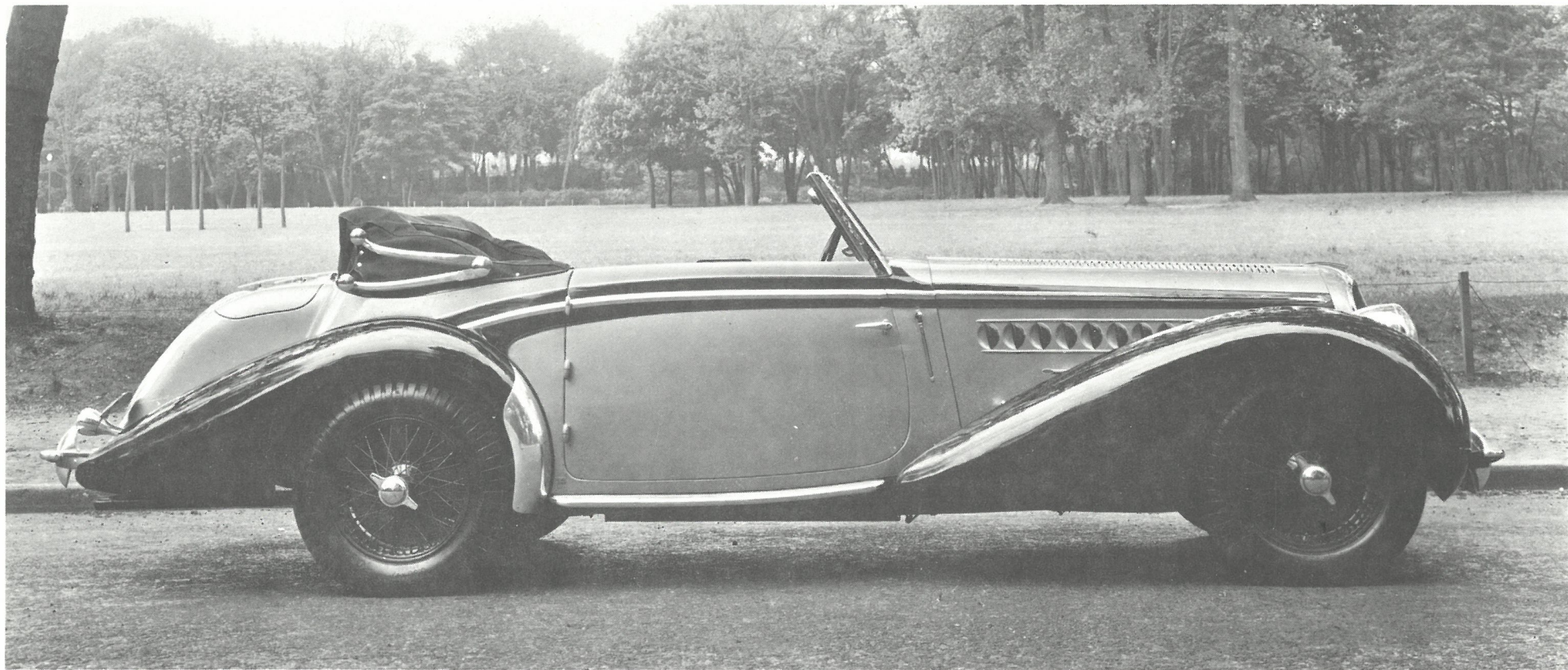
Mais faisons un bon en arrière et reportons-nous au Salon 1935 où l'on trouve la première apparition de la 135.

La Delahaye proposée sous le vocable “Compétition” peut prêter à confusion avec les quatorze voitures de course que nous venons d'examiner. Je m'explique: le modèle du Salon n'est qu'un gros cabriolet équipé du moteur 135, 3,557 litres conservant les caractéristiques de châssis des 18 CV, ainsi que le choix entre la boîte mécanique ou la Wilson. Seulement un peu surbaissée et munie d'un moteur plus puissant, la 135 éclipsa cependant les autres modèles et s'établit une solide réputation auprès “des amateurs soucieux d'acquérir une voiture rapide ayant fait ses preuves”. Tant et si bien que la 138 et toutes ses variantes disparurent des catalogues. Mais pas complètement puisqu'elles ressurgirent plus tard sous l'étiquette 135.



*Le Mans 1937. La Delahaye de Paul et Mongin seconde derrière la Bugatti de Wimille.*

*Voiture préparée pour le Grand Prix de l'A.C.F. 1936, qui se courait en formule Sport.*



En effet au Salon 1936, Delahaye présente trois types de 135, qui, écrivait-on à l'époque, "synthétisent admirablement les qualités qui ont fait la réputation de Delahaye : sécurité, brio, robustesse ..."

Le type "sport" est équipé d'un moteur à 6 cylindres 80 x 107, 3,227 litres, un seul carburateur. Ce n'est rien d'autre que le vieux 18 CV de la 138.

Le type "Coupe des Alpes", qui n'est rien d'autre que le moteur précédent, équipé de trois carburateurs et appuyant sa publicité sur le succès du 18 CV 138 Sport.

Et le type "Compétition", dont le moteur

est en tous points identique à celui monté dans les 135 "Spéciales". Seul le châssis diffère, plus long, il permet l'établissement de carrosseries de tourisme.

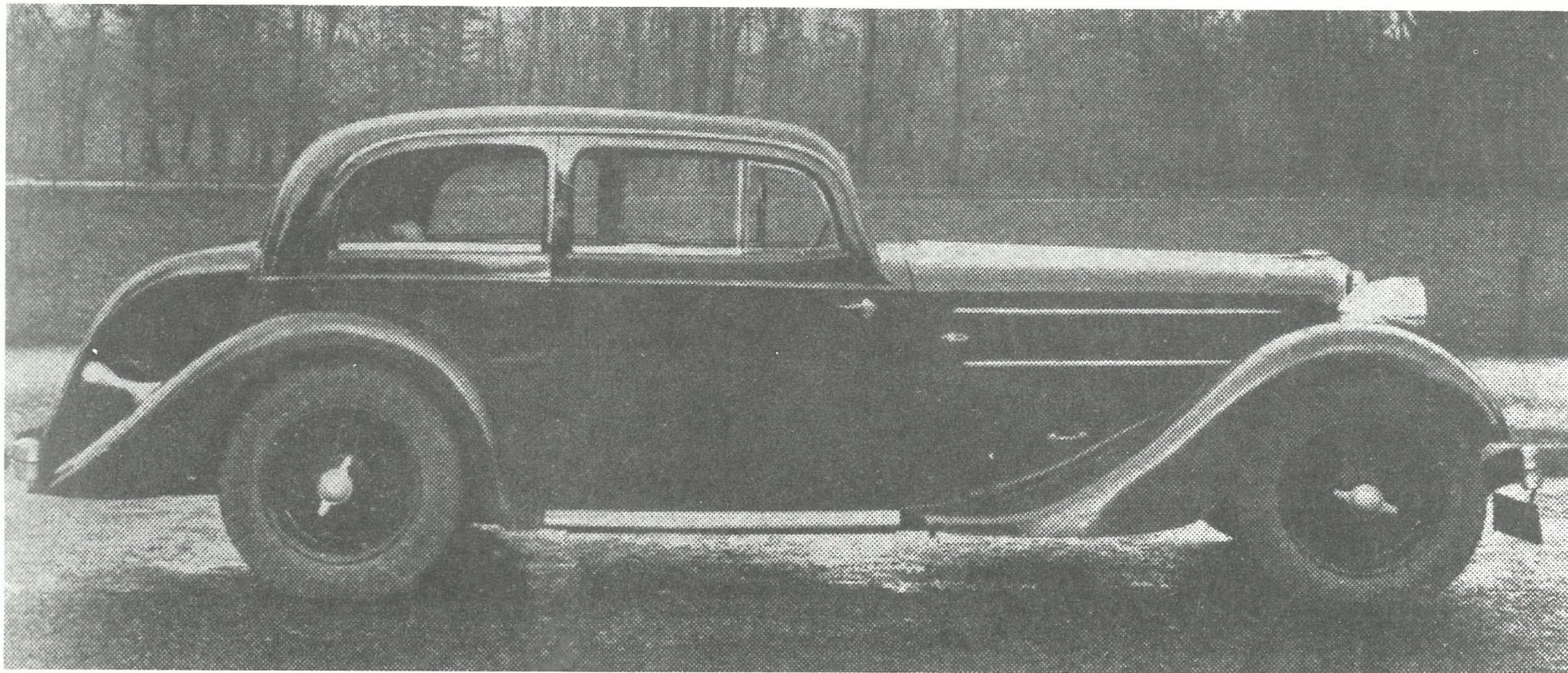
En marge des 135, Delahaye présente également un quatrième châssis, le 148, dont le moteur est le 84 x 107 à un seul carburateur. Très long, ce châssis permet l'adaptation de carrosseries très vastes.

Un nouveau châssis, le 148 L présenté en 1937, offre un empattement intermédiaire entre le 135 et le 148. Dans ce cas le "L" signifie léger.

Après 1938, la dénomination compétition

disparaît au profit de deux versions M et Ms. C'est uniquement une différence de culasse : la M a trois carburateurs, six orifices d'admission et trois d'échappement, tandis que la Ms a trois carburateurs, trois admissions et six sorties d'échappement.

Chaque année au Salon, il y avait la "Plaque tournante". Chaque année Delahaye avait l'honneur d'avoir la vedette à l'entrée du Salon, parce que la plus belle voiture était installée, à droite de l'entrée, sur une sorte de plaque tournante. C'était une place très convoi-



tée par les carrossiers, en général c'était une Chapron, parfois une Figoni et après la guerre Saoutchik. Les tractations entre Delahaye, ses carrossiers et la Direction du Salon duraient six mois de l'année. Mais après, le problème c'était de vendre la voiture ... Oui, c'était une très belle voiture qui se vendait tout de suite, quand elle n'était pas déjà vendue avant le Salon, ou c'était un monstre invendable. Très souvent la voiture n'était toujours pas vendue lors du Salon suivant.

La politique de vente de Delahaye est en accord avec la tradition des grandes marques. Au début elle équipa les 138 de carrosseries Renault

récupérées à la suite de sombres et nébuleuses tractations entre la rue du Banquier et Billancourt, tractations dans lesquelles le troc était élevé au niveau d'une institution. Delahaye vendait également ses châssis nus.

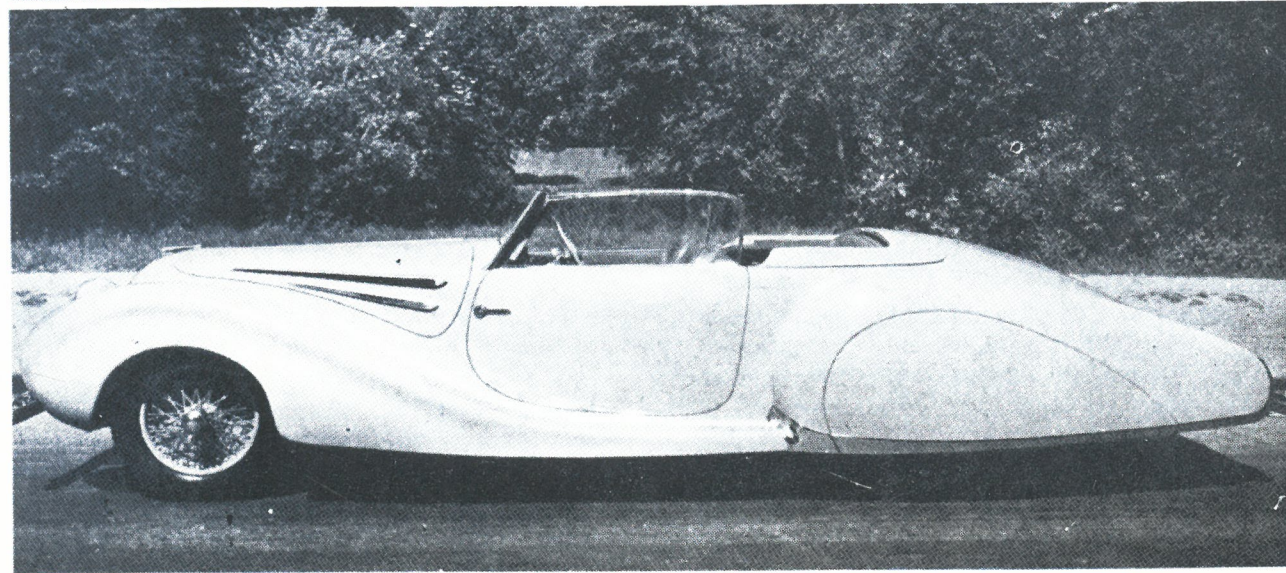
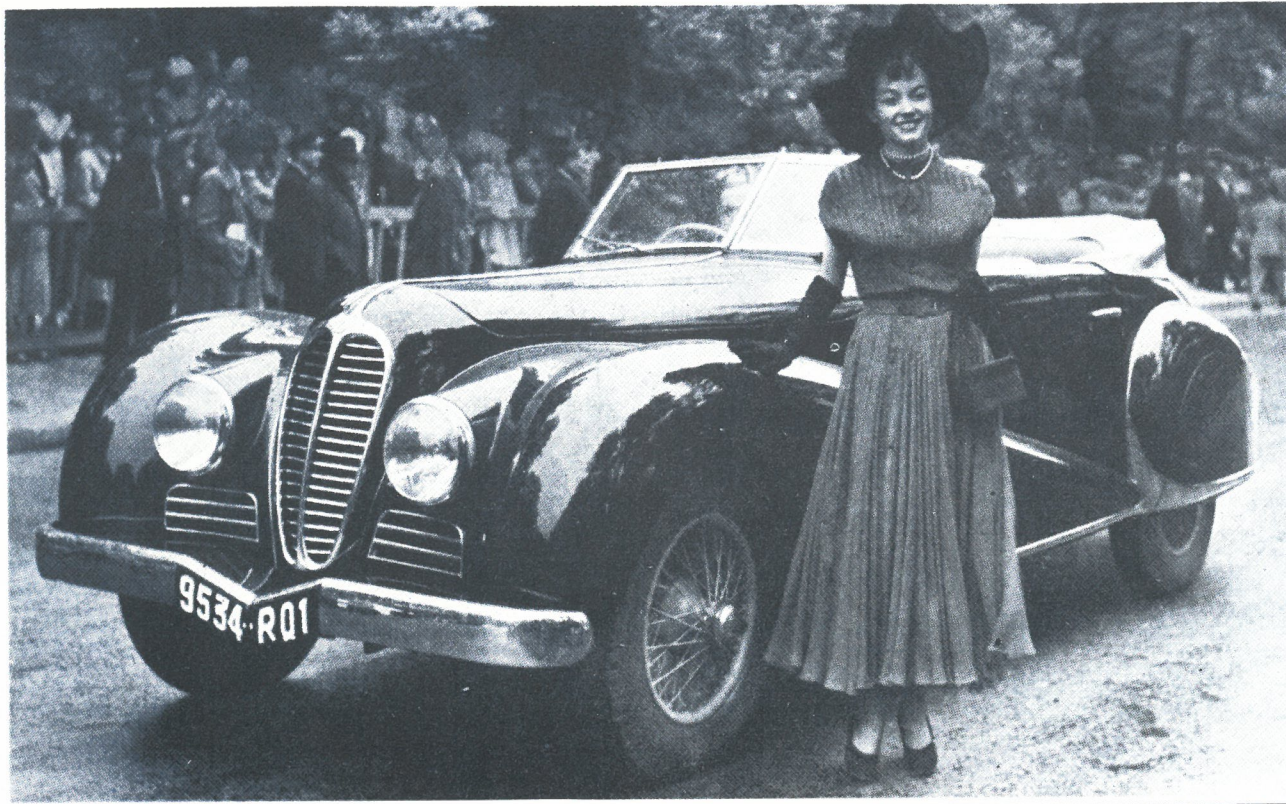
Ensuite Delahaye opta pour une politique qui durera jusqu'à la fin, en commandant d'une part des carrosseries par lot de cinquante à trois carrossiers, Chapron, Guilloré et Franay, et d'autre part en livrant des châssis nus.

Arrivée à une époque où les carrossiers se lamentaient sur leur splendeur passée disparue avec la faillite de leurs clients, mouillant de leurs larmes des planches à dessin blanches, la

Delahaye redonna à tout ce petit monde une activité frénétique.

C'était à peu près le seul châssis encore carrossable à l'unité, aussi il est intéressant de comparer ce que purent sortir avant et après la guerre des carrossiers jusque-là spécialisés dans une marque bien précise. On peut dire que leur agonie se termina en exercice de style.

Avant-guerre une certaine sobriété de bon goût autorisa des réalisations qui étaient réellement "automobiles". Le plus connu de tous est très certainement le très joli cabriolet Chapron sur châssis 135 "Compétition" ou M et Ms. C'est vraiment l'archetype de la Delahaye, la



## “L'ILLUSTRATION NUMERO SPECIAL SALON DE L'AUTO 1948”

*Le caractère français s'est plié par force à la fabrication en grandes séries. Mais ses préférences le conduisent certainement vers les réalisations où les idées personnelles peuvent avoir libre cours. Aussi, malgré les difficultés de tous ordres qu'on peut bien supposer, les carrossiers français ont-ils réussi à réaliser des ensembles dont l'élégance discrète est une joie pour les yeux. Certes, il ne leur est pas possible de s'affranchir complètement des exigences point toujours rationnelles d'une mode que la faiblesse du nombre de nos modèles ne nous permet plus de diriger. L'alourdissement de l'avant est l'une de ces servitudes. Heureusement que nous conservons une entrée d'air en hauteur, correspondant mieux au refroidissement du radiateur, qui se trouve derrière, que de larges baies horizontales.*

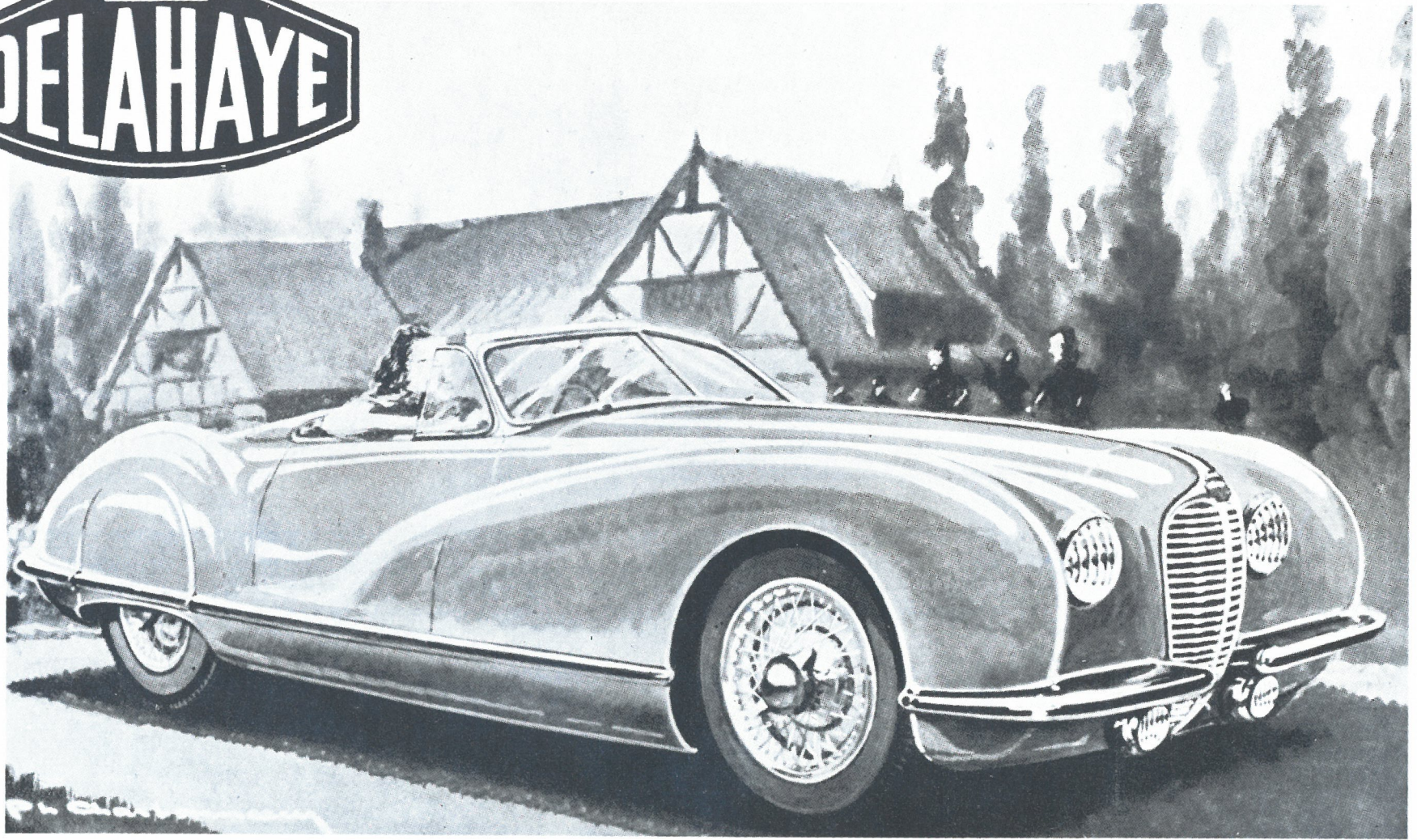
*Car en matière de carrosserie il faut d'abord être logique si l'on veut que la voiture ne soit pas ridicule quelques années plus tard, lorsqu'on aura été obligé de reconnaître que certaines solutions ne correspondaient que de trop loin aux exigences de la mécanique, lesquelles sont, quand même, d'une importance que l'on ne peut négliger.*

*Il convient de se garder des outrances dont le seul but est l'originalité. Une belle voiture ne doit pas faire naître des sentiments de surprise et d'étonnement, mais s'imposer par ce qui constitue la véritable élégance : la distinction et la sobriété des lignes, hors de quoi il n'est qu'ostentation...*

*A la louange des carrossiers français, il faut reconnaître qu'ils font la grimace pour adopter telles solutions lourdes et tapageuses qu'on tente de leur suggérer par l'exemple – le mauvais exemple. Ils sont restés dans une note réticente qui n'est pas pusillanimité, mais sagesse.*

*Qu'ils persévèrent. Le goût français n'a rien à gagner à courir les aventures...*

GFA  
DELAHAYE



Delahaye par excellence. Les carrosseries coach étaient un peu plus lourdes, quant aux berlines elles étaient à proprement parler abominables. Labourdette réussit un très beau coach à l'arrière fuyant vraisemblablement inspiré des Standard – Swallow ; cette voiture existe toujours.

Après-guerre ce fut du délire. Les carrossiers atteignirent des sommets dans la laideur qui font de leurs créations des pièces à conserver. Saoutchik, surtout, se rua sur les châssis 175 et 235, leur infligeant un handicap de deux ou trois tonnes de ferraille et de chrome. Et des couleurs... rose bonbon, violet, orangé, deux ou trois teintes mélangées, des débordements de partout et des pièces de chrome interminables. C'est vraiment un style qui fut typiquement français et fit fureur pendant un temps très court, s'éteignant avec Delahaye entraînant dans sa chute les derniers concours d'élégance.

On hésitait alors encore entre deux styles : les ailes séparées ou tout au moins marquées et le style "ponton". De temps en temps, quand même, on pouvait entrevoir au milieu de ce délire une carrosserie qui montrait la voie de l'avenir, mais c'était rare.

Comme je l'ai dit ce fut la fin des carrossiers français qui livrèrent un dernier baroud d'honneur avec les Delahaye. Le vent tournait en faveur des italiens qui avaient déjà compris qu'une époque était révolue et qu'il fallait donner un nouveau visage à l'automobile en rompant avec la tradition des grosses carrosseries "à l'ancienne" et proposer autre chose à la clientèle que des monstres tape à l'œil pour b.o.f. engraisés au marché noir. De toute façon la carrosserie autoporteuse allait immédiatement faire changer leur fusil d'épaule à ceux qui n'avaient pas encore compris, ramener tout le monde à une plus saine vision des choses.

La liste des carrossiers qui associèrent leur nom à Delahaye, pour le meilleur et souvent pour le pire, serait longue, car tous y ont touché : Antem, Pourtout, Labourdette, Guil-

loré, Letourneur et Marchand, Fioni et Falaschi, Saoutchik, Autobineau, Franay, Duval, Dubos...

Pour tenter de mettre un peu de sang nouveau dans l'affaire, Delahaye commercialisa une nouvelle voiture équipée cette fois-ci d'un moteur 4,5 L, la 175. Malgré ces louables efforts pour présenter quelque chose de nouveau, ce fut un échec total, le monstre se révélant totalement inconduisible. Alors, on en revint à la 135 qui fut équipée d'une traverse avant destinée à rigidifier le châssis, on monta des amortisseurs Messier. Question moteur, nous retrouvons le 84 x 107 avec des passages d'eau agrandis pour améliorer le refroidissement. Ni plus mauvaise, ni meilleure que la 135, la 235 se vendit un peu. Ses performances acceptables (185 km/h) et le luxe évident qui s'en dégageait attiraient les sportifs d'avant-guerre qui avaient commencé leur carrière avec les premières 135, et qui maintenant continuaient à rouler Delahaye pour s'entretenir dans l'illusion d'une éternelle jeunesse.

De l'autre côté des Alpes on en était déjà à l'automobile des dix années suivantes. l'Alfa Romeo "Disco Volante", les Ferrari...

D'autre part Delahaye comme tout le monde, nageait, pateaugeait dans le cloaque économique de l'après-guerre. A ce propos, il faut mentionner une initiative gouvernementale qui ne dépassa guère le stade d'un sigle rajouté sur un écusson : la G.F.A. Sous le vocable de Générale Française Automobile, le gouvernement avait tenté de grouper Delahaye, Hotchkiss, Latil, Laffly et quelques autres de façon à former une General Motors française... Malgré des applaudissements dans la presse, ce projet échoua lamentablement, chacun tirant la couverture à lui.

Pour d'autres raisons également Delahaye s'enlisait de plus en plus. Son programme était trop diversifié : des véhicules utilitaires, des engins militaires, des véhicules d'incendie, des

automobiles. Les Jeep sur lesquelles Delahaye comptait, comme on compte au jeu sur ses derniers jetons "pour se refaire", furent un nouvel échec. Trop élaborées pour des véhicules destinés à des militaires, elles ne résistaient pas à l'usage.

Avec un bureau d'études inexistant, des cartons vides de projets, mais cependant encore un peu d'argent dans les caisses, Delahaye ferma ses portes "par manque d'idées"...



Geotlam



# COUPES DE L'AGE D'OR



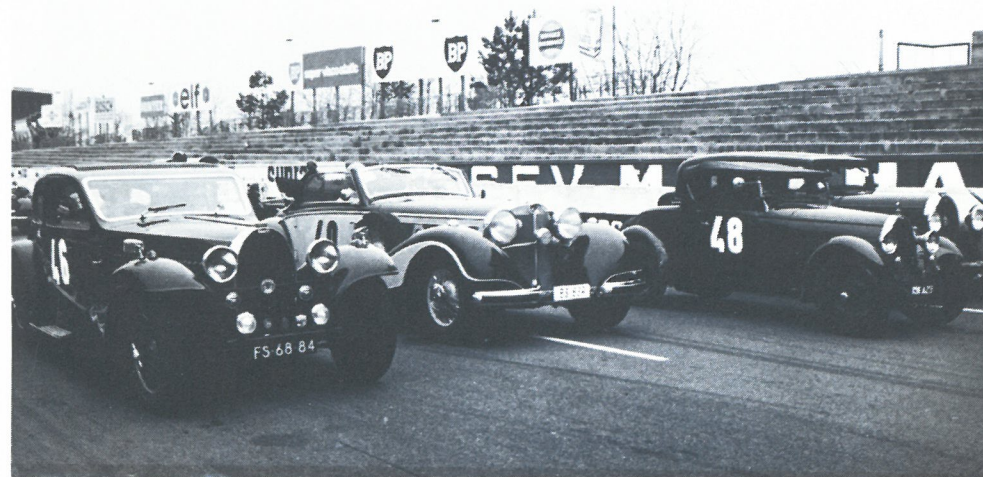
Samedi 22 avril. Cinq ou six mille cyclistes pédalaient allègrement, de bon matin dans les rues de Paris. Ralliés à une noble cause, par quelques ligues bienfaitantes, ils portaient des pancartes ou reprenaient en chœur les grands slogans à la mode : "Des vélos, plus d'autos ... Les vélos ne sentent pas mauvais ... A bas la pollution ..."

Au même moment, à trois cents kilomètres de là, d'autres cinglés s'apprêtaient à passer quarante huit heures dans l'huile, les vieux chiffons gras, les vapeurs d'essence, les odeurs d'échappement diversement parfumées d'où l'observateur avisé pouvait remarquer un net recul du ricin. Vive la pollution et fasse le ciel pour que l'on puisse encore polluer dans des conditions pareilles ...

Il y a quelques mois, on peut même dire presque un an, que je me multipliais en louanges et coups d'encensoirs sur Silverstone. Je ne pensais pas que l'on progresserait si vite dans cette direction. On n'y est pas encore, mais presque. Si l'on m'avait prédit à l'avance que je verrais cette année une monoplace Talbot, française je précise, en pleine action, je me serais pris le ventre à pleines mains pour contenir mon rire. Et pourtant ...

Cette fois-ci le plateau est très étoffé. Deux véritables Talbot Lago de course, la barquette de l'an dernier et une monoplace. A première vue, quand elle est arrivée sur sa remorque, je l'ai prise pour celle qui était à Silverstone. Mais non, c'était celle de Bonal. Une magnifique voiture qui tombait à point pour faire la courette aux Delahaye, jusque-là invincibles parce que seules dans leur catégorie. On ne peut pas dire que la victoire de la Cooper-Jaguar, l'an dernier, prouve quelque chose tant l'écart entre ces deux voitures est disproportionné. Dans quelque temps, au train où semblent aller les choses, on devrait s'attendre à un plateau de grosse cylindrée, aussi homogène qu'en 1 100. Trois Lagonda, ce n'est pas mal non plus ... surtout que l'on compte deux ex-Le Mans, BPK 202 vainqueur en 1935

*Au départ des Coupes de Régularité : Bugatti-Mercédès*



avec Hindmarsh-Fontes, BPK 203 cette année-là avait terminé en treizième position. Dans un autre genre, les britanniques avaient également amené plusieurs "bêtes", Ronald Barker une énorme Napier d'avant quatorze qui avait fait les beaux jours de Brooklands à l'époque, Sargeant une Jaguar D ex-Le Mans également et Barris Clarke m'a bien déçu en ne venant qu'avec sa petite Austin "normale", celle-là ne tourne qu'à 5 500, l'autre prend 8 500 tours. Marc Nicolosi faisait aux intimes les honneurs de sa Ferrari "Testa Rossa", une bien belle chose en vérité. Et, piéton, Philippe Renault dissimulait son amertume derrière sa barbe, avec la mécanique de sa belle Jaguar s'évanouissaient ses espoirs de l'année. Turnwald avait amené sa bonne BMW 328 qui le trahira.

Côté cyclecars et assimilés le plateau est de plus en plus fourni. Dans les "assimilés" on a remarqué le fabuleux travail de Jean-Louis Baud. Après son accident à Paris-Nice 70, il a entièrement reconstruit sa Camerano raccourcie de moitié sous le choc.

La palme de l'originalité ne revient plus à

Moutard Martin, elle lui est ravie par l'Amilcar CGS type "Mur de la Mort", une monoplace façon "baignoire sabot" genre Marat assassiné ... Une très amusante automobile. Les cyclecars Salmson marchaient très fort, Marty et Maitremut, représentaient les monoculbuteurs "sport", Dauliac, handicapé par une caisse tourisme un peu trop lourde, restait en-dessous de ses possibilités. Chris Draper ayant monté un pont de fortune, trop long, ne put que lutter avec l'Amilcar CGS à compresseurs d'Augendre qui lui aussi tournait bien au-dessous de ses possibilités, n'ayant pas trouvé le réglage "optimum". On notera également la première sortie de la S.A.R.A. de Philippe Dubois. Le soir, Philippe donnait des coups de pied dans sa voiture en vouant aux cent mille diables le refroidissement à air ... toutes ses bielles en l'air.

Du côté des "ténors" il faut déplorer le manque d'homogénéité de leur prestation. Il n'y a pas assez de voitures pour que la course ait la qualité visuelle de la Coupe André Morel. Talbot, Jaguar, Delahaye, Lagonda, Ferrari, Gordini et à la rigueur Panhard "Junior", c'est



1



2



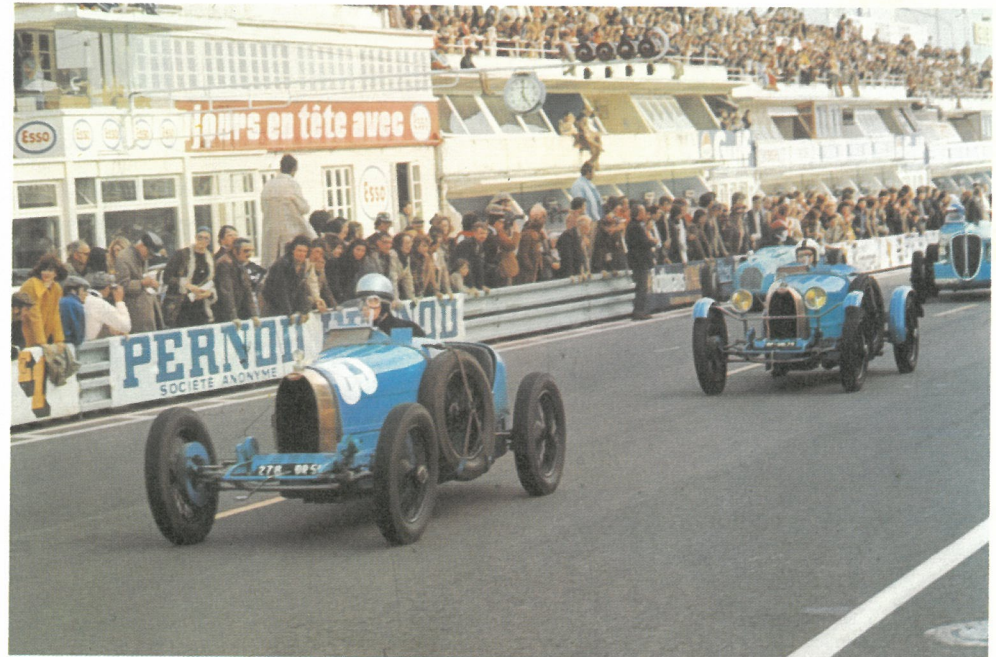
3



4



5



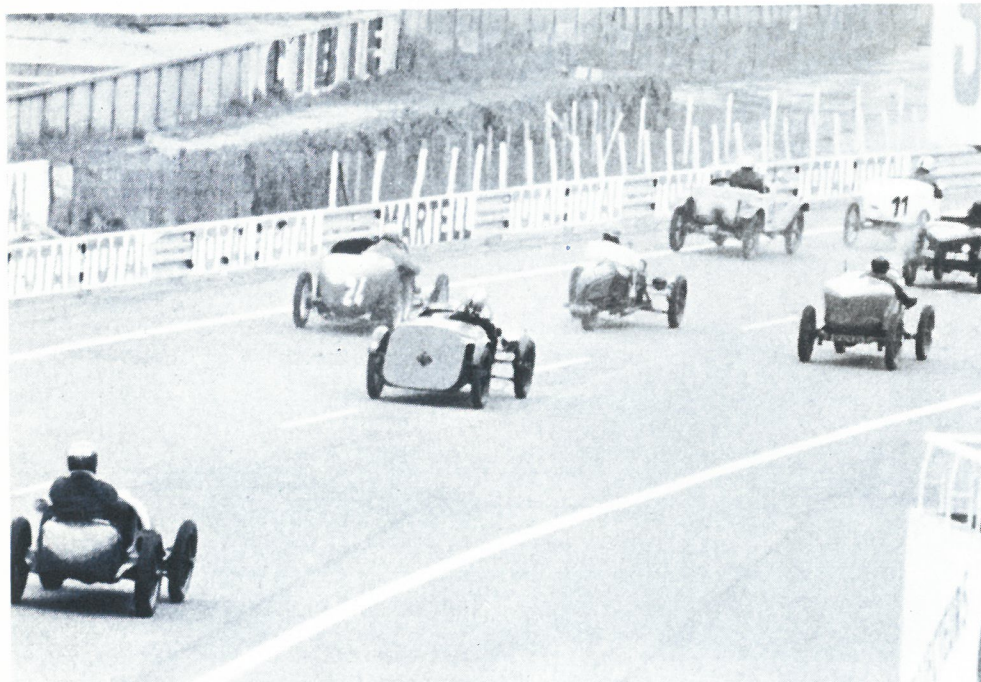
6



7



8



← 1er passage des 1100 cc, en dernière position l'Amilcar "mur de la mort"

Pages 24 & 25 :

1 - départ de la Coupe de l'Age d'Or

2 - Dauliac sur Salmson AL

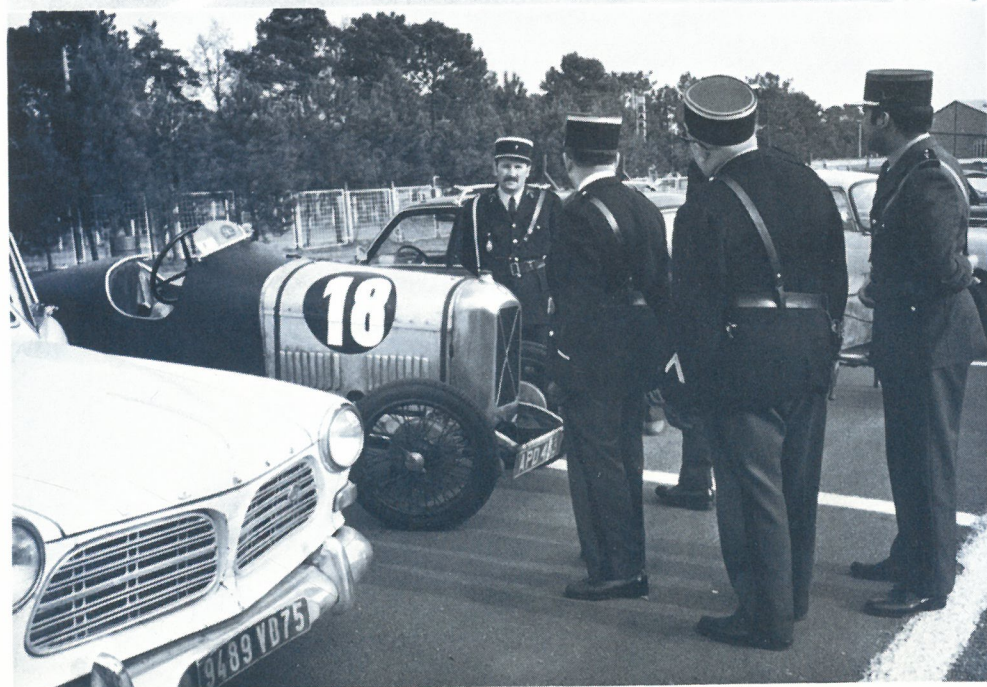
3 - Lagonda

4 & 5 - La Talbot Grand Prix de Mr. Bonnal

6 - Claude Pibarot sur Bugatti 35 passe en tête ; la 37A d'Adrien Maeght la suit de près

7 - Jaguar D type Le Mans

8 - Moutard Martin et son incroyable Morgan



← Examen de passage!

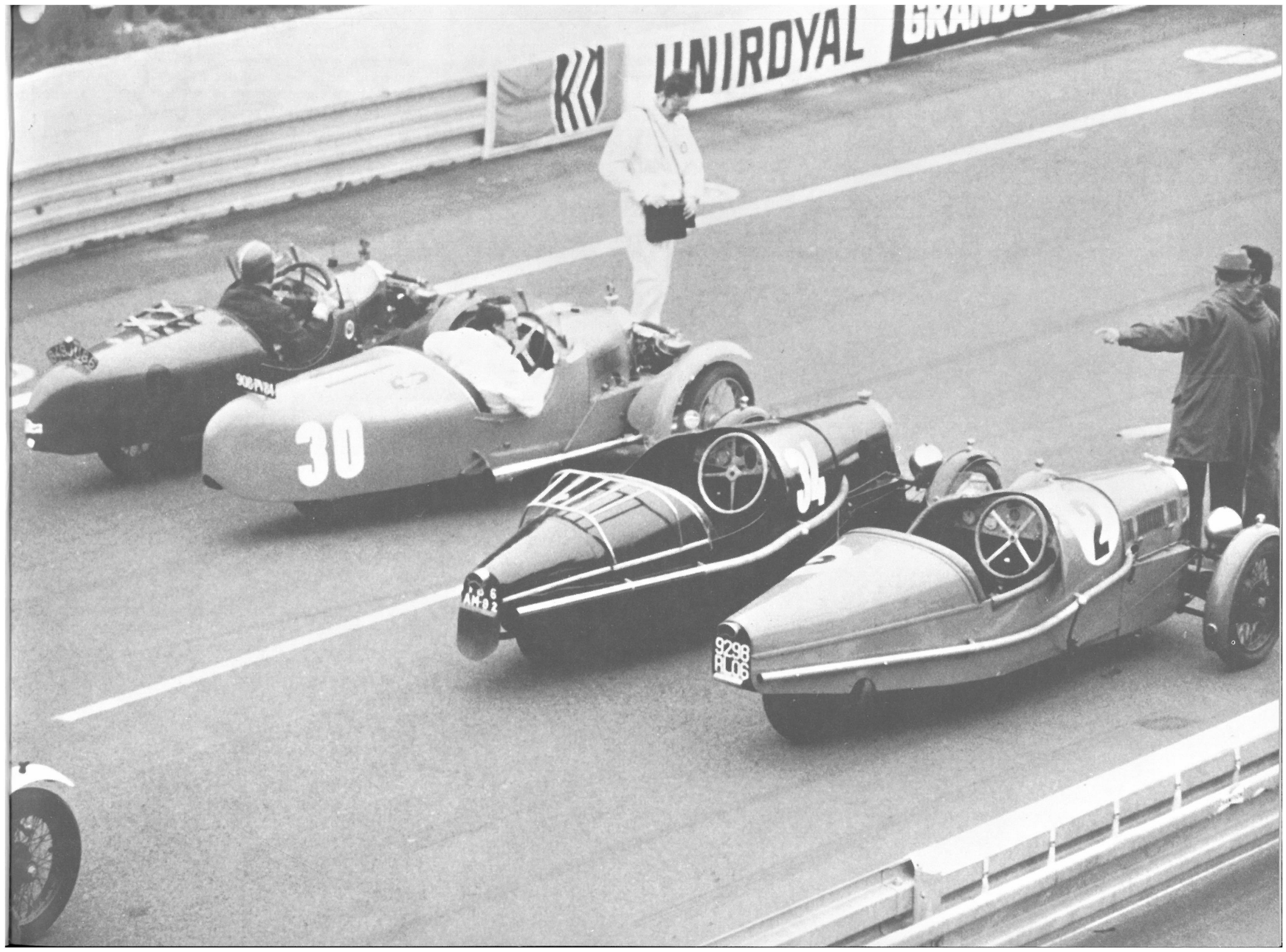
Mais oui, il a fait beau et chaud! →

tout. Le remplissage à base de coupés XK 120 et berlines de tout acabit tue le coup d'œil de l'esthète ... Mais il ne faut pas désespérer, dans quelques années le plateau sera plus fourni. Le problème des licences enfin résolu, les anglais seront là en force.

Néanmoins, trois voitures émergent du lot pour nous fournir un beau spectacle : la Ferrari de Marc Nicolosi, la Jaguar de Sargeant et la Gordini de De La Roer. Une très belle empoignade, aussi fertile en péripéties et rebondissements qu'un vaudeville en caleçon. Entrée en retard de la Jaguar, sortie prématurée de la Ferrari ayant mal compté ses tours, et belle course de la Gordini qui remporta la victoire. Serge Pozzoli pleurait de joie dans les bras de son gendre. S'étant ressaisi il envoya un télégramme à Gordini. En le lisant le "sorcier" renversa sa tisane ... enfin il tenait sa victoire au Mans.

En Grand Prix Vintage, Pibarot avec sa Bugatti 35 qui effectua là sa première sortie depuis qu'elle avait cassé son vilebrequin aux Coupes de l'Age d'Or il y a 2 ans, et la toujours méchante 37A à compresseurs d'Adrien Maeght, nous donnaient un joli spectacle et nous faisaient regretter que d'autres bugattistes n'aient pas cru bon de se déranger. Tant pis pour eux.







**LE RALLYE DE MONTE-CARLO**  
De Lavalette, classé second, au contrôle de Monto-Carlo

# 201

L'année automobile 1928-1929 voit de grands changements dans les programmes des constructeurs. La formule "cyclecar" qui ne répond plus aux exigences fiscales agonise irrémédiablement. Ses plus sûrs défenseurs, et ses plus brillants, Salmson et Amilcar abandonnent ce qui fit leur succès et lancent le premier une intéressante 4 cylindres à 2 ACT ancêtre d'une famille de bonne renommée, le dernier une coûteuse 8 cylindres à ACT et heureusement pour l'équilibre mental du chef comptable maintient une 4 cylindres bien domestiquée.

Peugeot qui s'affirme depuis quelques années comme une marque nationale, — mais se doute-t-on de nos jours que le fait de n'être pas installé à Paris est un handicap ? — cherche aussi à rajeunir le catalogue. La "Quadrilette" est loin, relayée depuis longtemps par la "5CV" qui survit à sa concurrente du quai de Javel, elle-même bien regrettée par beaucoup d'acheteurs en puissance, mais Citroën n'a pas fait de sentiment. Dans le "créneau" des 5/6CV la concurrence est vive : Renault et ses NN que la moindre côte essouffle, Mathis dont la PY va réussir à étonner une Amérique qui n'a plus toute sa tête, se partagent déjà une vaste clientèle de petits-bourgeois, petits-commerçants ou petits-fonctionnaires pour qui rouler en auto devient l'ambition suprême mais qui dédaignent le tricyclecar grondeur traînant une odeur de frites au retour d'un Eldorado du dimanche.

Quand à l'aventure de l'occasion, bien pire qu'aujourd'hui en raison de l'évolution rapide des modèles et de la médiocre qualité des métaux employés, un frisson d'angoisse s'empare de l'apprenti-automobiliste lorsqu'il s'aventure vers Champéret ou la plaine des Sablons. D'ailleurs les respectables épouses, qu'un peu de bien rend prudentes, ont dû à plusieurs reprises émettre un sévère "pas question mon ami" pour éviter, entre autres choses, la Ford surplus de surplus ou le Torpédo Mors à roues bois qui fume un peu. Alors, après le beau permis obtenu sur les excellentes voitures de Versigny pourvues de freins avant, on va au Salon de 1926, 1927, 1928 ... Et puis, un jour d'octobre 1929 aura lieu la rencontre.

### Ah ! Si vous aviez une Peugeot

Enfin le slogan n'éveillera plus ce long regret ... Car elle est là, sur le stand d'une marque bien française et peu suspecte de camelotage, une affaire de famille depuis 1810, la "6CV" rêvée noyée sous les curieux que n'effraye aucune audace technique mais qui jugent un châssis "up to date" comme dirait B de S.

Et le prix n'est pas le moindre élément d'attrait : 14 000 F pour le châssis nu et 21 000 F pour la conduite intérieure complètement équipée. C'est, pour l'époque, une voiture "populaire" mais en actualisant son prix à 25 000 F on jugera de la relativité de la notion. Peugeot refond tout le bas de sa gamme et le recul du temps, en nous livrant tous les paramètres économiques et politiques du moment, révèle le bien-fondé de cette décision. Que serait devenue la firme sochalienne si le catalogue 1930 et 31 n'avait eu à offrir que la 22HP Sans-Soupape à 125 000 F en châssis nu ou même la 18HP SS à 58 000 F ? Citroën connaissait le succès avec sa C4 à 26 000 F (plus de 3 millions actuels). Salmson vendait très peu de S4 à 31 000 F en C.I., Delage une poignée de D8 habillée d'une caisse "boutique" C.I. à 92 000 F.

La "201" matérialisait l'option prise par les Automobiles Peugeot sur le marché des voitures petites et moyennes. La politique n'a pas varié depuis 45 ans et la tentative "601" de 1934, peu

glorieuse et faite visiblement sans la foi est tout à fait explicable autrement que par les prétendus défauts de la voiture.

En fait fabriquée depuis juillet 1929, la "201" du Salon est déjà connue et les cadences de sortie s'accroissent au point que Peugeot en fait un argument publicitaire.

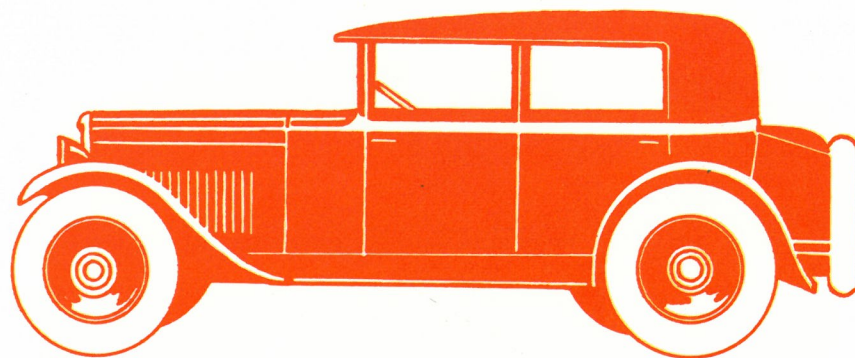
Constamment améliorée, la "201" sera produite de juillet 29 à septembre 37 en 14 versions principales dont deux très spéciales qui ont fait couler de l'encre ... surtout pour en nier l'existence ! Examinons donc le type initial.

### Châssis - Suspension - Transmission

Moderne pour 1929 certes mais bien classique, le 201ème type, qui inaugure ce mode d'appellation, attire 10 jours durant les visiteurs du XXIIIè Salon. Il y a dans la silhouette de la nouvelle Peugeot beaucoup de la "5CV" réputée et de la 12 six qui l'est moins. Une petite caisse de quatre places à quatre portes, bien droite et sans souci d'aérodynamisme permet vraiment quatre passagers sur un châssis de 2,45 m d'empattement et de 1,10 m de voie avant et 1,15 m de voie arrière : les dimensions d'un cyclecar. Le

cadre est à longerons emboutis rigidifié par 5 traverses. La suspension avant reprend la disposition de la "5CV" : un ressort transversal relié à l'essieu par des jumelles et des supports de jumelles. Avantages d'un tel système : encombrement, poids et prix. Inconvénients : articulations nombreuses sujettes à l'usure, multiples points de graissage souvent négligés. Les "201" survivantes qui ont fort roulé et qui peuvent atteindre encore 80 km/h sont souvent incontrôlables à cette vitesse : n'accusez pas la direction. Le train avant est complété par deux bras de réaction reliant le corps d'essieu au châssis prévenant la torsion du ressort surtout au freinage et deux amortisseurs à friction. La suspension arrière est tout simplement signée ... Bugatti ! La populaire "201" se voit en effet équipée des fameux quart-elliptiques inversés cantilevers disposés comme sur les prestigieuses bêtes de Molsheim.

On sait d'ailleurs que les bureaux d'études Peugeot et Bugatti ont de fréquents contacts, le premier apparemment empruntant plus au second. (Patience, nous parlerons de la "201" X). Donc suspension arrière Bugatti sans



# Peugeot

Conduite Int <sup>m</sup>	21.000 fr.
Cabriolet	22.000 fr.
Torpédo Com'	19.200 fr.
Camionnette	17.500 fr.

bielle puisque la transmission Peugeot fait appel à un tube central de poussée et de réaction. En somme une suspension combinée Salmson - Bugatti pas moins !!!

"Voilà une belle étude" s'écrie Charles Faroux avec le lyrisme qu'on lui connaît. En fait le pont est parfaitement guidé et la tenue de route excellente aux vitesses d'utilisation.

La transmission, on l'a dit, utilise un tube de poussée articulé sur une rotule en sortie de boîte. La formule boîte-pont des quadrilettes et "5CV" est abandonnée pour la disposition classique bloc-moteur. Néanmoins, le pont arrière est toujours constitué par un couple à vis et couronne bronze qui permet d'abaisser l'arbre de transmission et de se passer des licences "Gleason". Cette caractéristique Peugeot persistera jusqu'en 1972, les "404" en sont encore équipées.

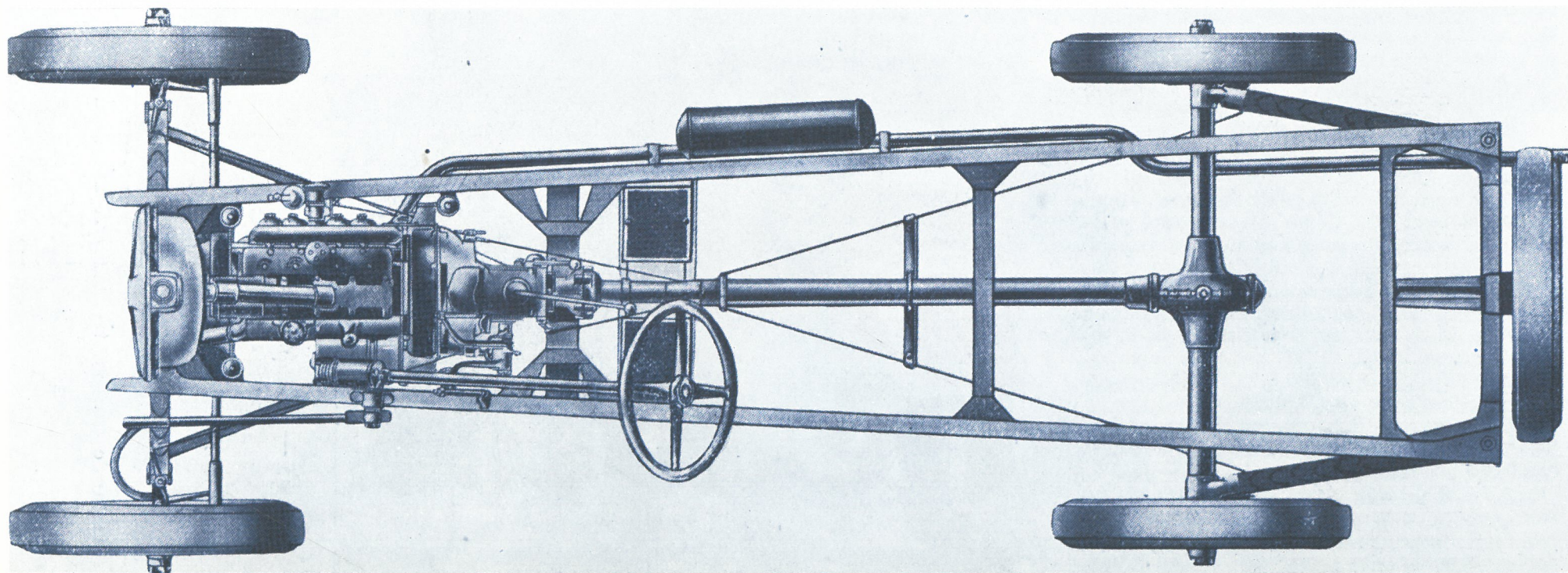
La boîte est à trois vitesses, 3ème en prise directe et selon les rapports suivants : 0,285-0,

534-1-Ar 0,231. Levier à rotule sur le couvercle commandant 2 baladeurs et non plus vitesses en ligne comme sur la "5CV". La "201" est censée monter en prise les pentes de 6 à 7%. Elle reflète bien la manie de l'époque avec son rapport final de 4 x 25 donnant une démultiplication de 0,160 et permettant cette suprême volupté du conducteur 1930 : monter les côtes en prise. Car il n'est pas douteux que le moteur de la "201" aurait mérité une boîte à 4 rapports et une démultiplication plus faible. Cette "6CV" pouvait rouler à 100 km/h sans problème. (Il existait en "adaptable" des boîtes 4 vitesses permettant même sans changement de couple une conduite plus brillante). Le freinage sur les 4 roues s'avère bon et endurant malgré la disposition classique des segments intérieurs à deux points fixes. La commande par tiges et leviers est facilement réglable par écrous très accessibles. L'embrayage sur les premiers modèles est à disque unique acier travaillant à sec entre deux

férodos. Cette disposition qui contraint au remplacement du disque, difficile à trouver, peut être remplacée par l'embrayage "Comète" monté ultérieurement. Il y a également deux types de volant moteur, lourd et léger avec ou sans couronne de démarreur démontable.

### Le Moteur

Solide, suffisant, honnête, le moteur "201" est un latéral sans génie délivré des archaïsmes de son prédécesseur. 4 cylindres à culasse détachable, le bloc est venu de fonderie d'une pièce avec le carter supérieur qui porte les 2 paliers du vilebrequin maintenant régulés. L'arbre à cames entraîné par une chaîne à rouleaux tourne dans quatre paliers pris dans la fonte du bloc. Ses portées sont cémentées, trempées et rectifiées. Il entraîne le Delco et la pompe à huile qui envoie le lubrifiant aux paliers d'où elle gagne les têtes de bielles par des canalisations forcées dans le vilebrequin. Un filtre extérieur au moteur donc



Vue en plan du châssis



aisément accessible est interposé sur la canalisation principale en sortie de pompe. Les bielles sont en acier directement réglées sans coussinets rapportés. Les pistons en aluminium sont à 4 segments dont un racleur d'huile. Les soupapes latérales sont actionnées par des poussoirs réglables portés 4 par 4 par deux supports démontables. La culasse porte la dynamo qui entraîne elle-même le ventilateur à l'avant et à l'arrière la pompe à eau qui active le thermosiphon. L'ensemble est court, compact, facile à démonter. Un excellent moteur pour un début de collection. Le souci du prix de revient qui a présidé à sa conception autorise encore une restauration peu onéreuse.

Ses cotes 63 x 90 lui donnent 1122 cm<sup>3</sup> et environ 23CV soit un peu plus qu'un Salmson monoculbuteur. Il tourne cependant plus vite sans vibration : environ 3 500 tours mais évidemment étranglé par sa distribution. Un Solex horizontal à starter alimenté par un réservoir en charge de 29 litres entraîne économiquement la "201" avec les réglages suivants : Buse 19 Gicleur principal 100 x 51 ralenti 45. Il s'agit des réglages de base donnant un fonctionnement normal. Les tubulures d'admission et d'échappement sont venues de fonderie d'une seule pièce.

Le carter d'huile contient environ 7 litres, le "zéro" de la jauge correspondant à peu près à 3 litres, quantité minimum au-dessous de laquelle la pompe risque de se désamorcer. La pression à froid est d'environ 4 kg pour s'établir à 2,5 kg à chaud au régime correspondant à 80 km/h. Au ralenti l'aiguille du manomètre décolle à peine.

Les consommations d'essence et d'huile sont respectivement de 9 litres et 300 grammes aux 100 km/h pour des vitesses moyennes de 65 km/h.

Réglage de la distribution du moteur "201" 63 x 90 sur les châssis 201, 201E, 201T, 201C, 201L, 201BC, BL et BR à l'exclusion des moteurs S, CS (63 x 87) D (68 x 90) et M (72 x 90).

- Levée des soupapes 6,5 mm
- Avance ouverture admission : 0,25 mm avant PMH
- Retard fermeture admission : 11,14 mm après PMB
- Avance ouverture échappement : 16,1 mm avant PMB
- Retard fermeture échappement : 0,25 mm après PMH

Ces cotes sont prises bien entendu sur la course du piston.

Le réglage s'effectue plus facilement AVANT le remontage de la culasse en plaçant le piston n° 1 (avant du moteur) 16,1 mm avant le PMB et en plaçant l'arbre à cames à l'attaque de la soupape d'échappement n° 1. Monter alors la chaîne de distribution sur ses pignons. Si l'engagement des dents n'est pas correct, décaler le pignon de l'arbre à cames et chercher la meilleure des 5 positions possibles. Le jeu aux soupapes est de 0,15 mm pour l'admission et de 0,25 mm au minimum pour l'échappement à respecter impérativement).

L'ordre d'allumage est 1, 3, 4, 2. Le calage du distributeur est facilité par 2 repères tracés sur le volant l'un donnant le point mort haut des cylindres 1 et 4, l'autre donnant le point d'allumage de ces mêmes cylindres. Faire coïncider les deux traits tracés l'un sur le volant et l'autre sur le carter pour obtenir soit le PMH soit le point d'allumage, le piston n° 1 étant alors à 0,5 mm du PMH. L'avance est donnée automatiquement par le dispositif inclus dans l'allumeur. L'écartement des électrodes des bougies doit être de 0,4 mm.

La tension de la courroie du ventilateur doit être correcte sous peine de patinage entraînant un échauffement anormal et une recharge insuffisante de la batterie ou bien en cas d'excès de tension une charge anormale des paliers de la dynamo entraînant usure rapide ou gripage. La poulie comporte une joue mobile vissée sur le moyeu qui permet un réglage de la tension de la courroie traézoïdale. Un arrêt maintient la poulie dans la position choisie.

## Direction - Equipement électrique

La direction est à vis et roue tangente avec dispositif de rattrapage de jeu par le coussinet central de la vis ou par la vis centrale munie d'un contre-écrou située côté moteur. Si l'usure de la denture ne permet pas un réglage correct du jeu, on peut démonter le levier de direction, faire

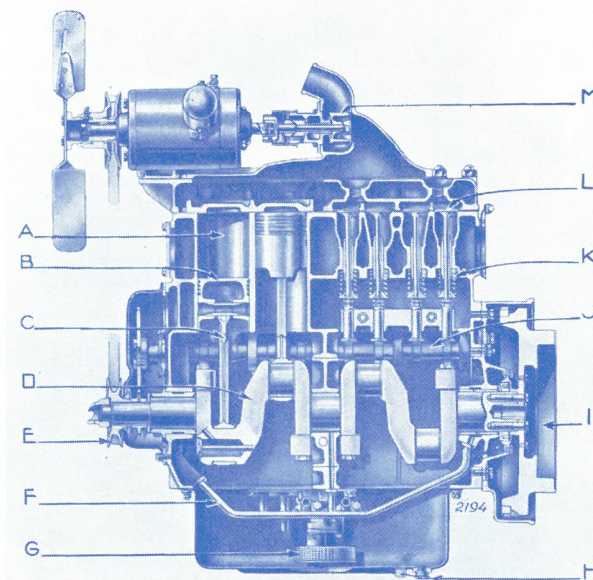


Fig. 4. — Coupe longitudinale du moteur.

- |                                  |                        |
|----------------------------------|------------------------|
| A) Cylindre.                     | H) Bouchon de vidange. |
| B) Piston.                       | I) Volant.             |
| C) Bielle.                       | J) Arbre à cames.      |
| D) Vilebrequin.                  | K) Queue de soupape.   |
| E) Poulie.                       | L) Soupape.            |
| F) Circulation d'huile.          | M) Pompe à eau.        |
| G) Crépine d'aspiration d'huile. |                        |

tourner le volant d'un quart de tour environ et recaler le levier sans faire tourner les roues pendant cette opération. La vis tangente travaillera ainsi sur un nouveau secteur. Sur un véhicule en cours de restauration, il vaut mieux vérifier l'état des pièces de direction, l'opération précédente ayant pu être faite 3 ou 4 fois !

Le volant de direction porte le commutateur d'éclairage et le klaxon. Le boîtier de contacts est à la base du boîtier de direction. L'installation électrique est en 12 volts avec deux batteries 6 volts 45 A/h montées en série situées sous le plancher avant de part et d'autre de la transmission. L'allumage est normalement fourni par la batterie avec bobine et distributeur mais certaines voitures ont été équipées de magnétos ou d'Alco SEV ... moyennant supplément ! La dynamo est protégée par un fusible accessible de l'extérieur. Un simple conjoncteur-disjoncteur complète le circuit de charge. Débit maximum 10 A/h. La dynamo d'origine est un peu "courte" compte tenu des consommateurs supplémentaires constitués par l'équipement moderne obligatoire : ampoules de phares plus puissantes, double feux arrière, clignotants, stop etc ... Le fait qu'elle entraîne la pompe à eau rend plus délicate l'adaptation d'une dynamo moderne.

La "201" premier modèle est munie de roues tôle chaussées en 12 x 45 gonflées à l'avant entre 1,700 kg et 1,900 et à l'arrière entre 1,900 kg et 2,100 kg selon la charge.

Le radiateur est plat à calandre détachable et nid d'abeilles apparent.

Dès 1930, moins d'un an après son lancement, la "201" prouvait sa robustesse par un certain nombre de performances où l'accent était mis sur l'endurance. A Montlhéry, sous le contrôle de l'ACF une 201 tourne pendant 24 heures à 89 km/h de moyenne démontrant qu'une 6 chevaux de série, carrossée en conduite intérieure, peut réaliser une performance qu'une voiture spécialement préparée n'atteignait pas 3 ans plus tôt malgré l'emploi d'un moteur à haut rendement (Salmson 1 100 à 2 ACT). A la demande d'un important client, un essai de 150 heures à 3 270 tours révèle une usure

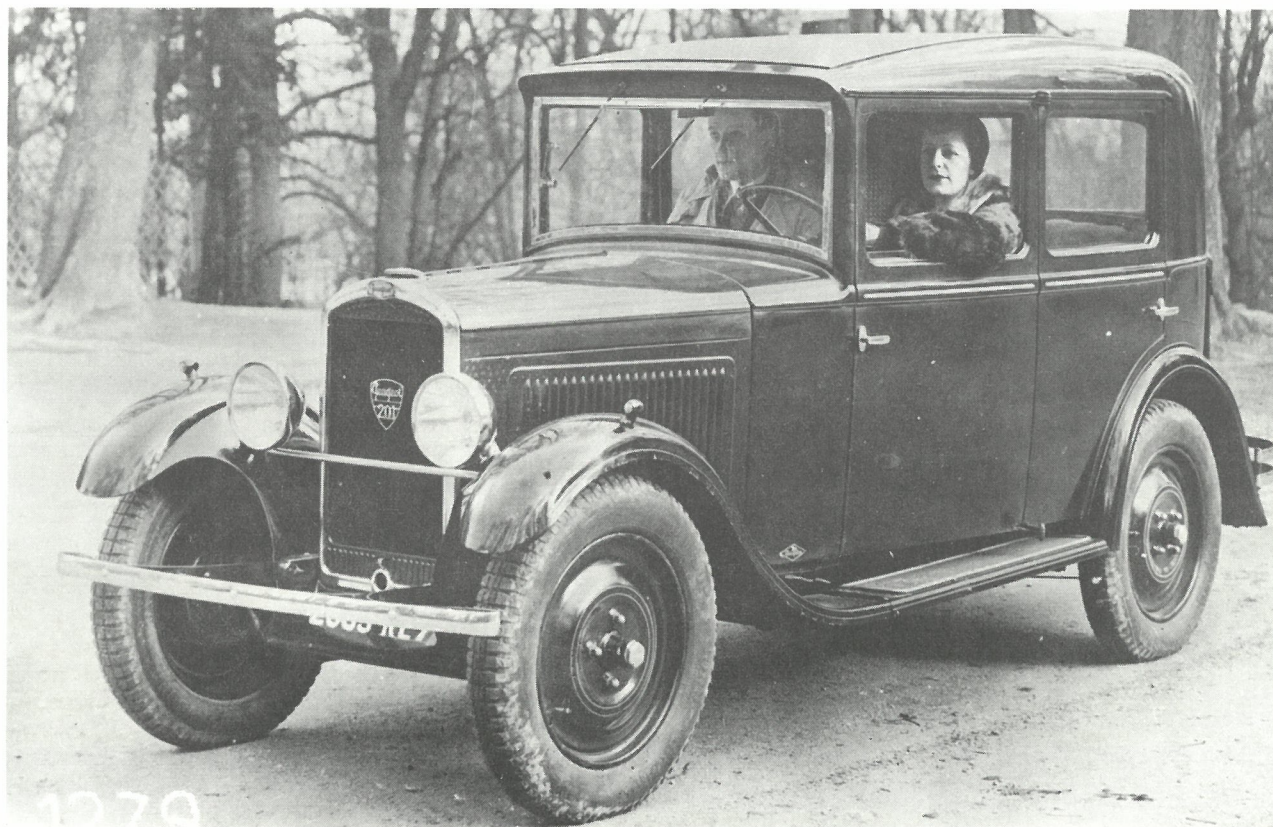
d'1/1000 de mm sur le vilebrequin et les cylindres et d'1/100 sur les pistons. Dans la Coupe de régularité de la Sarre, une "201" se classait première en catégorie "2 litres" battant des voitures de cette cylindrée. La cadence quotidienne de fabrication atteignait 120 voitures en mai 1930 et s'élevait rapidement à 200. En 1931, Peugeot produisait encore quelques "5HP", "12 Six" et "22Sans Soupape". Début 1932, la cause était entendue : la seule "201" est fabriquée sous ses deux formes normales et à roues avant indépendantes. Tous les modèles ultérieurs 301, 401 et 601 en dériveront étroitement.

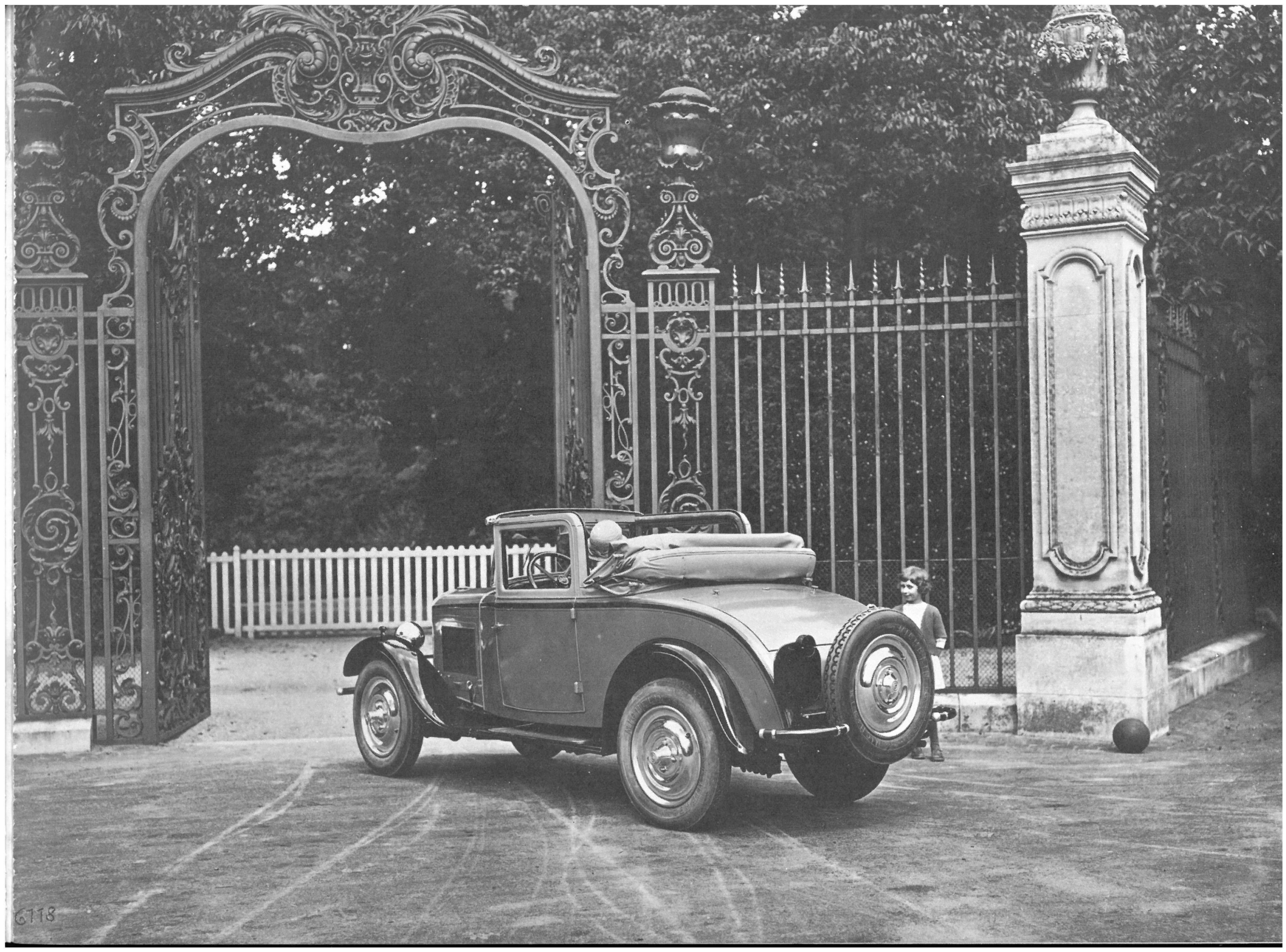
#### "201" et Cie

La "201" dite normale fut produite de juillet 1929 à septembre 1932 : nombre réel de

véhicules livrés : 63 817.

La "201" S fabriquée en 1932 à... 2 exemplaires était équipée comme la CS d'un moteur dit type SE3 (à 2 paliers d'après document Peugeot) dont les cotes 63 x 87 ne donnaient que 1084 cm<sup>3</sup>, pour classer la voiture en 1 100, et 30CV à 4 000 tours. Les voitures ne furent pas livrées à la clientèle ni présentées aux Mines. Mais dans quelle mesure les châssis des "201" des rallyes de Monte-Carlo n'en étaient-ils pas équipés ? L'hypothèse est peu vraisemblable étant donné les dates de fabrication (mars à juin 1932) et la limite de catégorie du rallye 1932, 1 500 cm<sup>3</sup> rendant sans objet la réduction de cylindrée. Elles ont apparemment peu fait parler d'elles.





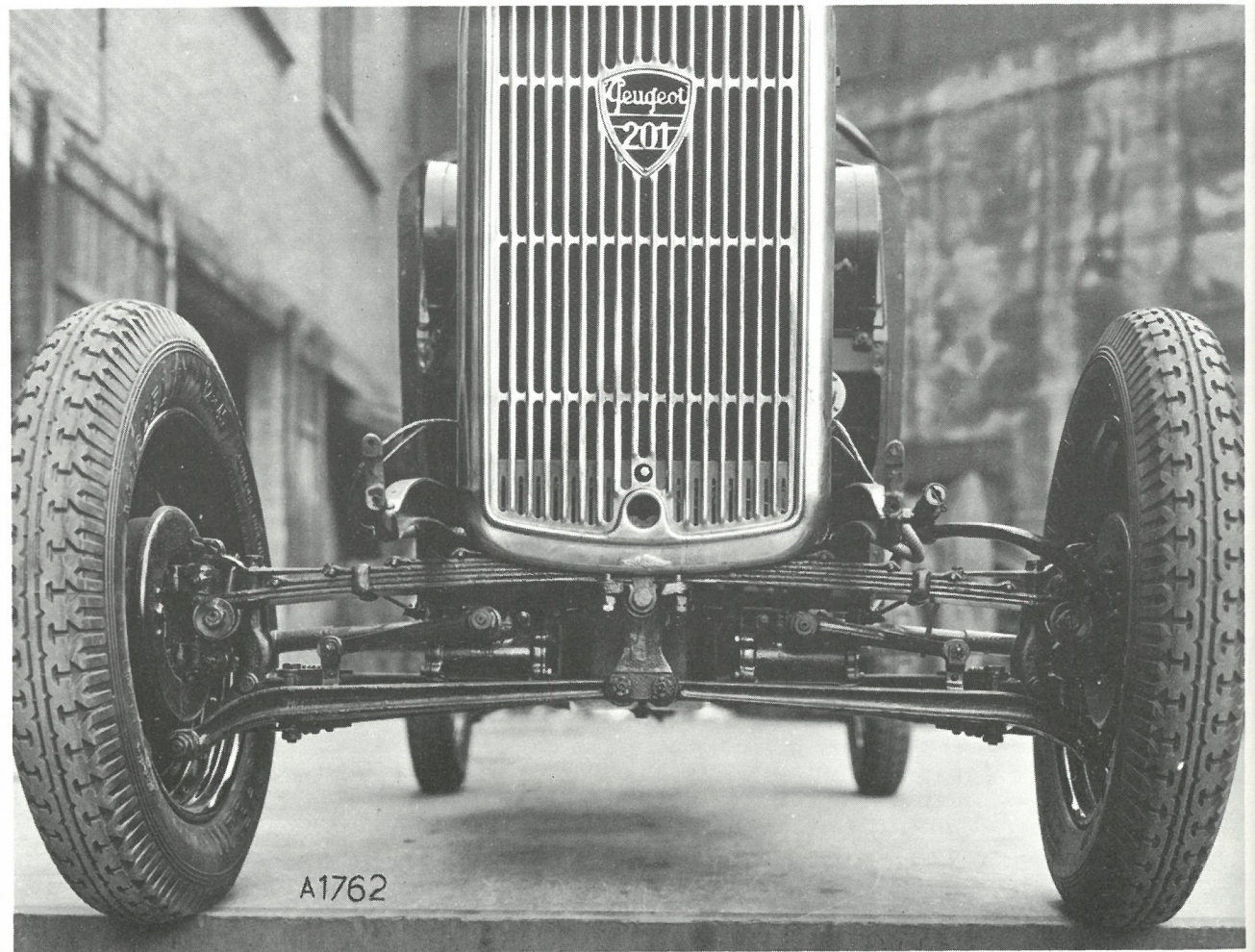
Mentionnons au passage la "201" T produite à partir de décembre 1931. Sur un empattement de 2,90 m et une voie arrière élargie à 1,32 par suite de l'emploi de ressorts entiers ww, le modeste 6HP se voit octroyer 750 kg de charge utile ! Le pont est réduit à un couple de 3x23, le plus faible de la série. 60km/h de vitesse maximum et pour décourager les conducteurs impatientes, un régulateur centrifuge calé sur l'arbre à cames commande par un tringlerie un papillon supplémentaire logé dans une bride spéciale.

La plus intéressante de toutes les "201" est sans conteste la "C", C pour Confort, lancée en septembre 1931 et fabriquée jusqu'en décembre 32 à 9 565 exemplaires.

En adoptant sur une voiture de série le principe des roues avant indépendantes, Peugeot prenait à l'époque un risque certain. On ne soupçonne pas aujourd'hui la méfiance de la clientèle vis-à-vis de cette disposition. Certes, Peugeot n'inventait rien : Amédée Bollée avait déjà construit et utilisé une voiture à vapeur à roues avant indépendantes en 1878. Georges et Maurice Sizaire avaient étudié et fabriqué des voitures à roues avant indépendantes dès 1924. On connaissait les Morgan, les Lancia, les Mase, les Beck, les Tracta ... Les journalistes techniciens en vantaient les mérites. Le shimmy, le redoutable shimmy apporté par les pneus larges à basse pression et qui secouait furieusement les trains avant un peu usés y trouva une solution. Et pourtant malgré le concert de louanges qui salua l'initiative de Peugeot la "201 Confort" mit un certain temps à s'imposer. Certes son prix plus élevé est une des causes de son lent succès : 24 000 F contre 20 000 F pour l'ordinaire. Mais surtout c'est le peu de goût de la clientèle pour les solutions modernes qu'il faut accuser. La majorité des automobilistes accepte bien aujourd'hui d'être balancés sur 2 bons vieux ressorts à lames souvent moins bien montés que sur certains châssis des années 30, pour ne pas dire 20, qu'on ne s'étonnera pas des réticences plus justifiées à l'époque du Salon 1932.

L'étude fut menée par Georges Brouhiet, spécialiste et brillant théoricien de la suspension. L'adoption du ressort avant transversal apportait la moitié de la solution. Il fallait en outre réaliser l'indépendance des roues l'une par rapport à l'autre en conservant la souplesse de la suspension et la tenue de la route en prévenant le dévers des masses suspendues et la perte du contrôle de la direction. Quel est l'intérêt de l'indépendance des roues ? La première notion qui vient à l'idée est celle du confort des passagers. En effet, si l'une des roues est affectée

par un accident du sol, obstacle ou trou, et réagit sans affecter l'autre roue du même essieu, on comprend immédiatement que les chocs seront moins ressentis et plus vite absorbés par les amortisseurs. Mais une autre conséquence moins évidente et en tous cas bien oubliée, découle du principe d'indépendance : la suppression des phénomènes gyroscopiques, où l'on a vu et semble-t-il à juste titre, la cause du "shimmy". Ce phénomène apparut lorsque les roues avant furent équipées de freins et de pneus de plus en plus larges et lourds et consistait en



un terrible battement alternatif des roues que le conducteur avait parfois beaucoup de mal à maîtriser, particulièrement sur les voitures bon marché où les organes de direction trop petits, mal calculés ou usés n'absorbaient pas ces réactions réciproques. Cela pouvait aller jusqu'à arracher le volant des mains.

(J'ai eu il y a déjà 15 ans, une Prima-sport — où était le sport ? — qui sur des routes en tôle ondulée entraînait littéralement en tranches vers 35/40 km/h ou bien au franchissement du moindre caniveau se secouait comme un chien à la grande frayeur des populations serbo-croates. La disparition d'un diabolito de réaction n'explique pourtant pas tout). Vers 1930 le shimmy était à la mode et faisait le succès du courrier des lecteurs des gazettes automobiles. Dans sa notice d'entretien des "201 C" Peugeot explique longuement les causes du shimmy considérant chaque roue comme un gyroscope. Le gyroscope théorique est une masse en rotation qui conserve son équilibre tant que le plan de rotation n'est pas affecté ou reste parallèle à lui-même. Dans le cas d'un essieu avant rigide si l'une des roues se soulève, tout l'essieu tend à tourner en décrivant un arc de cercle dont le centre est constitué par le point de contact de l'autre roue avec le sol. Le plan de rotation de la roue soulevée étant déplacé d'un certain angle, la roue gyroscope tend à réagir dans une direction perpendiculaire au plan initial, c'est-à-dire tout simplement à braquer dans un sens lors du soulèvement de la roue et dans l'autre, lors de la retombée. Il en résulte un mouvement alternatif plus ou moins contrôlé et freiné par les organes de direction et le volant tenu par le conducteur. L'importance de ces battements est proportionnelle à la vitesse angulaire des roues, à leur masse, à la vitesse du soulèvement et favorisée par la souplesse des ressorts, la faiblesse des amortisseurs, le jeu excessif des organes de direction. Enfin, l'essieu rigide comportant une barre de connexion, chaque roue transmet immédiatement à l'autre le moindre mouvement de braquage. (Sauf sur les voitures coûteuses et

pourvues d'une double commande de direction comme la Farman). Sans aller jusqu'au shimmy, l'usure des articulations du train avant favorise un "frémissement" constant des roues qui, transmis par la colonne de direction au volant, est cause après une longue étape d'une curieuse fatigue donnant l'impression d'avoir les mains coupées. En outre, le sous-gonflement ne fait qu'accroître le phénomène.

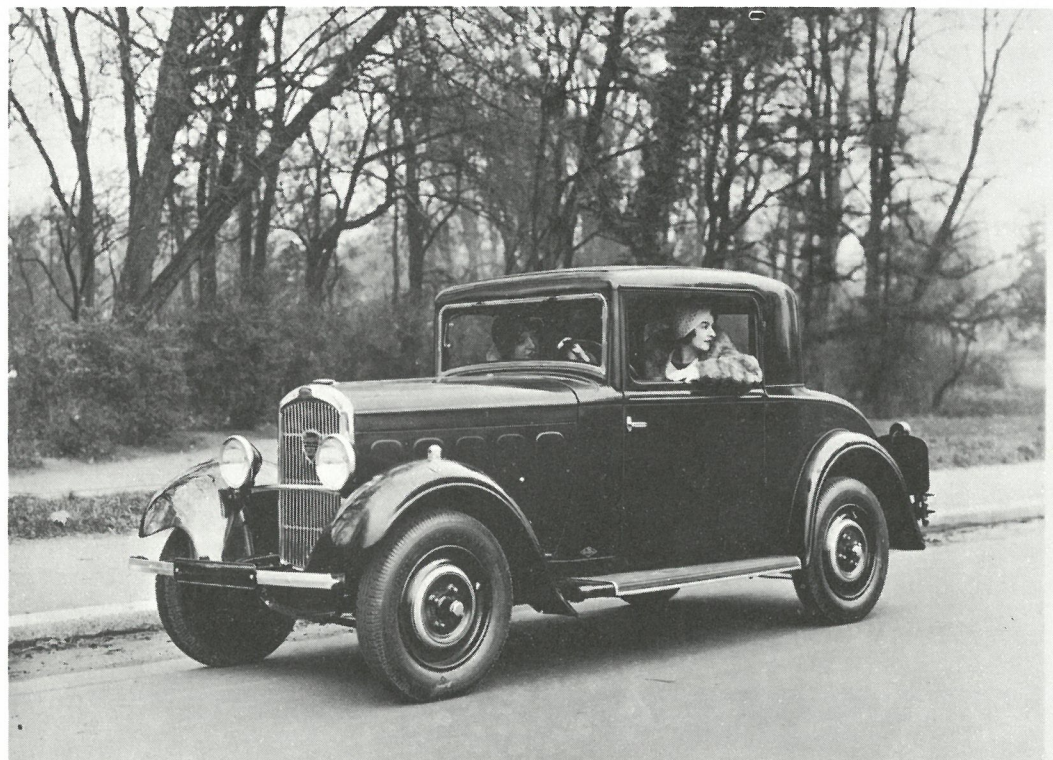
La solution Peugeot entraînait l'adoption d'un double parallélogramme articulé dont les bras supérieurs étaient constitués par le ressort transversal et les bras inférieurs par deux biellettes articulées au centre du châssis et aux porte-fusées par silent-blocs. Le triangle de poussée du train avant destiné à empêcher l'enroulement des deux demi-essieux était conservé et articulé sur "silent-blocs". Tout l'ensemble du train avant devenait ainsi mobile

dans le plan vertical sans entraîner les battements ressentis précédemment. Chaque roue se déplace parallèlement à elle-même en conservant un carrossage constant. Seule la voie avant varie très légèrement.

Cette suspension a torturé le bureau d'études pendant un certain temps : on compte en effet trois montages principaux et 3 types de ressorts :

- 1 — avec jumelles de ressorts et supports de jumelles sur essieu (ressorts à 10 lames jusqu'au châssis 326 826).
- 2 — sans jumelle montage avec chape ouverte sur l'essieu et lame stabilisatrice. Ressort à 9 ou 10 lames à partir du châssis 326 487.
- 3 — lames à rouleaux avec axe d'articulation sur tête d'essieu.

La direction était moins bien étudiée car elle reprenait les éléments standard de la "201"



"201 B", coupé  
type EB

normale. Le boîtier à vis et roue attaquant par une bielle pendante la roue avant gauche sans changement ; seule la bielle de connexion était munie d'un relais pivotant, analogue à un palonnier de frein, permettant le débattement des roues sans modification des angles de braquage. Il est évident qu'une double direction, soit par boîtier attaquant séparément chaque roue, soit par crémaillère, eut été préférable à la fois pour des raisons de précision (moins d'articulations, donc moins de jeu) et de sécurité. Des raisons de prix de revient ont certainement joué dans le choix de cette disposition.

La suspension proprement dite était considérablement améliorée par le fait, on l'a vu, que l'on pouvait augmenter la souplesse des ressorts. Peugeot utilisa un système original en munissant chaque extrémité des lames de ressorts d'un rouleau qui atténuait le frottement des lames les unes sur les autres. L'effet d'auto-amortissement étant minime, les antiques amortisseurs à friction, très insuffisants et surtout irréguliers, furent remplacés, d'abord par des amortisseurs à télé réglage permettant l'adaptation de l'effet de freinage des ressorts en fonction de l'allure et du sol, puis, après deux années de recherche et de mise au point, par des amortisseurs hydrauliques à double effet, de fabrication Peugeot, fixés à la traverse avant.

Le principe de l'amortissement proportionnel ou "visqueux" avait guidé les études. Grosso modo il s'agit de freiner les ressorts en fonction de la vitesse de déplacement de la masse suspendue, par rapport aux organes non suspendus. On conçoit qu'un amortisseur à friction qui fonctionne exactement comme un frein réglé une fois pour toutes, ne peut donner satisfaction dans tous les cas. Il sera souvent ou trop dur ou trop mou.

L'amortisseur hydraulique Peugeot à double effet fonctionne selon le principe de l'incompressibilité des liquides. Le mouvement relatif des masses suspendues et non suspendues est transmis à un piston qui force un liquide à

circuler au travers de conduits calibrés d'où freinage du piston par résistance à l'écoulement. L'amélioration apportée consiste à munir ces trous calibrés de pistons-soupapes eux-mêmes percés de trous de différents diamètres et retenus par un ressort antagoniste. Ce système permet d'obtenir des pistons-soupapes des vitesses différentes d'ouverture donnant donc des pressions variables sur les deux faces du piston principal. En conséquence on obtient un freinage aperiodique des oscillations et le système tend constamment vers l'équilibre. L'amortisseur hydraulique est peu sujet à l'usure et l'huile employée doit avoir une viscosité constante quelque soit la température atteinte.

On voit donc que la "201" C présentait en 1931 un certain nombre de dispositifs modernes que bien des voitures coûteuses de l'époque ne possédaient pas.

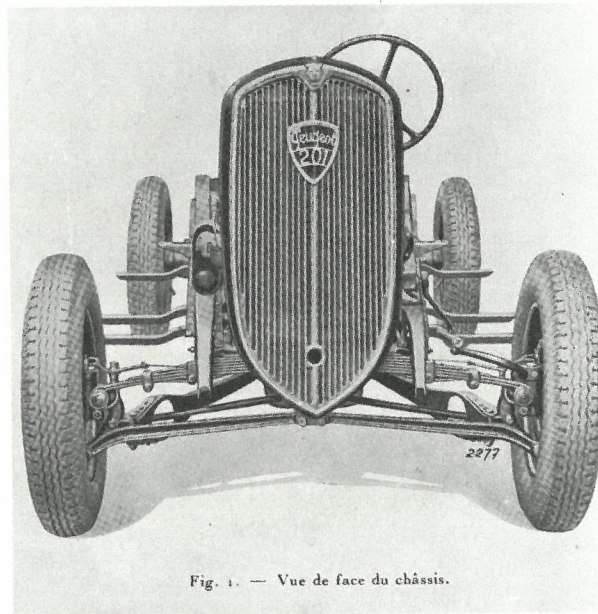


Fig. 1. — Vue de face du châssis.

En janvier 1933 la "201" BC (châssis court) et BL (long) pourvues du même moteur 63 x 90 sont construites sur le nouveau châssis bloc-tube. Si la rigidité du châssis avait toujours été reconnue comme indispensable, on tolérait cependant une légère flexibilité qui rendait plus facile la fabrication. Les emboutis profonds, les traverses multiples, les longerons à âme haute (Citroën C4 et C6) alourdisaient considérablement les voitures.

En lançant la "301" en 1932, une 4 cyl. 1 465 cm<sup>3</sup>, Peugeot utilisait des longerons tubulaires obtenus par emboutis et soudage d'un 4ème côté. Les progrès de la soudure électrique rendaient possible une fabrication en série. La "201" fut pourvue du châssis construit selon le même procédé.

La série des "201" BR reprend en août 1933 les mêmes caractéristiques mais le moteur est fixé au châssis par 4 supports élastiques dans le but de supprimer toute vibration.

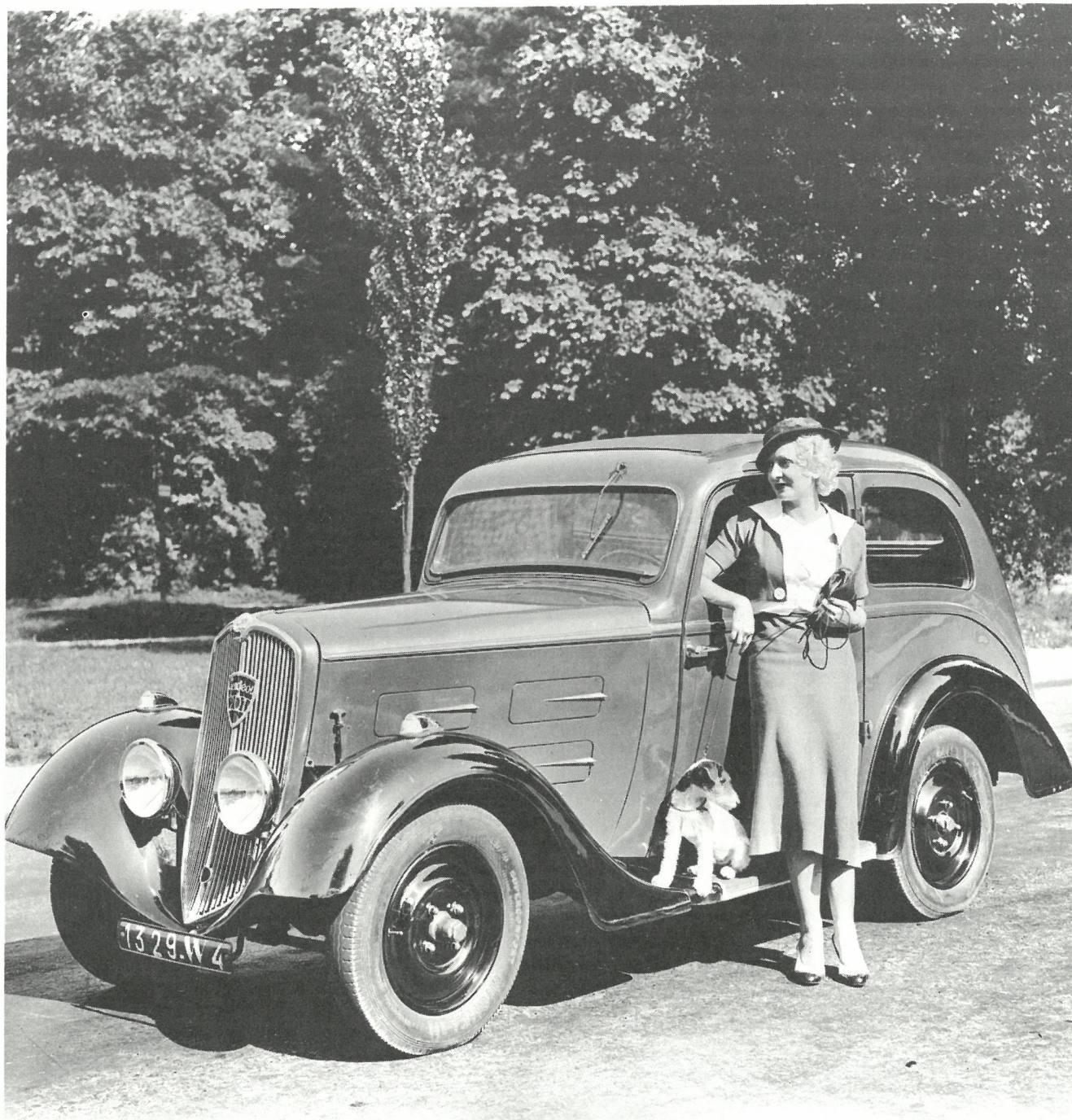
En 1934, la "201 D" est dotée d'un moteur dérivé de la série "301" : 3 paliers, alésage et course 68 x 90 mm, 1 307 cm<sup>3</sup> donnant 28CV à 4 000 tours. Avec un rapport final un peu plus élevé, la "D" atteint 85 km/h. En cours de série, la boîte à 3 vitesses qui conserve les mêmes rapports reçoit un dispositif synchronisateur sur les 2èmes et 3èmes vitesses du type "synchromesh" licence GMC. Sans entrer dans le détail, mentionnons que le "synchromesh" était à l'époque le meilleur système et consiste essentiellement en un crabot-baladeur en deux parties, la partie avant, dans le sens de l'engagement étant pourvue d'un petit embrayage qui permet l'égalisation des vitesses circonférentielles avant d'engager le crabot proprement dit retenu par un doigt ou une came tant que l'égalisation n'est pas correcte. Un verrouillage à billes particulier au crabot empêche toute manœuvre non commandée positivement. Une usure excessive de ces pièces et en particulier du verrouillage fait "sauter" la vitesse, surtout la deuxième à la retenue, ce qui peut poser lors des longues descentes quelques problèmes de ralentissement ... et de rattrapage !

Côté châssis, du type "bloc-tube" bien entendu, les ressorts avant n'ont plus de lames à rouleaux et les bras du triangle de réaction plus largement dimensionnés sont emboutis et évidés pour le passage des barres de direction. Les freins sont toujours des Peugeot à deux points fixes insuffisants et dépassés en 1934. La dynamo, une Paris-Rhône, est maintenant du type compound : un enroulement supplémentaire est excité par le passage du courant lors de la mise en marche de consommateurs importants (phares notamment). Toutefois il convient de ne pas multiplier ces derniers.

C'est avec les "201 D" que Peugeot fit sa crise d'aérodynamisme (conjointement avec les châssis 301 et 401). Les "D" ne reçurent que des carrosseries "coach" à deux portes 4 glaces, très courtes pour ne pas dire étriquées et terminées par l'arrière dit "queue de castor". Si l'on ajoute que depuis les BR3 et BR4, les tableaux étaient des monocadrans circulaires, que les intérieurs drap et tôle confinaient à l'austérité, on me pardonnera le peu de goût que j'ai de ces voitures. Et pourtant, il y eut de jolis coupés décapotables sur le dernier châssis à porter le sigle "201" : le type M. A vrai dire, il s'agit d'une "301", moteur SER 5 à 3 paliers, 72 x 90 mm, 1 465 cm<sup>3</sup> et 35CV à 4 000 tours. La plupart des éléments du châssis sont communs aux types 201 M ; 301 D, SK et SKD (ces deux derniers étant des utilitaires). La boîte de vitesses reçoit un synchro Warner sur la 2ème et la prise directe. Comme la "301", la "201" M reçut en cours de série des freins Bendix à câbles du type "duo-servo" donnant un freinage plus énergique. Le type "201" disparut du catalogue en 1937 pour être remplacé par le type "202" en février 1938. Sa silhouette vieillie non seulement par la production concurrente mais aussi par les surprenantes "402", et taxée pour 8 HP, la "201" n'attirait plus le client "à 6CV". La relève était prête.

Et la "201 X" ? Et bien voilà de quoi oublier la triste production des années 34/37.

Elle s'appelle aussi "Type 48" à Molsheim. Sur le châssis "201" dont la suspension arrière est une licence Bugatti, Peugeot qui songe



La 201 "M"

en 1931 à une version sport fait étudier par "Le Patron" un moteur 60 x 88 de 996 cm<sup>3</sup>, la moitié du type 35. En fait, le dessin n'est pas purement Bugatti : boîtier d'arbre à cames arrondi, entraînement de magnéto reporté sur le sommet du moteur. Un compresseur Roots devait lui donner des performances sensationnelles. On relève dans le palmarès Peugeot à la date du 10 mars 1932 les résultats suivants :

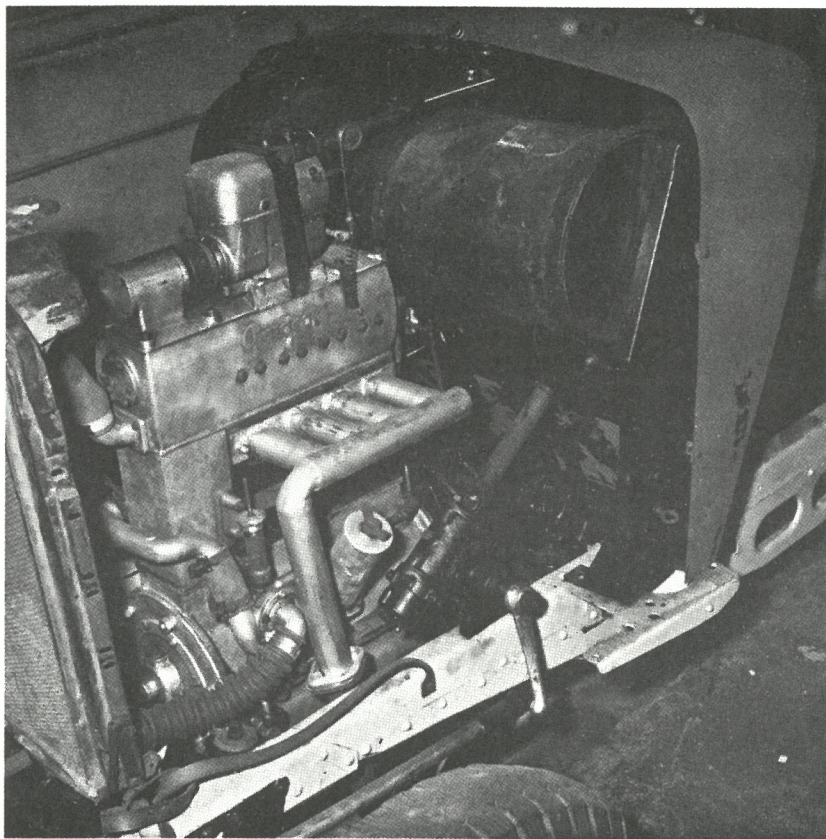
Course de côte de Saint-Lô :  
 1ère catégorie course 201 Peugeot à 130,400 km/h de moyenne  
 1ère catégorie sport 201 Peugeot à 120 km/h de moyenne

On peut, au vu de ces résultats, en déduire que ces voitures ou cette voiture qui courait

dans ces deux catégories selon son équipement était munie d'un moteur pour le moins "hors-série". Les numéros de châssis 480 001 à 480 020 leur étaient réservés mais rien n'indique qu'il en fut construit une vingtaine. On peut penser qu'à très grande vitesse, la "201 X" devait être instable sur son ressort avant transversal. Elle conservait en effet l'essieu rigide. Elle eut une brève histoire, sans doute en raison de l'accident qui coûta la vie à André Boillot, à l'entraînement pour la course de côte d'Ars près de Chateauroux, le 5 juin 1932. Frère de Georges Boillot, André avait succédé à Jules Goux à la direction du Service des Courses chez Peugeot. Il avait gagné entre autre, la Targa Florio en 1919 avec une Peugeot 2,5 litres,

couru Indianapolis en 1919 et 1921, gagné la Coupe Florio 1922, la Targa et la Coupe Florio 1925, le GP de Tourisme de l'ACF 1925, les 24 heures de SPA, 1926 etc ... Le 2 juin 1932 à Miramas, André Boillot, à l'occasion du lancement de la "301", bat, seul à bord, le record international des 24 heures en classe F (1 500 cm<sup>3</sup>) en parcourant sans relais 2 650 km. à la moyenne de 110,4 km/h. Trois jours plus tard, vraisemblablement éprouvé par sa performance, André Boillot, se blessait grièvement au volant d'une "201 X" et mourait le 8. Dès lors, la "201 X" fut "oubliée" au point que beaucoup d'amateurs nièrent son existence.

La carrière sportive de la "201" ne se limite pas heureusement à la "X". Elle fut en "Grand

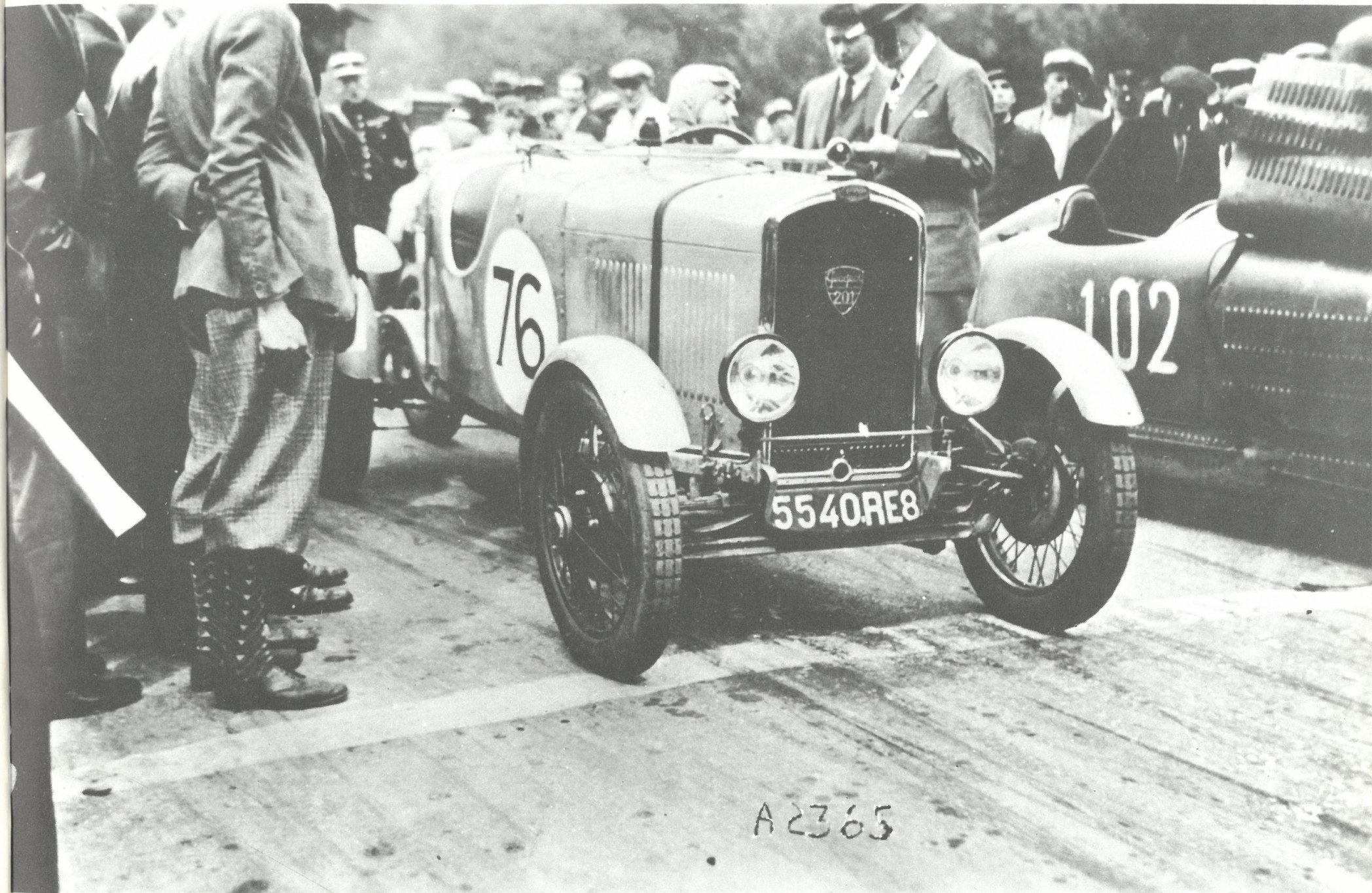


Le moteur "201 X" ou Bugatti 48

Nombre de voitures produites dans les différents types.

<b>201</b>	
201 .....	63.817
201 S .....	2
201 T .....	2.888
201 X .....	20
201 C .....	9.565
201 L .....	} 9.850
201 E .....	
201 CS .....	} 8.532
201 BC .....	
201 BL .....	} 15.565
201 BR3 .....	
201 BR4 .....	} 13.174
201 D .....	
201 DL .....	2.235
201 M .....	16.661
TOTAL .....	142.309





*Dernières secondes pour A. Boillot, oreille tendue dans le hurlement du Bugatti*

Tourisme", à une époque où l'expression n'était pas galvaudée, une brillante concurrente des rallies internationaux.

A peine née, la bourgeoise "201" part en vadrouille et pas n'importe où : un raid en A.O.F. sur l'itinéraire Alger Ghardaïa, El Goléa, Reggane, Gao, Niamey, Ouagadougou, Bamako, Dakar et retour par Bamako, Tombouctou, Gao jusqu'à Alger atteint le 28 janvier 1930. Parti le 26 décembre 1929, le roadster "201" en compagnie d'une 12 Six, d'une 18HP sans soupape et d'une camionnette 1 200 kg, a parcouru sans incident 16 000 km de piste africaine. Ne comptabilisons pas les gicleurs bouchés, les bougies encrassées, les chambres à air percées par mille épines pour reconnaître la performance quotidienne d'une simple six-chevaux de tourisme soumise à des journées de 16 heures de marche, obligeant au relais des conducteurs pourtant aguerris pour accomplir coûte que coûte des étapes de 300 à 700 km. La mission Peugeot-Proust démontrait une fois de plus la déjà légendaire robustesse du matériel Peugeot en ces temps où l'automobile cessait d'être seulement le jouet merveilleux né avec le siècle pour devenir sans tapage un outil de connaissance et d'enrichissement. "Machine à remonter le temps" constatait Pierre Mac Orlan en rendant un discret hommage aux Peugeot du raid ; laissons donc à ceux qui n'ont jamais levé un capot la singulière satisfaction de n'y voir que des boîtes à cambouis !

Le raid transsaharien inaugurait un copieux palmarès. Au rallye de Monte-Carlo 1931, un coupé "201" piloté par De Lavalette parti de Stavanger en Norvège se classait premier des voitures françaises en catégorie inférieure à 1 100 cm<sup>3</sup> à 1 point de la Riley (1) gagnante. C'était l'année où un très jeune pilote finissait deuxième sur une Lorraine vieille de 5 ans à 1/100 de point du vainqueur Donald Healey sur Invicta à compresseur. Il s'appelait Jean-Pierre Wimille.

En mai de la même année, au Tour de France Automobile 4 "201" enlevaient ex-aequo la première place de leur catégorie. En sep-

tembre le terrible meeting des routes pavées voyait la victoire de trois "201" à la moyenne de 70,1 km/h.

Le 24 janvier 1932 quatre "201" enlèvent la Coupe Marocaine tandis que du 15 au 24 de ce même mois deux nouvelles "201 Confort" à roues avant indépendantes enlèvent les deux premières places catégories voitures légères du rallye de Monte-Carlo :

- 1er De Lavalette-De Cortanze partis d'Uméa en Suède (3 751 km)
- 2ème André Boillot-Kramer sur l'itinéraire Athènes - Sofia - Belgrade - Budapest - Vienne - Munich - Strasbourg - Monaco, soit 3 782 km.

Le départ d'Uméa eut lieu par une terrible tempête de neige entre le 15 janvier 10h 7 du matin et le 16, 9h 34 au choix des concurrents. Il fallait arriver à Monte-Carlo le 20 janvier entre 10 et 16 heures. Les Peugeot avaient choisi les itinéraires les plus longs qui devaient donner le maximum de points mais aussi, en raison du climat et de l'état des routes des régions traversées, les plus difficiles. Jusqu'à l'année 1932 aucune voiture partie d'Athènes n'avait pu arriver à Monaco dans les délais réglementaires à

cause de l'état des routes balkaniques où l'enlèvement guette les concurrents tous les kilomètres. C'est donc une remarquable performance qu'accomplirent les deux petites Peugeot chacune sur son itinéraire. A cette époque le parcours de concentration entraînait pour beaucoup dans le résultat final.

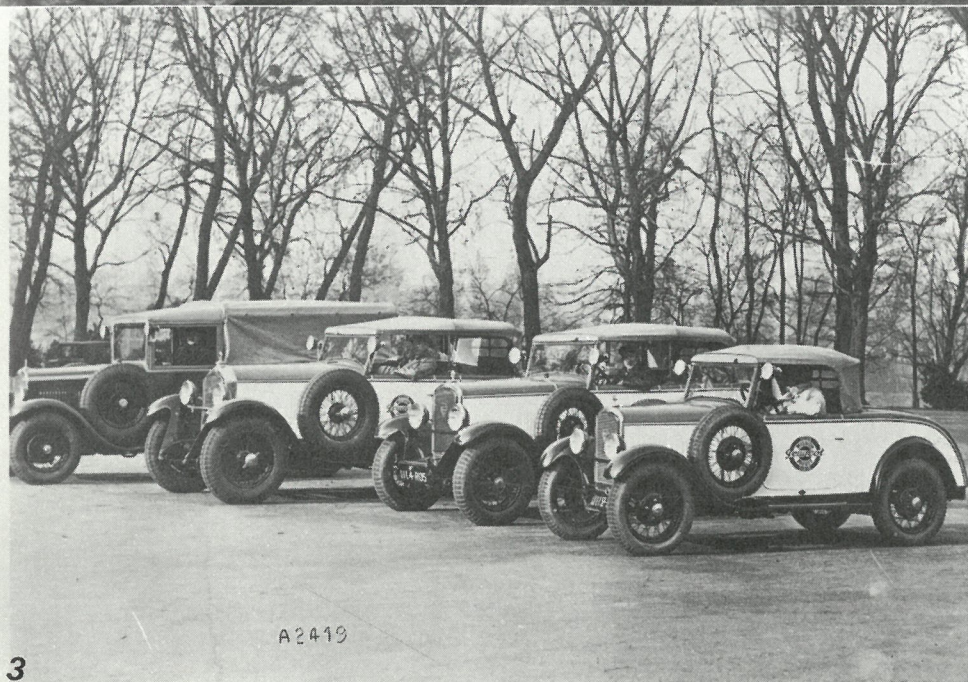
Le décompte des points en 1932 était fait comme suit :

- Octroi de 100 points pour 1 000 km accomplis
- addition de 0,01 point par km effectué en sus ou retrait de 0,01 point par km en moins si la distance parcourue est inférieure à 1 000 km.

En outre les voitures d'une cylindrée supérieure à 1 500 cm<sup>3</sup> devaient soutenir une moyenne comprise entre 40 et 43 Km/h et les voitures inférieures à 1 500 cm<sup>3</sup> une moyenne comprise entre 35 et 38 Km/h. Entre ces chiffres les voitures ne recevaient ni avantage ni pénalisation. Une moyenne supérieure était pénalisée. Les voitures recevaient en plus 3 points par km/h de vitesse moyenne générale et selon les catégories, jusqu'à 40 Km/h ou 35 Km/h. La qualité des voitures s'élevant chaque année, il fut nécessaire d'ajouter une épreuve qui aujourd'hui



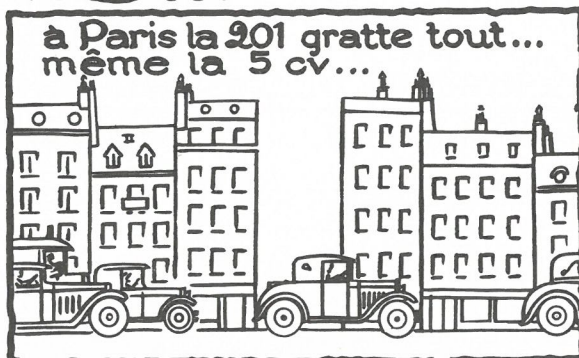
Tour de France Automobile 1930



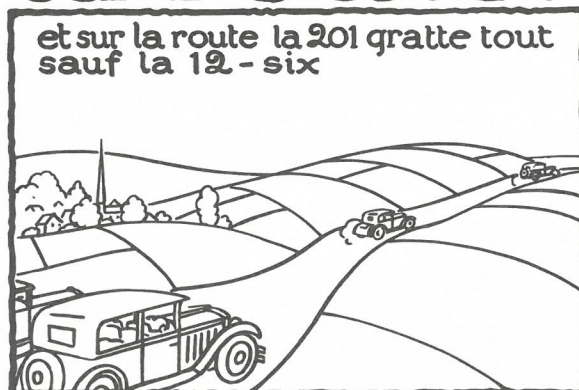
3 : les voitures de la Mission Peugeot-Proust

4 : Tour de France 1932

# à Paris...



# et sur la route...



# Peugeot

## Prix des Voitures Peugeot

5 CV	12 Six	201
Conduite intérieure 15.750	Conduite intérieure 36.700	Conduite intérieure 19.800
Torpédo-Cabriolet . 14.200	la même, avec 2 Strapontins à dossiers . . . 37.600	Torpédo luxe . . . . 19.800
Cabriolet décapotable 13.750	Faux-Cabriolet . . . . 42.800	Cabriolet décapotable 20.800

apparaît bien caractéristique de ce qu'on demandait aux voitures de l'époque : un concours dit de flexibilité et de freinage. Il fallait parcourir 100 mètres au ralenti en prise puis, sans temps d'arrêt, 100 mètres le plus vite possible en stoppant sur la ligne d'arrivée. Ceci permettait de départager les ex-aequo. De Lavalette gagnait avec 241,601 points et Boillot le talonnait avec 241,352 points. On peut juger par là l'égalité des performances des deux Peugeot et les comparer à la Hotchkiss de Vasselle vainqueur au général avec 261,651 points. Cette année-là, Géo Ham, co-équipier d'Yvanowsky sur Ford (3ème au général) rapportait pour l'illustration de savoureux croquis.

Mai 1932 : 4 "201" remportent 4 médailles d'or au Tour de France Automobile en parcourant 5 600 km sans pénalisation. C'est alors l'accident d'Ars. La "201" va rentrer dans le rang laissant à la "301" produite parallèlement le soin de donner à Peugeot une touche sportive et pas seulement dans les "Coupes des Dames".

J.P. DAULIAC

*Nous remercions la Société Peugeot et plus particulièrement Monsieur Gérard De Lassée, pour les documents qu'ils nous ont aimablement communiqués.*



# 1er rallye Bugatti

La région de Cognac a vu se réunir les 20 et 21 mai dernier, des amateurs de Bugatti ou Ferrari. 80 équipages venant des 4 coins de l'Europe se retrouvaient pour disputer plusieurs épreuves :

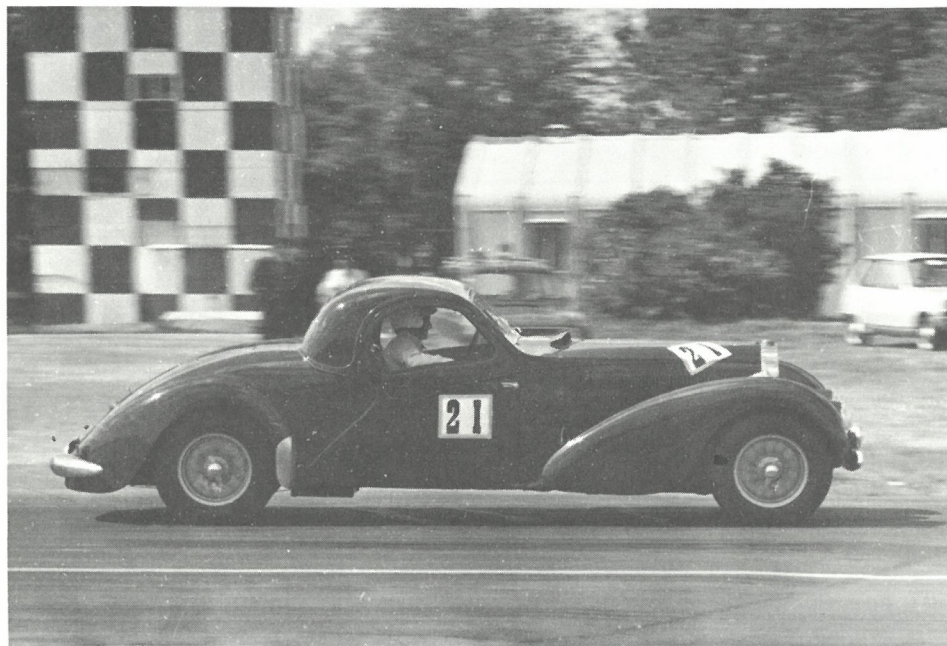
- 1) **Grand Prix Bugatti** réunissant toutes les Bugatti engagées
- 2) **Grand Prix Ferrari** réunissant toutes les Ferrari engagées
- 3) **Trophée Bugatti** réunissant les voitures les moins rapides de l'épreuve 1
- 4) **Trophée Ferrari** réunissant les voitures les plus rapides de l'épreuve 2

5) Et enfin pour clôturer le tout le **Trophée du Cognac** réunissant les Bugatti les plus rapides et les Ferrari les moins rapides.

Les anglais Kain et Rippon sur Bugatti 35 c sortirent les grands vainqueurs. Du côté Cornet-Epinat et Domet sur Daytona dominèrent nettement les épreuves pour Ferrari.

Une course de côte et un rallye touristique complétaient le programme. A signaler la parfaite organisation et un accueil particulièrement chaleureux, autant de la part des officiels que de la population.

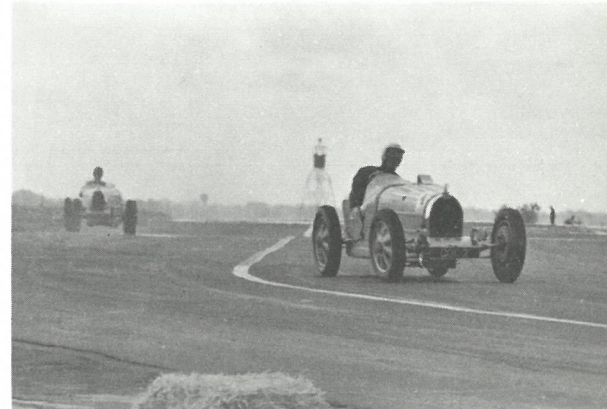
Un rallye réussi comme nous voudrions en voir souvent.



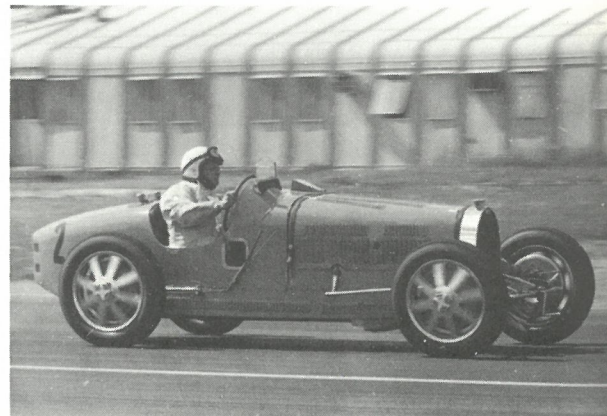
*Bugatti - 57 Atlante - Mr. Greilsamer (France)*



*Ferrari Daytona - Mr. Cornet-Epinat (France), vainqueur du Grand Prix Ferrari*



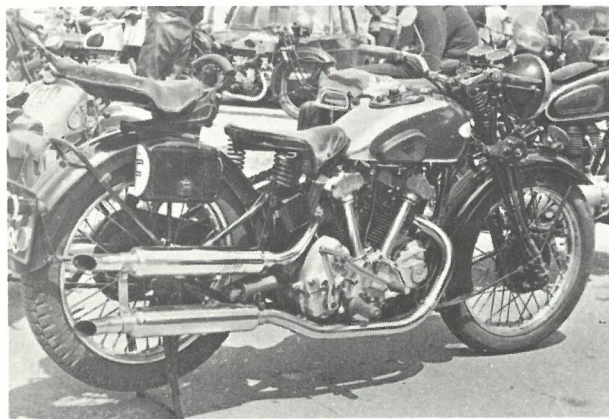
*Bugatti 35 B - Mr. Kain (Angleterre), vainqueur du Grand Prix Bugatti*



*Bugatti type 51 - Mr. Goddard (Australie)*

# rallye des pétoires 1972

Pour sa 4ème édition le Rallye des Pétoires se confirme un succès. Chaque année le nombre des participants va croissant, le niveau de restauration des machines est très bon, les spectateurs de plus en plus assidus, ils étaient plus d'un millier à venir admirer les évolutions de ces ancêtres autour du stade de Vouillé qui disputaient une course de vitesse en 2 tours et une épreuve degymkhana. Le matin avait été tracé un circuit en forêt où les pilotes pouvaient se croire revenus quelques années en arrière. Une bien bonne journée de spectacle, une réussite du Président Gilard et de son équipe qui nous a permis d'admirer de nombreuses machines de la Deronzière 1903, NS4 1912, FN 1909 Dudian 1918 pour n'en citer que quelques unes. Gageons pour les collectionneurs de vieilles motos que ces épreuves se développent.



BSA, 2 cyl. en V de 1934 un bien joli modèle

## RESULTAT

Circuit de Régularité sur 1 tour

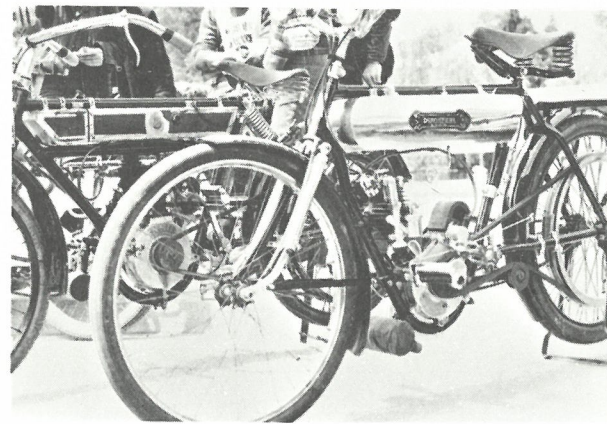
- 1) - M. Jean Eygun
- 2) - ex-aequo MM. Pierre Doublet, Jean-Pierre Merigot, Robert Sescé, Didier Clese, Régis Poisson

sur 2 Tours

- 1) - M. Félicien Certain 2ème ex-aequo MM. René Rollet, Alain Vouraud.

sur 3 Tours

- 1) - M. Martial Metois 2ème ex-aequo J. Michel Counot, Serge Testut, Jean Morat Sir.



1er Plan Deronzière 1903 second plan NSU 1912, ces deux modèles appartenant à Mr. Arboré amateur du Musée Automobile et Moto de Montrichard.

## Epreuve de Vitesse :

100 cc.	M. Souari
175/250	M. Jean-Paul Thebult
350	M. Mineau
Side-car	M. Menard
Spécial S-car	M. Félicien Certain

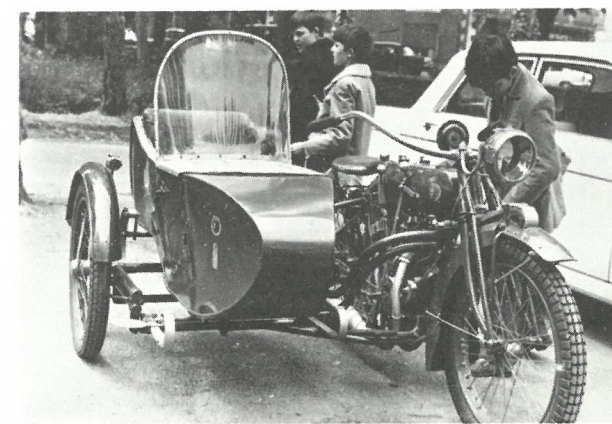
## Epreuve de Maniabilité :

petite cylindre	M. Jean-Paul Deloulay
respectable	Lanjac
honorabile	Besnard

## Coupe de la plus ancienne machine :

Deronzière 1903 de M. Arboré.

Photos : J.P. Schulz



INDIAN 1918 à Mr. Certain

# automobilistes automobilisme

## CHRONIQUES

Le Musée Automobile du Bec Hellouin a ouvert récemment de nouveaux bâtiments. Les voitures présentées sont maintenant à leur aise et nous vous conseillons vivement la visite de ce musée qui a vu sa collection augmentée de plus de 10 voitures depuis l'année dernière.

### Musée Automobile du Mans

Si les Ancêtres sont toujours aussi bien représentés, malheureusement depuis que Serge Pozzoli a retiré une partie de sa collection qu'il a regroupée dans sa propriété, la section Vintage est bien triste. Envoyées les Bugatti, Delahaye, envoyées les Amilcar et Salmson...

On nous prie de signaler les rallyes suivants qui n'étaient pas dans la liste communiquée par la F.F.A.E. :

23-25 juin : 3ème Tour du Luxembourg (41, rue de la Paix, Petange - Luxembourg).

23-24-25 juin : 8ème Rallye des Ancêtres, organisé par les A.A.A. (7, rue Grôlée, 69-Lyon 2ème).

24-25 juin : 3ème Rallye Occitan (précédemment prévu pour les 17-18 juin). Pour tous renseignements : Cercle T, rue du Romarin, 31-Toulouse.

13-14 juillet : 6ème Rallye de la Marche à Bussière-Poitevine. Pour tous renseignements : tél. 30-62 à Bellac.

14-15-16 juillet : 2ème Tour de l'Aude organisé par le Tacot Club de l'Aude, 18, rue Fernand Paulainc, 11-Carcassonne.

22-23 juillet : 3ème Aigle d'Or de Val d'Isère organisé par l'Ecurie Corail des A.A.A. (J. Ramadier, 69-Amplepuis).

Il semble que ce rallye, qui se déroulera cette année sur deux jours, attirera de nombreux amateurs, car son programme est intéressant et le prix des engagements particulièrement modeste, compte tenu de ce qui sera proposé aux participants.

Le Club des Amateurs de Fiat d'Epoque (C.A.F.E.), 88, avenue de Neuilly, 92-Neuilly-sur-Seine, nous communique :

1/ - Les dates du "IIIème Raduno Citta di Torino" qui avaient été fixées au 28-29-30 juin sont modifiées. Le rallye de Turin aura lieu les 29-30 septembre et 1er octobre.

Nous vous rappelons que le Club des Amateurs Fiat d'Epoque vous offrira, comme à l'accoutumée, le transport de votre voiture par train-autos-couchettes ainsi que le passage, aller et retour, du tunnel du Mont Blanc. Le transport des passagers par train et les montants d'engagement, restant à la charge des participants.

2/ - IIIème Randonnée du Club des Amateurs FIAT d'Epoque - CHAMPAGNE 1972

La IIIème Randonnée aura lieu les samedi 16 et dimanche 17 septembre, dans la région champenoise et le prix de participation a été fixé à 200 F par équipage (2 personnes maximum).

**TONY MITCHELL LTD.**  
Rodmarton, Cirencester,  
Glos. (England)  
Tel. : Rodmarton 222

nous sommes spécialisés dans la vente, l'entretien et les pièces détachées pour toutes les BMW d'avant-guerre. Nous sommes également très au courant pour Bugatti, Rolls, Lagonda, Talbot, etc., écrire pour liste des pièces détachées.

## PETITES ANNONCES

5 F la ligne  
5 F supplément pour domiciliation  
15 F prix forfaitaire avec photo  
+ taxes 23%

- une ligne comprend 50 signes ou espaces  
- prière de joindre le règlement à l'annonce.  
C.C.P. (Paris 17.151.18)

## recherches

Cher. 1902, Relié "Vie au grand air" "Pratique automobile" toutes années. Autres revues Liste sur demande Echange P. Bonzel 17 rue A. Gervais. 92-Issy.

Ach. Jouets Automobiles Anciens, CITROEN, JEP, MECCANO, MARKLIN. J. Martin-Gerard, 69-St-Didier au Mont d'Or.

Cher. CITROEN traction familiale 11 ou 15CV état indif. J.F. Gouëdou, 22 quai Jaÿr 69-Lyon 9ème.

Cher. A restaurer 5CV PEUGEOT, ROSENGART. M. Thomas 82 av. Niel Paris 17 (Amp. 53.63.)

Artisan tôlier formeur, pour occuper retraite, reproduit dans le style du temps tout élément de tôlerie, fer ou alu. Panigoni, 113 av. de St-Julien à Marseille.

Cher. FORD T. Comp. état de marche. Dufay 31 rue St Jacques, Marseille 6ème Tél : 77.80.56.

Cher. CITROEN C4 ou 5CV à rénover. Jakeman 7 rue Tardieu 75 Paris 18ème.

N°591 - Cher. Illustration Salon de l'Auto 1930 à 1934 - 1946 à 1955. Le Monde illustré Salon de l'Auto 1946 à 1955.

N°592 - Collectionneur cher. Belle Demeure de caractère avec dépendances, minimum 5 hectares, région "Lot" "Quercy" ou proximité Roanne.

N°593 - Cher. tous jouets anciens, tôle etc.

N°594 - Achète comptant collections DINKY-TOYS.



N°595 - Cher. Cabriolet Viva ou Nerva Grand Sport **RENAULT** 1938-39. Ecrire au journal qui transmettra.

Cher. **DYNA PANHARD** année 1949 à 1951 en bon état. Sichelle, 117 rue Reine Astrid, 62-Béthune.

N. 597 - Cher. renseignements, plans ou documents sur **AMILCAR** CGS. Ecr. au journal qui transmettra.

Cher. **VW AMPH.**, Moto-chen. **NSU**, Moto **BMW R75**, Comm. car **MERCEDES**, **AUTO-UNION**, **HORCH**, etc., tt. véh. mil. All. 40/45. Baudet, 175 rue de Haerne, 1040-Brux.

## ventes

Vends ou échange Torpédo B12 **CITROEN** 1926, bon état, sur la base de 4500 F. C. Virot, 9 av. Kennedy, 59-Lille. Tél. 54.36.61.

**CITROEN** Taxi C4, 1931, à restaurer, 1000 F. Ch. Lachaume, 54 Bd. Vaugirard, 75 Paris 15ème.

**PEUGEOT** roadster 201C, 1932, speeder, excellent état. Coste, 82 rue du Gl. Leclerc, 92-Bois-Colombes (photo p. 43).

Vends coupé **FIAT** 1933, 5 pn. neufs, carte grise. R. Collin, 23-La Chapelle St Martial.

N° 596 Vends **RENAULT** type EE. 1914 22CV.6 cyl B. état à rest. Px. élevé.

Vends **PANHARD LEVASSOR** Panoramic, 6 cyl., sans soupapes, cond. intér. état neuf, 1932 - **PEUGEOT**, 1925, torpédo type 177B, bon état - **CITROEN** 1921, type B2, torpédo état neuf. Bonnamaux, Le Petit Mas, Allée de la Forêt, Bd. d'Oxford, 06-Cannes.

Part. vend 301 **PEUGEOT** 1933, état exceptionnel J. Robiquet 80-Beauquesne

Vends très rare **ROASTER MG. PA.** 1934. 5CV 1ACT (type voiture engagée Mans 1935) carrosserie parfait état rouge MG. Bon état général de fonctionnement. Offre sérieuse invitée avec N° Club MG. J.C. Chambers, 4, rue de la Tirelire, 51-Reims.

Vends **MONA 4** 1932, état neuf, Peinture d'origine, Prix intéressant : J.Y. Verlin, 89-La Hurandière.

Vends **MERCEDES** 300 SL porte papillon roue rudge 1956 peinture à refaire plus montage accessoires. J.P. Degenève 63 route de Genève, 74-Gaillard. Tél : 38.09.55.

Vends excellente **CITROEN** 5CV trèfle d'origine - 4850 F. - **CITROEN** torpédo A 1919 bon état de marche - 3250 F. - **LE ZEBRE** 1918 châssis remis neuf - 3990 F. **CITROEN** C4 torpédo parfait état - 1850 F. - Moto Sid Car **SAROLEA** 500 cm3 1929 état sans reproche - 1850 F. - Giorgi, l'Abri Rte de Bedoin Carpentras. Tél : 63.27.43.

Part. vends moteur-boîte **JEEP** bon état de marche - **CITROEN** tractions 15 six oléop. très bon état moteur neuf sur factures. - **MERCEDES** 190 SL + pièces bon état. Châssis moteur boîte 5CV **CITROEN**. Faire offre : Jacques Lemoine Tél : 368.35.94. après 20 h.

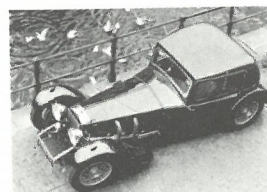
Vends : quadricycle **ARDEX** état fonctionnement. Faire offre : FAGES, rue de Brive, 46-Martel.

Vends **FACEL VEGA** type Facellia coupé 3000 F. Facellia cabriolet 2500 F. - Facellia coupé F2, 2000 F. Ecrire Parent 331 A Balmont Quest, 9-Lyon. Tél : 83.36.99. hre repas.

Vends Vis-à-Vis **MILLOT**, 1896. Etat marche. Faire of. Bollecker, 35 Bd. de la Marseillaise, 68-Mulhouse. Tél. 89.42.29.67.

Vends 201B, 600 F. P. Suderie, 32-Samatan. Tél. 07.30.69.

Vends C4 Torpédo, état marche. P. Suderie, 32-Samatan. Tél. 07.30.69.



Vends **JAGUAR XK 150**, 1958 coupé, état impeccable, 120 000 FB. de remise en état chez Jaguar à Bruxelles, 2000 miles depuis, De Cremer, 48 av. du Manoir d'Anjou - 1150-Bruxelles. Tél : 71.38.23.

Vends 202 BH - Moteur et pièces 5CV. **CITROEN**. Boss, BP 40 RP, 25-Besançon.

**TALBOT** T 26 Coupé toit ouvrant mot. 4,5lit. 3 carb. Robert, 97 route de Carrières, 78-Chatou. Tél. 976.94.88.

Vends 1 ou 2 cabriolets 6CV **SIMCA**, **FIAT** F 111 1936 type Balila. Warin, 146 Bd St-Germain, Paris 6ème. Tél : 633.88.87.

Le spécialiste Achat-Vente-Courtage. Nouveau catalogue de vente de 160 voitures dont 16 Ancêtres - 42 Vétérans - 13 Bugatti - 5 Rolls et Vintages de grande qualité - A partir de 5000 F. Envoi contre 3 timbres à 0,50 F. Un rectificatif avec suppressions et nouvelles voitures sera envoyé tous les 3 mois. Envoyez-moi vos offres. Je recherche pour importants clients : - voiture à vapeur et électrique avant 1910 - **DELAUNAY-BELLEVILLE** 6 cyl. avant 1914 - **BRASIER** et **LORRAINE DIETRICH** avant 1912 - Grosse Ancêtre 2 ou 4 cyl, de 1902 à 1904 - toutes voitures exceptionnelles avant 1940 - toutes voitures allemandes, suisses, belges, ou Pays de l'Est avant 1930 - même en pièces détachées - tous moteurs **BUGATTI** même incomplets - voitures hippomobiles avec très belles carrosseries, en parfait état - Lalanne, quartier St-Julien 13-Martignes - France - Tél. 07.38.54. Reçoit tous les dimanches - autres jours sur rendez-vous.

Vends la plus belle **INVICTA** 1931 4,5. litre châssis surbaissé. Coupé conduite intérieure n° S. 57. Vert compétition britannique. Toit noir. Intérieur peau de porc 6500 Km, depuis restauration totale. Vainqueur de concours internationaux d'élégance. Immatriculation française. Bob Mc Laren, 112 bd. St Germain, Paris 6ème. Tél : 325.48.12. Bureau : 359.09.30.

Vends **TRIUMPH TR 3** A 1958 RR, couvre-bacquet chauff. 70 000 km état absolument neuf d'origine, J.P. Degenève, 63 route de Genève, 74-Gaillard. Tél : 38.09.55.

Vends : Except. état n. non refaite, **COACH DELAHAYE** 135M, 1950, 5000 Km d'origine, 13 000 F. Riboulet Sylva, Bat. C 356 rue Pasteur - 33-Bx-Caudéran - Visible Juil-Sept.

Vends **HUMBER SUPER SNIPE** 1949 peint. et mécan. impeccable. 2000 F. M. de Toma, 6 r. Singer, Paris 16<sup>e</sup>. Tél. Aut.80.64.

Vends **BUICK** Spyder 1931, 8 cyl. en ligne culbuté absolument merveilleux. J.P. Degenève, 63 rte. de Genève, 74-Gaillard. Tél. 38.09.55

Vends pour amateur coupé, 2 portes, **OPEL** Olympia, 1951. Prix intér. Tél. SEG. 96.94.

Vends **PEUGEOT** 203 - 1952, décapotable excel. état, carros. et moteur - int. cuir marron - Bricka J. - Route de Luzy 58-Chateau-Chinon - Tél. 53.

N. 598 Vends **FORD A** ent.rest.

Vends **TALBOT** 1924 (London) Mod 10/23 100 % original avec tous les outils, notice entretien et liste des pièces détachées. Mécanique carrosserie impeccable a gagné le concours élégance Talbot à Londres : 17 000 Km. Prix 165 000 F. Belge. Tél : 57.87.63. Mr. K.A. Ducommun, Notre Dame aux Bois - Overijse, 1900-Belgium.

Vends **CHEVROLET** décapotable 1955. Parfait état de marche. (12 milles Km). Freins, échappement, et 4 pneus, neufs. Possibilité échange contre voiture de petite dimension (conséquence : garage trop petit). Tél : 783.30.81.

Vends **LANCIA** "Aurélia" 1951 10CV, 6 cylindres en V. Etat neuf (45 000 Km d'origine). 4500 F. E. Paulet, 19 rue de Royan - 29N-Brest.

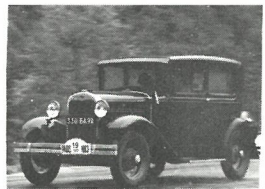
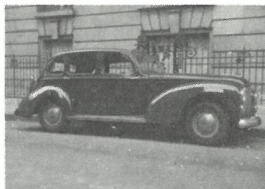
Vends **TRIUMPH TRD** 1800 Spyder avec 2 pl. AR dans le coffre cond. à droite, 140 km/h très rare. J.P. Degenève, 63 Rte. de Genève, 74-Gaillard. Tél. 38.09.55

Vends **RANGER** tout terrain bon état, mécanique Fiat 16 000 Kms - 6 500 F. - Tél. 548.82.05.

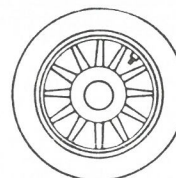
Vends pièces **MG, TC, TD, TF, MGA**, liste sur demande. J. Lestradet, 17-19 av. des chênes, 93-Tremblay-les-Gonnesse.

Vends **MERCEDES** cabr. 220S, 1958, bon état général, vis. Paris. Tél. Sab.81-68, hres. repas.

Vends **DKW MUNGA** 4x4, origine armée allemande 1957, impeccable. Caron, 70-Demangeville.



# VINTAGE TYRE SUPPLIES



## TYRES FOR VETERAN AND VINTAGE CARS

Retail prices

	Enveloppe £ p.	Chambre £ p.	Enveloppe £ p.	Chambre £ p.
<u>Dunlop Tubed Type</u>			<u>Beaded Edge Tubed</u>	
5.00/525 - 16	7.26	1.39	26 x 3	7.66
5.50 - 16	9.23	1.20	30 x 3½	15.15
6.00 - 16	11.86	1.20	730 x 130	15.32
6.70 - 16	14.07	1.55	710 x 90	15.15
4.50 - 17	6.44	1.39	760 x 90	15.15
4.75/500 - 17	9.00	1.39	810 x 90	16.73
5.25/550 - 17	12.60	1.40	815 x 105	19.06
4.50 - 18	6.69	1.39	875 x 105	21.28
4.75/500 - 18	9.50	1.40	820 x 120	21.28
5.25/550 - 18 4 ply	10.84	1.40	880 x 120	23.12
6.00/650 - 18	17.30	1.77	895 x 135	29.45
3.50/400 - 19	7.17	1.29		
4.50 - 19	7.46	1.39	<u>Straight Side</u>	
4.75/500 - 19	9.94	1.40	32 x 4½	22.25
4.50/475/500 - 20	13.90	1.67		1.88
5.25/550/600 - 20	23.85	2.15	<u>Dunlop Fort-Tubed</u>	
6.50/700 - 20	26.51	2.15	6.00/650 - 17	18.13
4.50/475 - 21	14.31	1.67	7.00 - 17	21.77
5.00/525 - 21	17.20	2.15	7.00 - 18	27.26
6.00 - 21	24.28	2.15	5.25/550/600 - 19	15.28
7.00 - 21	27.17	2.15	6.50/700 - 19	19.65
				2.06

Certaines de ces dimensions peuvent ne pas être disponibles immédiatement sur stock mais seulement de temps en temps. Faites-nous savoir vos besoins, nous vous informerons des disponibilités et des délais de livraison.

Les prix indiqués sont des prix nets au départ de Londres. Envoyez-nous votre commande accompagnée du règlement, vous gagnerez du temps et vous paierez le transport, les taxes, etc. . . à la livraison.

### VINTAGE TYRE SUPPLIES LIMITED

JACKMAN MEWS, NORTH CIRCULAR ROAD, NEASDEN, LONDON, NW10.

TELEPHONE 01-450 6468



# DELAHAYE

1934 – Enghien. Mlle Colette Darfeuil from the Theatres Parisens, enters her 25 h.p. Super Luxe DelaHaye in the Concours d'Elegance. Dressed by Worth, wearing a saucy little hat tip-tilted over one eye, and leading her Pekinese. Three times around the leering old judges and the off...

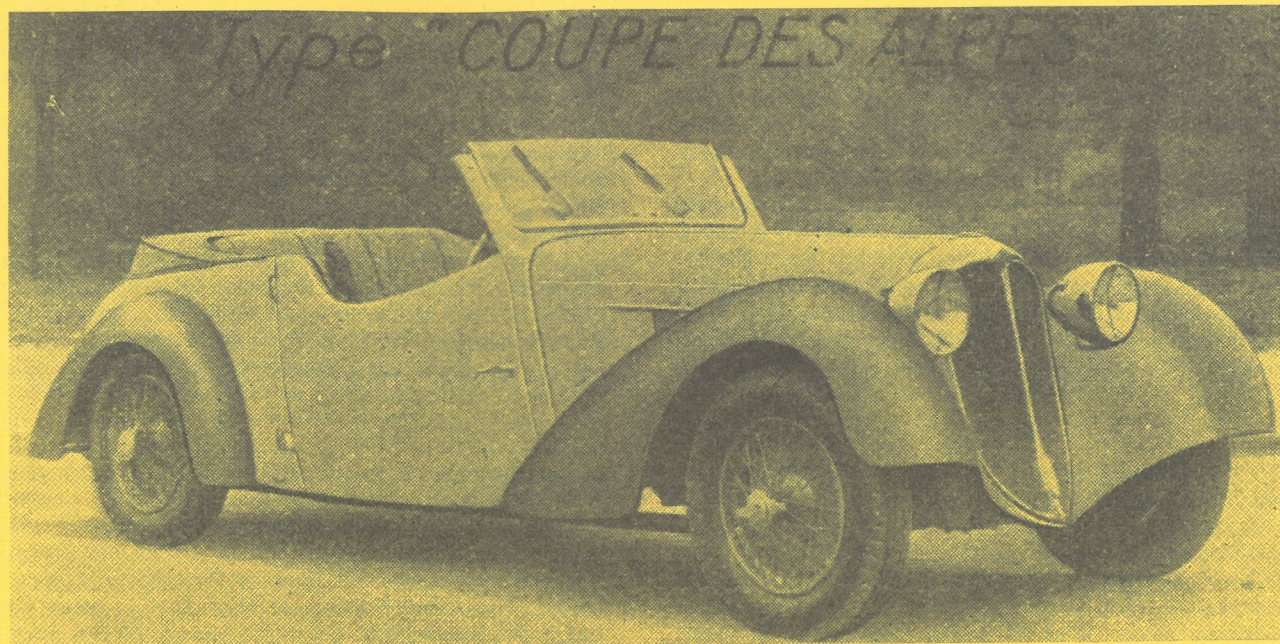
1938 – Le Mans. No. 15 Delahaye crosses the finishing line after twenty four hours of embattled driving. Chaboud and Tremoulet sit on the bonnet and smile for the photographers. Tense and begrimed, they had won.

1948 – Douala. The 14th July Parade. An open Delahaye leads the detachment of troops through the town to native cheers. Standing at the salute as they pass the Tricolour are the Resident and his military attache.

1954 – Paris. The meeting is over. The President of the Shanghai Metropolitan Tramway Company pushes the blotting paper away, dons his hat and gloves, and leaves the boardroom. The Delahaye waits at the foot of the staircase. A peaked cap is politely raised, and told to go to Lasserres.

A car for all purposes. And one that does everything well. One that can be driven flat out for twenty four hours and come home the winner. An elegant machine esteemed by the cognoscenti. From it French envoys in foreign parts can look down on the « developing races ». Limited companies were proud of their luxurious limousines, which they felt impressed both their shareholders and their bankers. A Delahaye.

The old firm in the rue du Banquier was founded when motoring was in its infancy, in 1896. For thirty eight years poor but honest, it vegetated and then suddenly developed a blossom that was possibly its undoing. Up till then production was divided equally between cars and lorries, with each sharing some of the qualities, of the other, to such an extent that the speedy DelaHaye fire engines were very popular with the Fire Brigades of France.



The Delahaye car was strong, reliable and rather dull. Thus there was no fear of it stealing the clientele of either Delage, Bugatti, Hispano or Ballot or even of Citroen, Renault, Donnet or Amilcar. And so it was until that day in 1933 when the 25 h.p. « Super Luxe » Delahaye made its bow at the Motor Show.

An up the minute design, not merely by contemporary standards, but also in today's eyes.

Before going into detail on the six cylinder Delahaye remember that a lot of nonsense and errors of fact have been written about this model, whose background is in any case, rather obscure. Jean Pierre Bernard, the expert on Delahayes, has been kind enough to collaborate in this work.

Charles Weiffenbach ran the firm right from the beginning, and harboured no desires to transform it into a sporting marque. The fact that this happened at all was most unusual, although it is alleged that the young and forward looking design staff did some pushing.

The first thing that forcibly struck onlookers at the 33 Show was that the old firm really was waking up... they had really got up to date and brought in independent front suspension !

I.F.S. ! Until now the preserve of avant garde designers and dedicated inventors ready to defend it to the death, the butt of saloon bar « experts », and worse

still, sneered at from on high by the real experts, who should have known better. But the way of the inventor is always so... And this time it was no cracker brained fad but an innovation which would reach all makes sooner or later. Even Bugatti threw away his beautiful front axle, and overlooking the virtues of torque resistance, concocted a species of independent suspension.

There were two models of the « Super Luxe », 138D or W according to whether they had a crash gearbox or a Wilson preselector. No, this isn't a mistake, the Cotal arrived later.

Now to slaughter another sacred cow, destroy yet another hallowed legend, the engine was n't used on either a lorry, a fire engine, a fire pump or a road roller. Later the reverse was to happen. The engine was merely the logical development of the 20 h.p. type 126. The stroke of 107 was kept and the bore increased from 73.8 to 80. The oiling system was redesigned which accounts for the after thought look of the external oil gallery.

Ans now for the front suspension, which as a matter of interest was fitted to the four cylinder 16 h.p. type 134, a car outside the scope of this article, as well as to our type 138. Of its type it was quite unremarkable, using twin transverse parallel arms, a leaf spring forming one set and two radius rods the other

pair. Two longitudinal torque arms located the wheels, one end fixed to the chassis and the other to the front upright, this relieving the spring of all braking reactions. Long flat semi-elliptics were used at the rear, these also taking drive and braking forces.

Soc. de la Veuve Meynard friction shock absorbers were used all round.

The engine was a straightforward cast iron six cylinder monobloc with a detachable cylinder head in the same material and a pressed steel sump.

The crankshaft ran in four white metal bearings. A side mounted duplex chain driven camshaft operated the overhead valves through followers, push rods and rockers. The inlet and exhaust manifolds were both mounted on the right hand side of the head and were bolted together to give a central hot spot for the induction.

A gear type oil sump fitted in the sump was driven off the camshaft, drawing oil through a filter and delivering it via the main bearings to the big ends via drillings in the crankshaft. The camshaft bearings were fed in turn through oil passages drilled in the block to the main bearing housings. The rocker shaft was lubricated by means of an external oil pipe taken from the rear camshaft bearing. Pressure was regulated by a relief valve, which also supplied oil to the base of the cylinders by pipe, and from where the oil pressure gauge was fed. The clutch was a dry single plate affair.

As already noted there was a choice of two four speed and reverse gearboxes, a Wilson preselector or a conventional box. The Wilson was very popular in England, whereas in France the only car that fitted it was the Talbot. The desired gear was selected by a small lever and engaged afterwards by operating the clutch pedal.

Power was transmitted to the rear axle by a tubular propeller shaft with metal universal joints. Four wheel self wrapping twin shoe brakes were operated by Bowden type cables.

The pressed steel U shaped side chassis members were boxed by means of a closing plate welded in. Stiffening was provided by the front suspension cross member, a central bracing and two rear cross members.

The above specification covered all Delahaye chassis until production ended, apart from minor detail changes and alterations to bore and wheelbase measurements.

The 138 had a 10'3" wheelbase and front and rear tracks of 4'8" x 4'9".

The saloon version's rather inelegant body, high standing with a vertical radiator and five stud bolt on

wire wheels made it look painfully similar to a big Citroen C 6. Luckily a few nice looking dropheads and a very British looking tourer were produced on this rather overlong chassis.

I should dearly like to know the circumstances under which old Charles Weiffenbach suddenly became enamoured with the motor sporting theme. For when Delahaye erupted upon the motor racing scene there were no half measures.

When Perrot and Dhome went record breaking at Montlhery between May 8th and 10th, the sporting world was probably more astonished by this out of character move than by the resultant successes.

« World Records beaten by a Delahaye Super Luxe » were the headlines the following day... « They were out to beat the 48 hour record. When they'd done it, and all the champagne was gone, they suddenly realised how silly it was to stop when the car was going so well. So they went on to cover 10,000 kilometers, despite the loss of a valuable couple of hours ».

The car was a very well prepared 25 h.p. lightened as much as possible. The body by Figoni and Falaschi, was an aluminium single seater with enclosed cockpit. It had a cowled radiator, the exhaust protruded from the chopped off point of the streamlined tail and was denuded of front brakes and used Rudge wheels. The engine had three carburettors, a higher compression ratio and developed 112 b.h.p., about 35 horse power per litre.

Delahaye thus broke four world's records in the 3 to 5 litre class :

4000 miles at 111 m.p.h.

5000 miles at 110 m.p.h.

48 hours at 110 m.p.h.

10,000 kilometers at 105 m.p.h.

As well as 11 other international records.

Thus it was that the firm carved its niche amongst the sporting fraternity. Followers of Darwin's theory of evolution proclaimed that the need created the means. And it was now up to Delahaye to provide the latter.

Exhibiting the record breaking car on their stand at the '34 Motor Show was 'nt enough. They had to drive home the impact by marketing a sports chassis, which at the moment they were unprepared to do, although the factory was keen and had prepared several sports chassis for competition work.

Perrot drove a fixed head coupe in the Monte Carlo Rally to win first place in the 3 to 5 litre class, and the three cars which won the 1934 Coupes des Alpes literally ran away from the competition.

On the eve of the '35 Show Delahaye listed their

achievements : 3rd in the Monte Carlo Rally, winner of the Paris - Nice Coupe des Dames, 1st and 2nd in the Circuit d'Orléans, three trophies in the Automobile Tour de France, 1st place in the touring class of the Grand Prix de la Marne and the Grand Prix de la Lorraine and finally 5th and first French car home at Le Mans.

Don't forget that these were not works entries, nor even 100 % competition cars, but customers cars in the strictest sense of the word, since the cars belonged to them and they had entered them themselves.

The cars were a far cry from the later very lovely racing Delahayes. Usually they and the standard drophead bodywork (Coupe des Alpes), while some carried rather ordinary coachwork like the '34 Monte Carlo coupe or the overlong '35 Le Mans roadster. Madame Schell's roadster had the best looking body to date. This was specially built for the '35 Monte and used a lowered 16 h.p. chassis fitted with wire wheels and a three carburetted bored out (to 84 m/m giving 3.558 litres) six cylinder engine.

So to please his customers Charles Weiffenbach announced alongside the 138 W or D Super Luxe and Super Luxe Sport a type 135 Competition chassis. The magic word had found a home at last.

By using the same formula as for the Mme Schell car, big engine in small chassis, an excellent saleable competition car had resulted.

In all fourteen 135 Competitions were made, and all of them in 1935, which is surprising.

They all used the 3.557 litre engine, which had received much attention to the cylinder head, had three side draught carburettors, and used Cotal or ordinary gearboxes to choice. Wheelbase was 8'10" and front and rear tracks 4'5" and 4'6".

Though they all left the factory the same year they were all modified at later dates. The original radiator cowls were the Super Luxe type (later used on the Coupe des Alpes cars), but later they were all altered in some fashion, mainly in an effort to lower them. Some years later, when Mme Schell was running the Ecurie Bleue, several similar quasistreamlined front ends made their appearance.

I don't suppose any basically standard model, if one can call it that, has been so modified and altered as the 135 Competition. It suffered a variety of bodywork during its career, some more but most less successful, until nowadays there are 'nt two alike.

But this car, versatile at rallying, racing, record breaking and hill climbing brought France lots of success at a time when the Germans seemed to be winning everything.

itself like a dog, to the horror of the local Serbo-Croatian natives. The fact that a bump stop was missing wasn't the whole answer to this problem. "Shimmy" stories filled the correspondence columns of the motoring papers around 1930. The "201C" handbook dealt at length with this phenomena, analysing the gyroscopic effects of the road wheels. A gyroscope is theoretically a rotating mass in a state of equilibrium so long as it is not moved around its axis of rotation or is kept parallel to it. If one wheel of a rigid front axled car rises the whole of the axle begins to rotate in a circle whose center is the point of contact of the other wheel on the ground. Since the plane of rotation of the rising wheel has thus moved through an angle, the wheel, acting as a gyroscope, tries to turn at right angles to its initial plane, and so tries to turn from one lock to another as the wheel alternately rises and falls. The net result is an oscillating or to and from movement of the wheels, more or less controlled or damped by the steering linkage and the efforts of the driver on the steering wheel. The magnitude of the deflections is influenced by the speed and angularity of displacement of the road wheels, their weight, spring rates, amount of shock absorber damping and play in the steering connections. Since the rigid front axle/track rod assembly ties both wheels together, the slightest movement of one wheel is immediately transmitted to the other (except with some expensive cars like the Farman which used twin separate steering rods). Even without giving rise to wheel wobble, front end wear led to a constant vibration, felt up the steering column and at the wheel, so that after a long trip the unfortunate driver felt as though his hands had dropped off. Lowering the tyre pressures merely worsened the situation.

Peugeot's design adopted twin transverse and parallel suspension arms, the upper ones being formed by the transverse leaf spring and the lower arms being links pivoted in silent-bloc rubber bushes on the chassis and on the lower end of the hub corner. The two radius arms controlling the front suspension brake torque were similarly pivoted. Thus the whole front suspension was able to move up and down freely without interaction from one side to another as before. Each wheel rose and fell parallel, keepink constant camber but giving a slight variation in track.

For some time this suspension caused the design office quite a few headaches ; they used three different mountings and three springs.

1. With spring shackles and perches on the axle (10 leaf spring up to chassis 326826).
2. No shackles, open sliding trunnions fitted to the axle

and a safety leaf (9 or 10 leaf springs from chassis 326487).

3. Spring leaves with rollers pivoting on the top of the axle.

The steering gear used standard parts derived from the « 201 » and was not specially designed for the job. The steering box drop arm was connected to the left hand wheel as before ; the only difference being that a swinging arm, similar to those used on braking systems, was fitted to the steering link so that the rise and fall of the road wheels did not affect the steering. Obviously separate linkages would have been preferable both for safety and greater precision, (fewer pivots mean less play) using either a rack and pinion gear or a relay system. The choice was quite clearly made for cheapness.

The improvement in ride is effected, as noted previously by the use of softer springs. Peugeot also reduced inter leaf friction in their springs by the novel idea of fitting rollers to the tip of each leaf. The consequent virtual elimination of self damping in the spring led to the replacement of the old friction shock absorbers, erratic in action, by telecontrol shockers which could be adjusted to suit road and speed conditions and finally by double acting hydraulic dampers of Peugeot manufacture mounted on the front cross member.

These were designed with the principle of « viscous » or proportional damping as their object. This meant that the spring damping had to be in concert with the relative speed of movement of sprung and unsprung masses. It is apparent that a friction shock absorber with a set adjustment like a brake, is either too harsh or too weak, and so cannot cope with a variety of conditions.

The Peugeot hydraulic dampers worked on the principle of the incompressibility of liquids. A cylinder housed the piston which was moved by wheel travel, and which forced the fluid through calibrated holes whose resistance to flow supplied the damping action. The action was improved by fitting spring loaded valves, themselves with varied size drillings, into these orifices. Finally a differential action, reducing periodic oscillations and improving stability, was attained by fitting valves of differing flow values on each side of a double piston. Generally speaking hydraulic shock absorbers are not subject to wear, and the ideal fluid is one with a constant viscosity irrespective of temperature.

By 1931 the « 201C » embodied many refinements as yet unknown on costlier cars.

In January 1933 a box section chassis frame was introduced for the 201 BC (short chassis) and BL (long chassis), both fitting the same 63 x 90 engine. Ideally

the chassis of a car should be as rigid as possible, but in those days car makers tolerated quite flexible ones for ease of manufacture, whilst chassis frames (like the Citroen C4 and C6 models) made of deeply pressed side members of great web height and many cross bracings were excessively heavy.

In 1932 Peugeot first used box members formed by pressing and then arc welding in closing plates on the 301, a 4 cylinder 1465 cc car. Advances in methods of electric welding made mass production possible, and the « 201 » chassis was made the same way.

The same type of construction was used on the « 201 BR » chassis introduced in August 1933, but to reduce vibration the engine was fitted on four flexible rubber mountings.

In 1934 the « 201 D » appeared using an engine derived from the 301, a 68 x 9 three main bearing 1307 cc unit giving off 28 b.h.p. at 4,000 r.p.m. On a slightly higher rear axle ratio it reached about 53 m.p.h. At a later date the three speed gearbox, using the same ratios, was fitted with General Motors licensed syncromesh on top and second gears. Then as now syncromesh was the answer to easy gear changing ; briefly it consisted of a two piece sliding dog clutch with tapered mating surfaces to synchronise differing speeds of rotation of the engaging dogs prior to their locking together, and used a blocker ring or detent to prevent premature engagement. A ring of spring loaded balls then allowed the sleeve to slide forward on the hub. When these parts became worn, the dogs were liable to jump out of mesh, especially second, which caused braking, and re-engagement problems downhill !

Roller type road springs were discontinued although of course the boxed chassis continued, and the sturdier radius arms were now pressings with cut outs for the steering connections. The same feeble leading, and trailing shoe brakes, even out dated in 1934, survived. A two rate Paris Rhone dynamo was now used, additional current consumption, usually the headlamps, activating the higher rate of charge by exciting and additional winding. The supply was still, however, marginal.

Peugeot had a mild flirtation with streamlining with the 201D, the 301, and the 401. The only body style was a four light two door, kept as short as possible so as not to seem too narrow, and with a « fast back » swept tail. With their drab and uninviting interiors of cloth and painted metal and single circular instrument cluster these models left me cold. Yet on the last « 201 » chassis series, the type M som quite pretty drphead coachwork was fitted. This was virtually a « 301 » with an SER 5 three bearing 72 x 90 1465 cc engine giving 34 b.h.p. at 4000 r.p.m. Most of the chassis

parts were interchangeable between the 201, 301D, SU and SUD (these latter two were light commercials). Warner type synchromesh was used on top and second in this gearbox. Both the « 301 » and the « 201 » then used the more powerful cable operated Bendix « Duo-Servo » braking system (self wrapping shoes). Final production of the 201 came in 1937 and by February 1938 the « 202 » had taken its place. By now the lines of the « 201 » were outmoded compared to its competitors and the astonishing 402, whilst its attraction for the 8 h.p. motorist vanished when it was updated to a 10. The time had come to retire.

What about the « 201X »? Forget about those dreary years of 1934 to 1937.

Molsheim called it the type 48. In 1931 Peugeot decided they should have a sports car, so « le Patron » made for them a 60 x 88 996 cc engine, half a type 35 in fact, and put it in the « 201 » chassis already with its Bugatti type rear suspension. The engine was not typically Bugatti in detail, since the camshaft cover was rounded and had the magneto mounted on top of it. With a Roots blower is should have had quite a sensational performance.

Culled from Peugeot competition successes was this achievement on March 10th 1932 :

Saint Lo Hill Clim.

Racing car class : 1st « 201 » Peugeot at 81 m.p.h.

Sports car class : 1st « 201 » Peugeot at 75 m.p.h.

It is a fait assumption that the cars, or car, running in these classes possessed something special in the way of engines.

Though 20 chassis numbers (480001 to 480020) were allocated to the « 201X » there is no evidence to suggest that this number was ever built. The road holding at high speeds, still using a rigid front axle and transverse spring, must have been poor. Probably because of Andre Boillot's fatal accident on June 5 1932 whilst practising near Chateauroux for the Ars Hill climb its competition career was cut short. Andre, brother of Georges Boillot, succeeded Jules Goux as Peugeot's competition manager. He won the Targa Florio in 1919 in a 2.5 litre Peugeot, ran at Indianapolis in 1919 and 1921, won the Coupe Florio in 1922, the Targa and the Coupe Florio again in 1925, the ACF G.P. de Tourisme in 1925, the Spa 24 hour race in 1926 etc., When the « 301 » was announced he drove one 2,650 kms in 24 hours simple handed at Miramas on June 2nd 1932 to break the International Class F (1500 cc) record at an average of 69 m.p.h. Three days later, probably still suffering from fatigue he sustained grievous injuries driving a « 201X » and died on the 8th. The model

vanished into such complete oblivion that some people deny its existence.

Luckily the competition history of the « 201 » does not end there. The « 201 » in Grand Touring form, at a time before that expression became debased, enjoyed a most successful rallying career.

The « 201 » was hardly in production before people started driving it to all sorts of unlikely places. An expedition in French Oriental Africa from Algiers, Ghardaia, El Golea, Reggane, Gao, Niamey, Ouagadougou, Dakar and return via Bamako Timbuctoo and Gao to Algiers was completed by January 28 1930. The « 201 » roadster in company with a 12/6, a 24 h.p. sleeve valve and a 25 cwt truck had left on Boxing Day 1929 and covered 10,000 miles through darkest Africa without trouble. Whilst admiring the remarkable performance of a humble 8 being driven up to 16 hours daily by relays of seasoned drivers, covering between 175 and 450 miles at a go, don't forget the choked jets, oiled plugs and countless punctures as well. The Proust Peugeot expedition was a tribute to their car's legendary toughness at a time when the motor car was no longer the wondrous plaything of 1900 but a useful and pleasurable maid of work. Pierre MacOrlan paid Peugeots a quiet compliment when he said that it was a car that turned back the clock for him. And let those who've never looked under a bonnet still think its full of axle grease !

The trans Sahara trip was the first of many successes. De Lavalette, starting from Stavanger in Normay in a « 201 » coupe came first of all French 1100 cc cars in the 1931 Monte Carlo Rally, only one point behind the class winning Riley. This same year a young driver in a 5 year old Lorraine finished 1/100 of a point behind the winner, Donald Healey in a 4 1/2 litre Invicta. He was called Jean-Pierre Wimille.

In May of the same year four « 201 »'s tied for first place in their category in the automobile Tour de France, and in September the gruelling race over the "routes pavées" was won at an average of 45 m.p.h. by three "201's".

On the 24th June 1932 four « 201's » won the Moroccan Cup whilst between the 15th and 24th month two of the new 201 Conforts with I.F.S. came 1st and 2nd in the Light Car Class of the Monte Carlo Rally.

1st De Lavalette Cortanze - starting from Umea in Sweden and covering 3751 kms.

2nd Andre Boillot - Kramer from Athens - Sofia - Belgrade - Budapest - Vienna - Munich - Strasbourg - Monaco, covering 3782 kms.

The starters from Umea left between the hours of

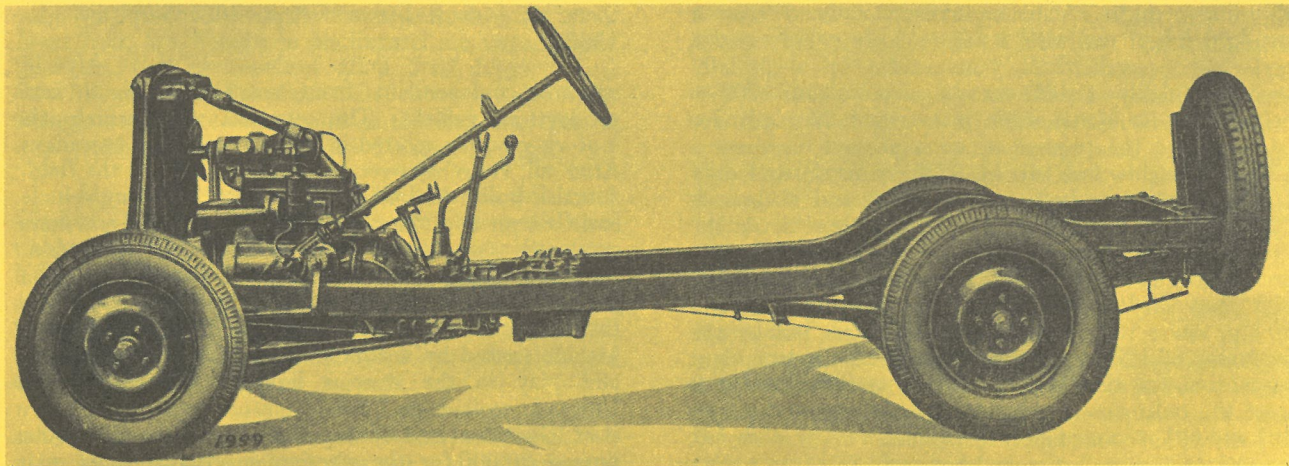
10.7 a.m. on January 15th and 9.34 a.m. on the following day in a raging blizzard. They were due to clock in between 10 a.m. and 4.00 p.m. on the 20th at Monte Carlo. The Peugeot team chose the longest and most difficult route since most points could be gained on it. Until 1932 none of the Athens starters had finished unpenalised due to the atrocious Balkan roads, the cars bogging down every few miles. The performance of the two little Peugeots was astonishing, and in those days the total distance covered counted for a lot in the final placings.

The system of points allocation in 1932 was as follows : 100 points for every 1000 kms covered, plus .01 points for every kilometre over 1000 and minus .01 points for everyone under 1000 kms.

Cars under 1500 cc had to average between 22 and 24 m.p.h. and the larger cars between 25 and 27 m.p.h. Higher average speeds resulted in losing points. Two points for every m.p.h. were awarded up to 22 or 25 m.p.h. according to which class the car was in. Over the years the cars' performances on the roads improved so an elimination test was introduced. In keeping with the spirit of the times it incorporated slow running and braking tests. One hundred yards had to be covered as slowly as possible in top gear, then there was another hundred yard flat out sprint with heavy braking to stop across the finish line. This eliminated dead heats. De Lavalette won with 241.501 points and Boillot was close behind with 241.352. Their closeness was amazing, and it is interesting to note that the outright Rally winner, Vaselle in a Hotchkiss, only gained 261.651 points. This was the year that l'illustration carried some lively rally sketches by George Ham, who co-drove a Ford with Ivanowsky to come 3rd in the general category.

Four « 201's » each won a gold medal by covering 3500 penalty free miles in the Tout de France. Then came the accident at Ars.

The « 201 » quit the arena, leaving the « 301 » to carry the Peugeot's sporting image to further successes, not all in the Women's Class either.



front axle is connected to the chassis by two radius arms which locate it and relieve the front spring of braking torque and by two friction shock absorbers. The rear suspension is pure... Bugatti! The massproduced "201" used in fact the same famed reversed quarter elliptics as the Molsheim thoroughbreds.

It is well known that the design offices of both Peugeot and Bugatti were very close, the former leaning heavily on the latter (yes, we'll soon come to the "201X"). The Bugatti type rear suspension dispensed with radius arms on the "201" since a torque tube type of rear axle was used which transmitted both braking and driving forces to the chassis. In short a rear end combining both Salmson and Bugatti in its make up.

Charles Faroux observed, with his well known enthusiasm, that "it was a very neat solution". In point of fact the axle is well located and gives excellent road holding at normal speeds.

As mentioned above the propeller shaft is enclosed by a torque tube which bears on a ball joint mounted on the rear of the gearbox, since the previous system as used on the Quadrillettes and 7 h.p. cars of a combined gearbox and back axle unit had been abandoned in favour of the more conventional unit construction of engine and box. But the worm drive axle was still retained, thus both lowering the drive line and avoiding paying royalties under the Gleason patents. Peugeot used worm drive rear axles up to and including the "404", which is, of course still with us.

A three speed gearbox was employed, top being direct and the other ratios .255:1, 1534:1 and reverse .231:1. A ball change operating two selector shafts replaced the old quadrant change as used on the 7. The

"201" was designed to climb a 1 in 16 slope in top. It pandered to the whims of the time with its 4:25 gears, giving a final drive ratio of 6.25:1, thus permitting the driver of 1930 his supreme joy - climbing hills in top gear. There is no doubt but that the "201" would have gained greatly from a four speed gearbox and a higher rear end ratio, for this was an 8. h.p. which could touch 60 with ease. (A conversion 4 speed gearbox could be bought at the time, and when fitted, even with the original final drive ratio, gave an improved performance). The four wheel brakes worked well within the limitations of a leading and trailing shoe layout, and with rod and lever operation were easily and accessibly adjustable. The early models used a single steel centre plate with the friction linings fitted to the flywheel and the pressure plate. This system, which sometimes means replacing hard to find centre plates as well as linings, can be modified by fitting the later type "Comete" clutch. Two different types of flywheel existed, heavy or light, and with either fixed or detachable starter ring gears.

### The Engine

Plain, sturdy, and unassuming the "201" engine was an uninspired side valve benefit of its ancestor's archaisms. The cast iron block/crankcase assembly carried the crankshaft in three plain bearings, with a detachable cylinder head. The chain driven four bearing camshaft ran direct in the cast iron. The faces were heat treated, quenched and ground. The camshaft in turn drove the distributor and oil pump which fed the main bearings and, via drillings in the crank, the big ends. Connected to the oil pump outlet was an externally fitted full flow oil filter. The white metal bearings were

poured directly into the steel cap without using bronze shells. Aluminium pistons, with three compression and one oil control ring, were fitted. The side valves were operated by adjustable tappets carried in two detachable tappet blocks. The dynamo, with a fan on its front end and a water impellor on the other to aid the thermo syphon cooling system, was mounted on the cylinder head. The whole unit was short, compact and easy to dismantle. An ideal engine for a beginner to work on, for the low price of the car dictated a simplicity which makes it an easy job for restoration. A bore and stroke of 63 x 90 resulted in a capacity of 1122 cc and about 23 b.h.p., a little more than the four pushrod Salmson engines. Although obviously under carburetted it revved faster (3500 r.p.m.) and was a smooth running unit. A horizontal Solex with manual choke eked out the contents of a 6 1/2 gallon fuel tank; choke size was 19 m/m, main jet 100 x 51, and slow running jet 45. Naturally these are the standard settings for normal use. The inlet and exhaust manifolds were cast in one piece. The sump held about 10 pints of oil, the empty mark on the dipstick corresponding to roughly 6 pints, under which the pump was liable to be starved of lubricant. Oil pressure cold was about 55 lbs. sq. inch, and at 50 m.p.h. when hot should show 40 lbs sq. inch. Ticking over the needle hardly moves away from the stop.

At an average speed of 40 m.p.h. the petrol consumption works out at 30 m.p.g. and oil at 150 miles to the pint.

Valve timing and lift for the "201" engine (63 x 90) on the chassis series 201, 201E, 201T, 201C, 201L, 201BC, BL and BR except the S, C S (63 x 87), D (68 x 90) and M (72 x 90) engines, are as follows:

Valve lift		6.5 mm
1.O	.25 mm	B.T.D.C.
1.C	11.14 mm	A.B.D.C.
E.O.	16.1 mm	B.B.D.C.
E.C.	.25 mm	A.T.D.C.

These measurements are naturally of piston travel up or down the cylinder bore.

The easiest way to set the valve timing is with the cylinder head off. Turn the crank until No. 1. piston (front of engine) is 16.1 m/m before B.D.C. and move the camshaft until No. 1. exhaust valve is about to open. Then fit the timing chain to the sprockets. If the teeth don't line up remove the camshaft sprocket and replace it in the best of the five different positions it can be fitted in. The valve clearance is .15 m/m for the inlets and a minimum of .25 m/m for the exhausts. These

figures must be adhered to strictly.

The firing order is 1342. The ignition is timed with the aid of two lines scribed on the flywheel. One indicates TDC on numbers 1 and 4 cylinders and the other the ignition timing advance for these cylinders. Aligning either of these with the marks scribed on the crankcase will set the engine for either T.D.c' or ignition timing, which is .5 m/m B.T.D.C. on piston travel. The distributor houses an automatic advance and retard mechanism, and the plug gap is .4 m/m.

Fan belt tension is important since a loose slipping belt will lead to overheating and low charging rate whilst one too tight overloads the dynamo bearings, causing rapid wear or even seizure. One flange of the pulley is threaded onto the hub and adjustable, with a locking device to secure it.

### Steering and Electrical Equipment

The steering box is of the worm and sector type, with provision for adjustment on the worm bearing and by a set screw with locking nut mounted on the engine side of the steering box. If wear on the teeth is too great for adjustment, remove the drop arm, turn the steering wheel a quarter turn, taking care of course not to turn the front wheels on either lock, and replace the drop arm. An unworn section of the worm is thus brought into use. If the car is being completely restored it is as well to dismantle the box and examine for wear, since the above operation may already have been performed on more than one occasion!

The light switch controls and horn button are mounted on the steering column, the actual contacts being fitted on the base of the box. A 12 volt lighting system uses two 6v 45 a.h. batteries, mounted in series under the front floor boards. Coil ignition was standard, but for a surcharge magneto or Alco SEV ignition was available. A straight forward cut-out and an external dynamo fuse completed the charging circuit, maximum output being 10 amps. These days the original equipment dynamo is barely capable of coping with demand when the car is fitted with more powerful headlamp bulbs, twin rear lights, stop lights, flashers etc., in order to conform with current laws (no pun intended!) Fitting a higher output dynamo is complicated by the need for a water pump drive.

The first "201"s used pressed steel wheels shod with 12 x 45 tyres running at pressures of 24/27 lbs sq. inch front and 27/30 lbs sq. inch rear according to load. A flat honeycomb radiator with a detachable shell was fitted.

Since 1930 several long distance runs have proved the "201"s' endurance and stamina. A "201" at

Montlhery under ACF supervision showed that a standard 8 h.p. car with a saloon body could equal a performance made three years earlier by a specially prepared highly tuned car (a twin o.h.c. 1100 cc Salmson at Le Mans) when it averaged 55 m.p.h. for 24 hours. At the request of an important customer a 150 hour engine test run at 3270 r.p.m. showed only 1/1000 m/m wear both on crankshaft and pistons. A "201" beat all the cars in the two litre class to win the Coupe de Regularite de la Sarre. By May 1930 daily production had reached 120 and was soon to reach the 200 figure. In 1931 Peugeot still had the 6 h.p. 12/6 and 30 h.p. sleeve valve models in production; but by the beginning of 1932 the decision was made; independent suspension for the "201", and the two versions of it were the only cars then listed. Its successors, the 301, 401 and 601 stemmed directly from it.

### The "201" Family

Between July, 1929 and September 1932 63,817 "201" Peugeots were delivered. Chassis numbers were as follows:

1929 :	300,165	to	302,549
1930 :	302,550	to	333,849
1931 :	333,850	to	362,349
1932 :	362,350	to	365,250

The "201S" model was made from 1932 to? In any case two were fitted, as was the CS, with the type SE 3 engine (according to factory records having a 2 bearing crankshaft), with a bore and stroke of 63 x 87 bringing it inside the 1100 cc class at 1084 cc capacity. It developed 30 b.h.p. at 4 000 r.p.m. None of these cars were either sold or submitted for the statutory Ministry roadworthiness tests. But were the Monte Carlo Rally cars fitted with these engines? This seems unlikely for two reasons; the production dates of March to June 1932 and the fact that in 1932 the class limit was 1 500 cc, so reducing the engines to under 1 100 would have been pointless. In any case they seem to have aroused remarkably little interest.

In December 1931 appeared the "201T". By using half elliptic rear springs the rear track reached 4'4" and the wheelbase 9'5", giving this little 8 h.p. a payload of no less than 15 cwt! The rear axle gearing was dropped to 3 x 23 (7.67!), the lowest of the series. Maximum speed was 38 m.p.h. and to discourage impatient drivers a camshaft driven centrifugal governor worked a supplementary throttle valve in the carburettor.

The "C" was without doubt the most interesting of the "201"s". The "C" stood for comfort and 9,565 of

them were made between Sept. 1931 and December 1932.

Peugeot took quite a chance in those days by adopting independent front suspension on a mass production vehicle. The distrust with which the motoring public greeted it is most surprising nowadays. After all, Peugeots were by no means first in the field; Amedee Bollee had used IFS on his 1878 steam vehicle, and Georges and Maurice Sizaire had designed and made cars with this feature since 1924, quite apart from Morgans, Lancias, Mases, Becks and Tractas. Technical journalists were quick to point out its merits, and it was the answer to the shimmy, that terrifying front wheel wobble caused by a combination of low pressure tyres and play in the steering linkage. Yet despite this Universal acclaim the "201" Comfort got away to a slow start. Doubtless one of the reasons was price; 24 000 as against 20 000 for the standard models. But the main reason was innate conservatism, a dislike for new ideas. The misgivings of 1932, possibly justified, are better understood when one realises that most motorists today are riding around quite happily on a pair of old fashioned leaf springs which are probably not as securely fixed as they were in 1930 or even 1920.

The design was laid out by a brilliant theoretician and suspension expert by the name of Georges Brouhiet. Using a transverse leaf spring was only half the battle. The wheels had to rise and fall independently from each other, the suspension had to be soft and yet at the same time the sprung weight of the car kept on an even keel and precise steering obtained. Of the manifold advantages of IFS the first that springs to mind is increased passenger comfort. Obviously if one wheel hits a bump or drops into a pothole without affecting its neighbour the shock is reduced and is more easily damped by the shock absorbers. A less obvious and often overlooked advantage of IFS is the elimination of gyroscopic reactions, which as we have seen leads to the redoubtable "shimmy". This first arose with the introduction of front wheel brakes and larger and heavier tyres, and resulted in a dreadful oscillatory movement of the wheels about the king pins, frequently very difficult for the driver to overcome, especially on cheaper cars with flimsy, worn or badly designed steering linkages which were unable to contain the frenzied shaking motion. It was not at all uncommon for the steering wheel to be wrenched from the driver's grasp.

15 years ago I ran a Primasport — I don't know where the "sport" part came in — which on a corrugated road surface at 20 to 25 m.p.h. literally went into a state of shock, whilst hitting the slightest gully made it shake



No less than seven Delahayes started in the '37 Le Mans race, but Wimille in his Bugatti was untouchable. However, they secured second and third places with Paul/Mongin and Dreyfus/Stoffel driving. The Paul/Mongin car also came second in the Indice of Performance although all the other five Delahayes retired.

Six turned up for the 1938 race, and three finished. Chaboud/Tremoulet won, Serraud/Giraud Cabantous were second and fourth place went to Villeneuve/Boilay.

1939 was the record entry, no fewer than eight appearing, five of which retired. Highest were Villeneuve/Boilay in sixth place, Walker/Cornnell eighth and Chotard/Seyler eleventh.

To thwart the Germans the French Grand Prix was run as a sports car race, and again Delahaye did well.

These cars reappeared after the war and competed right up to 1950 when more modern designs out dated them.

Seven presented themselves for the 1949 Le Mans, and three finished, the highest being fifth, then Bouchard/Delarme ninth and Leblanc/Brault tenth.

1950 and 1951 sounded their death knell. Of two entries the first year one retired and the other was disqualified and the last year the sole entry retired. It was the end.

Jean-Pierre Bernard recounts that for years after when he and Carlos Ankersmit went to spectacle at Le Mans in their 135's they were always waved right through to the competitors car park.

How many of the superb beasts survive? We know of eight definitely; J.P. Bernard has the ex-Villeneuve car, Carlos Ankersmit Germaine Rouault's, Pozzi the Chotard car, Pozzoli the Rene Cotton one, and Fossier and Ian Polson own unidentified examples. There are rumours of a Guillore coupe on the short chassis, Auriac's car with a Simca Sport body and a lengthened chassis with Antem four door coachwork. At Nice is a short chassis bodied in the Ferrari style and some time ago in Paris another one carried an Aston Martin DB 2/4 style body. That makes a score of 13 out of 14 – not bad. The biggest joke is a normal post-war chassis on show in a museum on the N20 labelled 1936 Le Mans car, a year when the race was cancelled!

Now that we are on the subject of competition Delahayes let's have a quick look at the 12 cylinder cars and the three litre Delage.

With an eye on the Million Franc prize offered by the Government the engineer Jean François designed a twelve cylinder car. Four, possibly five cars were built. Delahaye beat Bugatti and pocketed the million. Later

on a six cylinder 4.5 litre engine was put into one of these chassis, and then a 3.5 litre one. This was the car owned by the unfortunate Carlos Ankersmit. Before the war Delahaye also built some fairly successful three litre Delages. After the war Watney decided to run a « circus » of professionals driving in all the races, and Delahaye laid down five more Delages which were not as potent. The quicker pre-war cars owed their speed to lighter bodywork and bronze cylinder heads. These five Delages were the only competition cars turned out by Delahaye in the post war years.

Let us now retrace our steps to the 135's first appearance at the '35 Show.

The car marketed under the Competition label could possibly be confused with the fourteen sports racing cars we have discussed. Let me explain; the car at the show was a big drophead coupe, powered by the 135 engine of 3,557 litres and featured most design points of the 25h.p. including the choice of gearboxes. The other models in the range were rather overshadowed by this lowered and more powerful specimen, which appealed to « sportsmen anxious to own a race bred car ». So much so that the 138 and its variants disappeared from the range, only to resurface later as 135s.

Delahaye appeared at the '36 Show with three types of 135 saying that « they epitomised the traditional Delahaye qualities: safety, speed and ruggedness ».

The « sports » version used a 80 x 107 six of 3,227 litres, which was the old 25 h.p. 138.

The Coupe des Alpes model was the same car with three carburettors and reflecting in the glow of the successes of the 138 Sport.

The Competition type used the 135 Special engine in a longer chassis to take touring coachwork.

In addition a fourth model was listed, the 148, which used a single carburetted 84 x 107 engine and a very long chassis to receive formal bodies.

In 1937 the 148L appeared with a wheelbase intermediate to the 135 and the 148, the « L » standing for light.

After 1938 the Competition suffix was dropped in favour of M and MS. The only difference was in the three carburetted cylinder heads, the M having six inlet and three exhaust parts whilst the reverse was true of the MS.

A feature of the Motor Show the « Turntable of Honour » on the right of the entrance, reserved for the best looking car at the show. Delahaye got it every year, and the coachbuilders who featured on it were highly honoured. Usually Chapron was the lucky one, sometimes Figoni and after the war Saoutchik. The to and

froings between Delahaye, the coachbuilders and the Show organisers went on for six months. Afterwards came the selling of it. Either it was a beauty which sold straightaway, or was even sold before the Show or else it was a real beast that no one wanted, it was not unknown for it to be still unsold a year later!

Delahaye sales policy followed the pattern of other prestige makers. To start with the first 138's were fitted with Renault coachwork. These were obtained after much murky negotiations between Billancourt and the rue des Banquiers, with barter figuring in them to a large degree. They also sold bare chassis.

They then adopted a policy which remained unchanged to the end. They had their cars bodied in batches of fifty at the time by Chapron, Guillore or Franay, and they also sold the cars in chassis form.

This action by Delahaye, at a time when the coachbuilders were bemoaning their lot with clients going bust, and weeping over blank drawing boards, revived the flagging fortunes of this little industry.

Since this was about the only chassis still available for individual bodywork it makes a most interesting exercise to compare the differing pre-and post-war styles of the specialist coachbuilders. In the end you could say that they expired from an excess of styling.

Before the war, generally speaking, good taste dictated the lines of the real motorcars. The best known was the very pretty Chapron convertible on the 135 Competition or M or MS chassis. This was the absolutely typical Delahaye; the fixed head coupes were a little heavier, whilst the saloons were just plain abominable. Labourdette built a very pretty coupe with flowing lines copied from the Standard - Swallow, the car survives to this day.

They went mad after the war. The depths of ugliness were plumbed to such an extent that some cars should have been preserved as awful warnings. The prime example was Saoutchik who embellished the 175 and 235 chassis with acres of tin and yards of chrome. Plus the vilest colours, pale pink, violet, orange, hideous two and three toning schemes, chrome flashes and ornaments strewn recklessly everywhere. Luckily this typical French styling was only to horrify for a short time, expiring in company with the last concours d'elegance and the firm of Delahaye. It was also the parting of the ways; flush sided bodies or separate wings, or at least a wing line separate from the body itself. Now and again, very rarely would a body appear out of this fantasmagoria which seemed to point to the future.

The French coachbuilders played out their swan song on the Delahaye. The turn had come of the Italian coachbuilders who appreciated that times has changed.

They realised a new look was needed and the old fashioned flashy overbodied vehicles that appealed to speculators and nouveau riches were finished. In any case monocoque construction meant a complete rethinking of previous ideas, and a different outlook on design.

The list of Delahaye's bodybuilders, some for the better but most for the worse, is long and imposing; Antem, Pourtout, Labourdette, Guillore, Letourneur et Marchand, Fioni et Falaschi, Saoutchik, Autobineau, Franay, Duval, Dubos, Chapron...

In an effort to give the Delahaye range a shot in the arm, a new model, the 175, appeared using a 4.5 litre engine. Despite their landable efforts to do something fresh, the set back was total, since the beast proved undriveable. So back to the 135 chassis with a new front cross member to stiffen the chassis and Messier shock absorbers. The 84 x 107 engine was used with bigger water ways to improve cooling. No better and no worse than the 135, the 225 sold poorly. The pre-war generation of enthusiasts who had cut their teeth on the 135, influenced by its luxury and performance (115 m.p.h.), devotedly stayed with Delahaye in the fond illusion of recapturing their lost youth.

On the other side of the Alps the cars of the future were being built, « Disco Volante » Alfas, Ferraris...

Besides, like lots of other firms, Delahaye was only just keeping its head above water in the post war economic morass. On this subject the government made a proposal which went no further than a sign on a badge. GFA. This was a government effort called Generale Française Automobile to make out of Delahaye, Hotchkiss, Latil, Laffly and a few other makes a sort of French General Motors. Despite much acclaim in the press, the bed clothes were pulled in all directions, and the whole affair was a complete flop.

Delahaye sank deeper and deeper into the mire for a variety of other causes; much too wide a range of vehicles, covering cars, trucks, fire engines and military vehicles. The gambler's last throw in the shape of the Delahaye Jeep was another failure.

Far too complicated for army use, it also wore out too quickly.

Sterile in new ideas or designs, but still solvent, Delahaye didn't know what to do so just closed down...

## The Peugeot 201

The period 1928-9 brought great changes to the range of cars offered by the major manufacturers. The cyclecar, benefit of the favourable tax position previously enjoyed, was in its death throes. Both Salmson and Amilcar, its most successful exponents, had deserted, the former introducing a twin ohc four cylinder car which was to be the first of a long and honoured lineage. Amilcar marketed an expensive single ohc eight cylinder but also, fortunately for the peace of mind of their chief accountant, a bread and butter four cylinder model.

Peugeot, who for some time had been a leading manufacturer, possibly not benefiting from not being based in Paris, also decided to upgrade its range of products. The Quadrillette had long since gone, replaced by a 7 h.p. which in turn had seen the demise of its sister from the Quai de Javel. Many Citroen buyers had shed tears, but the factory remained stony hearted. Competition in the 7/8 h.p. bracket was intense: Renault's N.N. which ran out of puff on the slightest gradient, and Mathis, whose PY was to succeed in surprising a far from level headed America; they all shared a huge market made up of small shop keepers, civil servants and a middle class whose ambition was to own a car, and who spurned a noisy three wheeled cyclecar smelling of fish and chips after a Sunday afternoon's outing.

The dangers of buying a second hand car, greater then than now due to poor materials and rapid obsolescence, struck terror into the heart of the embryo automobilist as he adventured towards Champerret and the Plaine des Sablons. In a addition the natural caution of comfortably provided for wives who repeatedly said no to surplus war surplus Fords and oil consuming wooden wheeled Mors tourers was another hazard to be surmounted. Visits to the Motor Show in 1926, 1927 and 1928; that wonderful moment, whenthanks to the excellent front braked cars from Versigny, the precious drivers licence arrived; and finally, one October day in 1939, came the meeting...

### "If only you had a Peugeot"

At long last the waiting was over... there she was, offspring of a good old family firm dating from 1810, and renowned for solid products, the dreamed of 8 h.p. the centre of attraction, technically unremarkable but pronounced by no less an expert than Baudry de Saunier to be an up to date chassis design.

Moreover the price was attractive; 14000 francs for a chassis, and 21000 for a fully equipped saloon. For the period it was a popular car, but converting the price to 25000 francs gives a better relative idea. Peugeot had introduced a completely new range of low priced cars, and the soundness of this decision is apparent when we view with hindsight the contemporary economic and political conditions then applying. The consequences for the Sochaux firm if in 1930 and 1931 all they had to offer was the 30 h.p. sleeve valve in chassis form at 125.000 francs or even the 24 b.p. sleeve valve at 58,000 would have been grave. Citroen had been very successful with the C4 priced at 26 000 francs (over 3 million nowadays). Salmson didn't sell very many S4 saloons at 31 000 francs, and Delage only a handful of coachbuilt D8 saloons at 92 000.

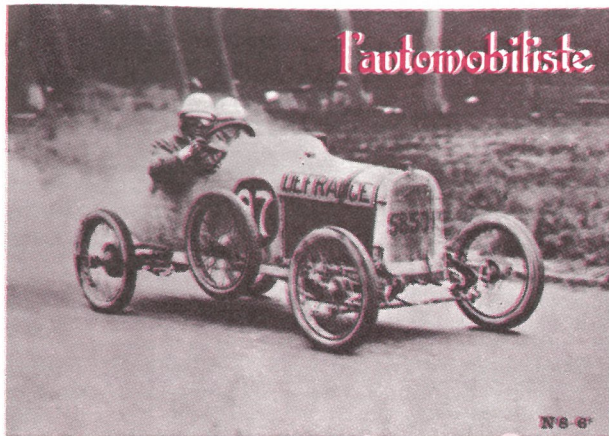
The outcome of the Peugeot decision to devote its resources to the small and medium size car was the "201". This policy has remained unaltered for forty five years, and the hesitant launching in 1934 of the inglorious "601" can be explained otherwise than by blaming the car for alleged faults of design.

The "201" actually went into production in July of 1929 so it was quite familiar by Show time, and Peugeot made much publicity of the numbers already produced and sold.

The "201" range, constantly improved in detail, ran into fourteen different models between July 1929 and September 1937; two rather special versions of these models caused much ink to flow, some even denying their very existence! Let us, however, look at the first of the breed.

### Chassis, Suspension and Transmission

This "201", which was also, by the way, the first Peugeot to bear this type of numbering, was of up to date but not advanced design, and received much attention during the ten days of the XXIIIrd Motor Show. It looked much the same as the well known 7 h.p. and the lesser known "12/6". An upright four door body with no pretensions to wind cheating made a genuine four seater on a cyclecar sized chassis of 8'01/2" wheelbase and front and rear tracks of 3'9" and 3'11". The frame had pressed steel side rails braced by five cross members. The same front suspension as on the 7 was used, a transverse spring shackled to the front axle. The advantages lay in low price and weight, and space saving, but the snags were a multiplicity of moving parts which needed greasing and frequently weren't. Surviving high mileage "201's" which can still reach 50 m.p.h. are usually uncontrollable at this modest pace - but the steering is not wholly to blame. The



**N° 1** LA TRIBU DE BENJAMIN  
LE MUSEE DE SURRY-LE-COMTAL  
NOTICE D'ENTRETIEN BUGATTI BRESCIA  
PREMIER RALLYE DELAGE  
MG. CLUB RALLYE DU HALLIER  
COURSE DE COTE DE ST-PAUL

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

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