

PALMARÈS

Arthur DURAY

1883 – 1940† (?)

de 1900 à 1936

à 20 ans en

**1903, il est Champion du Monde Automobile
à Ostende à 134 km/h**

et 136 km/h à Dourdan (région de Paris)

SUR

GOBRON-BRILLE

Quelques brillantes participations :

1903 à 20 ans, Recordman du Monde sur Gobron-Brillé à 136,333 km/h

1906 Circuit des Ardennes Belges 1^{er} sur de Dietrich

1907 Targa Florio, 4^e sur de Dietrich

1914 Indianapolis USA, 2^e sur Peugeot

(1^{er} Thomas/Delage, 3^e Guyot/Delage, 4^e Goux/Peugeot)

1925 Coupe Gordon-Bennett, Auvergne (France)

1927 G.P. de Boulogne sur Mer avec le 1^{er} Amilcar M.C.O. G.H.

**1933 Records Internationaux de 24 heures, Duray-de Gavardie, sur
Amilcar 6 cyl C.A. Martin à 136,333 km/h**

son Palmarès sur AMILCAR, de 1926 à 1929, et au-delà, est à consulter sous

Le RÈGNE des AMILCAR C.O. et M.C.O.

PALMARÈS

de 1900 à 1936

1900

--/-- **Critérium Liège-Spa mécano chez Gobron (à 17 ans)**

27-29/06 **Paris-Berlin**

Duray mécano de Madon

(l'Historique de la Course Automobile)

1902

--/-- **Circuit à la Forêt de Sénart.**

Duray Voiturette Passy-Tellier, moteur Gobron.

1903

--/-- **Circuit à Dourdan.**

Duray Voiturette Passy-Tellier, moteur Gobron.

24/05 **Paris-Madrid.**

Le départ fût donné à l'Orangerie de Versailles (près de Paris) sous une chaleur torride. Il y avait 260 engagés et je partais sous le numéro 246. Il y avait une foule énorme que nous frôlions à 140 km/h dans la descente de Rambouillet. Il faisait tellement chaud qu'à Poitiers je plongeais dans un tonneau d'eau de ravitaillement. C'est le plus beau bain de ma vie. À Chartres, les Allemands avaient acheté et mobilisé toutes les pompes pour que nous n'ayons pas d'eau (il en fallait surtout pour les pneus). La course fut arrêtée à Bordeaux, sur l'ordre du Gouvernement Français, à cause des accidents dont celui mortel d'Alexandre Clément.

1^{er} Gabriel Mors

Duray Gobron

(Dimanche Auto « les As » du Volant, l'Historique de la Course Automobile)

22-29/06 **Paris-Vienne.**

À Strasbourg, en fort bonne place, à toute vitesse j'entrai dans un tas de cailloux, malheureusement placé là. Je fis un soleil magnifique de plusieurs mètres en l'air et plongeais en plein dans les branches d'un pommier, qui amortirent ma chute. Je retombai sur mes pattes et m'en sortait avec quelques contusions insignifiantes.

Duray Gobron

(Dimanche Auto « les As » du Volant)

22/06 **2^e Circuit des Ardennes Belges (510 km) 6 fois 85 km à parcourir.**

Une terrible bataille s'engage dès le 1^{er} tour. 18 concurrents à l'arrivée.

Classement général (510 km)

1^{er} de Crawhez/Panhard-Levassor en 5h 52'07''3/5 à 86,900 km/h de moy.

18^e Van Der Poele Pipe 11h 25'48'' et dernier

ab Duray/Gobron-Brillé était 5^e au 1^{er} tour en 1h 02'50'' (pneus)

pour des problèmes de pneumatique.

M.T. de Crawher/Panhard Levassor à 90,640 km/h et 1^{er} au général

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

17/07 Record du Monde de vitesse à Ostende **Duray/Gobron-Brillé** 134,303 km/h

05/11 Record du Monde de vitesse à Dourdan **Duray/Gobron-Brillé** 136,333 km/h

1904

05/01	Record du Monde de vitesse à Daytona	Vanderbilt/Mercedes	148,510 km/h
31/03	Record du Monde de vitesse à Nice	Rigolly/Gobron-Brillé	152,501 km/h
12/11	Record du Monde de vitesse à Lake	St Clair Ford/Ford	147,014 km/h

--/-- **Record du Monde sur 100 kilomètres Duray/Darracq**

20/05 **Éliminatoires Françaises de la Coupe Gordon-Bennett** Argonne (534 km)

1 ^{er}	Théry	Richard-Brasier	9826	5h 20'28''
10 ^e	Clément	Clément-Bayard	11309	7h 10'52'' et dernier

ab. Duray/Gobron-Brillé 13547cc

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

25/07 **3^e Circuit des Ardennes Belges** (590 km). 118 km à couvrir 5 fois.

Une terrible bataille s'engage dès le premier tour, qui voit Duray réaliser le meilleur temps tandis que Théry/Mercedes abandonne. 17 Concurrents à l'arrivée.

1 ^{er}	Heath	Panhard-Levassor	6h 30'49''
2 ^e	Test	Panhard-Levassor	6h 31'44''
3 ^e	Clément	Clément-Bayard	6h 33'43''
4 ^e	Rigolly	Gobron-Brillié	6h 42'04''
5 ^e	Le Blon	Hotchkiss	6h 54'05''
6^e	Duray	Darracq	6h 55'54''
7 ^e	Farman	Panhard-Levassor	6h 57'29''
8 ^e	Gabriel	de Dietrich	6h 58'51''
17 ^e	Edmond	Darracq	9h 58'00'' et dernier

M. T. Le Blon/ Hotchkiss à 101,530 km/h
(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

05/09 **Circuit de Brescia-Crémona-Mantua-Brescia** (370 km) à effectuer 2 fois.

6 Concurrents à l'arrivée.

1 ^{er}	Lancia	FIAT 4 cyl. 14112cc	3h 12'56''
5^e	Duray	Darracq	4h 02'01''
6 ^e	Raggio	Itala	4h 17'03'' et dernier

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1905

16/06 **Éliminatoires Françaises de la Coupe Gordon Bennett** (550 km) à Clermont-Ferrand Auvergne (France). 137,500 km à parcourir 4 fois. Sous l'égide de l'A.C.F. au départ 24 Concurrents, 14 à l'arrivée. Le circuit ne comprend aucune ligne droite, ni palier, mais des montées, des descentes et près de 150 virages très difficiles.

1 ^{er}	Théry	Richard Brasier	11259cc	7h 34'49''
2 ^e	Caillois	Brasier	11259	7h 43'11''
3^e	Duray	de Dietrich	17012	7h 44'47''
4 ^e	Wagner	Darracq	9896	7h 47'11''
15 ^e	Lavergne	Hotchkiss	18816	9h 51'50'' et dernier

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1905

05/07 **Coupe Gordon-Bennett à Clermont-Ferrand. Auvergne, France.** (550 km)

18 Concurrents, 12 à l'arrivée. Le circuit ne comprend aucune ligne droite, mais 150 virages difficiles. Le pesage des voitures s'effectue le 4 et ne doit pas dépasser strictement 1000 kg. Ce qui oblige certains à ôter le capot ou autres accessoires au dernier moment. 6 Nations participent, 3 voitures chacune : Allemagne et Autriche 6 Mercedes, États-Unis 2 Pope Tolédo et une Locomobile, France 2 Richard-Brasier et une de Dietrich, Grande-Bretagne 2 Wolseley et une Napier, Italie 3 Fiat. Duray perd beaucoup de temps par une pipe d'eau fendue.

1 ^{er}	Théry	Richard-Brasier	7h 02'42''
2 ^e	Nazzaro	FIAT	7h 19'09''
3 ^e	Cagno	FIAT	7h 21'22''
4 ^e	Caillois	Richard-Brasier	7h 27'06''
5 ^e	Werner	Mercedes	8h 03'30''
6^e	Duray	de Dietrich	8h 05'00''
7 ^e	De Caters	Mercedes	8h 07'11''
8 ^e	Rolls	Wolseley	8h 26'42''
9 ^e	Earps	Napier	8h 27'29''
10 ^e	Braun	Mercedes	8h 33'05''
11 ^e	Bianchi	Wolseley	8h 33'32''
12 ^e	Lyttle	Pope-Tolédo	9h 30'32''

M.T. Lancia/Fiat à 86,890 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

07/08 **4^e Circuit des Ardennes Belges** (590 km) 118 km à couvrir 5 fois.

Une terrible bataille s'engage dès le premier tour, qui voit Duray réaliser le meilleur temps tandis que Théry/Mercedes abandonne. 13 engagés, 7 à l'arrivée. Début d'Itala (Italie)

1 ^{er}	Hémery	Darracq	5h 58'32''
4 ^e	Wagner	Darracq	6h 27'10''
7^e	Duray	de Dietrich	7h 18'22''

M. T. Duray/de Dietrich à 110,025 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

09/09 **1^{re} Coupe Florio.** Circuit de Brescia-Crémona-Mantua-Brescia (501 km 300)

167 km 100 à effectuer 3 fois. 26 Concurrents engagés, 11 à l'arrivée.

1 ^{er}	Raggio	Itala	4h 46'47''
2^e	Duray	de Dietrich	4h 56'20''
3 ^e	Lancia	FIAT	4h 57'54''
9 ^e	Florio	Mercedes	5h 29'11''
11 ^e	Théry	Mercedes	6h 21'25''

M.T. Fabry/Itala à 113,095 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

14/10 **Coupe Vanderbilt.** Circuit de 10 tours (455 km 450) autour de Long Island USA.

L'état lamentable de la route en 1904 est sensiblement amélioré.

19 Concurrents, 10 à l'arrivée dont 4 ont effectué les 10 tours.

1 ^{er}	Hémery	Darracq	4h 36'08'' 10 tours
4 ^e	Lancia	FIAT	5h 00'31'' 10 tours
8^e	Duray	de Dietrich	5h 01'59'' 7 tours

M.T. Lancia/Fiat à 117,283 km/h
(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1906

06/05 **1^{re} Targa Florio en Sicile**, (446,469 km) 3 tours de 148,823 km, départ à 6 heures du matin du plus dur parcours connu à ce jour. Voiture de tourisme d'un poids minimum de 1300 kg. 10 partants, 6 à l'arrivée.

1 ^{er}	Cagno	Itala	74330cc	9h 32'22''
2 ^e	Graziani	Itala	74330cc	10h 05'32''
3 ^e	Bablot	Berliet		10h 20'05''
4 ^e	Rigal	Itala	74330cc	10h 25'08''
5 ^e	de Caters	Itala	74330cc	10h 38'26''
6 ^e	Leblon	Hotchkiss		11h 09'23'' et dernier.

(Dimanche Auto « les As du Volant », E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

26-27/06 **1^{er} G.P. de l'A.C.F. au Mans** dans la Sarthe, France. (1238,160 km) Le circuit de 103,180 km est à parcourir 12 fois en 2 jours. **Du Mans ; ligne droite au-dessous de Pont-de-Gennes, le difficile virage de la Fourche vers Bouloire, Saint Calais, Vibraye, la Ferté-Bernard et Conneré. Ce circuit, comportant 18 virages, dont 8 très difficiles, sera très rapide étant donné les longues lignes droites qui permettront aux bolides d'atteindre les plus hautes vitesses. Chaque Constructeur peut engager 3 voitures de 1000 kg maximum (à 7 kg près). Toute aide extérieure au pilote et à son mécanicien est interdite. Le Circuit de la Sarthe a été l'objet de tous les soins : il est goudronné pour éviter les nuages de poussières et gravillons. Démarrage à froid après une nuit en parc fermé entre l'arrivée et le départ sans aucune intervention sur le véhicule. Les engagements sont nombreux, 32, de qualité : FIAT, de Dietrich, Peugeot, Brasier, Hotchkiss, Darracq, Panhard, Clément, Renault et Mercedes (11 à l'arrivée). Pas d'Anglais, ils boudent ! Climat très chaud, nombreuses crevaisons (17 pour Rougier) ! et très nombreux spectateurs venus par train spécial.**

1 ^{er}	Szisz	Renault	13000cc	12h 14'07''
2 ^e	Nazzaro	Fiat	16300cc	12h 46'26''
3 ^e	Clément	Clément-Bayard	13000cc	12h 49'46''
4 ^e	Barillier	Brasier	12000cc	13h 53'00''
5 ^e	Lancia	Fiat	16300cc	14h 22'11''
6 ^e	Heath	Panhard-Levassor	9200cc	14h 47'45''
7 ^e	Baras	Brasier	12000cc	15h 15'50''
8^e	Duray	de Dietrich	18200cc	15h 26'01''
9 ^e	Pierry	Brasier	12000cc	16h 15'07''
10 ^e	Burton	Mercedes	15500cc	16h 18'42''
11 ^e	Mariaux	Mercedes	15500cc	16h 38'41'' et dernier

M.T. Baras/Brasier 118,092 km/h

ab. Sizaire et Naudin, Grégoire, Calthorpe, Singer et Vauxhall.
(Omnia, l'Historique Course Automobile)

13/08 **5^e Circuit des Ardennes Belges** (597,800 km) 85,400 km à couvrir 7 fois.

Renault, Fiat, Panhard et Hotchkiss ne participent pas, mais 18 voitures intéressantes se présentent au départ. Une terrible bataille s'engage dès le premier tour. Duray réalise le meilleur temps tandis que Théry/Mercedes abandonne. 19 Concurrents au départ 12 à l'arrivée.

1 ^{er}	Duray	de Dietrich	5h 38'39''	105 km 915
3 ^e	Rougier	de Dietrich	5h 50'11''	
5 ^e	Gabriel	de Dietrich	5h 52'14''	

7 ^e	Sorel	de Dietrich	6h 04'38''
8 ^e	Wagner	Darracq	6h 14'46''
9 ^e	Salzer	Mercedes	6h 14'50''
10 ^e	Jenatzy	Mercedes	6h 15'09''

M.T. Wagner/Darracq à 112,655 km/h
(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1906

06/10 **3^e Coupe Vanderbilt. Long Island.** Le circuit est modifié, allongé à 47,800 km, beaucoup moins rapide, mais nettement amélioré. Temps brumeux, départ retardé à 6h ¼.

17 Concurrents, 14 à l'arrivée.

1 ^{er}	Wagner	Darracq	4h 50'10''
2 ^e	Lancia	FIAT	4h 53'44''
3 ^e	Duray	de Dietrich	4h 53'44''
4 ^e	Clément	Clément-Bayard	5h 01'59''
5 ^e	Jenatzy	Mercedes	5h 04'38''
6 ^e	Nazzaro	FIAT	5h 46'58''
13 ^e	Christie	Chritie	5h 46'58''

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1907

20/04 la **2^e Targa Florio** (446,469 km). Même circuit que 1906 à parcourir 3 fois. Énorme succès, 46 voitures représentant 19 constructeurs ayant préparé les voitures spécialement pour la course. Triomphe pour FIAT, 1^{er}, 2^e et 8^e.

1 ^{er}	Nazzaro	FIAT	7400cc	8h 17'36''
2 ^e	Lancia	FIAT	7500cc	8h 29'29''
3 ^e	Fabry	Itala	7500cc	8h 32'47''
4 ^e	Duray A.	de Dietrich		8h 39'07''
6 ^e	Gabriel	de Dietrich		8h 39'46''
7 ^e	Tamagni	Isota-Frascini		8h 41'45''
8 ^e	Weillscott	FIAT	7500cc	8h 42'52''
30 ^e	Pizzagoli	Pilain		11h 41'53''

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

14/06 **1^{er} Prix Impérial au Taunus. Allemagne.** C'est l'A.C. d'Allemagne qui organise cette course internationale de 472 km.

Le Kaiser offre une Coupe. Départ et arrivée à Saalburg. 4 tours de 118 km soit 472 km. Les pentes et les rampes sont innombrables de 6% en moyenne, certaines 16 et 20%. Les tournants dangereux abondent également. Cylindrée maximale de 8000cc et d'un poids minimal à vide de 1165 kg 37 Constructeurs se présentent et devant cette abondance, le pesage et les épreuves éliminatoires s'effectuent la veille.

1 ^{er}	Nazzaro	FIAT	5h 35'28''
12 ^e	Beutler	Martini	6h 07'12''
13 ^e	Rougier	Lorraine-Dietrich	6h 08'17''
15 ^e	Beck	Martini	6h 20'15''
17 ^e	Tomaselli	Bianchi	6h 33'47''
21 ^e	Adelberger	Protos	7h 13'10'' et dernier

ab. Duray/Lorraine-Dietrich (était 4^e)

M. T. Lancia/Fiat 86,430 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1907

02/07 le **2^e G.P. de l'A.C.F. à Dieppe** (769,880 km). Les engagements sont très nombreux (51) et de qualité. Le règlement contraint la consommation de carburant à 30 litres au 100 km. Aux essais non officiels, Albert Clément, 24 ans, fils d'Adolphe Champion et Constructeur d'automobiles se tue en arrivant trop vite dans un virage brutal. Son mécanicien et jeune ami n'a rien. Quelques jours plus tard, Pin, pilote de Darracq trouve la mort en heurtant une charrette. Le Circuit est totalement remis en état. L'Italie se voit attribuer la couleur Rouge au lieu du Noir et les États unis le Blanc et le Rouge. Le contrôle des réservoirs est rigoureux. Le plein de 231 litres chacun et les bidons complémentaires sont plombés sous bonne garde. **Stupeur et déception lorsque l'on voit Duray revenir à pied devant les immenses tribunes, après son 8^e et dernier tour avec 14 minutes d'avance sur tout le monde, un roulement de la boîte de vitesses ayant cassé après avoir été 1^{er} depuis le départ.**

1 ^{er}	Nazzaro	FIAT	6h 46'33''
2 ^e	Szisz	RENAULT	6h 05'05''
3 ^e	Baras	Brasier	7h 05'05''
4 ^e	Gabriel	Lorraine-Dietrich	7h 11'39''
5 ^e	Rigal	Darracq	7h 12'36''
17 ^e	Perpère	Germain	10h 53'42'' et dernier.

M.T. Duray/Lorraine-Dietrich (121,570 km/h) était 1^{er}.

ab Duray/Lorraine-Dietrich était 1^e devant Nazzaro avant la rupture de la Boîte de vitesses.

(Dimanche-Auto, E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

02/09 **Coupe de Vitesse Circuit de Brescia-Crémona-Mantua-Brescia. (487,560 km).**

14 Concurrents engagés, 6 à l'arrivée. Circuit de la Coupe Florio.

1 ^{er}	Cagno	Itala	4h 37'36''
3 ^e	Rougier	Lorraine-Dietrich	4h 45'31''
4 ^e	Gabriel	Lorraine-Dietrich	4h 50'35''

ab Duray/Lorraine-Dietrich (direction faussée et incendie)

M.T. Cagno/Itala à 116,025 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1908

07/07 **G. P. de l'A.C.F. à Dieppe (Seine inférieure) France**, 10 tours soit 769,880 km. Les 51 engagements sont nombreux et de qualité. Toute aide extérieure au pilote et à son mécanicien est interdite. Le poids des véhicules est porté au minimum à 1100 kg et afin de réduire la puissance des moteurs, le Ø des cylindres à 155mm pour les 4 cyl. Et 127mm pour les 6 cyl. Qui n'a eu pour conséquence que des moteurs à longue course ! Ce fut une erreur, antérieurement les moteurs étant carrés, voire super carrés. Le temps est couvert, exécrable avec un fort vent venant de la mer. La chaussée ayant été refaite par les Ponts et Chaussées ne doit pas être utilisée avant l'épreuve ; par conséquent, il n'y a pas d'essais officiels afin de ne pas l'abîmer et seules les voitures de tourisme roulant à 15 km/h au maximum seront autorisées à l'utiliser. Hélas, les curieux sont si nombreux que la chaussée est sérieusement détériorée avant l'épreuve au grand dam des Ingénieurs. La route est parsemée de pierres et d'ornières. Resta, pilote d'Austin et son mécanicien (Britannique) lors de son 2^e accident (collision avec un tombereau) se trouvent ainsi coincés sous la voiture ; une fois dégagés, ils se prennent de querelle avec les paysans du coin, venus à la rescousse du charretier et se retrouvent en prison, mais libérés juste avant la course. Une pierre a brisé les lunettes d'Hémery et de nombreux éclats se sont fixés dans un œil. Il repart courageusement, mais il a

perdu plusieurs minutes. Les batailles font rage, Duray est en panne d'embrayage. Très nombreuses crevaisons.

1 ^{er}	Resta	Austin	6h 55'43''	9635cc
2 ^e	Pöge	Mercedes	7h 04'24''	13586cc
2 ^e	Pierron	Motobloc	7h 05'13''	12831cc
4 ^e	Szisz	Renault	7h 30'32''	12076cc
5^e	Duray	Lorraine-Dietrich	7h 32'31''	13586cc
23 ^e	Hanriot	Benz	9h 24'40''	12443cc

(l'Historique Course Automobile, Histoire du GP de l'ACF)

1908

06/09 **Coupe Florio. Bologne. Italie.** (528,220 km) 10 tours du Circuit de 52,822 km l'un. Énorme succès, 46 voitures représentant 19 constructeurs ayant préparé les voitures spécialement pour la course. Nombreux problèmes de pneumatiques. Les jantes allégées depuis le G.P. de l'A.C.F. ont tenu cette fois. Triomphe pour FIAT, 1^{er}, 2^e et 8^e.

1 ^{er}	Nazzaro	FIAT	7400cc	4h 25'21''
2 ^e	Trucco	Lorraine-Dietrich	13586cc	4h 34'07''
5 ^e	Lancia	FIAT	7500cc	5h 08'51''

ab Duray/Lorraine-Dietrich (soupape cassée)

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

26/11 **G. P. d'Amérique à Savannah.** (647,040 km) 16 fois 40,440 km.
21 pilotes engagés, 12 à l'arrivée.

Les engagements sont nombreux et de qualité.

1 ^{er}	Wagner	FIAT	7400cc	6h 10'31''
2 ^e	Hémery	Benz	12438cc	6h 11'27''
3 ^e	Nazzaro	FIAT	7400cc	6h 18'47''
10^e	Duray	Lorraine-Dietrich	7500cc	14 tours sur 16
12 ^e	Mulford	Lozier	7500cc	à 11 tours et dernier

M.T. de Palma Fiat à 112,333 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1911

23/07

G. P. de France au Mans (Sarthe) Circuit triangulaire de 54,600 km à couvrir 12 fois soit 655,200 km. La formule est libre, **mais une Coupe est réservée aux voitures légères.**

10 Constructeurs, 15 partants, 4 à l'arrivée. Chaleur torride.

1 ^{er}	Hémery	Fiat	14137cc	7h 06'30''
2^e	Friderich	Bugatti	1327cc	7h 16'50'' 300 kg 10 tours

Remarquable performance de la Bugatti 1500cc parmi ces Dynauros qui remporte la Coupe réservée aux voitures légères

3 ^e	Gabriel	Rolland-Pilain	3000cc	8h 04'38'' 9 tours
4 ^e	Leduc	Côte (C.de Vère)	3000cc	6h 19'33'' 8 tours et dernier

ab. Duray, duel célèbre entre Hémery et Duray (1^{er} en tête) avant la rupture du différentiel de la Lorraine-Dietrich

M.T. Hémery Fiat à 110,220 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1912

25-26/06 **G. P. de l'A.C.F. à Dieppe.** 1539,760 km. Les engagements sont nombreux et de qualité, FIAT 14137cc, Lorraine-Dietrich 15095cc et Peugeot 7603cc (2 ACT, 4 soupapes par cyl.) 7600cc créé par l'Ingénieur Henri et 1^{re} au G.P.

8 Français sur 7 voitures françaises ! 47 au départ, 13 à l'arrivée

1^{er} Boillot G. Peugeot L76 7600cc 13h 58'02''

2 ACT, 4 Soupapes et 110 km/h de moy. !

2 ^e	Wagner	Fiat	14137cc	14h 11'08''
3 ^e	Rigal	Sunbeam	3000cc	14h 38'36''
4 ^e	Resta	Sunbeam	3000cc	14h 39'51''
5 ^e	Medinger	Sunbeam	3000cc	15h 59'41''
6 ^e	Christiaens	Excelsior	9200cc	16h 23'38''
7 ^e	Croquet	Schneider	3000cc	17h 31'39''
8 ^e	Anford-Pilain	Rolland-Pilain	6300cc	17h 49'32''
9 ^e	Wyse	Arrol-Johnston	3000cc	18h 07'19''
10^e	Duray	Alcyon	3000cc	18h 28'55''
11 ^e	Vonlatum	Vinot-Deguingand	3000cc	19h 06'00''
12 ^e	Esser	Mathis	2000cc	20h 18'05''
13 ^e	de Vère	Côte	3000cc	20h 57'06'' dernier

M.T. Bruce Brown/FIAT 126,439 km/h

ab Goux/Peugeot 3000cc (réservoir percé) Thomas/Lion-Peugeot,
Lorraine-Dietrich, Sizaire-Naudin, Grégoire, Calthorpe, Singer, ...

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

09/09 **G. P. de France,** organisée pour la 2^e fois consécutive par

« l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest de la France qui
deviendra « l'A.C.O. » (Automobile Club de France).

Voitures de moins de 3000cc, les engagements sont peu nombreux.

1 ^{er}	Zuccarelli	Peugeot	6h 12'25''
2 ^e	Champoiseau	Schneider	6h 30'36''
3 ^e	Léon Molon	Vinot-Deguingand	6h 31'31''
4 ^e	Croquet	Schneider	7h 03'03''
5 ^e	Lucien Molon	Vinot-Deguingand	7h 16'13''
6 ^e	Nicodemi	Schneider	7h 16'36''
7 ^e	de Vère	Côte	7h 41'35''
8 ^e	Rivière	Hispano-Suiza	7h 50'06''
9^e	Duray	Alcyon	8h 10'36''
10 ^e	Olier	Côte	9h 04'20''
11 ^e	Guyot	Picker-Janvier	9h 33'51''

M.T. Zuccarelli/Peugeot 116,100 km/h

ab. Thomas/Peugeot

La Coupe de la Sarthe

1^{er}	Goux	Peugeot n°27	5h 31'54''	117,150 km/h
2 ^e	Leduc	SPA n°29	6h 35'18''	98,500 km/h
3 ^e	Crespelle	Crespelle	9h 03'27''	72,000 km/h

(50 ans Compétitions Auto, E. Cohin, l'Historique de la Course Automobile)

1913

--/--

Le km lancé à Ostende.

Duray/FIAT de 300 ch. appartenant au Prince Russe Soukanoff, atteint la vitesse, alors extraordinaire, de 232 km/h et plus en fin de course.

Le précédent record étant détenu par Barnett-Olfield sur Benz à 211 km/h.

(Dimanche-Auto « les As » du Volant)

30/05 le **3^e 500 Miles d'Indianapolis** U.S.A. (804,670 km), 200 tours de 4,023 km. Règlement identique à celui de 1912. La Cylindrée est limitée cette année à 7374cc, 33 partants, 11 à l'arrivée. La grille de départ est établie par tirage au sort. Les Constructeurs américains sont : Mercer, Case, Tulsa-Wisconsin, Stutz-Keeton, Niberg, Schacht, Buick et Duesenberg. Les Pilotes et les voitures Européennes : Goux et Zucarelli sur 2 Peugeot 7400cc Pilette et Mulford sur 2 Mercedes-Knight 4200cc et 7400cc, Guyot sur Sunbeam 6000cc, Grant, Trucco et Tetzlaff sur 3 Isotta-Frascini 7300cc. de Palma termine 2^e sur une Mercer. La Stutz de Merz prend feu au dernier tour. Il ne se démonte pas pour autant et termine 3^e sur son brûlot sur roues, éteint immédiatement à l'arrivée. Goux s'arrête au 124^e tour, et comme il le fait à chaque ravitaillement pour le carburant, **d'un peu de champagne Brut** (avec modération, bien entendu).

Une retentissante victoire.

1 ^{er}	Goux	Peugeot	7400cc	6h 35'05''	122,202 km/h
2 ^e	Wishart de Palma	Mercer	5570cc	6h 48'13''	
3 ^e	Merz-Cooper	Stutz	6560cc	6h 49'25''	
4 ^e	Guyot	Sunbeam	6100cc	7h 02'58''	
5 ^e	Th. Pilette	Mercedes-Knight	4200cc	7h 20'13''	
6 ^e	Wilcox	Pope-Hartford	6390cc	7h 23'55''	
7 ^e	Mulford	Mercedes-Knight	7400cc	7h 29'09''	
11 ^e	Burman-Hu.	Mercedes-Knight	7400cc	7h 52'37''	et dernier

Ce dernier étant terriblement attardé, les officiels ont pris la décision de l'arrêter avant qu'il ait couvert la totalité de la distance.

ab Zuccarelli/Peugeot

(l'Historique Course Automobile)

12/07 **G. P. de l'A.C.F. à Amiens, France**, 916,800 km (29 fois le circuit de 31,621 km), 20 concurrents au départ, 11 à l'arrivée. Chaque véhicule devant peser de 800 à 1100 kg et consommer moins de 20 litres de carburant. Grosse émotion dans la foule lorsque Boillot, en tête, s'arrête à son stand, le moteur dégageant de la fumée. Le capot levé, Prévost, son mécanicien, s'aperçoit qu'une Durit d'eau est crevée et en s'écoulant sur le moteur produisait un gros nuage de vapeur. La Durit colmatée, l'eau remplacée, le bouchon du radiateur tombe sous la voiture. En tournant la manivelle, le moteur surchauffé (4 cyl. 100 X 180, 5680cc, 2 ACT, 115 ch. à 2200 tr/m 170 km/h) refuse de partir ! Près d'abandonner de tourner la manivelle, totalement épuisé, le moteur veut bien repartir et il termine 3 minutes devant Goux.

1 ^{er}	Boillot	Peugeot	5655cc	7h 53'56''4/5
2 ^e	Goux	Peugeot	5655cc	7h 56'22''01
3 ^e	Chassagne	Sunbeam	4479cc	8h 06'20''01
4 ^e	Bablott	Delage	7032cc	8h 16'13''03
5 ^e	Guyot	Delage	7032cc	8h 17'58''04
6 ^e	Resta	Sunbeam	4479cc	8h 21'38''02
7 ^e	Champoiseau	Schneider	5501cc	8h 44'37''01
8 ^e	Cristiaens	Excelsior	6107cc	8h 57'23''31

9 ^e	R. Thomas	Schneider	5501cc	9h 04'10''01
10 ^e	Croquet	Schneider	5501cc	9h 12'56''31
11 ^e	Hornsted	Excelsior	6107cc	9h 37'46''31

(L'Historique Course Automobile)

1913

05/08 **G. P. de France, organisé, pour la 3^e fois consécutive par « l'A.C.O. »** (Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest de la France). 10 tours, 546 km à parcourir. Les engagements sont nombreux et de qualité. Peugeot ayant vendu aux USA les voitures victorieuses, ne participeront pas, Opel non plus. 3 Constructeurs sur 8 engagés, seules 8 voitures à l'arrivée : 3 Delage (1^{er}, 2^e et 5^e Duray), 4 Mercedes (3^e, 4^e, 6 et 7^e) et 1 Schneider. Aux cours des essais, une Mercedes s'arrête pour prendre de l'essence quand Bablot sur Delage arrivant à toute allure percute Monsieur Lambert, cantonnier, se tenant au milieu de la route, regardant le ravitaillement de la Mercedes. Bablot s'arrête, Duray et Guyot également. Bablot pleure à chaudes larmes. Transporté, il meurt à l'arrivée à l'Hôpital du Mans. Les Mercedes sont handicapées par la vibration de leur moteur 6 cylindres et leur tenue de route. Bablot déchaîné, bien plus rapide veut doubler Escamp (Mercedes) devant les tribunes qui l'empêche volontairement de passer. Escamp écope d'une très forte amende.

1 ^{er}	Bablot	Delage	7100cc	4h 21'50''
2 ^e	Guyot	Delage	7100cc	4h 26'50''
3 ^e	Pilette	Mercedes	7300	4h 27'53''
4 ^e	Salzer	Mercedes	7300	4h 34'55''
5 ^e	Duray	Delage	7100cc	4h 35'03''
6 ^e	Lautenschlager	Mercedes	7300	5h 13'15''
7 ^e	Elskamp	Mercedes	7300	5h 18'15''
8 ^e	René Thomas	Schneider	5500cc	5h 25'55'' et dernier

La Coupe de la Sarthe réservée aux voitures légères de moins de 3000cc, est remportée par Porporato sur Grégoire, seul survivant de ce maigre lot !

(L'Historique Course Automobile)

1914

24-25/05 **Targa Florio, Tour de Sicile. Aller et retour Palerme-Syracuse le premier jour et retour le second à Palerme.** La Targa a été créée par le Comte Vicentio Florio sur un circuit accidenté et tortueux sur 4 tours de 105 km (432 km) et 250 virages chacun.

1 ^{er}	Ceirano	S.C.A.T.	4500cc	16h 51'31''
4 ^e	Colombo	S.C.A.T.	4500cc	19h 45'53''
5 ^e	Cortès	Nazzaro	4500 cc	19h 58'11''
8 ^e	Rigoletti	Diatto	4500 cc	21h 49'01'' et dernier

(Cyclecars, l'Historique Course Automobile)

30/05 **500 Miles d'Indianapolis** (804,670 km), 200 tours de 4,023 km.

Règlement identique à celui de 1913. 30 partants, 13 à l'arrivée.

1 ^{er}	Thomas René	Delage	6230cc	6h 03'45''
2 ^e	Duray Arthur	Peugeot	2980cc	6h 10'24''
3 ^e	Guyot	Delage	6230cc	6h 14'01''
4 ^e	Goux Jules	Peugeot	5655cc	6h 17'24''
5 ^e	Oldfield-Anders.	Stutz	7110cc	6h 23'51''
6 ^e	Christiaens	Excelsior	7400cc	6h 27'24''
7 ^e	Grant	Sunbeam	6100cc	6h 36'22''
8 ^e	Keene-Roge.	KeeneWisconsin	7360cc	6h 40'57''
9 ^e	Carlson-Goetz	Maxwell	7360cc	7h 02'42''

10 ^e	Rickenbacker	Mercedes	7300cc	7h 03'34''
11 ^e	Mulford	Mercedes-Peugeot	7400cc	7h 11'20''
12 ^e	Haupt	Duesenberg	3000cc	7h 29'58''
13 ^e	Knipper-Burman	K.Wisconsin	7400cc	7h 36'42'' dernier/30 partants
ab	Boillot/Peugeot et Friderich/Bugatti		6390cc.	

Il est à remarquer que Duray est 2^e en amenant sa petite Peugeot de 3000cc après une sensationnelle performance avec un moteur d'une cylindrée 2 fois inférieure que la Delage et Peugeot. Les 4 premiers pilotent et leur Delage et Peugeot sont Français. Ils se tiennent dans un mouchoir de poche à 14 minutes au maximum l'un de l'autre. Puis, une Excelsior et son Pilote Belge Christiaens à 10 minutes de plus. Ensuite, de 9' à 1h pour les 7 suivants et dernier sur 30 concurrents et 805 km parcourus ! L'équipier de René Thomas, Laly, qui s'illustrera plus tard sur Georges Irat, s'est brûlé les mains en maintenant en place l'énorme tuyau d'échappement qui se disloque déjà enveloppé de chiffons et de la ceinture de René pour le maintenir. Friderich Bugatti 6400cc, Boillot Peugeot 5700cc (déchappage d'un pneu et rencontre avec le décor). (Omnia, l'Historique Course Automobile)

1914

04/07 **G. P. de l'A.C.F. à Lyon.** (752,620 km) Le circuit de 37,631 km à parcourir 20 fois est situé autour de Givors, 13 km au sud-ouest de Lyon. La Cylindrée est limitée à 4500cc, le poids maximal à 1100 kg. Les 37 engagements de qualité affluent. Seuls, 11 arriveront sur la ligne d'arrivée après avoir parcouru 752,620 km.

L'équipe Mercedes s'entraîne sur le circuit plusieurs jours, étudie avec application toutes les difficultés. Les pilotes français sont décontractés et souriants sûrs de la victoire. Delage n'a-t-il pas déclaré « j'ai 48 % de chances de gagner, Peugeot aussi et 4% peut-être pour Mercedes ». Il est à remarquer que, sur le plan technique du freinage ; Delage, Fiat, Peugeot et Piccard-Pictet avaient équipé leurs voitures de freins sur les 4 roues. Innovation en compétition due au jeune ingénieur « Perrot », inventeur qui a déposé un Brevet (tout en sachant qu'Isotta-Frascini avait adapté, en 1911, un système de freinage sur les roues à l'avant).

1 ^{er}	Lautenschlager	Mercedes	4500cc	7h 08'18''	115 ch	186 km
2 ^e	Wagner	Mercedes	4500cc	7h 09'54''	115 ch	186 km
3 ^e	Salzer	Mercedes	4500cc	7h 13'15''	115 ch	186 km
4 ^e	Goux	Peugeot	4500cc	7h17'47''	112 ch	185 km
5 ^e	Resta	Sunbeam	4500cc	7h 29'17''	115 ch	165 km
6 ^e	Esser	Nagant	4500cc	7h 40'28''	100 ch	155 km
7 ^e	Rigal	Peugeot	4500cc	7h 44'28''	112 ch	155 km
8 ^e	Duray	Delage	4500cc	7h 51'32''	113 ch	160 km
9 ^e	Champoiseau	Schneider	4500cc	8h 06'51''	110 ch	150 km
10 ^e	Jöns	Opel	4500cc	8h 17'09''	105 c	160 km
11 ^e	Fagnano	FIAT	4500cc	8h 26'11''	135 ch	145 km

M.T. Sailer/Mercedes à 112,331 km/h

ab Guyot-Bablot-Boillot/Delage, Juvanon-Gabriel/Schneider, Chassagne-K. Lee Guinness/Sunbeam, Pilette/Mercedes, Watson-Hancock-de Palma/Vauxhall, Clarke/Piccard-Pictet,

(Omnia, E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1917

--/-- **Circuit de Long Island. U.S.A.**

Au record du Mile lancé, une FIAT sur la base de la type 0 avec un moteur de 300 ch, Arthur Duray abat le record de 200 km/h obtenu l'année précédente sur une Fiat similaire.

(les Belles Italiennes, Gründ)

1919

30/05 les **500 Miles d'Indianapolis**, 200 tours de 4,023 soit 804,670 km. Le Règlement est identique à celui de 1916. 33 partants, 14 à l'arrivée. Victoire des voitures françaises Peugeot (Jules Goux victorieux en 1913) et des nouvelles Ballot nées du même Ingénieur « Ernest Henri » qui, ayant quitté Peugeot, met au point (en 3 mois) le nouveau 8 cylindres 2 ACT, 4 soupapes par cylindre à 60°, embiellage sur roulements à billes, 74x140, 140 ch. à 3000 tr/mn. Certes, il avait déjà étudié en 1910, un V8, 2 ACT. René Thomas réalise le meilleur temps aux essais. Tous les Constructeurs avaient équipé leur bolide de frein sur les 4 roues, commandé par câble, sauf, cette année-là, Duesenberg avait un système de commande hydraulique des freins. Ce système avait été Breveté par Monsieur Emile Pilain en 1911 (automobiles Rolland et Pilain). Le pilote "Le Cocq" voit son réservoir d'essence exploser au 96^e tour, alors qu'il aborde le virage sud-ouest, sa Duesenberg quitte la piste, se retourne et prend feu. Le malheureux pilote et Bandini (son mécanicien), sans doute tués sur le coup, ne peuvent être dégagés à temps et sont carbonisés. Le moyeu de roue arrière droite de la Frontenac, de Louis Chevrolet, se brise. Le bord tranchant traînant sur la piste arrache le fil de chronométrage. Le fil part en l'air comme un fouet et vient frapper, comme avec un bistouri, la gorge de Shannon. Toujours au volant de sa Shannon-Duesenberg, il termine son tour, le sang coulant à flots, un pansement est fait. Puis, avec son mécanicien Rawlings, ils sont soignés et sauvés à l'hôpital. Guyot, incommodé par la chaleur, laisse le volant de la Ballot à Wagner et Moriceau, qui entament une remontée à la 4^e place !

1 ^{er}	Wilcox	Peugeot	4500cc	5h 40'42''	141,702 km/h
2 ^e	Hearne	Stutz	5000cc	5h 44'29''	
3 ^e	Goux	Peugeot	4500cc	5h 49'06''	
4^e	Guyot-Wagner	Ballot 8 cyl.	4500cc	5h 55'16''	
		Jules Moriceau (Mécanicien)			
5 ^e	Alley	Bender	4700cc	6h 05'03''	
6 ^e	de Palma	Packard	5000cc	6h 10'10''	
7 ^e	L. Chevrolet	Frontenac	4500cc	6h 10'10''	
8 ^e	Vail	Hudson	4700cc	6h 12'42''	
9 ^e	Hickey	Hoskins-Hudson	4700cc	6h 13'57''	
10 ^e	G. Chevrolet	Frontenac	4700cc	6h 17'21''	
11^e	René Thomas	Ballot	4817cc	6h 21'10''	
12 ^e	Cooper	Stutz	3000cc	6h 21'35''	
13 ^e	Shannon-Rawlings	Duesenberg	5000cc	6h 30'50''	
14 ^e	Haibe	Hudson	4700cc	6h 34'28''	

Parmi ses souvenirs, un, lui revient souvent : c'est à Indianapolis, en 1919, lorsque la roue arrière de la Ballot, piloté par Wagner, lui à côté comme mécanicien, dans le peloton de tête à ce moment-là se brisa. Cela ne les empêcha pas, après échange de ladite roue, de reprendre la course et d'arriver 4^e devant René Thomas/Ballot (patron de l'écurie).

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1919

23/11 la **Targa Floriot en Sicile**. L'Italie sous l'impulsion du dynamique Comte Vicentio Florio est la première nation européenne à organiser une compétition importante. Formule libre. Un nouveau circuit plus court (4 tours de 108 km soit 432 km), accidenté, tortueux et plus difficile encore nommé « Polizzi ou Médium Circuit est choisi. René Thomas est là au volant de sa 8 cyl. Ballot, Peugeot et l'Armada Italienne : Alfa-Roméo, Aquila-Italiana, CMN (la 1^{ère} Enzo Ferrari), Diatto, Fiat, Itala, Lancia, Nazzaro. Un temps épouvantable n'a pas arrangé la route : c'est dans la gadoue que va débiter l'épreuve. Au 54^e km, Ascari et son mécanicien disparaissent dans un ravin, sans aucun mal. Landi, heurte un tas de pierres (pont arrière cassé), Révillé percute un mur. Les spectateurs ne rendent pas la tâche facile se mettant au milieu de la route en défiant le danger pour mieux voir voitures et pilotes. Boillot avec sa Peugeot dans un virage particulièrement difficile s'envole avec sa voiture, retombe sur ses 2 roues et s'arrête sur un tas de cailloux. Avec son mécano, cramponnés au véhicule, ils descendent et le remettent sur la route au moment où il allait glisser dans le précipice. Entre-temps, le soleil brille, Thomas fonce très vite, prend des risques et heurte un mur avec sa Ballot et ne repart pas. Boillot arrive à proximité de la ligne d'arrivée, aperçoit une foule nombreuse au milieu de la piste, freine à fond, effectue une série de dérapage, dont le dernier dans le fossé à 1 mètre de la ligne d'arrivée. Avec son mécano, ils la remettent en marche et passent la ligne la voiture en marche arrière ! Les transalpins furieux demandent la disqualification du Français. Ballot qui se trouve là, remet les véhicules en ligne, les sièges pleins de boue, totalement épuisés, et leur demande de bien vouloir repasser la ligne d'arrivée en marche avant, ce qui fut fait. Boillot s'évanouit en murmurant « c'est pour la France ». Il a tout le temps de reprendre ses esprits et de savourer sa magnifique victoire, avant que le 2^e arrive avec une demi-heure de retard. 24 partants, 8 à l'arrivée.

1 ^{er}	Boillot	Peugeot 2500cc	7h 51'01''
2 ^e	Moriando	Itala	8h 21'46''
3 ^e	Gamboni	Diatto	8h 33'28''
4 ^e	G. Masetti	Fiat	8h 34'19''
5 ^e	Négro	Nazzaro	8h 52'51''
6 ^e	C. Masetti	Aquila-Italiana	9h 13'03''
7 ^e	Sirocco	C.M.N. (Ferrari)	9h 26'35''
8 ^e	Balcon	Lazzaro	9h 59'47'' et dernier

M.T. Boillot/Peugeot 56,623 km/h

Ab René Thomas/Ballot, Campari, Fracas, Francine/Alfa, Ferrari/CMN, Glia/Ditto, Samaritan, Buzzy, Safari, Lopez/Fiat, Reville/Peugeot, Ferrari/Lance, Alaniz/Alaniz

(E. Coin, l'Historique Course Automobile, Omnia)

Duray est allé 7 fois en Amérique et a remporté à Savannah, comme à Indianapolis des succès très importants. (Dimanche-Auto « les As » du Volant)

En 1921, à la création de la Société des automobiles « Amilcar », Jules Moriceau est promu Chef de service aux moteurs et aux essais sur route.

1921

26/07 **G. P. de l'A.C.F. au Mans** (517,860 km). La route est un mélange de pierres et de sable, étendu, roulé et recouvert de chlorure de calcium, pour éviter la poussière, est assez glissante. Le forfait de FIAT au dernier moment, est regretté, heureusement, la présence de Sunbeam, Talbot, Darracq et surtout des Duesenberg et des Ballots offre un grand intérêt.

1 ^{er}	Murphy	Duesenberg	2000cc	4h 07'11''
2 ^e	de Palma	Ballot	2000cc	4h 22'10''
3 ^e	Goux	Ballot	2000cc	4h 28'38''
4 ^e	Dubonnet	Duesenberg	2000cc	4h 30'19''
5 ^e	Boillot	Talbot-Darracq	2000	4h 35'17''
6 ^e	Guyot	Duesenberg	2000cc	4h 38'13''
7 ^e	Wagner	Ballot	2000cc	4h 48'01''
8 ^e	Lee Guinness	Talbot	2000	5h 06'43''
9 ^e	Segrave	Talbot	2000	5h 08'06''

Jules Moriceau, Mécanicien de Segrave

M.T. Murphy/Duesenberg à 134,218 km/h

(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)

1922

02/04 **Targa Florio, Madonie, Sicile.** (432 km) 4 tours de 108 km et 250 virages chacun.

Formule libre. 51 partants, 26 à l'arrivée.

1 Bugatti : de Tornaco,

2 Ballot : Goux et Foresti

7 Alfa-Roméo : Ferrari, Ascari, Campari, Sivocci, Clérico, Tarabusi, d'Avenzo,

5 Mercedes : le Comte Masetti 4500, Sailer, Werner 7300cc, Lautenschlager, Salzer, X.

5 Austro-Daimler : Neubauer, Kolowrat, Pocker, Kulm, Kula.

4 Ceirano : Ceirano, Arnone, Saccomanni, Cattaneo.

5 Fiat : B. Nazzaro, Giaccone, Lampiano, Gasparini, Bergèse

2 Diatto : Mérégalli, Massola

2 Chiribiri : Tuccimei

6 Itala : Mariondo, Rebuffo, Lopez, Sandonnino, Wild, Landi...

2 Masetti : Minoia, Scheef

2 Vanderer : Cercignani, School.

4 Steyr : Hieronymus, Rutler, Silvani, Brilli Péri.

4 Ceirano : Cattaneo, Arnone, Saccomanni

Ce n'est pas l'équipe officielle Mercedes qui se montre la plus dangereuse,

mais la 4500cc de Masetti, vainqueur l'année précédente ;

il réussit le meilleur, devant la Ballot 2000cc

de l'excellent Goux.

1 ^{er}	Masetti	Mercedes 4500	6h 50'50''
2 ^e	Goux	Ballot 2000	6h 52'37''
3 ^e	Foresti	Ballot	7h 04'58''
4 ^e	Ascari	Alfa Roméo	7h 06'48''
5 ^e	Giaccone	Fiat	7h 11'23''
9 ^e	Sivocci	Alfa Roméo	7h 16'25''
11 ^e	Campari	Alfa Roméo	7h 19'32''
15 ^e	Rutzler	Steyr	7h 40'14''
16 ^e	Ferrari Enzo	Alfa Roméo	7h 40'58''
19 ^e	Neubauer	Austro-Daimler	7h 49'54''

26^e Lopez Itala 9h 09'42'' et dernier
 M.T. Masetti/Mercedes 66,373 km/h
 (Cyclecars, l'Historique Course Automobile)

1922

15/07 **G. P. de l'A.C.F. à Strasbourg**, (802,800 km) 60 tours de 13,380 km sur un Circuit triangulaire de 2 longues lignes droites permettant les plus grandes vitesses.

Ballot ayant officiellement abandonné la compétition, le fameux Ingénieur, E. Henry, collabore avec Coatalen, à la construction des nouvelles Sunbeam britanniques. Les 3 Ballots sont vendues et courent entre les mains de pilotes confirmés. 18 concurrents s'élançant au départ. Masetti/Ballot quitte la route, mais repart en perdant quelques places. Au 10^e tour, un vent assez fort balaie le ciel nuageux ; le soleil brille et les 3 FIAT occupent les 3 premières places, **Segrave avec Moriceau/Sunbeam la 4^e**, il abandonnera au 29^e tour, moteur cassé). Biaggio Nazzaro/FIAT aura son réservoir d'essence crevé, son mécano le remplacera, ils perdront 2 places. Gallop/Aston-Martin est en panne de magnéto. Au 44^e tour, le moteur de la Ballot de Foresti rendra l'âme. Au 52^e tour, Bordino/FIAT à la poursuite F.Nazzaro, réalise le meilleur temps à 140 km/h. Biaggio Nazzaro, l'essieu cassé, perd une roue, capote, il est tué sur le coup. Félice Nazzaro remporte pour la 2^e fois le G.P. de l'A.C.F. (la première fois en 1907 sur Fiat. Sa joie fait place au plus profond chagrin lorsqu'il apprend le décès de son neveu.

1^{er} Félic Nazzaro Fiat 6h 17'17''
 2^e P. de Vizcaya Bugatti 7h 15'09'' et dernier
 M.T. Bordino/Fiat à 140,431 km/h

ab Segrave-Jules Moriceau étant son Mécanicien/Sunbeam, Goux/Ballot 2000cc manque un virage, percute une palissade et ne peut repartir, Friderich, Bordino, Maury/Bugatti, Guyot, Wagner, Hémary/Rolland-Pilain, B.Nazzaro/FIAT, Foresti, Lee Guinness Marco, Masetti/Ballot, Chassagne/Sunbeam, Zborowski/Aston-Martin.
 (Cyclecars, l'Historique Course Automobile)

1923

15/04 **Targa Floriot Madone. Sicile, Italie**. Créée par le Comte Vicentin Floriot. (432 km) 4 tours de 108 km chacun d'un Circuit accidenté et tortueux de 250 virages. 19 partants.

Après deux jours de pluie et de tempête, le temps est beau, mais la route est détrempeée,

1 ^{er}	Socci	Alfa-Roméo RL	7h 18'00''	3000cc
2 ^e	Safari	Alfa-Roméo RL SS	7h 20'52''	3000cc
3 ^e	Minoa	Seyer	7h 32'40''	3400cc
4 ^e	Masetti	Alfa-Roméo	7h 35'04''	2000cc
5 ^e	Becchi	Nazzaro	8h 01'05''	2000cc
6 ^e	de Seta	Fiat	8h 51'54''	2000cc
7 ^e	Bodendik	Chenard & Walcker	9h 00' 22''	3000cc
8 ^e	Lenti	Bugatti 1500cc	9h 06'38''	1500cc
9 ^e	Modo	Diatto	9h 26'12''	2000cc et dernier

M.T. Ascari/Alfa Roméo à 64,44 km/h de moy.

ab Boillot/Peugeot, Ferrari, Campari/Alfa-Roméo, Maserati/Diatto Antonelli/Bugatti 1500cc, Milio/Fiat 1500, Becchi/Nazzaro, Brilli Péri, Siercke, Rutzler/Steyr.

(René Thomas, l'Historique Course Automobile)

--/-- **Record à Tours** (France). Les "AS" du volant. **Duray sur une Voisin très basse et super-profilée** poursuit Segrave à la moyenne de 121 km/h.

(Cyclecars-Voiturettes)

1923

02/07 **11^e G. P. de l'A.C.F. à Tours**, Organisé par l'A.C.O. (799,050 km) 35 tours sur un Circuit triangulaire de 22,830 km chacun. Temps splendide. 17 concurrents, seuls 5 franchiront la ligne d'arrivée. Des moteurs 6, 8 et 12 cylindres dont les bielles, les A.C.T. et le vilebrequin sont montés sur roulement à billes, à rouleaux ou aiguilles, tournent au-delà de 5000 tr/mn avec un taux de compression dépassant 7:1. Les nouvelles carrosseries sont en aile d'avion et le dessous des châssis des Voisin et des Bugatti sont carénés. Le réservoir d'essence de Thomas est crevé, **Morel** est hors course pour n'avoir pas pris de l'essence au stand, le mécanicien de Divo est malade et c'est **Moriceau** qui le remplace, de Cystria heurte un mur et ne repart pas, la bataille fait rage entre Giaccone, Guyot, Divo, Salamenco et Segrave. Divo dans le feu de l'action serre le bouchon d'essence trop fort et ne peut plus le desserrer. Une heure après, il repart en remplissant la nourrice de secours qu'il devra remplir à chaque tour ! **Duray** sur Voisin abandonne. Salamano tombe en panne d'essence et du compresseur. Feretti, son mécano, fait 2 km à pied pour aller au stand et ne peut pas être remplacé selon le règlement. Il revient en vélo, la Fiat le réservoir rempli, ne veut plus repartir. Comme les autres, le compresseur engorgé de poussière ne fonctionne plus, c'est l'abandon. Sans concurrent, les 3 Sunbeam remportent la 1^{re}, 2^e et 4^e place. Si Friderich/Bugatti, n'était venu s'intercaler entre Divo et Lee Guinness, les Sunbeam auraient fait un triplé ! C'était aussi la 1^{re} victoire d'une voiture britannique dans un Grand Prix en France. Le 5^e et dernier arrivant sur 17 partants étant Lefevre sur Voisin.

1 ^{er}	Segrave	Sunbeam	6h 35'19''3/5
2 ^e	Divo	Sunbeam	6h 54'25''4
	Jules Moriceau, Mécanicien de Divo		
3 ^e	Friedrich	Bugatti	7h 00'22''2
4 ^e	Lee Guinness	Sunbeam	7h 02'03''
5 ^e	Lefèvre	Voisin	7h 50'29''1 et dernier
R.T.	Bordino Fiat 142,687 km/h		
ab	Duray, Morel, Rougier/Voisin, Thomas/Delage 12 cyl., de Vizcaya, Marco, de Cystria/Bugatti,		

Guyot, Hémary/Rolland Pilain, Bordino, Giaccone et Salamano/FIAT
(Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

1924

28/06 **G. P. d'Europe, Circuit de Spa-Francorchamps, Belgique** (805,356 km)
Temps superbe. 54 tours de 14,914 km. Dernière année pour la formule 2000cc avec 2 modifications, 1 seul pilote à bord et 2 places de 80 cm au total.

**À la suite du forfait de Sunbeam et de Guyot,
ils ne restaient que 2 constructeurs :
3 ALFA Roméo et 4 Delage.**

**Avant les 5 premiers tours, deux Delage abandonnèrent :
Benoist (réservoir crevé) et Torchy (les bougies).
Au 10^e tour, la Delage de Thomas prend feu et,
au 30^e, Divo abandonne, Brilli-Péri/ALFA aussi.**

L'Ingénieur Jano, n'ayant pas apprécié quelques réflexions du public, fait stopper ses pilotes. Il installe une table et des chaises devant le stand et invite les pilotes à se restaurer tranquillement... sous les huées des spectateurs ! Avant de repartir, ils astiquent tranquillement les carrosseries et reprennent la route pour terminer le parcours en grand vainqueur !

- 1^{er} Ascari Alfa Roméo P2 2000cc pneus Pirelli 6h 42'57''
à 119,919 km/h, Record du tour en 6'49'' à 131,160 km/h
2^e Campari Alfa Roméo P2 2000cc, pneus Pirelli 7h 04'55''

Belle victoire, en résumé, d'une voiture tout à fait remarquable.

ab : Torchy (les bougies), **Benoist (réservoir crevé)**, Thomas (prend feu au 7^e tour)
Divo (aux 30^e tour, bougies et les compresseurs, puis au 33^e il abandonne, tous sur les
4 Delage ! Brilli-Péri/Alfa aussi au 30^e tour (un ressort de suspension cassé)

(Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

1924

06/07 **Côte du Ballon d'Alsace**. L'A. C. de Belfort obtint un succès considérable
(200.000 spectateurs). Belles performances de :

1100cc	1 ^{er} Morel	Amilcar
+5000cc	1 ^{er} Divo	Delage 6 cyl. 73 km/h de moy. R.B.
	Moriceau	Talbot
	Boillot	Peugeot
	(DAS)	

03/08 **le G. P. de l'A.C.F. et d'Europe de Vitesse, à Lyon**, circuit de 810,075 km. En réalité, le parcours (35 tours de 23,145 km chacun) est situé autour de Givors, à 13 km de Lyon, reprenant, en partie, celui de 1914. Il y a eu 20 partants, 10 à l'arrivée. Temps splendide. Ce parcours comprend une longue ligne droite, le virage de la Mort et les S. Les deux événements majeurs de ce G. P. sont l'apparition des nouvelles Alfa-Roméo P2, 8 cylindres, 2 ACT de 2000cc de l'Ingénieur Jano et les Bugatti 35, 8 cyl. 1 A.C.T. en ligne, 2000cc du créateur constructeur, Ettore Bugatti. Les Alfa-Roméo dominant largement, la seule Delage V12 2000cc de Divo restant la rivale dangereuse. Au 25^e tour, Ascari possède 3'22'' d'avance sur Campari. Malgré un bon temps, Divo ne reprend presque rien au Champion Italien, Campari, qui triomphe au volant de la désormais célèbre ALFA P2.

1 ^{er}	Campari	Alfa Roméo P2	7h 05'34''3/5	114,208 km/h
	8 cyl. en ligne, 2 ACT., pneus Pirelli			
2 ^e	Divo	Delage V12 cyl. 2000	7h 06'40''1/5	à 66 secondes
3 ^e	Benoist	Delage V12 cyl. 2000	7h 17'00''4/5	111, 220 km/h
4 ^e	Wagner	Alfa Roméo	7h 25'06''4/5	
5 ^e	Segrave	Sunbeam	7h 28'56''	
6 ^e	Thomas	Delage	7h 37'37''2/5	
7 ^e	Chassagne	Bugatti	7h 46'26''3/5	
8 ^e	Friedrich	Bugatti	7h 51'45''3/5	

Au 33^e et dernier tour, Ascari/Alfa Roméo P2 et 10 autres concurrents
sont arrêtés par les commissaires.

ab **Goux/Schmid** - Resta/Sunbeam et Garnier/Bugatti

En résumé, très belle victoire de Campari (1^{er}) et
Wagner pilotant les remarquables Alfa-Roméo P2, dues à l'ingénieur Jano.
Divo/Delage très méritant (2^e à 1^{er} de Campari). Les batailles furent très
rudes pour Benoist/Delage (3^e à 12^e) et René Thomas/Delage (6^e à 32^e)

1924

03/08 **L'épreuve « G.P. Tourisme » se divise en 3 catégories, dont une de jour, l'autre de nuit. Temps merveilleux.**

1 ^{er}	Lacharnay	Cottin-Desgouttes	3h 21'03'' à 89,80 km/h
2 ^e	Colas	Cottin-Desgouttes	3h 21'03'' 3/5
3 ^e	Rost	Georges-Irat	3h 28'42'' 4/5
4 ^e	Morel	Voisin	3h 31'24'' 3/5
5 ^e	Porporato	La Buire	3h 31'55'' 4/5
6 ^e	Duray	Ariès	3h 36'07'' 4/5
7 ^e	Flohot	Ariès	3h 41'43'' 1/5
8 ^e	Buchetti	Ansoldo	3h 48'02'' 4/5

(DAS, Omnia, l'Historique Course Automobile, Cyclecars Motos et Voitures)

31/08 **Coupe Georges Boillot (523,250 km) à Boulogne sur Mer.** 14 tours de 37,375 km. Pour la 1^{re} fois la formule handicap est adoptée. Les voitures partent successivement à une heure précise déterminée par l'importance de leur cylindrée.

26 partants, 8 terminent et 18 abandonnent.

Temps épouvantable, brouillard, pluie et tempête ne facilitent pas la tâche des pilotes.

A. Duray/Ariès 3177cc Sport de série (15 ch.) abandonne après avoir parcouru 500 km à 100 km/h de moyenne.

Victoire des Chenard-Walcker 2000 et 3000cc (4 voitures dans les 5 premiers)

1 ^{er}	Léonard	nouvelle	Chenard-Walcker	2000cc	5h 13'51''
2 ^e	Sénéchal	nouvelle	Chenard-Walcker	2000cc	5h 16'26''
3 ^e	Chandon de Briailles		Bugatti	2000cc	5h 20'34''
4 ^e	Pisart		Chenard-Walcker	3000cc	5h 43'00''
5 ^e	Lagache		Chenard-Walcker	3000cc	5h 43'00''
6 ^e	Matthys		Bignan	2000cc	6h 49'16''
7 ^e	Desprez		F.D.	1500cc	6h 59'12''
8 ^e	Maurice Benoist		E.H.P.	1200cc	7h 22'35''
ab	Duray		Ariès	3177cc	
ab	<u>Charles Martin</u>		<u>Bignan</u>	<u>2969cc</u>	
ab	Eaton		Aston-Martin		
ab	E et L		Chenard-Walcker	2000cc,	

(l'Historique Course Automobile, Cyclecars, Motos et Voitures)

27/09 **G. P. de Saint Sébastien Espagne.** (621,250 km) 35 tours de 17 km du Circuit de Lasarte. Très mauvais temps, route glissante, 14 participants :

3 Bugatti : Costantini, Chassagne et de Vizcaya

3 Delage : Morel, Benoist, Divo et Thomas

Diatto : A. Maserati

2 Mercedes : Sailer et Masetti

2 Schmid : Goux et Foresti

2 Sunbeam : Segrave et K. Lee Guinness

Alfa-Roméo et Fiat ne participent pas à la grande épreuve espagnole.

Resta, qui devait piloter une Sunbeam, se tue quelques jours auparavant en tentant de battre un record à Brooklands. Le champion américain Jim Murphy se tue lors d'une épreuve à Syracuse (USA).

Benoist quitte la route au 6^e tour et se retire.

Sailer et Foresti abandonnent aussi après dérapage et sortie de route.

Lee Guinness s'arrête un instant au stand, repart, dérape un peu plus loin et quitte la route. Il est sérieusement blessé et son mécanicien, Perkins, est tué malheureusement sur le coup.

René Thomas est en panne de magnéto.

Masetti va trop vite dans un virage glissant, va droit au décor et n'en ressortira pas.

Nous avons rarement vu une telle série d'accidents.

Le circuit déjà très difficile en temps normal, devient très glissant par mauvais temps, mais cela n'empêche pas les pilotes de se livrer une lutte sans merci.

1 ^{er}	Segrave	Sunbeam	6h 01'19''
2 ^e	Costantini	Bugatti	6h 02'44''
3 ^e	Morel	Delage	6h 03'47''
4 ^e	Divo	Delage	6h 11'11''
5 ^e	de Vizcaya	Bugatti	6h 29'09''
6 ^e	Chassagne	Bugatti	6h 46'30''
M.T.	Costantini/Bugatti à 112,292 km/h		
ab	Benoist/Delage dérape,		
ab	Goux/Schmid		

(Omnia, l'Historique Course Automobile)

1924

12/10

Inauguration du nouvel Autodrome de Linas-Montlhéry (à 20 km de Paris).

Ces 3 pilotes se livrèrent, sur 15 km, soit 6 tours de piste, à un match qui souleva un intérêt considérable

1^{er} Eldridge sur FIAT

2^e J. Thomas sur Leyland. M.T. en 42''2/5

3^e **A. Duray sur d'Aoust à 200 mètres,**

(DAS)

19/10 **G. P. d'Italie Autodrome de Monza** près de Milan, 80 tours de 10 km (800 km)

4 Constructeurs et 12 pilotes :

4 Alfa-Roméo : Ascari, Campari, Wagner et Minoia

4 Mercedes : Masetti, Werner, Zborowski et Neubauer

2 Schmid : Goux et Foresti

2 Chiribiri : Marconcini et Cirio

Les Mercedes de Masetti, Werner, Zborowski et Neubauer ont des ennuis de bougies et souffrent d'une suspension trop dure qui affecte leur tenue de route. Au 32^e tour, Minoia porte le record du tour à 167,130 km/h, Ascari fait encore mieux au 35^e tour à 167,75 km/h. À mi-course, les Mercedes sont à 4 et 5 tours derrière les Alfa. Masetti tombe en panne d'essence. Au 44^e tour, Zborowski dérape au virage de Lesmo, quitte la route et percute un arbre contre lequel le malheureux pilote se fracasse le crâne et meurt sur le coup. Son équipier mécanicien est grièvement blessé. L'équipe Mercedes se retire bientôt en signe de deuil. Cette année-là, l'Autodrome de Linas-Montlhéry (près de Paris) en France est inauguré les 11 et 12 octobre 1924.

2000cc	1 ^{er}	Ascari	Alfa Roméo P2 8 cyl.	5h 02'05'' à 158, 895 km/h
	2 ^e	Wagner	Alfa Roméo P2 8 cyl.	5h 18'05''
	3 ^e	Campari	Alfa Roméo P2 8 cyl.	5h 21'59''
	4 ^e	Minoia	Alfa Roméo P2 8 cyl.	5h 22'43''

5 ^e	Goux	Schmid	6h 10'22''
6 ^e	Foresti	Schmid	6h 32'03''
7 ^e	Cirio	Chiribiri	6h 32'30''

4 Constructeurs et 12 pilotes :

4 Alfa-Roméo : Ascari, Campari, Wagner et Minoia

(l'Historique Course Automobile, DAS)

1925

12/04 **Côte de Zbraslav-Jiloviste. A.C. de Tchécoslovaquie, de 5,600 km, atteignant 9% de pente ascendante et 9 virages. 50.000 amateurs sont venus contempler les bolides de course grimpants cette dure côte, d'une notoriété considérable en France, Très beau succès des spectateurs venus assister au triomphe des voitures et pilotes Français, Albert Divo sur la Delage 6 cylindres, Morel sur l'Amilcar 1100 et Bugatti :**

+ de 4000cc	1 ^{er}	A. Divo	Delage	3'1''	Battant de 12'' le record détenu par Mercedes
1100cc	1 ^{er}	Morel	Amilcar		
2000cc	1 ^{er}	Junek	Bugatti,	2 ^e	meilleur temps de l'épreuve
					(DAS, Cyclecars, Motos & Voitures)

20-21/06 **le 3^e G. P. d'Endurance des « 24 Heures du Mans ».** Circuit de 17,262 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route. L'épreuve prend un caractère international, 49 engagements dont, un Américain, cinq Britanniques, sept Italiens, entre autres, **Morel-Marius Mestivier/Amilcar, Mottet/SARA, Martin/Bignan, Bourlier-Moriceau/Talbot, Maurice Benoist-Doré/EHP** et Lagache/Chenard-Walcker. **Bourlier-Moriceau/Talbot 1500cc n°36** après 20 h de course sont déclarés hors course pour avoir ravitaillé avant 20 tours d'intervalle. **Marius Mestivier/Amilcar n°51** (à la suite d'une crevaison, verse sur le bas-côté dans la ligne droite des Hunaudières et se tue sur le coup contre un obstacle).

1 ^{er}	de Courcelles/Rossignol	La Lorraine	3500cc	2233,982
2 ^e	Chassagne/h-Davis	Sunbeam	3000cc	2161,600
3 ^e	Stalter/Brisson	La Lorraine	3500cc	2149,483
10 ^e	Glaszmann/de Zuniga	Chenard-Walcker.	1000cc	1882,250
13 ^e	Sénéchal/Locqueheux	Chenard-Walcker.	1000cc	1812,240
16 ^e	Erb/Mottet	SARA	1100cc	1619,800

M.T. Lagache/Chenard & Walcker 4000cc à 112,987 km/h

ab **Charles Martin-Matthys/Bignan n°33, Bourlier-Moriceau/Talbot Maurice Benoist-Doré/E.H.P.** et tous les autres ont abandonné ou n'ont pas couvert la distance minimale imposée.

(Les 24h. du Mans Labri, Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

11-12/07 **24 heures Circuit de Spa-Francorchamps** (Belgique). Temps superbe.

Circuit de 14 km 914. Dernière année pour les 2000cc.

Un duel acharné s'engage entre les Excelsior (Duray-Charlier), les grosses Chenard & Walcker (Elskamp), les Bignan, les Ballot et les Lorraine étant très près. Malgré leurs freins défaillants, les Chenard maintiennent leur place en utilisant leur robuste boîte de vitesses comme ralentisseur. La Ballot abandonne vingt minutes avant la fin, le pont ayant rendu tout fonctionnement, le vilebrequin de la Chenard de Pisart casse.

3945cc	1 ^{er}	Lagache-Léonard	Chenard & Walcker	2203,920 km
3446cc	2 ^e	de Courcelles-Rossignol	La Lorraine	2188,832 km
5343cc	3 ^e	Elskamp-Marin	Excelsior	2053,904 km
1979cc	4 ^e	Charles Martin-Matthys	Bignan	2038,912 km
3446cc	5 ^e	Stalter-Brisson	La Lorraine	2023,920 km

1430cc	6 ^e	Kervijn-Lecomte	F.N.	2023,920 km
1430cc	7 ^e	Hage/Martin	FN	2008,928 km
1430cc	8 ^e	Lamarche-Mahot	F.N.	1933,968 km
1091cc	9 ^e	Dorcy-Blaise	Impéria	1922,900 km
2130cc	10 ^e	de Thozée-Cheville	Nagant	1918,800 km,

M.T. Duray/Excelsior 114,043 km/h

ab Duray-Charlier/Excelsior-5400cc, de Buck-Decrose/Ballot, Pisard-Ledure, Glaszmann-de Zuniga/Chenard-Walker, Baertsoen Bartlett/Speedsport, Burie-Rost/G.Irat

(Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

1925

13/07 « **MIRAMAS** » **1^{er} Autodrome Français. Inauguration** de ce nouvel Autodrome à l'entrée de la plaine de la Crau et du domaine du Château de Sulauze, à 5 km, large de 16 mètres, et de virages très peu relevés.

Coupe de l'Autodrome de Miramas (et G.P. du Moto-Club de Marseille).

1 ^{er}	de Alzaga	Sunbeam	1h 05'40'' 2/5
2^e	Duray	d'Aouste	1h 11'18''
3 ^e	Guyot	Guyot-Spéciale	1h 11'48''
4 ^e	Mamloux	Bugatti	1h 12'25''
5 ^e	Vassiaux	Chiribiri	loin derrière

M.T. de Alzaga, à 150,521 km/h de moy.

(Cyclecars, Motos et Voitures)

26/07 **G. P. de l'A.C.F.** (1000 km) 80 tours de 12,500 km chacun, sur le nouveau circuit routier de l'Autodrome de Linas-Montlhéry venant d'être inauguré, 50.000 spectateurs.

Aussitôt que l'on apprend le décès d'Ascari, ordre est donné en signe de deuil par Monsieur Roméo de retirer ses 2 pilotes et voitures restantes. Jour de deuil pour le sport automobile, qui perd son incontestable « numéro 1 ». Nous eûmes ce spectacle poignant des milliers de têtes découvertes, tournées vers le stand décimé et nous sentîmes passer par-dessus ces têtes ployées, l'infini respect qui glace les paroles et nous tort le cœur, tout au seuil de l'angoisse, de la douleur et de la mort. Ce stupide accident mortel d'Ascari, alors qu'il menait à plus de 5' du second, enlève tout intérêt à l'épreuve et se termine sous une pluie abondante.

1 ^{er}	Divo-Benoist	Delage 2000cc	
	12 cyl. bi-turbo	à 129, 310 km/h	8h 54'41'' 1/5
2 ^e	Wagner/Torchy	Delage 2000cc	9h 02'27'' 2/5
3 ^e	Masetti	Sunbeam	9h 06'15'' 1/5
4 ^e	Costantini	Bugatti 1500cc	9h 07'38'' 2/5
5 ^e	Goux	Bugatti 1500cc	9h 15'11'' 1/5
6 ^e	Fernand de Vizcaya	Bugatti 1500cc	9h 20'48'' 2/5
7 ^e	Pierre de Vizcaya	Bugatti 1500cc	9h 41'01'' 3/5
8 ^e	Foresti	Bugatti 1500cc	9h 49'38'' 3/5

Record du tour Divo/Delage 5'48''

Benoist ira déposer sa couronne de vainqueur à l'endroit ou **le Grand Champion Italien « Ascari » a succombé.**

(MCF, Cyclecars, Motos et Voitures)

1925

30/08 **Le Meeting de Boulogne-sur-Mer** (523,250 km) 14 tours de 37,375 km.

Formule handicap adoptée pour la 2^e fois. Les voitures partent successivement, à une heure déterminée par l'importance de leur cylindrée. 26 partants, 7 terminent.

Temps épouvantable, brouillard, pluie et tempête ne facilitent pas la tâche des pilotes. Matthys qui occupe la 5^e place au 6^e tour, avec sa Bignan 2000cc, prend feu. Pour éviter un spectateur imprudent, il freine brutalement, le cardan saute et crève le réservoir d'essence dans son dos. Vauthier son mécanicien, saute en marche, se fracture le crâne et meurt peu après. Matthys s'efforce de maintenir sa voiture sur la route, afin de ne pas accidenter des spectateurs dans la foule, et ne saute que lorsqu'elle a sérieusement ralenti. Il ne survivra pas à ses brûlures. Il mourra quinze jours plus tard.

Victoire des Chenard-Walcker (2 voitures dans les 4 premiers)

Victoire des toutes petites 1100 Chenard-Walcker (2 des 4 voitures dans les 4 premiers)

À la fin du 12^e tour, Lagache/Chenard-Walcker, 1100cc possède plus de 30' sur Duray et passe triomphalement la ligne d'arrivée remportant une écrasante victoire : décidément les petites 1100cc Chenard-Walcker de Toutée sont « formidables ».

La Coupe Georges Boillot

1 ^{er}	Lagache	Chenard-Walcker	1100cc	5h 22'40''
2 ^e	Laly	Ariès	3000cc	5h 49'25''
3 ^e	Harvey	Alvis	3000cc	5h 55'37''
4 ^e	De Zuniga	Chenard-Walcker	4000cc	6h 12'53''
5 ^e	Charlier	Excelsior		6h 14'25''
6 ^e	R-V Sutton	Alvis	3000cc	6h 18'05''
7 ^e	Rigal	Ariès	3000cc	6h 21'57''
8 ^e	Arthur Duray	Excelsior		
9 ^e	Gordon	Austin		

(DAS, Cyclecars, Motos et Voiturese)

19/09 **G. P. de Saint-Sébastien, Espagne. (Meeting).**

Meeting, 40 tours du Circuit de Lasarte de 17,700 km soit 708 km.

13 Concurrents, 4 Delage, 6 Bugatti, 1 Soriano, 1 Sunbeam. (ALFA-Roméo est absent).

Le succès de Delage est malheureusement assombri par la mort de Torchy.

4^e pilote de Delage. Au 5^e tour il attaque Masetti dans un virage, quitte la route et percute un arbre, qui lui coûta la vie.

1 ^{er}	Divo-Morel (15 tours)	Delage	2000	5h 45'01''	à 123,124 km/h
2 ^e	Benoist	Delage	2000	5h 55'43''	
3 ^e	Thomas	Delage	2000	5h 56'26''	
4 ^e	Pierre de Vizcaya	Bugatti	1500	6h 01'45''	
5 ^e	Fernand de Vizcaya	Bugatti	1500	6h 18'39''	
6 ^e	Lehoux	Bugatti	1500		
7 ^e	Goux	Bugatti	1500		

M.T. Costantini/Bugatti à 133,44 km/h

ab Morel ayant abandonné avec la 3^e Delage avait remplacé Divo,

(MCF, Omnia, l'Historique Course Automobile)

1925

12/10 les G. P. de France, pour l'Inauguration de l'Autodrome, évaluée à 50.000 visiteurs, comprennent plusieurs épreuves, temps merveilleux. Les 3 Champions se livrèrent sur 6 tours de piste, soit 15 km, à un match qui souleva un intérêt considérable. Ils arrivèrent dans l'ordre suivant :

	1 ^{er}	Eldridge	Fiat	
	2 ^e	J. Thomas	Leyland	à 200 mètres
	3 ^e	Duray	d'Aouste	à 500 mètres
		M.T. par J. Thomas		en 42''2/5. 2 km ½ en 42 secondes.
Motos 250	1 ^{er}	Le Vack	JAP	à 116,658 km/h
500	1 ^{er}	Richard	Peugeot	à 141,688 km/h
Voiturettes 1100				
	1 ^{er}	Goutte	Salmson	à 137,751 km/h
		(MCF)		

Courant 1925, 1926, 1927, 1928 à mi-1929, André Morel se consacre aux Amilcar 6 cyl. d'Edmond Moyet, tout en participant aux Records à Montlhéry pour Gabriel Voisin et Louis Delage sur les nouvelles 1500cc.

Alors, il s'adjoit Charles Martin (pilote Bignan) pour conduire la 2^e « C.O. »

Début 1927, Edmond Moyet construit, successivement et très rapidement, 3 nouveaux châssis étroits "Monoplace" « M.C.O. » avec les mécaniques des C.O. moteurs borgnes.

Alors, il s'adjoit en complément, l'illustre « Arthur Duray » (ex pilote : La Lorraine, Gobron, Ariès, Excelsior, Talbot...) et, Jules Moriceau (ex : pilote Talbot 1500cc) entre autres.

(Claude Martin, Moriceau, Cyclecars, Motos et Voitures, Omnia, M.C.F).

1926

22/03 Côte de la Mi-Corniche de 1 km, (Meeting de Monaco) entre la villa Primavera et le tunnel de Pissarelles, d'un pourcentage moyen de 6%.

Le record a été brillamment battu par Morel sur Amilcar C.O. 1100cc qui a réussi 37'1/5 et friser le 100 km/h dans une côte pareille, sur 1 km départ arrêté, constitue un fort joli tour de force.

1100cc	1 ^{er}	Morel	Amilcar c.o. n° 115	0'37''1/5	100 km/h R.B.
					Grande Médaille d'Or du MCF
2000cc	1 ^{er}	Benoist	Delage V12	<u>0'39''3/5</u>	
2000cc	1 ^{er}	Bourlier	Delage	0'55''	105,336 km/h R.T.C.
1500cc	1 ^{er}	Bret	Bugatti	1'10''	86,000 km/h
	10 ^e	Mottet	Vagova	1'44''	61,832 km/h

Catégorie Sport

1100cc	1 ^{er}	Scaron J.	Amilcar C6 (Agent Amilcar au Havre)
			(M.C.F., Automobilia 237, Tony, Omnia)

1926

28/03 **2^e G. P. de Provence à Miramas**, « Coupe Hartford »
Autodrome de Miramas-Istres (60 km de Marseille)
Quatorze concurrents en 1100cc

**Ainsi qu'il était prévu, les deux Amilcar de Morel et Martin
prirent la tête dès le départ et terminèrent
dans cet ordre, sans jamais avoir été inquiétés.**

G. P. des voitures et quadricyclecars.

1^{er} Morel Amilcar n°5 24'33''3/5 123,600 km/h de moy.
2^e Martin Amilcar n°6 26'07''3/5

(M.C.F., Tony, Omnia)

25/04 **Targa Florio**, Madonies, Sicile, 250 virages sur un circuit de 108 km,
5 tours soit 540 km et 4 tours pour les 1100cc. Formule libre.

**Delage participe avec des 12 cylindres de 2000cc ayant comme pilotes,
René Thomas, le Comte Masetti, Divo et Benoist.**

Hélas, le Comte Masetti, au premier tour, heurte 2 bornes et capote dans le fossé (peut-être que la rupture de la biellette de direction en est la raison ?). Benoist, qui le suivait de très près, s'arrête et trouve Masetti ensanglanté. Il repart aussitôt pour chercher du secours. Le pauvre, 2 fois victorieux des Targa précédentes, créées par son ami le Comte Vicentio Florio, meurt quelques instants plus tard. En hommage au Comte Masetti, Monsieur Delage retire les autres Delage de la compétition, tout comme en 1925, Nicolas Roméo ses Alfa au G.P. de France avec l'accident mortel d'Ascari (un morceau de barrière de fils de fer laisser sur le côté de la route s'étant enroulé sur une roue) et bien plus tard, Neubauer en 1955, ses Mercedes aux 24 h du Mans. Le mardi 4 mai à l'église Saint-Philippe-du-Roule à Paris, se réunirent de très nombreux amis.

1 ^{er}	Costantini	Bugatti 35T	7h 20'45''
2 ^e	Minoia	Bugatti	7h 30'49''
3 ^e	Goux	Bugatti	7h 35'56''
4 ^e	Materassi	ITALA	7h 44'26''
5 ^e	Dubonnet	Bugatti 35C	7h 44'58''
6 ^e	Wagner	Peugeot	7h 52'25''
7 ^e	Balestrero	O.M.	8h 20'35''
8 ^e	Maserati	Maserati	8h 37'11''
9 ^e	Croce	Bugatti	8h 45'21''
10 ^e	Caliri	Bugatti	7h 35'56''
11 ^e	Montanari	Bugatti	8h 59'21''
12 ^e	Candrilli	Steyr	9h 35'55'' et dernier

M.T. Costantini/Bugatti en 1h 26'' à 75,348 km/h.

DC de Masetti/Delage, retrait de Benoist, Divo et Thoma/Delage 2000cc

(Automobile, Omnia, Tony, l'Historique Course Automobile)

Le numéro 13 ne sera plus attribué dans les courses automobiles : il semble en effet maléfique, car les voitures de Matthys, Torchy et Masetti le portaient !

Pour d'autres, il est bénéfique ?

1926

30/05 **Côte de Planfoy** (A.C. de Roanne et du Forez). Saint Etienne.

Rampe de 7 km à pourcentage élevé et aux virages aussi nombreux que difficiles.

Le record toutes catégories, détenu par André Divo avec 4'28''4/5 ne fut pas battu.

C'est l'infatigable Charles Martin qui réalise la plus belle performance de la journée.

Course 1^{er} Morel Amilcar 1100cc 4'43''1/5 M.T.J. 81,080 km/h

Tourisme 1^{er} Moriceau Talbot 1500cc 5'28''

Course 1^{er} Bac Salmson 1100cc 5'53''2/50

(DAS n° 103, Tony Hannover, MCF, Omnia, Automobilia)

12-13/06 **24 Heures du Mans**. Circuit de 17,262 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route. L'épreuve prend un caractère international (41 engagements dont, deux Américaines, trois Britanniques et trois O.M. Italiennes, entre autres.

1 ^{er}	Bloc/Rossignol	La Lorraine	3500cc	2552,414 km
2 ^e	de Courcelles/Mongin	La Lorraine	3500cc	2533,532
3 ^e	Stalter/Brisson	La Lorraine	3500cc	2403,418
6 ^e	Tabourin/Lefranc	Th. Schneider	2000cc	2037,950
13 ^e	Gabriel-Paris	Ariès	1100cc	1758,962 et dernier
ab	Duray-Flohot à la 6^e heure, incendie dans l'Ariès 3000cc			

Rossi, Dery/Georges-Irat.

(Tony Hannover, Omnia, l'Historique Course Automobile, Automobilia, MCF)

27/06 **G. P. de l'A.C.F. sur l'Autodrome de Miramas**, (509,560 km) 100 tours de 5,095 km.

Près de Marseille en Provence. France.

L'heure des engagements sonna et l'on comptait 3 Talbot et 3 Sima Violet, c'était maigre.

Puis Delage et Bugatti engagèrent 3 voitures chacun, soit 12 participants.

Cependant, à cause de la nouvelle réglementation 1500cc, le circuit, la suralimentation libre et les essais du nouveau carburant français (mélange Essence-Benzol) n'ont pas l'air de satisfaire l'appétit des moteurs.

3 constructeurs : Delage, Talbot et Sima-Violet se désistèrent au moment de partir.

Seule, Bugatti se présenta au départ avec : 3, 8 cylindres. 1500cc, type 39.

La ronde se poursuit, dépourvue de tout intérêt.

Goux augmente son avance et termine en solitaire.

1^{er} Goux Bugatti 39A 1500cc 100 tours à 109,988 km/h en 4h 38'43''4/5 fut le seul à tourner 100 tours (509,560 km)

2^e Costantini Bugatti fut arrêté par les Commissaires au 85^e tour après avoir parcouru 433,126 km en 4h 43'13''.

ab de Viscaya/Bugatti n° 16, 8 cyl. 1496cc compress. et piston fondu.

Les essais du nouveau carburant français, mélange (Essence-Benzol), n'ont pas l'air de satisfaire l'appétit des moteurs. **La ronde se poursuit, dépourvue de tout intérêt.**

(Omni, MCF, Hannover, MCF, Automobile, l'Hist. Course Automobile)

à 15 h le G. P. de l'A.C.F. des Voiturettes 1100cc à Miramas, 254,780 km

Après une empoignade historique avec les Salmson,

Amilcar décide de retirer de la course les 2 voitures de :

Morel n° 4, meilleur tour en 2'36'' et Martin n° 12,

(boîte de vitesses selon le M.C.F., réglage des soupapes selon Automobilia)
ou la nouvelle réglementation – suralimentation libre ?)

Reste Duray, n° 18, encadré de 2 Salmson qui, dès le début, semblent vouloir mener la course. Une tige de frein cassée handicape à son tour l'Amilcar, qui d'ailleurs prend feu peu après la mi-course et force Duray à abandonner. Les Salmson, malgré une bonne défense de l'équipe B.N.C., continuaient jusqu'à la fin à dominer la situation. **Les rapides engins des Usines de Billancourt prenaient la 1^{re}, la 2^e et 4^e place des 1100.**

1 ^{er} Casse	Salmson 1093cc	n° 2	2h25'56''	à 104,752 km/h
2 ^e Gendrot	Salmson	n° 20	2h30' 00''3/5''	
3 ^e Gubernatis	BNC	n° 8	2h35'39''	
4 ^e Rousseau	Salmson		2h41'08''1/5	
5 ^e Maurice Benoist/Sima-Violet	715cc,	2 temps		

(Tony Hannover, MCF, Dimanche Auto, Omnia Paul Meyan)

1926

Le 29 juin, les marques Daimler et Benz fusionnent et deviennent Mercedes-Benz.

07-08/07 les **24 Heures de SPA**

Catégorie 1000cc

1^{er} **Duray-Delano Ariès 1000cc 1879,100 km**

2^e Rigal-Laly Ariès 1000cc 1804,300

Catégorie 1000 à 1500cc

1^{er} Ivanowsky-Marinoni ALFA Roméo 1500cc 2644,900 km 102,600 km

2^e Evrand-Barthélemy Bugatti 1500cc 2007,600

3^e Beyre-Cornet Chenard/Wal. 1500cc 1845,100

(Tony Hannover, Omnia, l'Historique Course Automobile, Automobilia, MCF)

18/07 **G. P. d'Europe à Saint Sébastien, Espagne. 45 tours de 17,150 km (779,175 km)**

Meeting, Semaine de Saint Sébastien. Routes neuves du Circuit de Lassarte.

Il fait une chaleur épouvantable, torride, le sirocco aggrave encore la chose en soulevant des nuages de poussière !

E. Bugatti avec ses 3 Bugatti 2000cc (Costantini, Goux et Minoia) a pour seul adversaire les 3 Delage 1500cc enfin prêtes de Morel, Wagner et Benoist.

Minoia s'arrête à plusieurs reprises pour s'efforcer de refroidir le moteur de sa Bugatti qui chauffe de plus en plus.

Le moteur des Delage est déporté devant le pilote et leur grille progressivement les pieds et les asphyxie par les gaz brûlants et toxiques du nouveau carburant national !

L'on bricole à chaque arrêt et l'on découpe la carrosserie pour donner de l'aération aux pilotes

Benoist et Morel s'arrêtent au bord de l'évanouissement et sont transportés à l'hôpital. Sinon, elles marchent fort bien, tant que les pilotes conservent santé et lucidité.

Au 40^e tour, la course fut arrêtée.

1^{er} Goux Bugatti 1500cc 6h. 51'52'' à 113,460 km/h

2^e Bourlier/Sénéchal Delage 1500cc 6h 59'46''

3^e Costantini Bugatti, 7h. 28'17'' (problèmes de soupapes)

M. T. Wagner à 131,640 km

Arrêt de Benoist/Delage au 30^e tour, Morel/Delage au 40^e,

Wagner et Minoia

(l'Historique Course Automobile, Automobilia, Omnia, MCF)

1926

25/07 **Coupe du Prince des Asturies dans le cadre du G. P. d'Espagne.**

30.000 pesetas + 1.000 au M.T.

8 Bugatti - 3 Delage - 1 Sunbeam - 3 Amilcar - 3 Salmson - 2 Guyot -
2 J. Graf - 1 BNC - 1 Eldridge - 4 Sima-Violet

Première manche 6 tours (30 km)

1^{er} Martin Amilcar n° 2 29'02''4/5 à 103,282 km/h**2^e Duray Amilcar n° 3 30'18''4/5 à 98,966 km/h****ab Morel Amilcar (réservoir crevé)**

Deuxième manche 6 tours (30 km)

1^{er} Duray Amilcar n° 3 16'27''1/5 à 109,400 km/h

Troisième manche 8 tours (30,386 km)

1^{er} Duray Amilcar n° 3 7'26''3/5 à 164,328 km/h !2^e Perrot Salmson n° 63^e Sandford Sandford n° 9

+ de 1500cc

1^{er} Divo Talbot n° 2 1h 59'01''3/5 à 100,817 km/h2^e Segrave Talbot n° 3 1h 59'06''4/5 à 100,744 km/h**3^e Moriceau/Talbot n° 5 2h 09'59''1/5 à 92,317 km/h****ab Morel/Delage, Williams/Bugatti**

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique Course Automobile)

25/07 **G. P. d'Espagne, Meeting, Lassarte Saint-Sébastien. La Grande semaine**

de Saint- Sébastien se termine par ce G. P., 40 tours de 17,325 km

(692,600 km), 10 partants, 5 à l'arrivée.

**Au 2^e tour Benoist/Delage doit s'arrêter pour changer les bougies,
au 4^e Morel/Delage attaque et passe Segrave/Sunbeam, il conserve la 1^{re} place,
Segrave est à 6''. La pluie commence à tomber, Segrave est contraint à l'abandon
par le bris d'un roulement d'une fusée avant, Morel tombe en panne du
compresseur, Benoist aussi, ils abandonnent au 9^e tour !**

La pluie cesse, la moyenne remonte.1^{er} Costantini Bugatti 35T 5h 35'45'' à 123,758 km/h2^e Goux Bugatti 35T 5h 52'16''**3^e Wagner-Benoist Delage 2000 5h 56'57'' V12, 2LCV**4^e Minoia Bugatti 35T 5h 57'26''5^e Ferry Bugatti 35 33 tours

M.T. Costantini à 135,214 km/h.

ab Morel/Delage, de Buck,

Williams et Ferry/Bugatti 35, Segrave V12 3976 (4000cc),

(M.C.F, Omnia, Tomy, DAS, l'Historique Course Automobile)

1926

05/09 **G. P. d'Italie,****Course de voitures légères à Monza, de 400 km, 1100cc et 400 kg chacune,**

2 six cylindres Amilcar c.o. et 1 BNC au départ.

**Les 6 cylindres Amilcar sont les plus rapides 1100cc du Monde
elles atteignent le 200 km/h !**

1 ^{er}	Morel	Amilcar	1100cc	3h 00'32''2/5	à 133,940 km/h de moy.
2 ^e	Duray	Amilcar	1100cc	3h 09'26''2/5	à 127 km/h
3 ^e	de Joncy	B.N.C.	1100	3h 16'05''	

G. P. d'Italie des voitures au-dessus de 2000cc sur 600 km (60 tours de 10 km).

Le même jour, 3 Bugatti (Costantini, Goux et Sabipa), une Chiribiri (Serboli) et 2 Maserati (Maserati et Materassi). 6 engagés, 2 à l'arrivée.

1 ^{er}	Sabipa	Bugatti	4h 20'29''
2 ^e	Costantini	Bugatti	4h 27'01''2/5

M.T. Costantini/Bugatti à 158,590 km/h

ab Goux/Bugatti, Materassi et Maserati/Maserati, Serboli/Chiribiri.

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique Course Automobile)

Lors, d'un essai sur route, "Bordino", un "AS" parmi les "AS" essaye une Bugatti, lorsqu'un chien errant traverse la route. Dans le choc, la Bugatti dévie de sa trajectoire et Bordino se tue sur le bas-côté de la route.

07-17/10 **G. P. du XX^e Salon, à Montlhéry, 1500cc, 16 tours de 12,500 km soit 200 km se déroulent sous le patronage d'un puissant quotidien et en accord cette fois avec l'A.C.F.****Foule très nombreuse, 20000 spectateurs, malgré une pluie torrentielle qui rend le circuit très glissant****À la suite du Retrait des 3 Bugatti et des 3 Delage,**

il restait les 3 Talbot, de Divo, Segrave et Moriceau

1 ^{er}	Divo	Talbot 1500cc	n°2	1h 59'01''3/5	100,817 km/h
2 ^e	Segrave	Talbot 1500cc	n°3	1h 59'06''4/5	100,744 km/h
3 ^e	Moriceau	Talbot 1500cc	n°5	2h 09'59''1/5	92,317 km/h
4 ^e	Franz Lefèvre	Jean Graf	n°4	à 4 tours	72,252 km/h
5 ^e	Guyot	Guyot spécial	n°1	à 4 tours	71,938 km/h
6 ^e	Jean Graf	Jean Graf	n°6	à 5 tours	64,362 km/h

Le Critérium des 1100cc en 3 manches1^{er} manche des 1100cc. 50 km (4 tours du routier de 12,500 km).

Coupe offerte par la revue « les Sports »

1 ^{er}	Martin	Amilcar	C.O. n° 2	29'02''4/5
2 ^e	Duray	Amilcar	C.O. n° 3	30'18''4/5
3 ^e	Perrot	Salmson	n° 6	31'42''3/5
6 ^e	Jeuffrain	Amilcar	n° 12	34'12''3/5

M.T. Morel/Amilcar n°2 en 29'02''4/5 à 104,166 km/h

ab Morel, au 3^e tour, radiateur d'eau percé par jets de pierre.
2^e manche du Critérium des 1100cc 30 km (6 tours du routier de 5,500 km)

1^{er} Duray Amilcar C.O. n° 3 16'27'' 1/5

6^e Jeuffrain Amilcar n° 12 19'1''

M.T. Morel/Amilcar à 109,400 km/h en 2'40''

3^e manche du Critérium des 1100cc. 20 km (8 tours de piste)

Record par Duray à 164,328 km/h

(malgré la piste rendue glissante par la pluie).

1^{er} Duray Amilcar CO n° 3 7'26'' 3/5

2^e Perrot Salmson n° 6 8'50'' 2/5 138,365 km/h

6^e Jeuffrain Amilcar n° 12 9'58'' 3/5 122,601 km/h

MT Duray/Amilcar record du tour 54'' 3/5

MT. Morel, record au 1^{er} tour 7'05'' et,

au 3^e tour radiateur d'eau percé par jets de pierres

ab Martin, en tête, se retourne au dernier tour sans gravité corporel important (épaule démise)

Classement général des 1100cc par l'addition des temps des 3 manches

1^{er} Duray Amilcar C.O. n°3 54'12'3/5 164 km/h moy.

2^e Perrot Salmson n°6 58'13''1/5

3^e Sandford Sandford n°9 59'28''1/5

4^e Jeuffrain Amilcar n°12 1h 03'21

5^e Ismalun n°17 1h 06'34''1/5

6^e Guéret Sandford n°10 1h 07'44''3/5

7^e G. Cabantous Salmson n°14 1h 08'43''

(Automobilia, Omnia, MCF, Moteur et le Chauffeur Français)

En 1926 "AMILCAR" s'adjuge 100 victoires, dont 30 avec le 6 cylindres

(comme Bugatti), 6 avec la 10 chevaux,

le record du Monde des 1100cc à Arpajon en parcourant

le km lancé à la moyenne de 197,222 km/h,

Le Mile lancé (1609 mètres) à 195,962 km/h,

95 km en 30 minutes, battant de loin le précédent record,

toutes les autres épreuves étant pilotées par des Indépendants "Amilcaristes".

(Tony Honnoyer)

1927

28/03 **3^e G. P. de Provence - Coupe Hartford**, Autodrome de Miramas-Istres.

2^e éliminatoire

1^{er} Moriceau Talbot 1500cc

2^e Williams Talbot 1500cc M.T.C.

3^e éliminatoire

1^{er} Morel Amilcar 1100 M.C.O. n° 1 à 117,8 km/h de moy.

2^e Duray Amilcar 1100 M.C.O. n° 3

Finale interrompue à la fin du 5^e tour

1^{er} Chiron Bugatti 35 B 2300cc n°22 à 121,5 km

2^e Morel Amilcar M.C.O. à 1/5^{ème} de seconde

3^e Foc Bugatti 1500cc

4^{ème} Conc's Bugatti 35

5^e Duray Amilcar 1100 M.C.O. n° 3

6^e de Paraudière Bugatti 1500cc

7^e Jourdan Giraud Spéciale

8 ^e	Imbert	Bugatti 1500cc
9 ^e	Lehoux	Bugatti
10 ^e	Massias	BNC 527
11 ^e	Gubernatis	BNC 527
12 ^e	Beliver	BNC 527

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique Course Automobile)

1927

10/04 **Match entre Morel Amilcar 1100cc et Richard moto Peugeot 1000cc**

1^{er} et 2^e manches : Morel 1'13''3/5 et 1'15''2

1^{er} et 2^e manches : Richard 1'13''3/5 et 1'12''3/5

(Omnia, MCF, Tony)

17/04 **G. P. des 1100cc à Montlhéry.** 250 km.

En conséquence de l'arrêt des favoris, en tête, Martin et Morel, à 113 km/h de moy. (crevaison du radiateur d'eau par jets de pierres), après une haute lutte, d'Havrincourt et Perrot finissent (Salmson) par prendre la seconde et 3^e place à un tour derrière Duray.

1^{er}	Duray Arthur	Amilcar M.C.O. G.H.	2h 19'11''2/5 à 107,766 km/h
2 ^e	d'Havrincourt	Salmson	à 1 tour
3 ^e	Perrot	Salmson	à 1 tour
4 ^e	Tersen	Amilcar CGSS	à 2 tours
5 ^e	Sandford	Sandford	à 3 tours
6 ^e	Siran	d'Yrsan	à 3 tours
7 ^e	Menet	Menet Spécial	à 6 tours

M.T. Duray/Amilcar 1100cc à 115,681 km/h de moy.

. Divo/Sunbeam 4000cc à 232,834 km/h de moy.

L'ancien record était détenu par Eldridge sur Miller en 1926 à 230,251 en 40'13/100.

(MCF, Tony)

Le Record détenu en 1926 par Eldridge/Miller à 230,251 km/h en 40'13/100 a été dépassé par Divo/Sunbeam de 4000cc à 232,834 km/h de moy.

Puis, sur une Talbot 1500cc, Divo, réalise une plus grande vitesse sur autodrome portant le Record à 233 km/h.

(MCF, Tony)

1927

18-19/06 **le G. P. d'Endurance de 24 heures au Mans.** Circuit de 1,262 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route. L'épreuve prend une envergure internationale, le temps est nuageux et incertain. (22 engagements dont, trois Bentley Britanniques, 7 concurrents à l'arrivée). La course se poursuit un peu monotone, avec la totale domination des Bentley. Callingham au volant de sa Bentley 3000cc aborde Maison-Blanche derrière les 2 Th. Schneider; la 1^{re} pilotée par Tabourin dérape, percute un mur et obstrue la moitié de la route; la 2^e pilotée par Schiltz, va au fossé de l'autre côté et obstrue, en partie, l'autre moitié. Callingham au volant de sa Bentley 4400cc freine à mort et termine sa course en versant dans le fossé, par-dessus la Schneider. Une petite Ariès réussit à s'arrêter avec pour seul ennui un pneu éclaté. Arrive alors, Davis, au volant de la 3^e Bentley 3000cc; laissons lui raconter ses impressions (publiés dans la revue «The Autocar». À l'instant où, alors que le crépuscule allait faire place aux ténèbres de la nuit, à vive allure, je vis à la lueur incertaine de mes phares la masse enchevêtrée des voitures, la Bentley n° 2 d'Erlinger/Duller et la n° 1 Clément/Callingham, les 2 Schneider n° 11 et 12 et l'Ariès n° 29 de Gabriel-Paris toutes en

travers de la route. Ce n'était pas le moment de perdre son sang-froid, réduire totalement la vitesse et mettre la voiture de travers afin de ne pas heurter les autres de face. Je réussis cette manœuvre et je passais au milieu de ce tas de ferraille qui s'écroula à mon passage dans un fracas semblable à celui qu'aurait fait un tas de ferraille descendant d'un escalier. Seul Tabourin fut légèrement blessé. Davis rentre au stand où la consternation règne, aidé de Benjafield, il s'efforce de remettre la direction qui en a pris un coup dans le choc, un phare écrasé et les freins en même temps. Davis repart et malgré l'incident conserve la 1^{re} place. À mi-course l'Ariès de Laly passe la Bentley et la pluie commence à tomber de plus en plus fort. Après 18h de course, Laly à 5 tours d'avance sur la Bentley, il s'arrête pour ravitailler. Le démarreur coincé il ne peut repartir. Il le répare et Chassagne prend le volant sous l'ovation du public, mais il n'a plus que 3'47'', puis 7'39'' d'avance. Elle ne repasse plus à la suite de la rupture de la distribution. Chassagne est acclamé lorsqu'il rentre au stand dans la voiture officielle pilotée par l'ancien grand AS, Victor Émery. Davis avec une voiture « croulante », une direction de plus en plus imprécise, un essieu avant faussé et des freins inexistant voit avec joie et soulagement la fin de la 24^e heure. Les 2 Salmson 1100cc sont 2 et 3^e au général sur 7 arrivants.

1 ^{er}	Benjafield/Davis	Bentley	3000cc	2369 km	807
2 ^e	de Victor/Hasley	Salmson	1100cc	2019 km	999
3 ^e	Casse/Rousseau	Salmson	1100cc	2002 km	173
4 ^e	Desvaux/Vallon	SCAP	1500cc	1915 km	211
5 ^e	Bouriat/Bussienne	EHP	1100cc	1874 km	510
6 ^e	Marandet/Lécureuil	SARA	1100cc	1844 km	844
7 ^e	Grégoire/Lemesle	Tracta	1100cc	1687 km	394

M.T. Clément Bentley à 118,142 km/h

ab Duray-Delanoë (Ariès 1100cc), Dery-Rossi (Georges Irat), Mottet/Maret (Sara), Laly/Chassagne (Ariès)

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique Course Automobile)

1927

03/07 **G. P. de l'A.C.F. International des 1500cc Autodrome de Linas-Montlhéry**

(600 km), 48 tours de 12,500 km. 7 partants, 5 à l'arrivée.

En dernière heure, Bugatti déclare forfait et retire ses 3 voitures.

Il reste les 3 Delage de Morel, Benoist et Bourlier

Et les 3 Talbot de Williams-Moriceau, Divo, Wagner, puis, Eyston sur Halford.

1^{er} Benoist Delage 4h 45'41''1/5 à 126,012 km/h (gagne 100.000 f)

2^e Bourlier Delage 4h 53'55''3/5 à 122,479 km/h (gagne 50.000 f)

3^e Morel Delage 5h 11'31''2/5 à 115,61- km/h (gagne 20.000 f)

4^e Williams-Moriceau 5h 24'30'' Talbot

5^e Eyston, Halford Sp. arrêté après 36 tours

MT Benoist/Delage 5'41'' à 131,964 km/h

(Automobilia, Omnia, MCF, D. Hill, l'Historique Course Automobile)

09-10/07 **24 heures de Spa-Francorchamps (Belgique).** Circuit de 14,914 km (596 km)

15 participants seulement. **Le temps est un véritable déluge du départ à l'arrivée.** Les pilotes sont trempés, les lunettes laissent passer la pluie qui irrite les yeux, le brouillard s'est joint à la pluie ce qui aggrave encore plus la situation. Charlier pilote depuis le départ une des trois Excelsior. Il a perdu 1 heure pour changer le radiateur et ayant une vue d'oiseau nocturne, il fonce pour rattraper son retard. À l'aube, il passe le volant à son équipier Thoua qui veut maintenir la vitesse. Il rate un virage et enroule la belle Excelsior autour d'un arbre et

s'en sort sans dommage grâce à son casque. La course se termine par un beau doublé d'Excelsior et il pleut toujours des trombes d'eau.

1 ^{er}	Sénéchal/Caerels	Excelsior	5400cc	2203,200 km
2 ^e	Dills-Ladue	Excelsior	5400cc	2145,500
3 ^e	Laly/Chassagne	Ariès	3000cc	1995,095
4 ^e	Brosselini/Thellusson	Fasto	2000cc	1977,100
5 ^e	Burie/Rossi	Georges Irat	2000cc	1966,000
6 ^e	Zehender/Reinartz	Georges Irat	2000cc	1951,000
7 ^e	Becquet/Springuel	Ansaldo	3000cc	1817,300
8 ^e	Gros-Barthélémy	Fasto	2000cc	1740,100
9 ^e	Blondel/Bachmann	Théo Schneider	2000cc	1624,000
10 ^e	Bouriano/Bartlett	Georges Irat	2000cc	1609,000
11 ^e	Duray/Delano	Aries	1100cc	1609,000

1^{er} des 1100cc

(l'Histori, Course Automobile, MCF, Automobilia)

1927

11/09 **Coupe Georges Boillot à Boulogne-sur-Mer** (la finale) 112,125 km, 3 tours de 37,375 km. Formule handicap, les voitures partent successivement selon une moyenne des éliminatoires et l'importance de leur cylindrée, 6 terminèrent.

Le classement final

1 ^{er}	Laly	Ariès	3000cc	1h 00'45''
2 ^e	Newman	Salmson	1100cc	1h 10'19''
3 ^e	Brisson	La Lorraine	3500cc	1h 04'04''
4 ^e	Duray	Ariès	1100cc	1h 12'10''
5 ^e	Harvey	Elvis	1500cc	1h 04'58''
6 ^e	Lewis	Bugatti	2000cc	

Au scratch

1 ^{er}	Duray	Aries	1100cc	
2 ^e	Newman	Salmson	1100cc	1' de retard
3 ^e	Brisson	La Lorraine	3500cc	7' 45'' de retard
4 ^e	Laly	Ariès	3000cc	8' 45'' de retard
5 ^e	Harvey	Alvis	1500cc	8' 30'' de retard
6 ^e	Lewis	Bugatti	2000cc	8' 45'' de retard

(Automobile, Omnia, Tony (Cycle cars, Motos et Voitures)

15-31/07 **Meeting de Saint Sébastien A.C. de Guipuzcosa.**

La Grande semaine automobile.

Au 12 heures, Cat. D. 2^e Duray/Chassagne Ariès 1136,897 km

25/07 **5^e G. P. de Saint Sébastien.** 40 tours de 17,315 km soit 692.600 km,

Circuit de Lasarte. Très beau temps, soleil écrasant.

TOUS LES RECORDS DE LA CATÉGORIE 1100cc SONT BATTUS

Suprême récompense :

une Coupe et un Prix spécial de 5.000 pesetas

Classement des 1100cc :

1^{er} **Martin à 107,844 km/h de moy. en 6h 25'35'' et**

6^e au classement général, derrière 5 Bugatti 2000cc !

Classement général :

1^{er} Materassi Bugatti 2000cc 5h 28'09'' à 126 km/h de moy.

2 ^e	Dubonnet	Bugatti	2000cc	5h 32'11''
3 ^e	Conelli	Bugatti	2000cc	5h 40'30''
4 ^e	Chiron	Bugatti	2000cc	5h 59'45''
5 ^e	Bret	Bugatti	2000cc	6h 21'56''
6^e	Martin	Amilcar	1100cc	6h 25'34'' à 107,844 km/h et 1^{er} des 1100
7 ^e	Jourdan	Salmson n°24	1100cc	7h 11'22'' à 96,300 km/h à compresseur arrivé 46 minutes après l'Amilcar de Martin
8 ^e	de Maleplane	Buc	à 7 tours	
9 ^e	Fourni		à 15 tours	
M.T.	Materassi/Bugatti			à 139,762 km/h, battant le précédent de Costantini
ab	Morel/Amilcar 1500	rupture d'un roulement de roue Leblanc Amilcar 1100cc panne d'essence ! (MCF, Automobilia)		

1927

14-15/08 **G. P. de Paris, Meeting, 24 heures à Montlhéry.**

Les hors-d'œuvre furent meilleurs que le plat principal, notamment, la
Course des 1100cc finale des 3 manches. Très vif succès.

Les Amilcar triomphent encore avec une netteté indiscutable

1 ^{er}	Martin	Amilcar n° 14
2 ^e	Morel	Amilcar n° 12
3 ^e	Casse	Salmson
4 ^e	d'Havrincourt	Salmson
5 ^e	Perrot	Salmson
6 ^e	Goutte	Salmson
7 ^e	Patron	Morgan
8 ^e	Tersen	Amilcar
9 ^e	Lez	Morgan
10 ^e	Siran	d'Yrsan
11 ^e	Tallet	Tallet

(MCF, Automobilia +)

04/09 **G. P. de Milan, en préliminaire du G. P. d'Italie, à Monza, 100 km à disputer par série et finale, même circuit, Benoist/Delage et Sonder/Duesenberg, trop fatigués dans la GP d'Europe ne se présentent pas.** Plus de pluie.

1 ^{er}	Bordino	Fiat 806-406	1500cc	19'42''3/5	à 155,440 km/h
2 ^e	Campari	Alfa Roméo P2	2000cc	20'24''	
3 ^e	Maggi	Bugatti 35	2000cc	21'22''2/5	
4^e	Zampieri	Amilcar	1100cc	24'04''	
5 ^e	Clérici	Salmson	1100cc		
6 ^e	Lipman	Salmson	1100cc		

M.T. Bordino/Fiat 155,446 km/h
(Automobile, Omnia, MCF, l'Historique Course Automobile)

17-25/09 **Le Meeting des Routes Pavées.**

le 18/09 **Course de 6 heures au Circuit de Pont-à-Marcq,**

Le temps est épouvantable, pluie, boue et dérapages.

Le classement final des 1100 cc

1 ^{er}	Christian	Lombard	1100cc	461,372 km	77,288 km
2 ^e	Pousse	B.N.C.	1100cc	452,485 km	75,884 km

3 ^e	Lepicard	Donnet	1100cc	432,073	
4 ^e	Duray	Ariès	1100cc	428,888	
5 ^e	Bouriat	E.H.P.	1100cc	426,716	
6 ^e	Marandet	S.A.R.A.	1100cc	325,502	
7 ^e	Siram	D'Irsan	1100cc	399,928	
1 ^{er}	Rost	Georges Irat	2000cc	493,828 km	84,037 km
2 ^e	Rossi	Georges Irat	2000cc	463,636 km	

(Revue des Usagers de la Route, Automobilia, Omnia, MCF)

1927

17/10 **Critérium des 1100cc à Montlhéry. XX^e Salon Automobile** (dans le cadre du)

3 manches. 20.000 spectateurs sous une pluie diluvienne, persistante inondant la piste (Martin se retourne sans gravité importante)

Morel, record au 1^{er} tour 7'05'' et, au 3^e tour radiateur d'eau percé par jets de pierres.

1^{re} manche du Critérium des 1100cc. 50 km (4 tours du routier de 12,500 km).

Coupe offerte par « les Sports »

1 ^{er}	Martin	Amilcar	C.O. n° 2	29'02'' 4/5
2 ^e	Duray	Amilcar	C.O. n° 3	30'18'' 4/5
3 ^e	Perrot	Salmson	n° 6	31'42'' 3/5
6 ^e	Jeuffrain	Amilcar	C.6. n° 12	54'12'' 3/5

M.T. Morel/Amilcar n° 2 en 29'02'' à 104,166 km/h

ab Morel, au 3^e tour, radiateur d'eau percé par jets de pierre.

2^e manche du Critérium des 1100cc 30 km (6 tours du routier de 5,500 km)

1 ^{er}	Duray	Amilcar	MCO GH n° 3	16'27'' 1/5
6 ^e	Jeuffrain	Amilcar	c.6 n° 12	19'1''

M.T. Morel/Amilcar à 109,400 km/h en 2'40''

3^e manche du Critérium des 1100cc. 20 km (8 tours de piste)

Record par Duray à 164,328 km/h (malgré la piste rendue glissante par la pluie).

1 ^{er}	Duray	Amilcar	n° 3	7'26'' 30/5
2 ^e	Perrot	Salmson	n° 6	8'50'' 2/5 138,365 km/h
6 ^e	Jeuffrain	Amilcar	C.6 n° 12	9'58'' 3/5 122,601 km/h
MT	Duray/Amilcar	record du tour	54'' 3/5	

Classement du Critérium des 1100cc par addition des temps dans les 3 manches :

1 ^{er}	Duray	Amilcar	n° 3	54'12'' 3/5
2 ^e	Perrot	Salmson	n° 6	58'13'' 1/5
3 ^e	Sandford	Sandford	n° 9	59'26'' 1/5
4 ^e	Jeuffrain	Amilcar	n° 12	1h 03'21''
5 ^e	Ismalun	Amilcar		1h 06'34''
6 ^e	Guéret	Sandford		1h 07'44''
7 ^e	Gi.-Cabantous	Salmson		1h 08'43''

(MCF, DAS, Automobilia, Tony)

3^e Championnat du M.C.F. Autodrome de Montlhéry.

Très gros succès, beau sport, journée amusante et intéressante.

	1 ^{er}	Sandford	150 points
	2 ^e	Jeuffrain	145 points
	3 ^e	Tersen	140 points
	4 ^e	Devaud	135 points
Moto	1 ^{er}	Krebs	144 points
	2 ^e	O'Reilly	141 points
	9 ^e	Monneret	126 points

(MCF, Automobilia, Tony)

1928

31/05 **Course des vieilles « Gloires du Volant » à Montlhéry.**

Coupe de l'A.C.F..

1^{er} Duray Amilcar MCO GH 1'15'39/100 M.T.**Duray, meilleur tour à 116,883 km/h de moy.****Une Médaille est offerte à Duray, par Divo, Williams et Sénéchal.**

Médaille de l'A.C.F à Duray sur 6 cyl. Amilcar

(Tony)

16-17/06

24 Heures du Mans. Circuit de 17,262 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route. L'épreuve prend un caractère international, 33 participants, dont 10 Britanniques, 5 Américains et 2 Italiens. Il y en aura 17 à l'arrivée. Le temps est nuageux et incertain. Il faut déplorer l'absence de voitures françaises en grosses cylindrées, mis à part l'Ariès de Laly-Rigal. Chenard, Lorraine et Peugeot, en particulier, ont renoncé à la compétition ce qui creuse, hélas, un grand vide. Le montage des capotes est supprimé. Une polémique à l'encontre d'une Alfa 1500cc sport au pesage est refusée par les commissaires arguant qu'il s'agissait d'une voiture de course, ne correspondant pas à l'esprit du règlement ! Au 3^e tour Laly abandonne (bielle coulée). Au 4^e Brisson sur Stutz pulvérise le record à 122 km 329 et se trouve dans les roues Barnato sur Bentley qui l'empêche de passer. Il reçoit un avertissement du Directeur de course. La bataille fait rage et la Bentley, le châssis trop long, s'affaisse en brisant la conduite d'eau et le radiateur se vide. Il ne reste plus qu'une Bentley pour venir à bout de la Stutz. Remarquons l'excellente performance de la petite Itala de Benoist, le Roi de la saison précédente, et par le remarquable Dauvergne. L'inquiétude règne dans le camp Britannique. Le châssis long comme une journée sans pain de Barnato casse et l'on craint le même phénomène sur la Bentley de tête. Dans le dernier tour, la Stutz ayant des difficultés à passer les vitesses, laisse la place à la Bentley après une course magnifique, incertaine jusqu'à la dernière minute. Nous remarquerons que le commentateur (officiel) de ces lignes en 1928 avait un léger favoritisme pour Benoist-Dauvergne, surtout Robert en prétendant qu'ils avaient fait une « excellente performance » avec l'Itala 2000cc certes exacte, mais derrière une Alvis de 1500cc et un BNC de 1100cc !

1 ^{er}	Barnato-Rubin	Bentley	4400cc	2669,272 km
2 ^e	Brisson-Block	Stutz	4900cc	2656,594
3 ^e	Stoffel-Réol	Chrysler	4076cc	2493,853
4 ^e	C. Ghyca-G. Ghyca	Chrysler	4083cc	2412,187
5 ^e	Birkin-Chassagne	Bentley	4392cc	2335,351
6 ^e	Harvey-Purdy	Alvis	1482cc	2286,382
7 ^e	Doré-Treunet	BNC	1099cc	2270,066
8^e	Benoist-Dauvergne	Itala n° 12	1991cc	2258,171
9 ^e	Harvey-Purdy	Alvis	1482cc	2246,016
10 ^e	Casse-Rousseau	Salmson	1095cc	2208,444
11 ^e	d'Erlanger-Hawkes	Lagonda	1954cc	2178,382
12 ^e	Mauri. Benoist-Balart	Tracta	1481cc	2060,455
13 ^e	Desvaux-Goutte	Lombard	1095cc	2016,707
14 ^e	Bouriat-Bussiennet	E.H.P.	1094cc	1996,891
15^e	Duval-Mottet	SARA	1800cc	1974,190
16 ^e	Bourcier-H. Vasena	Tracta	1099	1905,147
17 ^e	Grégoire-F. Vallon	Tracta	1085	1870,739

M.T. Birkin-Chassagne/Bentley 4392 km à 127,604 km/h

**ab Duray-Delano, Laly-Rigal/Ariès 1100 et 3000cc,
Duval-Mottet/SARA 1806cc**

(24 heures du Mans Labric, l'Actualité Auto, Automobilia)

1928

01/07 G. P. de l'A.C.F., des voitures de Sport économiques à Handicaps

à Saint-Gaudens (au Comminges). 263 km. Sénéchal est le Directeur de l'épreuve.

1^{er}	Williams	Bugatti 35 B	2000cc compresseur	136,368 km/h moy.
2 ^e	Rousseau	Salmson	1100cc sans compresseur	
3 ^e	Brisson	Stutz	5000cc sans	
4 ^e	Desvaux	Lombard	1100cc sans	
5 ^e	Casse	Salmson	1100cc avec	
6 ^e	Stoffel	Chrysler	4000cc sans	
7 ^e	de Vère	Chrysler	4000cc sans	
8 ^e	Guy	Lombard	1100cc sans	

M.T. Williams Bugatti 139,895 km/h en 1h.55'32'' 4/5.

**Très belle victoire compte tenu du lourd handicap de 32', devant les 1100cc de Rousseau, sans compresseur, en 2h.30'4'' 3/5 à 105,46 km/h. Casse à compresseur Salmson et Desvaux Lombard
ab. Duray/Ariès 2000**

Classement du Prix des Petites Voitures de Sport, sur 10 Tours également,

1^{er} de Rovin/Rovin, 2^e Siran/d'Ysan et Violet/Violet (à 1 tour)

(Omnia, l'Actualité Auto, l'Historique. Course Automobile)

06-07/07 G. P. de Belgique, Spa Francorchamps, 14,914 km, a remporté un très vif succès en dépit de fâcheuses circonstances atmosphériques.

Pluie, vent, froid et brouillard ont mis à rude épreuve les conducteurs et les spectateurs.

2000cc	1 ^{er}	Benoist-Marinoni	Alfa-Roméo	2433,260 km à 101, 600 km/h
	2 ^e	Rigal-Zéhender	Alfa-Roméo	2254,800
1500cc	1 ^{er}	Eyston-Ivanovsky	Alfa-Roméo	2407,015
3000cc	1 ^{er}	Gouvion-Swalens	Lancia	2228,540
	2 ^e	Thelusson-George	Lancia	2228,538
1100cc	1^{er}	Arthur Duray-Laly	Ariès	1921,900
	2 ^e	Rouleau-frères	Amilcar C.6	1887,600

(Omnia, l'Actualité Auto, l'Historique. Course Automobile)

**07-08/07 24 h de Spa-Francorchamps (Belgique). Circuit de 14,914 km (596 km)
15 participants seulement.**

1 ^{er}	Ivanowski-Marinoni	Alfa-Roméo	1500	2463,900 km
2 ^e	de Vère-Mongin	Chrysler	4076	2231,300 km
4 ^e	Burie-Rost	Georges Irat	2000	2158,700 km
8^e	Duray-/Delano	Aries	1100	1879,100 km
	1^{er} des 1100			

(l'Histori, Course Automobile, MCF, Automobilia)

1928

29/07 **G. P. d'Espagne, Lasarte-Saint Sébastien.** 15 tours de 17,315 km : 259,725 km.

L'épreuve est réservée aux voitures de sport selon la formule handicap.

Les pilotes Bugatti se sont arrangés pour ne pas rouler trop vite durant les épreuves éliminatoires, qui déterminent les handicaps afin de les combler aisément.

Chiron l'emportait aisément.

Classement handicap compris

1 ^{er}	Chiron	Bugatti	2000cc	2h 25'00''
2 ^e	Bouriano	Bugatti	2300cc	2h 30'14''
3 ^e	Delemer	EHP	1500cc	2h 30'37''
4 ^e	Christian	Lombard	1500cc	2h 35'43''
5 ^e	Laly	Ariès	3000cc	2h 35'51''
6 ^e	de Vère	Chrysler	4000cc	2h 36'24''
7 ^e	Stoffel	Chrysler	4000cc	2h 38'18''
8^e	Duray	Ariès	3000cc	2h 41'35''
9 ^e	Moran	Rally	1100cc	2h 42'26''
10 ^e	Larrinanga	Rally	1100cc	2h 48'59''
ab	Williams/Bugatti 2300cc, Maurice Benoist/Tracta,			

Jourdan/Salmson 1100cc

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori, Course Automobile)

25/08 **2^e Journée des RECORDS,** organisée par le M.C.F et le Journal à Montlhéry

Autodrome de Linas-Montlhéry et Arpajon.

50 nouveaux Records Internationaux et Français furent battus

9 records par Morel sur Amilcar 1100 et 3 en 1500cc

Arpajon. Classe F de 1100cc à 1500cc (1270cc)

Le Km lancé 1^{er} Morel 1500	210,770 km/h	17' 08''	R.F. I.B
Le Km D.A 1^{er} Morel 1500	133,729 km/h	26''00'92/100	P.R.F. I.B
Le Mile lancé 1^{er} Morel 1500	210,218 km/h	27''56	P.R.F. I.B

(M.C.F.)

Démonstration par Morel sur Voisin et Divo sur la Delage 12 cylindres « la Torpille »

(Tony, MCF, Automobilia)

08/09 **Coupe Georges Boillot à Boulogne sur Mer.** 12 tours de 37,375 km (448,500 km).

Formule handicap adoptée. Les voitures partent successivement,

à une heure déterminée selon l'importance de leur cylindrée. 26 partants, 9 terminent.

1 ^{er}	Ivanowski	ALFA Roméo	1500cc	4h 34'35''
6 ^e	Rigal	Ariès	1100cc	5h 04'27''
7^e	Duray	Ariès	3000	5h 08'12''
	Duray est 1 ^{er} au scratch			
8^e	Laly	Ariès	3000	5h 16'14''
9 ^e	Dykes	Alvis		5h 23'07''

(Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

Benoist déclare à la Presse ne plus courir (Omnia)

15/09 **7^e Meeting des Routes Pavées.**

35 partants répartis en 10 classements sans classement général !

1 ^{er}	Ivanowsky	Alfa Roméo	1500cc Sport	96,711 km de moy. 577 km
1 ^{er}	Gabriel	Ariès 1100cc	Sport	86,356 km de moy.

1 ^{er}	Lefranc	Bugatti	3000cc	96,009 km/h	5h'15''
1 ^{er}	Stoffef	Chrysler	5000cc	Course	
1 ^{er}	Boyriven	Oméga-Six	3000cc	Course	
1 ^{er}	Liagre	Bugatti	3000cc	Sport	
1 ^{er}	Treunet	B.N.C.	1100cc	Course	
1 ^{er}	André	Georges Irat.	2000cc	Course	
ab	Duray/Ariès 1500cc , de Vère, Laly, Gabriel, Rost, Lorthiois, (Automobilia, Omnia, MCF.)				

1929

30/05

LES 500 MILES D'INDIANAPOLIS U.S.A.

Les 500 Miles d'Indianapolis (804,670 km) 200 tours de 4,023 km. U.S.A.
35 participants, 12 à l'arrivée.

Moriceau/Amilcar est chronométré à 169,96 km/h, 15^e temps aux essais, sur 35 concurrents, Chiron/Delage sur la Delage 1500cc de 1927 (insuffisamment préparée pour la piste très particulière de l'Autodrome) tourne à 172,764 km/h.

Au départ, Moriceau est placé sur la 5^e ligne extérieure droite, Louis Chiron est à sa gauche, sur la ligne centrale.

À la suite d'un léger accrochage provoqué, probablement par Chevrolet, l'Amilcar de Moriceau, fut projeté contre le rail de sécurité. Il s'en tira sans mal, le véhicule non plus, mais il fut évacué hors la piste l'obligeant à abandonner.

Louis Chiron arrive 7^e est derrière 6 Duesenberg préparées par Miller (Miller, Miller/Duesenberg) de Léon Duray, de Paolo tournent à 184 et 190 km/h, certes, mais il est à l'arrivée devant 5 autres Miller et 23 abandons !

L'Amilcar M.C.O.1270cc (bloc moteur borgne) de Jules Moriceau est le 3^e et dernier M.C.O. du fameux Ingénieur « Edmond Moyet », fabriqué par l'usine avant 1929 et le seul 6 cylindres engagés parmi les 35 autres 8 cylindres suralimentés, dont la Delage 1500 pilotée par Chiron.

Il porte le numéro 35, et est arrivé dans son bleu d'origine (des records et autres) et peint, pour la circonstance, d'une très fine couche (pouvant disparaître au premier lavage), en jaune et noir, couleurs de la firme "Thompson Product Spécial" (dixit mon père).

En 1929, seuls l'Amilcar et la Delage, ont eu l'honneur d'être sélectionnés.

De 1913 à 1929, il a eu 11 participations Françaises au 500 Miles d'Indianapolis et une cinquantaine de voitures de course : **Peugeot, Delage, Ballot, Sunbeam/Peugeot, Talbot-Darracq, Schmidt et Amilcar ont eu l'honneur d'y participer.**

Elles furent 4 fois vainqueurs en :

1913	Jules Goux	Peugeot
1914	René Thomas	Delage
1916	Resta	Peugeot
1919	Wilkcox	Peugeot

et 15 fois aux places d'honneur sur le podium :

- 1913 **1^{er} Goux/Peugeot.**
ab Zuccarelli/Peugeot
- 1914 **1^{er} Thomas/Delage, 2^e A. Duray/Peugeot 3000cc, 3^e Guyot/Delage et 4^e Goux/Peugeot.** ab. Boillot/Peugeot, Friderich/Bugatti
- 1915 **2^e Resta/Peugeot, 6^e Burman/Peugeot.**
ab John de Palma/Delage, Hill/Bugatti 5000cc, Babcock/Peugeot.
- 1916 **1^{er} Resta/Peugeot, 3^e Mulford/Peugeot, 5^e Olfield/Delage,**
ab Aitken,Merz,Franchi/Peugeot, De Vigne/Delage
- 1919 **1^{er} Wilcox/Peugeot, 3^e Goux/Peugeot, 4^e Guyot/Ballot, 11^e Thomas/Ballot.**
ab Wagner, Bablot/Ballot, Howard, Klein, Boillot/Peugeot
- 1920 **2^e Thomas/Ballot, 5^e de Palma/Ballot, 7^e Chassagne/Ballot**
ab Goux, Howard, Boillot/Peugeot, Porporato/ Grégoire
- 1921 ab R.de Palma/Ballot, Boillot/Talbot-Darracq et Chassagne et Wilcox/Peugeot
- 1922 **3^e Hearne et 12^e Durant/Ballot.**
ab Goux/Ballot et Wilcox/Peugeot.
- 1923 **9^e de Cystria/Bugatti,**
ab. de Alzaga, Zborowski, Riganti/Bugatti
1926 ab. Guyot/Schmidt-Argyle et Hawkes/Elridge-Anzani
- 1929 7^e Chiron/Delage,**
ab Moriceau/Amilcar (accident au 31^e tour)

1929

- 06-07/07 **G. P. de Belgique. Spa Francorchamps** de 14,914 km a remporté un très vif succès en dépit de fâcheuses circonstances atmosphériques. Pluie, vent, froid et brouillard ont mis à rudes épreuves les conducteurs et les spectateurs.
- | | | | | |
|---------------|-----------------------|----------------------|--------------|----------------------------|
| 2000cc | 1 ^{er} | Benoist/Marinoni | Alfa-Roméo | 2433,260 km à 101,600 km/h |
| | 2 ^e | Rigal/Zéhender | Alfa-Roméo | 2254,800 |
| 1500cc | 1 ^{er} | Eyston/Ivanovsky | Alfa-Roméo | 2407,015 |
| 3000cc | 1 ^{er} | Gouvion/Swalens | Lancia | 2228,540 |
| | 2 ^e | Thelusson/George | Lancia | 2228,538 |
| 1100cc | 1^{er} | A. Duray/Laly | Ariès | 1921,900 |
| | 2 ^e | Rouleau frères | Amilcar C.6. | 1887,600 |
- (Omnia, D.A.S.)

Le 28 décembre, Wilhem Maybach, l'ancien adjoint de Carl Benz, disparaît à l'âge de 83 ans.

1931

La maison Bentley, en liquidation, est rachetée par Rolls-Royce. La durée des épreuves peut être comprise entre 5 et 10 heures, les Constructeurs préparent tous de nouvelles voitures.

11-12/04 **Mille Miglia Brescia, Rome-Brescia** (1638,935 km).

Formule internationale pour la 2^e fois. 59 concurrents terminent le parcours.

La présence de la seule Mercedes-Benz SSKL de Caracciola et des 2 nouvelles Alfa-Roméo 2300cc pilotées par Nuvolari et Arcangeli apporte une attraction supplémentaire à l'épreuve. Neubauer, chef d'équipe de Mercedes, ne dispose pas des énormes moyens d'Alfa. Il dispose d'un premier ravitaillement à Sienna, puis Bologne, Kuhnle, Terni, enfin Feltre entre Rome et l'Adriatique, à 250 km de Brescia. Il disposera la bannière bleue et blanche de Mercedes 400 mètres avant. Les petites cylindrées partent à 14 heures, les grosses en fin d'après-midi. À Bologne, Caracciola est en tête suivi de Campari/Alfa 1750cc et Nuvolari/2300cc. Le tuyau

d'échappement se démanche et Sébastien, son mécano, se brûle les mains pour le maintenir. Il perd du temps, Campari et Nuvolari en profitent pour prendre du champ. Caracciola fonce à fond de train, traversant dans la nuit villages et villes grouillantes de spectateurs enthousiastes. Il ne voit plus rien, en s'approchant plus près, il voit quand même Campari et Nuvolari côte à côte soulevant un nuage de poussière. Dans un village où ils ne peuvent pas se tenir côte à côte, il embraye le compresseur en frôlant la foule, passent les 2 compères. Dans les Abruzzes,

les routes sont en triste état, ce qui handicape la très lourde Mercedes. La commande du compresseur est tordue, il perd 20' pour réparer et les Alfa passent devant. Après 8 heures de conduite à Péugia, il reprend le commandement. Les mains en sang, Sébastien tourne le volant à droite, Caracciola à gauche, et, dans un S d'un passage à niveau, il ne tourne pas assez vite et la Mercedes dérape, saute en l'air, heurte la bordure, zigzag et s'arrête enfin. Épuisé, démoralisé, il ne veut plus repartir. Puis, ce moment passé, il devient déchaîné et à Macciata il est à 9' des 4 Alfa et de l'O.M. de Morandi. Nuvolari a de nouveau des ennuis de pneumatiques. Les lignes droites vont le favoriser, malheureusement, le brouillard persiste et devient de plus en plus épais, voire impénétrable à l'abord de l'Adriatique. Il parvient à rouler derrière 3 Alfa qui roulent de front. Après des kilomètres de lignes droites, se présente un virage et les 3 Alfa quittent la route en allant tout droit. Il a le temps de freiner et passe sans ennui. Après 14 heures de course, les mains en sang, le pied droit brûlé, il conduit comme un automate. À Feltre, Zimmer l'attend pour le ravitaillement, la bannière sur le bord de la route bien en avant et en chemise blanche pour qu'il le voie comme convenu. Zimmer entend au loin la Mercedes, le compresseur embrayé, sans ralentir. Il se met au milieu de la route en agitant les bras. Caracciola s'arrête pile devant lui. Il repart ignorant sa position de 1^{er}. Le soleil se lève et il fonce plein gaz, compresseur embrayé, quand l'un de ses pneus éclate, la voiture zigzague sans dommage. Ils changent la roue et repartent en oubliant, la roue et le cric sur le bas-côté de la route. Mme Caracciola et Neubauer entendent le compresseur de la Mercedes qui remporte une grande victoire, ayant vaincu avec une seule voiture toute la coalition des voitures **Italiennes (tout en sachant que la Mercedes a un moteur de 7100cc, les Alfa Roméo 1750cc et 2300cc et 11 minutes seulement d'avance sur 1636 km parcourus !)**.

1 ^{er}	Caracciola-Sébastien	Mercedes-Benz	7100 cc	16h 10'10''
2 ^e	Campari-Marinoni	Alfa-Roméo	1750cc	16h 59'53''
3 ^e	Morandi-Rosa	O.M.	2300cc	16h 28'35''
4 ^e	Klinger-Saccomani	Alfa-Roméo	1750cc	17h 07'57''
5 ^e	Gérardi-Gérardi	Alfa-Roméo	1750cc	17h 08'06''
6 ^e	Scarfiofi-Bucci	Alfa-Roméo	1750cc	17h 27'36''
7 ^e	Tadini-Canevesie	Alfa-Roméo	1750cc	17h 39'50''
8 ^e	Gazzabini-Guatta	Alfa-Roméo	1750cc	17h 47'08''
9 ^e	Nuvolari-Guidotti	Alfa-Roméo	2350cc	17h 48'25''
10 ^e	Cornaggia-Prémoli	Alfa-Roméo	1750cc	17h 48'50''

59 concurrents terminent le parcours.
(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori, Course Automobile)

La maison Bentley, en liquidation, est rachetée par Rolls-Royce.
La durée des épreuves peut être comprise entre 5 et 10 heures,
les Constructeurs préparent tous de nouvelles voitures.

14-16/05 **24 heures du Bol d'Or à Saint-Germain-en-Laye** (près de Paris)
ab C.A. Martin/Amilcar MCO 1500 n° 42
(Paris-Presse, l'Equipe, l'Actualité Automobile)

1932

18-19/06 le Xe **G. P. d'Endurance de 24 heures au Mans les 24 Heures du Mans.** Circuit réduit à 13,492 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route qui rend le Circuit plus sûr et plus rapide. L'épreuve internationale a 25 engagés dont : 7 Britanniques (1 Bentley 4400cc), 7 Italiennes (toutes des Alfa), 1 Américaine et 1 Allemande (Seuls 9 arriveront.)

beaux temps. La nuit est belle et chaude. Sommer avec sa voiture personnelle, recarrossée, très bien profilée, préparée par son équipier Chinetti, fin mécanicien, effectue une course sage. La Bentley de Trévoux capote à Arnage sans trop de mal. Zéhender est en tête des Alfa Roméo. Il quitte la route dans les "S" baptisés « Indianapolis ». Au cours de la 3^e heure, marchant à fond pour combler son retard, il se retourne à Maison Blanche sans gravité. Bouriat/Bugatti tombe en panne d'essence et abandonne, suivi de Foucret/Mercedes sur ennuis mécaniques. Minoia/Alfa qui vient de porter le record du tour à 142,435 km/h se retourne, lui aussi, à Maison blanche. Brisson, qui le suivait de près, va au fossé pour l'éviter. Les 2 voitures sont hors course. Brisson est indemne, Minoia est légèrement blessé. À la fin de la 3^e heure, les 3 Alfa ont couvert 29 tours. Dreyfus/Alfa-Roméo et Czaykowski/Bugatti viennent de se retourner à Indianapolis, sans trop de gravité. Howe-Birkin/Alfa prennent la 1^{er} place, mais ils sont contraints d'arrêter, réservoir d'essence crevé. Chinetti étant malade, Sommer prendra le commandement et pilotera 23 heures l'Alfa. Il arrivera 1^{er}, consacrant, ainsi, la totale domination des Alfa-Roméo 8C. **C.A. Martin et Bodoignet sur un Amilcar 1100cc C.6 cylindres, équipé d'un moteur 4 cylindres sans compresseur, arrivera 8^e au classement général devant Giraud-Cabantous (sur Caban-Salmson) 9^e et dernier arrivant sur 32 partants.**

1 ^{er}	Sommer-Chinetti	Alfa-Roméo	2300cc	2954,038 km
2 ^e	Cortès-Guidotti	Alfa-Roméo	2300cc	2927,278 km
3 ^e	Lewis-Rose	Talbot	3000cc	2441,606 km
4 ^e	Mme Syko-Sabipa	Alfa-Roméo	1750cc	2417,594 km
5 ^e	Newsome-Widengreen	Aston-Martin	1500cc	2348,842 km
6 ^e	Sébilleau-Delaroche	Bugatti	1500cc	2327,030 km
7 ^e	Bertelli-Driscoll	Aston-Martin	1500cc	2268,087 km
8^e	Martin-Bodoignet (mon père)	Amilcar/Martin	1100cc	2048,087 km
9 ^e	Labric-G. Cabantous	Caban	1500cc	1981,262 km
M.T.	Clément/Bentley à 118,142 km/h (Le Mans Labric, Automobilia, Omnia, MCF, l'historique Course Automobile)			

24/07 **G. P. de Dieppe. 4 heures sur le circuit de 8,150 km, soit 501,880 km à parcourir. Au 52^e tour, Williams, sans frein, voulut dépasser Chiron, fit un tour dans l'échappatoire au virage de Saint Aubin et repartit, au grand effroi des spectateurs, sous le nez de Bouriat qui arrivait à toute vitesse.**

1 ^{er}	Chiron	Bugatti 51	2300cc	125,470 km/h
2 ^e	Williams	Bugatti	2000cc	
3 ^e	Bouriat	Bugatti		
	Mme Mareuse			

M.T. Williams/Bugatti 3'41'' à 132,60 km/h

ab de Wimille et de Maleplane au 12^e tour.

(Automobilia, Omnia, MCF)

1932

14/08 **G. P. au Comminges, Saint-Gaudens.** 16 tours de 26,300 km

Williams fait une course étourdissante et bat le record du tour. Dreyfus en tête devant Wimille à la côte de la Garenne glisse sur la route détremmée, virevolte et s'écrase sur un arbre à 230 km/h. La Bugatti fait un bond, arrache l'arbre et se retourne déversant Dreyfus qu'on relève ensanglantée n'ayant que des blessures superficielles. Wimille sur Alfa Roméo dérape de la même manière et Zéhender passe en tête et gagne le G.P.

+ 2000cc	1 ^{er}	Zéhender	Alfa-Roméo	3h 02'21''	139,438 km/h	
	2 ^e	Lehoux	Bugatti 35C	3h 05'46''		
	3 ^e	Sommer	Alfa-Roméo	3h 13'30''		
	4^e	Benoist	Bugatti	à 1 tour		
	5 ^e	de Maleplane	Maserati	à 1 tour		
1500cc	1 ^{er}	Veyron	Maserati	2h 35'15''	121,952 km/h	12 tours
	2 ^e	Dourel	Amilcar C6	2h 41'40''		
	3 ^e	Antonio	Maserati	2h 44'09''		

M.T. **Williams/Bugatti** à 132,760 km/h

ab **Williams/Bugatti**, Wimille, Veyron, Gaupilla, Dreyfus, Raph, de Maleplane.

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori. Course Automobile,)

05/06 **Records des 24 heures à Montlhéry en 1100cc, D.A.**

Duray/de Gavardie Amilcar C.6 C.A.Martin 3285,643 km à 136,902 km/h moy

12 heures 1650,061 km à 137,505 km/h

21 heures. à 136,708 km/h

24 heures 3285,643 km à 136,902 km/h

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori. Course Automobile, Moteurs)

02/07 **Les 24 h de Belgique, Spa-Francorchamps.** Circuit de 14,914 km.

Très belle performance d'Amilcar 1100 :

1100cc	1 ^{er}	Duray-de Gavardie-C.A.Martin			
		Amilcar C6/4		2090,721 km	à 87 km/h
3000cc	1 ^{er}	Chiron-Chinetti	Alfa-Roméo	2806,423	à 116,954 km/h
	2 ^e	Sommer-Stofflet	Alfa-Roméo	2796,460	
	3 ^e	Thelluson-Greeve	Alfa-Roméo	2695,819	
2000cc	1 ^{er}	Jockens-Grisay	F.N.	2354,500	
		ex:aequo Lecomte	F.N.	2354,500	
4000cc	1 ^{er}	Desvignes-Mongin	Bugatti	2235,---	

M.T. Chiron/Alfa 132,444 km/h

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori. Course Automobile)

09-10/07 **G. P. de 10 heures à Spa-Francorchamps (Belgique).**

Circuit de 14,914 km. Très belle performance d'Amilcar

1100cc 1^{er} Duray-de Gavardie-C.A.Martin Amilcar C6/4

(l'Actualité Automobile 804,)

1933

17-18/06 **Le 11^e G. P. d'Endurance de 24 heures au Mans (Sarthe). Circuit réduit à**

13,492 km. Très gros efforts pour l'amélioration de la route qui rend le Circuit plus sûr et plus rapide. L'épreuve internationale a 29 engagés, seuls, 9 arriveront. Beau temps, la nuit est belle et chaude. Participants : 7 Britanniques (1 Bentley 4400cc), 7 Italiennes (toutes des Alfa), une Américaine et une Allemande. Sommer est avec sa voiture personnelle recarrossée,

très bien profilée en course par Figoni et préparée pour la mécanique par son ami Chinetti, fin mécanicien, effectue une sage course.

1 ^{er}	Nuvolari-Sommer	Alfa Roméo	2300cc	3144,038 km	11
2 ^e	Chinetti-Varent	Alfa-Roméo	2300cc	3143,637	8
3 ^e	Lewis-Rose Richard	Alfa-Roméo	2300cc	3043,375	12
7 ^e	Bertelli-David	Aston Martin	1500cc	2352,255	4
12^e	J. & H. de Gavardie	Amilcar C6/4 Spécial Martin 1100cc		2005,201	34
13 ^e	Barnes-Langlais	Singer	972cc	1900,930	37

M.T. Sommer/Alfa-Roméo à 146,382 km/h

Non classé : C.A. Martin (mon père) et son équipier Bodoignet 36 sur l'Amilcar/Martin, C6/4, sont non classés par les Commissaires. Bodoignet ayant voulu au 17^e tour (3 avant le 20^e selon le règlement), rompre le plomb du bouchon de radiateur d'eau ayant l'intention d'en remettre si nécessaire. Le Prince Nicolas de Roumanie sur sa Duesenberg 6000cc n'échappera pas, non plus, à la rigueur du règlement pour la même raison.

(les 24 h. du Mans, Automobilia, l'Historique Course Automobile)

Fin 1933, la Fédération avait adopté une nouvelle formule :

750 kg à sec au maximum, et le poste de pilotage d'au moins **85 cm de large.**

1933

05/12 **Records à Montlhéry, sur un Amilcar 6 cylindres sans compresseur**

C.A. Martin, Arthur Duray, Jean et Henri de Gavardie, parcourent,

1000 Miles	11h.	43'08''84	137,026 km/h	
2000 kilomètres	14h	32'51''71	137,479 km/h	
2000 Miles	. 23h.	31'35''65	136,816 km/h	
12 heures			137,505 km/h	et les,
24 heures		3285,643 km	à 136,902 km/h R.B.	

Les précédents Records, établis le 7 octobre précédent, étaient détenus par l'équipe, Eyston, Denly, Wisdom et Gallop sur une M.G. au même lieu, à savoir, l'Autodrome de Linas-Montlhéry.

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Actualité Automobile, Tony)

1934

Benoist, éloigné de la compétition depuis 1927 est engagé par Ettore Bugatti dans son équipe (que quitte Varzi), aux côtés de Dreyfus, Wimille et Brivio.

02/04 **6^e G. P. de Monaco** (318 km) 100 tours de 3,180 km. Formule libre. 15 partants.

Temps magnifique. Aux essais, Benoist endommage la 59 et ne part pas.

Chiron dérape sur une tache d'huile, percute les sacs de sable,

Guy Moll le dépasse, pousse à fond, et remporte une remarquable victoire quelque peu inattendue, après une bataille d'une rare intensité.

1 ^{er}	Moll	Alfa-Roméo B	3h 31'31''	100 tours 2600cc (Sc. Ferrari)
2 ^e	Chiron	Alfa-Roméo B	3h 32'33''	100 tours 2600cc (Sc. Ferrari)
3 ^e	Dreyfus	Bugatti 59	3h 32'39''	99 tours 2800cc Usine
4 ^e	Lehoux	Alfa-Roméo B	3h 33'18''	99 tours 2600cc (Sc. Ferrari)

5 ^e	Nuvolari	Bugatti	59	3h 33'35''	98 tours 2800cc
6 ^e	Varzi	Alfa-Roméo B		3h 33'38''	98 tours 2600cc (Sc. Ferrari)
7 ^e	Straight	Maserati	8C	3h 31'47''	96 tours 3000cc
8 ^e	Siéna	Maserati	8C	3h 32'47''	96 tours 3000cc
9 ^e	Veyron	Bugatti	59	3h 33'29''	95 tours 2800cc
10 ^e	Howe	Maserati	8C	3h 33'29''	85 tours 2800cc et dernier
M.T.	Trossi/Alfa-Roméo B à 95,400 km/h (Sc. Ferrari)				
ab	Benoist et Wimille/Bugatti 59-2800, Trossi et Balestrero/Alfa Taruffi/Maserati 4C 2500				

(G.P. Auto. Monaco. Automobilia, l'Histori. Course Automobile)

13/04 **8^e G. P. de Monaco** (318 km) 100 tours de 3,180 km. Formule libre.

Une minute avant le départ, on constate une fuite sous l'Alfa de Farina. La fuite s'aggrave, se répand sur la piste et plus particulièrement à la chicane du quai de plaisance. Caracciola/Mercedes, en tête, voit l'huile à temps et réussit à l'éviter. Chiron/Mercedes, qui vient de passer Nuvolari/Alfa, ne voit pas l'huile cachée par Caracciola, braque comme d'habitude et va tout droit dans la palissade. Nuvolari, avec son style particulier passe sans mal Rosemeyer, Varzi, Stuck et Fagioli aussi, mais Farina qui vient ensuite, s'immobilise et empiète sur la trajectoire de Von Brauchitsch qui vient l'emboutir, obstruant le passage. Siéna, Tadini et Trossi sont contraints de s'arrêter sur la droite de Chiron. Au 9^e tour, Fagioli aveuglé par du sable jeté sur la piste, à la fameuse chicane quitte la route, endommage sa Mercedes et abandonne. Ainsi avant le 10^e tour, 3 Mercedes sont éliminées. Caracciola et Nuvolari luttent coude à coude, mais restent prudents sur une route rendue glissante par la pluie. Au 12^e tour, Rosemeyer dérape à Massenet et ne peut repartir. Nuvolari à l'aise sous la pluie prend la direction de la course. Au 37^e tour Trossi/Maserati V8, abandonne (pignon distribution), Etancelin/Maserati (réservoir d'essence crevé). Caracciola termine sa ronde victorieuse, toujours sous la pluie. Les 2 Bugatti de Wimille et Williams terminent 6^e et 9^e.

18 partants, 9 à l'arrivée.

1 ^{er}	Caracciola	Mercedes Benz W25		100 tours	3h 49'20''
2 ^e	Varzi	Auto-Union	C	100 tours	3h 51'09''
3 ^e	Stuck	Auto-Union	C	99 tours	(Scud. Ferrari)
4 ^e	Nuvolari	Alfa-Roméo	8C	99 tours	(Scud. Ferrari)
5 ^e	Tadini-Farina	Alfa-Roméo	8C	97 tours	
6 ^e	Wimille	Bugatti	59 usine	97 tours	
7 ^e	Sommer	Alfa-Roméo	8C	94 tours	
8 ^e	Gherzi	Alfa-Roméo	8C	87 tours	
9 ^e	Williams	Bugatti	59 usine	84 tours	

M.T. Stuck Auto-Union à 89,858 km/h

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori. Course Automobile)

1934

14-16/05 **13^e 24 heures du Bol d'Or, Circuit des Loges** (9,181 km) à Saint Germain-en-Laye (près de Paris) 36 concurrents, après les éliminatoires de 6 heures, 10 à l'arrivée, gros déchet au départ. Parmi les absents de marque, Manuel, Vernet, **de Gavardie (le vainqueur de l'année précédente éliminé pour être arrivé 1/4 d'heure après le départ à 16 heures.**

Course 750cc

1 ^{er}	Mailard-Brune	M.G J4 Compresseur	n°23	434 tours	1814,120 km à 75,588 km/h (ancien record 1496,440 km)	R.B
2 ^e	Menet	Amilcar		408 tours	1705,440 km	

Course 1100cc

1 ^{er}	Chevallier	Chevallier Traction AV,	n°45	434 tours	1814,120 km à 75,588 km/h
		Arrivé 3 tours avant Maillard-Brune pour le même kilomètre.			
2 ^e	Alexis	Robur A.R.8,	n°51	414 tours	1730,520 km
3 ^e	Violette Morris	V.M.,	n°50	401 tour	1676,180 km
4 ^e	Poulain	Amilcar C6/4 C.A.Martin	n°53	393 tours	1642,740 km
5 ^e	Delpech	Amilcar		360 tours	1504,800 km
Sport 500cc					
1 ^{er}	R.Colin	Colin		276 tours	1153,680 km à 48,070 km
Sport 1100cc					
1 ^{er}	Lemaître	H.H.P.	n°68	431 tours	1801,580 km
2 ^e	Poiré	Amilcar C6/4 C.A. Martin	n°67,	1479,720 km	parcours
ab	Blot/Amilcar,	Martin/Amilcar MCO,	de Gavardie-Duray/Amilcar	n° 74	carrosserie ponton accidenté par Duray, Duval/BNC,
	Gaudichet/Sandford,	Balester/M.G.			(Paris-Presse, l'Equipe, l'Actualité Automobile)

17-18/06 **le 12^e 24 Heures du Mans.** Très gros efforts pour l'amélioration de la route qui rend le Circuit, réduit à 13,492 km, plus sûr et plus rapide.

L'épreuve Internationale obtient les engagements suivants :

24 Britanniques, 4 Italiens (tous sur Alfa), et 17 Français (seuls 23 arriveront).

Beau temps, la nuit est belle et chaude.

1 ^{er}	Chinetti-Etancelin	Alfa Roméo	2300cc	2886,938 km	n°9
2 ^e	Sébillieu-Delaroche	Riley	1500cc	2706,730 km	n°273 ^e
	Dixone-Cyril Paul	Riley	1500cc	2688,156 km	n°28
14 ^e	de Gavardie-Duray	Amilcar/Martin	1100cc	2271,096 km	n°32
					4^e à l'indice de performance
20 ^e	C.A. Martin-Pousse	Amilcar/Martin	1100cc	2094,289 km	n°42
					(mon père). 2^e à l'épreuve qualificative pour 1935
22 ^e	C. Poiré-G. Robail	Amilcar/Martin	1100cc	2005,201 km	n°31
ab	G. Boursin-Nadeau/Amilca-Martin	1100cc (Flector- trans.)			n°41
	Bodoignet-Vallon/Bugatti	1500			
	(les 24 h. du Mans, Automobilia, l'Historique Course Automobile)				

1934

29/07 **G. P. de Belgique à Spa-Francorchamps.** (596 km) 40 tours de 14,914 km.

7 partants, 5 à l'arrivée. Mercedes et Auto-Union sont absents.

Malgré la pluie qui commence à tomber, Chiron maintient une moyenne proche de 150 km/h. Avec Varzi, ils ont plus d'un tour d'avance sur les ALFA. Les Bugatti ont encore été retardées par des ennuis d'allumage. Elles marchent maintenant fort et tiennent mieux la route sur le sol mouillé que les ALFA. La pluie qui tombe dru a fait baisser la moyenne. Chiron dans la montée de l'Eau-Rouge, après l'épingle à cheveux, embarde dans la courbe, la Bugatti décolle, se retourne, l'éjectant, et s'écrase contre le talus. Il s'en tire avec quelques égratignures au soulagement de tous. Benoist fait le forcing, alors qu'il marche à fond, dans la descente à Burnenville, sur le sol mouillé, il fait un tête-à-queue, part en marche arrière à 180 km/h, escalade un talus et s'immobilise enfin dans un champ sans autre dommage que la pointe arrière enfoncée. Benoist, très calme, remet en marche, redescend le talus et reprend sa ronde comme si de rien n'était. Dreyfus, n'est plus inquiet et apporte, enfin une belle victoire

au courageux Ettore Bugatti, qui, malgré ses faibles moyens, continue à défendre les couleurs Françaises.

1 ^{er}	Dreyfus	Bugatti 59	4h 15'03'' à 40 tours
2 ^e	Brivio	Bugatti 59	4h 16'54'' à 40 tours
3 ^e	Sommer	Maserati 8CM	4h 18'27'' à 39 tours
4^e	Benoist	Bugatti 59	4h 20'22'' à 37 tours
5 ^e	Montier	Montier-Ford	4h 23'25'' à 39 tours
M.T.	Brivio/Bugatti 156,625 km/h		
ab	Chiron et Varzi/Alfa-Roméo B (Scudéria Ferrari),		

1934

29/07 **G. P. des 10 heures à Spa. Belgique.**

1100cc	1^{er}	Duray Amilcar	3 BNC, Treunet...
750cc		M.G.	
2000cc	1^{er}	Desvignes-Mahé/Bugatti devant l'Aston-Martin de Vincent, Lancia, Impéria (licence Adler), F.N., Singer.... (Omnia, D.A.S.)	

30/05 **G. P. des 500 Miles d'Indianapolis**

Arthur Duray, sur un Diesel 2 temps, ne participera pas à la finale.

1935

05/04 **Mille Miglia Brescia-Rome-Brescia.** (1609 km). 37 concurrents arrivèrent.

Dans les 10 premiers, 7 étaient des Alfa-Roméo de la Scudéria Ferrari et 3 Maserati.

Le temps est pluvieux et les routes glissantes. Brivio l'emporte sur Farina de 32''.

1^{er} Brivio-Ongaro (8C nouveau 2900cc) 13h 07'51'', 2^e Farina-Meazza, 3^e Pintacuda-Stéfani, 4^e Biondetti-Césara, 5^e Tenni-Bertocchi/Maserati 1500cc, 6^e Bianco-Boccali/Maserati 1100cc, 7^e De Rham-Banti, 8^e Salice-Laredo, 9^e Cattaneo-Donati, 10^e Rocco-Filipone/Maserati 16h 14'32''.
(Omnia, l'Histori. Course Automobile)

14/07 **G. P. de Belgique à Spa Francorchamps.** (505,376 km) 34 tours de 14,864 km.

Auto-Union, après la débâcle de Montlhéry, ne participe pas. Dreyfus/Alfa lutte à mort avec Von Brauchitsch, reste dans son sillage à moitié évanoui à la suite de l'absorption prolongée des gaz d'échappement de la Mercedes, le carburant étant libre. Les Allemands procèdent (entre autres) à de savants mélanges pour obtenir le rendement maximum. Il s'arrête et se fait remplacer par Marinoni. Von Brauchitsch attaque maintenant Chiron/Alfa et le passe au 30^e tour. Les 2 pilotes Mercedes-Benz l'emportent, devant Chiron, bien mal en point aussi, ayant absorbé les gaz d'échappement germaniques bien nocifs. Benoist/Bugatti est 5^e à 2 tours.

1 ^{er}	Caracciola	Mercedes	3h 12'41'' à 157,369 km/h
2 ^e	Fagioli-Von Brauchitsch	Mercedes	3h 14'08''
3 ^e	Chiron	Alfa Roméo	3h 14'47''
4 ^e	Dreyfus-Marinoni	Alfa Roméo	3h 17'53''
5^e	Benoist	Bugatti 59	à 31 tours
6 ^e	Lehoux	Maserati	à 31 tours
7 ^e	Taruffi	Bugatti	à 30 tours
ab	Wimille/Bugatti 59 (piston)		
M.T.	Von Brauchitsch/Mercedes à 166,698 km/h. (G.P. Auto. Monaco. Automobilia, l'Histori. Course Automobile)		

1935

22/09 **G. P. d'Espagne Lasarte-Saint Sébastien.** (519,450 km) 30 tours de 17,315 km

1 ^{er}	Caracciola	Mercedes-Benz	3h 09'59''
2 ^e	Fagioli	Mercedes Benz	3h 10'42''
3 ^e	Von-Brauchitsch	Mercedes-Benz	3h 12'14''
4^e	Wimille	Bugatti	59 3h 12'54''
5 ^e	Rosemeyer	Auto-Union B	3h 15'21''
6^e	Benoist	Bugatti	59 29 tours
7 ^e	Sommer	Alfa-Roméo 8C	27 tours
8 ^e	Lehoux	Maserati	25 tours
M.T.	Varzi/Auto-Union à 174,117 km/h.		

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Histori. Course Automobile)

1936

28/06 **30^e G. P. de l'A.C.F. à Linas-Montlhéry (1.000 km)**

Voitures de Sport seulement pour la 1^{re} année. Compresseur interdit,
80 tours du Circuit Routier de 12,500 km, 49 engagés, 25 à l'arrivée.

Groupe 1, de 750 à 2000cc. 16 partants

20 ^e	Gordini-Querzola	Simca-Fiat	995cc n°	62 tours
23^e	C.A. Martin (mon père)	Simca-Fiat	995cc n°24	56 tours
	Coppa d'Oro			
24 ^e	Camérano-Largeot	Simca-Fiat	995cc n°18	55 tours
ab	Polledry Alfa-Roméo 1750cc n°32			

Groupe 2 de 2000 à 4000cc. 37 partants

1 ^{er}	J.P. Wimille-Sommer	Bugatti	3300cc	n°84	7h 58'53''
	125,228 km/h				
2 ^e	Michel Paris-Mongin	Delahaye	3500cc	n°36	7h 59'44''
3 ^e	Brunet-Zéhender	Delahaye	3500cc		8h 00'
4 ^e	Shell-Carrière	Delahaye	3500cc		79 tours
5 ^e	Perrot-Dhôme	Delahaye	3500cc		78 tours
6^e	Williams-Veyron	Bugatti	3300cc		78 tours
7 ^e	Villeneuve-Viale	Delahaye	3500cc		76 tours
8 ^e	Heldé-Nime (Schumann)	Talbot	4000cc		76 tours
9 ^e	Dreyfus-Bradley	Talbot	4000cc		75 tours
10^e	Morel-Chinetti	Talbot	4000cc		75 tours
11 ^e	Daniel-Marie	Delahaye	3500cc		74 tours
12 ^e	Divo-Girod	Delahaye	3500cc		73 tours
13^e	Benoist-Ph. de Rothschild	Bugatti	3000cc		73 tours
14 ^e	Trévous-Maclure	Riley	1500cc		71 tours
15 ^e	Van der Becke-Dolls	Riley	1500cc		71 tours
16 ^e	Cyril Paul-Sébilleau	Riley	1500cc		69 tours
17 ^e	Dobson-Tongue	Riley	1500cc		67 tours
18 ^e	G.et E.Léoz Frères	Lagonda	4500cc		67 tours
19 ^e	R. et H. Trintignant	Hudson	4200cc		65 tours
20 ^e	Gordini-Querzola	Simca-Fiat	995cc		62 tours
21 ^e	Leitch-Eccles	Singer	972cc		60 tours
22 ^e	S. et D. Barnes Frères	Singer	972cc		58 tours
23^e	C.A. Martin (mon père)	Simca-Fiat	995cc	n°24	56 tours
	Horvilleur				
24 ^e	Camérano-Largeot	Simca-Fiat	995cc	n°18	55 tours

25^e Lord Howe Marendaz 2000cc 54 tours
 (Revue Auto Sport AGACI, Automobilia, Omnia, MCF, DAS, l'Historique Course Automobile)

1936

29/06 **Le lendemain de ce 30^e G. P. de l'A.C.F.** à Montlhéry,
 le Record International des 100 km est battu, en catégorie 3000 à 5000cc, par
 Benoist/Bugatti 3300cc à 210,638 km/h de moy.

**Wimille, Benoist et Williams sur le Tank Bugatti, 57G, 3300cc battent
 le Record International de 100, 200, 1000 et 4000 km
 en 24 heures à 217,941 km/h de moy.**

(détenu par Williams, Veyron et Benoist).

(Automobilia, Omnia, MCF, DAS, Automobilia, l'Histori. Course Automobile, A.G.A.C.I.)

19/07 **le 1^{er} G. P. de Deauville.** 3,712 km, 1,5 km de ligne droite du Bd Eugène-Cornuché,
 100 tours soit 371,200 km. Dreyfus est autorisé par Talbot de piloter une Alfa de
 Ferrari et, fait le meilleur temps en 1'38'' à 136,367 km/h. Chambost se retourne,
 atteint d'une fracture du crâne il décède le surlendemain. Benoist touche les sacs de
 sable, l'avant-train droit de l'Alfa 3000cc est totalement arraché du châssis et
 abandonne. Farina en tentant de dépasser Le Houx, accroche de sa roue avant droite
 celle de l'E.R.A. et les 2 voitures sont projetées à l'intérieur du circuit. Marcel Lehoux
 décèdera pendant son transport à l'hôpital, Farina n'aura que quelques blessures
 légères.

1 ^{er}	J.P. Wimille	Bugatti	3300cc	2h 57'44''	à 125,311 km/h
2 ^e	Martin	Alfa-Roméo	3000cc	2h 59'6/10	
3 ^e	Villapadierna	Alfa-Roméo	3000cc	2h 59'47''6/10	

ab Benoist/Bugatti, capote.

(Omnia, l'Actualité Automobile)

20/09 **Coupe de Vitesse à Montlhéry,** 30 tours, petit circuit 6,283 km soit 188,502 km.

Cat. Course	1 ^{er}	Paul Delahaye	3500cc	
	2 ^e	Mme Itier Bugatti	1500cc	
	3 ^e	Mestivier Amilcar MCO	1100cc	1^{er} cat. 1100
	4 ^e	Patchéco Amilcar	1100cc	
	5 ^e	Milhavet x	1100cc	
	6 ^e	Grignard Amilcar 6 cyl.	1100cc	4^e cat. 1100
	7 ^e	Venot La Pintade	1100cc	
	8 ^e	Blot Amilcar 6 cyl.	1100cc	6^e cat. 1100
	9 ^e	Testu Bugatti	2000cc	
	11 ^e	Rémond x	750cc	
	ab	Breuillet/Salmson, Delorme, Marin et Contet /Bugatti		

Un match eut lieu sur l'anneau de l'autodrome, en 2 manches, entre l'Amilcar MCO 1100 de
 Maurice Mestivier et la moto Prester-Jonghi de Monneret, en finale : 2'57''4/5 à 151,856
 km/h pour l'Amilcar contre 2'58''1/5 à 153,235 pour la Prester Jonghi de Monneret.

Une tentative de record par Chinetti sur Talbot en catégorie 5000cc était en cours lorsqu'au
 13^e tour une panne mécanique mit fin à cette tentative. Le meilleur tour avait été accompli en
 44''2/5 à 206,614 km/h de moy.

(Revue Auto Sport, A.G.A.C.I., Moteurs-Course, A.A.T. Sport)

1937

04/04 **Mille Miglia Brescia, Rome-Brescia.** (1639 km)

Sur les 10 premiers concurrents, 9 sont les redoutables

Alfa-Roméo 8 C 2900cc B, de la Scudéria Ferrari.

La pluie et le brouillard vont être le lot des concurrents pendant toute l'épreuve. Dreyfus/Delahaye (pour une fois), Carrière et Farina bataillent ferme pour la 2^e place. Dreyfus reçoit un paquet de boue sur son pare-brise, alors qu'il négocie un virage difficile. Aveuglé, il quitte la route, sans mal, mais sa voiture est hors d'état de repartir.

1^{er} Pintacuda-Mambelli/Alfa-Roméo 2900cc B, arrive à Brescia en 14h 17'32''

3^e Shell-Carrière sur Delahaye 3500cc en 14h 54'55''

(Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique de la Course Automobile)

23/05 **Targa Florio près de Palerme, Sicile.** (144 km) 2 tours de 72 km. Temps pluvieux. L'épreuve est réservée cette année aux voitures de tourisme de série.

Les Lancia Augusta, Magistri en tête l'emportent facilement.

(G.P. Auto. Monaco. Automobilia, l'Histori. Course Automobile)

Vicenzo Lancia, l'ancien grand pilote de course, devenu un grand constructeur, meurt à l'âge 56 ans, d'une crise cardiaque.

19-20/06 **les 24 heures du Mans.** Circuit de 13,492 km. 48 partants 17 à l'arrivée.

Avec Jean-Pierre Wimille et Robert Benoist, Bugatti triomphe enfin au Mans. T.R.B.

La pluie tombe par intermittence. Nuit fraîche et brouillard qui se lèvent au matin.

La Bugatti de Veyron-Labric en 5^e position abandonne, réservoir d'essence crevé.

1^{er} **Wimille-Benoist Bugatti n°2 3300cc 3.287 km 938 à 136,997 km/h**

2^e Paris-Mongin Delahaye 3500cc 3.185,443 km

ab Ferry-Noireaux/Riley, Veyron-Labric/Bugatti 3300cc,

Horvilleur-Matra/Alfa-Roméo 3000cc, Poulain/Bugatti,

Talbot/Embéricos-Raph, Kippeurt

(24h du Mans, Automobilia, Omnia, MCF, l'Historique de la Course Automobile)

1938

15/09 **à Bonneville, Cob, sur la Railton, 12 cyl. en V de 47896cc, 2500 ch. à 2770 tr/mn,**
10,563 mètres de long, 5,485 m d'empattement, 2 mètres de haut
et 3,150 tonnes ravit à Eyston son record du Monde en réalisant
563,471 km/h. Mais dès le lendemain, Eyston sur le Thunderbolt
en reprend possession à 575,217 km/h.

06/08 **G. P. du Comminges à Saint-Gaudens.** (Pyrénées orientales) France. (440,200 km)
40 tours de 11,005 km. Formule internationale. Parmi tant de batailles émouvantes qui
demeurent dans ma mémoire, tout a été éclipsé aujourd'hui, par une lutte féroce, acharnée,
entre Bugatti et Talbot, le vainqueur, Le Bègue ne triomphant de Wimille qu'aux derniers
mètres (article du 7 août 1939, C. Faroux dans l'Auto). Les duels entre Wimille et Sommer
sont passionnants et mettent à mal les records du tour.

1^{er} Le Bègue Talbot

2^e **Wimille Bugatti**

3^e Sommer Talbot

4 Gérard Delage

5^e Levègh Talbot

6^e **Villeneuve-Biolet Delahaye**

- 7^e Contet Delahaye 135
 8^e Trintignant/Bugatti 57
 M.T. Le Bègue/Talbot à 163,306 km/h
 (Automobilia, l'Histori. Course Automobile)

1946

09/06 **le Circuit de Saint Cloud, comprend la réouverture du Tunnel de Saint-Cloud et l'Inauguration de l'Auto-Route de l'Ouest avec le concours de l'A.G.A.C.I., du G.N.R. (Groupements des Réfractaires et Maquisards) et des Associations de déportés pour le soutien aux familles.**

Il est apparu une nuée de faux brassards officiels, avant le départ et dans les stands de ravitaillement. Nous avons même vu une sexagénaire arborer sans complexe un (faux) brassard de pilote ! Temps pluvieux et très grosse averse, qui resteront dans les mémoires "comme une lente procession à des allures de père de famille"...

Coupe du Conseil Municipal de la Ville de Saint-Cloud 20 tours de 6,120 km
 parcourir, départ à 15h 30,

1 ^{er}	Scaron	Simca 1100cc	1h 23'21''	2/10 20 tours	86,379 km/h
2 ^e	Bonnet	D.B.	1h 23'39''	8/10	
3 ^e	de Cortanze	Peugeot Darl'Mat	1h 25'10''		
4 ^e	Perron Jacq.	Riley			
5 ^e	Waeffler	B.M.W 328			
6 ^e	Creuchet	Bugatti		à 1 tour	
7 ^e	Renaud	B.M.W		à 2 tours	
8 ^e	Alain	Simca		à 2 tours	
ab	Gordini	Simca/Gordini			
	Ondet	Amilcar Monoplace	1100		n° 56 au programme
	Pouponneau	Amilcar C6/4	1100		n° 64 au programme
	Mestivier (frère)	Amilcar M.C.O.	1100		n° 38 au programme
	C.A. Martin	Amilcar M.C.O.	1500		n° 51 au programme
	Polledry	Aston Martin	1500		n° 61 au programme
	Pozzoli	Lombard	1100		n° 49 au programme

Coupe René Le Bègue. 1500 à 2000cc, 30 tours de 6 km, 180 km à 17 h. 30.

1 ^{er}	Sommer	Maserati	1h 38'42''	6/10 à 109,422 km/h
2 ^e	Chiron	Talbot	1h 38'59''	6/10 à 17''
3 ^e	Mazaud	Maserati	1h 39'55''	à 1 tour
4 ^e	Ruggiéri	Maserati		à 1 tour
5 ^e	Mathieson	Maserati		à 2 tours
6 ^e	Chaboud	Delahaye		à 2 tours
7 ^e	Grignard	Delahaye		à 3 tours

M.T. Chiron/Talbot à 114 km/h,
 ab de Wimille/Alfa 158
