

PALMARÈS
de 1904 à 1932

Jules MORICEAU

né en 1888 à Nantes † ± 1975

Entre autres compétitions :

- 1908** Mécanicien de Delage, dans Saint Pétersbourg-Moscou sur Darracq.
- 1919** 500 Miles d'Indianapolis, 4^e Guyot-Wagner-Moriceau/Ballot 8 cyl.
- 1921** Moriceau, chez Amilcar, est promu Chef de Service aux moteurs et essais routiers
- 1921** G.P. A.C.F. au Mans, 9^e Segrave-Moriceau/Talbot 2000, 3^e Goux/Ballot 2000.
- 1921** 200 Miles Race, André Gold Coup, à Brooklands, 1^{er} Segrave-Moriceau/Talbot,
- 1922** (Targa) Coupe Florio en Sicile, 2^e Segrave-Moriceau/Sunbeam,
- 1923** G.P. de Penya-Rhin, Villafranca, Espagne 1^{er} Divo-Moriceau/Talbot 1500cc
- 1924** Le km lancé de Genève Talbot 1^{er} des 1500cc, 2^e au classement général, 1^{er} aux Courses de Côte de Planfoy, Laffrey, de La Faucille, Château-Thierry, du Pic de Montaigu, de Bordeaux, de Limonest, du Ballon d'Alsace, toutes sur Talbot 1500cc
- 1926** G.P. de Provence à Miramas-Istres, Coupe Hartford, 2^e Moriceau/Talbot 1500cc
G.P. de Grande-Bretagne, ab essieu cassé de la Talbot 1500cc
G.P. d'Espagne 3^e Talbot 1500cc et Coupe du Prince des Asturies
- 1927** 1^{er} GP. de Provence, Autodrome de Miramas-Istres, Coupe Hartford Talbot 1500cc
G.P. International des 1500cc, 4^e Williams/Moriceau.
21^e G. P. du Salon, les 3 premiers sur Talbot : Divo, Segrave et Moriceau
G.P. A.C.F. à Montlhéry, 4^e Williams/Moriceau/Talbot, 3^e Morel/Delage
- 1928** Circuit de la Guaroupe, au Cap de Juan les Pins, Amilcar M.C.O. G.H. 1^{er} des 1100cc
- 1929** 500 Miles d'Indianapolis, Moriceau/Amilcar M.C.O. 1500cc (accidenté par)

PALMARÈS

1904

Jules Moriceau entre comme mécano chez Emeraude (constructeur de moteurs de canots et de motos). Puis, chez Mors et Darracq et l'Algérie.

1908

Après l'Algérie. Il est le Mécanicien de Delage sur Darracq dans la course, Petersburg-Moscou. Puis, il part en Crimée (le Midi Russe) pour y louer des voitures.

L'affaire devenait excellente, lorsque, la guerre éclata en 1914.

1915

Il fut appelé par Talbot pour usiner des mitrailleuses avant de reprendre un service d'essais de voitures destinées pour l'armée.

À l'armistice, il passe au service des courses où il rencontre Albert Divo et Sir Henry Segrave. Ils deviennent de grands amis et « Talbot » lui confie un volant dans des courses de côte et en circuit.

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 freins sur les 4 roues, commandés par câble. Sauf, cette année-là. Duesenberg avait un système de commande hydraulique des freins. Ce système avait été Breveté par Monsieur Émile Pilain en 1911 (automobiles Rolland et Pilain). Le pilote, Le Cocq, voit son réservoir d'essence exploser au 96° 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. Cöhin, l'Historique Course Automobile)

05-06 Concours de consommation, au Mans

En 1921-22, à la création de la Société des automobiles « Amilcar », Jules Moriceau est promu Chef de service aux moteurs et aux essais sur route.

1921

13/06 **Circuito del Mugello Italie (389,400 km)**

1 ^{er}	Campari	ALFA-Roméo
2^e	Ferrari	ALFA-Roméo
3 ^e	Sivocci	ALFA-Roméo

(l'Historique Course Automobile)

26/07 **G. P. de l'A.C.F. au Mans (517,860 km)**. La route (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. Cöhin, l'Historique Course Automobile)

02/10 **200 Miles Race - André Gold Cup à Brooklands, (323,650 km)**

seulement les 1500cc.

1^{er}	Segrave	Talbot-Darracq	1500	142,294 km/h
	Jules Moriceau, Mécanicien de Segrave			
2 ^e	Lee Guinness	Talbot-Darracq	1500	
3 ^e	Campbell	Talbot-Darracq	1500	

1922

--/02 **G. P. de Pâques, à Brooklands**

1 ^{er}	Kaye Don	Mercedes	4500	6h 50'50''
-----------------	----------	----------	------	------------

2^e Moriceau

(MCF)

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, Clérici, 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, Cattanéo.

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 : Cattanéo, 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,

temps 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)

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'élancent 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 quinze années plus tard (1907) pour la 2^e fois le G.P. de l'A.C.F. 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/Sunbeam (Jules Moriceau étant son Mécanicien)
Goux/Ballot 2000cc manque un virage, percute une palissade et ne peut repartir**, Friderich, Bordino, Maury/Bugatti, Guyot, Wagner, Hémerly/Rolland-Pilain, B.Nazzaro/FIAT, Foresti, Lee Guinness Marco, Masetti/Ballot, Chassagne/Sunbeam, Zborowski/Aston-Martin.
(Cyclecars, l'Historique Course Automobile)

1922

19/11 **Coupe Florio en Sicile**, même circuit que celui de la Targa, 4 fois 108 km, soit 432 km, 9 partants, 3 à l'arrivée. Formule libre. Masetti et Chassagne sont retardés au 3^e tour par leur réservoir d'huile crevé. La pluie, qui redouble, fait baisser la moyenne.

1 ^{er}	Boillot	Peugeot	7h 09'07''
2 ^e	Segrave	Sunbeam	8h 15'07''
	Jules Moriceau, Mécanicien de Segrave		
3 ^e	Béquet	Peugeot	87h 17'02''
	(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)		

1923

200 Miles Race – André Gold Cup à Brooklands (323,650 km)

1 ^{er}	Lee Guinness	Talbot-Darracq	1500
2 ^e	Stead	Aston-Martin	1500
3 ^e	Segrave	Talbot-Darracq	1500 142,294 km/h
	Jules Moriceau, Mécanicien de Segrave		
	(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)		

G. P. de Penya-Rhin Villafranca, Espagne (518 km).

1 ^{er}	Divo Albert	Talbot	1500
	Jules Moriceau, Mécanicien de Divo		
2 ^e	Zborowski	Aston-Martin	1500
3 ^e	Resta	Peugeot	1500
	(E. Cohin, l'Historique Course Automobile)		

Tour de France Automobile

1 ^{er}	Moriceau	Talbot 1500cc (sans pénalisation)
	(MCF, Omnia)	

00/06 **Côte de Planfloy**

1 ^{er}	Moriceau	Talbot 1500cc 2^e meilleur temps
	(MCF)	

Côte de Laffrey

1 ^{er}	Moriceau	Talbot 1500cc
	(MCF, Omnia)	

Côte de La Faucille

1 ^{er}	Moriceau	Talbot 1500cc
	(MCF, Omnia)	

Le Meeting d'Automne au Mans. La réunion fut contrariée par une véritable tempête ce qui n'a pas empêché la majorité des concurrents de fournir une course magnifique et mettre à mal les précédents records.

1923

G. P. International des Voiturettes,

1^{er} Divo Albert Talbot 1500 468 km en 3h 36'01'' 115 km/h
2^e Moriceau Talbot 1500 4h 01'05''

02-07 **11^e G. P. de l'A. C. F.** (799,050 km) à Tours. Organisé par l'A.C.O. 35 tours sur un Circuit triangulaire de 22,830 km chacun. Temps splendide. 17 concurrents, seuls 5 franchiront la ligne d'arrivée. Arrivée des moteurs 6, 8 et 12 cylindres, bielles, ACT et vilebrequin montés sur billes, rouleaux ou aiguilles, tournant au-delà de 5000 tr/mn avec un taux de compression dépassant 7:1. Les nouvelles carrosseries en aile d'avion et le dessous des Voisin et des Bugatti sont carénés. Les moteurs maintenant, notamment, Mercedes 7300cc rouleaux ou aiguilles, tournent au-delà de 5000 tr/mn avec un taux de compression dépassant 7:1. Les Voisin et les Bugatti ont de nouvelles carrosseries en aile d'avion et le dessous caréné. Thomas : réservoir d'essence crevé, **Morel sur sa Voisin** est hors course pour avoir pris de l'essence hors du stand. Le mécanicien de Divo est malade, c'est **Moriceau** qui le remplace. de Cystria, heurte un mur et ne repart pas, la bataille fait rage entre Giaccone, Guyot, Divo, Salamano et Segrave. Divo dans le feu de l'action serre le bouchon d'essence trop fort au lieu du contraire, et ne peut plus le desserrer. Une ½ 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 concurrents, les 3 Sunbeam remportent, la 1^{re}, 2^e et 4^e place. Si Friderich sur sa 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 en France dans un Grand Prix. Le 5^e et dernier arrivant sur 17 partants étant Rougier 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 Friderich Bugatti 7h 00'22''2
 4^e Lee Guinness Sunbeam 7h 02'03''
 5^e Lefèvre Voisin 7h 50'29''1

R.T. Bordino Fiat 142 km/h 687

ab Morel, Duray et Rougier/Voisin, Thomas/Delage 12 cyl., Guyot et Hémerly/Rolland-Pilain, de Vizcaya, Marco et de Cystria/Bugatti, Bordino, Giaccone et Salamano/FIAT.
 (Cyclecars, Motos et Voitures, l'Historique Course Automobile)

14/07 **Côte de Château-Thierry se déroula sur un parcours de un kilomètre départ et arrivée arrêté.**

1500 1^{er} Moriceau Talbot 33''1/5 Tourisme
 1100 1^{er} Sénéchal Sénéchal 27''3/5 Tourisme
 1100 2^e Bollack B.N.C. 38''3/5 Tourisme
 (MCF, Omnia)

1923

05/10 **Meeting d'Automne du Mans.****G. P. des Voiturettes. 468 km sous la Pluie et la tempête.**1^{er} Divo Talbot 1500cc 3h 36'01'' 115km/h1^{er} Moriceau Talbot 1500cc 4h 01'05''**G. P. des Cyclecars, 397,026 km**1^{er} **Benoist Salmson 1100 3h 45'18'' 105,366 km/h R.B.**2^e Casse Salmson 1100 3h 50'55''

(MCF, Omnia)

1924

25/05 **Côte de Limonest** (banlieue de Lyon), de 3,740 km.**8000cc 1^{er} Benoist Delage 1'51'' Course R. B.**1500 1^{er} Vassiaux Chiribiri 2'26''1/5 Course**1100cc 1^{er} Morel Amilcar 2'30''3/5 Cyclecar**3000cc 1^{er} Colas Cottin Desgouttes 2' 39''4/5 Tourisme**1500cc 1^{er} Moriceau Talbot 2'54''3/5 Tourisme R.B.**3500cc 1^{er} Olivier ALFA Roméo 2'56''3/5 Sport3000cc 1^{er} Lecot Diatto 3'23''1/5 Course**Moto**500cc 1^{er} Plantier Koehler-Escoffier 2'30''750cc 1^{er} Hyatus Motosacoche 3'57''

(DAS, Cyclecars Motos & Voitures)

06/07 **Côte du Ballon d'Alsace.** L'A. C. de Belfort obtint un succès considérable.

Belles performances de :

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

(DAS)

KM Lancé de Genève1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc 2^e au classement général****Côte du Pic de Montaigu**1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc 1^{er} au classement général****Meeting de Bordeaux. Le KM Lancé**1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc 2^e meilleur temps****Côte à Bordeaux, Monrepôt**1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc****Côte de Planfloy**1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc****Côte du Ballon d'Alsace**1^{er} **Moriceau Talbot 3000cc 2^e meilleur temps**

(MCF, Omnia)

1925

25/01 **Côte d'Allauch en remplacement de la Côte du Palladoux** (M.C. de Marseille)

1 km D.A. et 8% de pente ascendante.

1^{er} Thomas Delage 8000cc 35'3/5'' 101,123 R.B.1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc 39''1/5 91,836 km/h****2^e au classement général**3^e Vidal Bugatti 1500cc 41''2/5'' 86,956 km/h1^{er} **Morel Amilcar 1100 cc 44''1/5'' 81,447 km/h**

(Cyclecars, Motos et Voitures, Omnia)

- /-/- **Circuit des Soviets (Leningrad – Tiflis et retour)**1^{er} **Moriceau Talbot 1500cc**14/06 **Côte de Planfloy**, A.C. du Forez1^{er} **Moriceau Talbot Catégorie 3000cc**07/06 **Côte du Limonest**, A.C.R. & M.C. Lyon1^{er} **Moriceau Talbot Catégorie 3000cc**2^e **meilleur temps**

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

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**, **Lagache/Chenard-Walcker**, **Bourlier-Moriceau/Talbot 1500cc** n°36 après 20 heures de course sont déclarés hors course pour avoir ravitaillé avant 20 tours d'intervalle. **Marius Mestivier/Amilcar n° 51** (probablement à la suite d'une crevaison), verse sur le bas-côté dans la ligne droite des Hunaudières et se tue contre un obstacle sur le coup).

1^{er} de Courcelles/Rossignol La Lorraine 3500cc 2233,9822^e Chassagne/h-Davis Sunbeam 3000cc 2161,6003^e Stalter/Brisson La Lorraine 3500cc 2149,48310^e Glaszmann/de Zuniga Chenard-Walcker. 1000cc 1882,25013^e Sénéchal/Locqueheux Chenard-Walcker. 1000cc 1812,24016^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 n°36**

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)

1926

25/02 **Côte de la Turbie, Quinzaine Sportive, départ de Nice, A.C.M. et M.C. de Nice. 6,6 km départ arrêté. L'une des premières et glorieuses épreuves datant de 1897 et le Mont Agel (Critérium dans le cadre du Meeting Paris-Nice)**

2000	1 ^{er}	Benoist	Delage V12	4'38''3/5	R.B.
2000cc		Bourlier	Delage	4'45''	79,356 km/h M.T.T.C.
2000cc		Cholmondley	Bugatti	4'51''1/5	R.B.
2000		Cooper	Ballot	4'53''	
1100	1^{er}	Morel	Amilcar C.O.	4'55''	74,360 km/h de moy. R.B.
					battant son propre record de 10'' et 5'' devant Chiron/Bugatti
1500cc	1 ^{er}	Chiron	Bugatti	5'12''2/5	R.E.
	3 ^e	Miss Mendzies	Itala	5'37''1/5	
	2 ^e	Mongin	Bugatti	6'27''	

28/03 **2^e G. P. de Provence à Miramas (Coupe Hartford)** sur l'Autodrome de Miramas-Istres à 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 voiturettes et quadricyclecars.

5^e série éliminatoire jusqu'à 1100cc de 50,500 km (14 concurrents)

1100cc	1^{er}	Morel	Amilcar n° 5	24'33''3/5	moy. 123,600 km/h
1100cc	2^e	Martin	Amilcar n° 6	26'07''3/5	
	3 ^e	Bac	Salmson	26'19''3/5	
	4 ^e	Jourdan	Salmson	26'56''3/5	
	5 ^e	Dufour	Salmson	27'07''1/5	
	6 ^e	Pourtal	Octo	29'16''1/5	
	7 ^e	Michel	Amilcar	32'03''2/5	
	8 ^e	de Cailleux	Némo	32'46''2/5	
	9 ^e	Telluse	BNC		

le G.P. sur 250 km des 1500cc et plus, 16 concurrents (sans les 1100cc).

Dès le départ, Bourlier, Segrave, Williams, Morel et Lehoux prennent la tête.

La Coupe Hartford est gagnée par la maison Talbot,

la Coupe d'Aix par la maison Bugatti.

1 ^{er}	Segrave	Talbot-Darracq	1500	1h 55'03''3/5
2 ^e	Moriceau	Talbot	1500	1h 55'52''
3 ^e	Williams	Bugatti	35 2000cc	1h 57'07''
4 ^e	Chiron	Bugatti	35 2000cc	1h 58'47''
5 ^e	Foresti	Bugatti	35 2000cc	1h 57'07''
6 ^e	Rost	Georges-Irat	3000cc	2h 09'41''

Non classés : Lehoux/Bugatti, Jourdan/Salmson et Massai/Alfa-Roméo

RLSS. Les autres ont abandonné.

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

1926

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 2000

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

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)

25/07 **Coupe du Prince des Asturies dans le cadre du G.P. d'Espagne.** (692,600 km)

40 tours de 17,325 km 10 partants, 5 à l'arrivée. 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 Eldrige - 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 (réservoir crevé)

Deuxième manche 6 tours (30 km)

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

Troisième manche 8 tours (30,386 km)

1^{er} **Duray Amilcar n° 3** 7'26''3/5 164,328 km/h !
 2^e Perrot Salmson n° 6
 3^e Sandford Sandford n° 9

+ de 1500cc

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

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

1926

07/08 1^{er} **G. P. de Grande Bretagne.** (463,100 km) **sur l'Autodrome de Brooklands.**

Beau temps, très chaud. 110 tours de 4,210 km.

Comptant pour le Championnat du Monde, France, Espagne, Angleterre et Italie

9 participants : 3 Delage, une Bugatti, une Aston Martin, 3 Talbot, une Halford tous en 1500cc. 3 à l'arrivée

Au 96^e tour, Benoist lui aussi épuisé par la chaleur, s'arrête. Dubonnet le remplace et à bien du mal à remettre la Delage en marche. Entre temps, Wagner a pris la 1^{re} place. Au 12^e tour, Dubonnet s'étant arrêté pour se rafraîchir, Campbell lui ravit la 2^e place. Le fameux tuyau d'échappement des Delage, déjà cause de tant d'ennuis en Espagne, continuent, sinon à asphyxier les pilotes, tout au moins à leur chauffer exagérément les pieds !! Wagner s'arrête, lui aussi, pour se désaltérer et...se tremper rapidement les pieds dans l'eau.

1^{er} Sénéchal et Wagner Delage n° 4 4h.00'56'' 115,260 km/h
 2^e Major Campbell Bugatti 4h 10'44''
 3^e Benoist-Dubonnet Delage 4h 13'18''

M.T. Record du tour Seegrave/Talbot à 138,382 km/h de moy.

ab Moriceau/Talbot (essieu cassé au 1^{er} virage), Halford-Seegrave-Divo/Talbot, Eyston/Aston Martin.

La France vient, avec Delage, de remporter une brillante victoire à l'étranger, en triomphant dans le Grand Prix d'Angleterre, qui vient de se disputer sur l'Autodrome de Brooklands.

Ce triomphe nous est d'autant plus agréable qu'il récompense les laborieux efforts de notre grande firme française, l'excellence d'une fabrication et met au premier plan toute une collaboration d'hommes valeureux et compétents. Nous y sommes, nous, très sensibles, à ce prix, parce que notre président Robert Sénéchal, faisant équipe avec le vieux Wagner, vient d'y triompher magnifiquement.

C'est là un début remarquable !

dans les grandes compétitions de vitesse, que sacre définitivement, parmi les meilleurs champions français du volant, celui qui trouve encore le temps de se consacrer à la défense de nos intérêts. Robert Sénéchal a connu toutes les gloires, celle-ci lui sera certainement plus sensible, car elle sera accompagnée de l'admiration de nos milliers d'adhérents.

Il faut féliciter, du reste, toute l'équipe Delage, avec Wagner, R. Benoist qui fut troisième, le vieux **René Thomas, chef des courses**, dont le labeur n'a pas peu contribué au résultat final. Que tous trouvent ici l'hommage de notre admiration, ils ont bien mérité de l'industrie française. À lire, la demande de Monsieur Louis Delage, pour réformer la décision prise le 18 juillet par le Comité de la course concernant la pesée du pilote victorieux R. Sénéchal, mis en cause.

(Automobilia, M.C.F, Omnia, Tony, L'Historique Course Automobile)

1926

07-17/10 **Critérium des 1100cc** en 3 manches et G.P. du XX^e Salon à Montlhéry sous le patronage d'un puissant quotidien et en accord cette fois avec l'ACF. Foule très nombreuse, 20000 spectateurs, **malgré une pluie torrentielle** qui rend le circuit très glissant (**Martin se retourne et Morel, record au 1^{er} tour, abandonne au 3^e (radiateur d'eau percé par jets de pierres)**) et, le retrait de 3 Bugatti et de 3 Delage. Restaient les 3 Talbot/Divo/Segrave et **Moriceau**.

07-17/10 **G. P. du XX^e Salon, à Montlhéry**, 1500cc, 16 tours de 12,500 km 200 km, 9 partants. **Retrait des 3 Bugatti et des 3 Delage (3 voitures chacun),**

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

Critérium, 1^{re} manche 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	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 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 C.O. 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

ab M.T. 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 C6 n°12	1h 03'21	
5 ^e	Ismaun		1h 06'34''1/5	
6 ^e	Guéret	Sandford	1h 07'44''3/5	
7 ^e	G. Cabantous	Salmson n°14	1h 08'43''	

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

1927

28/03 **3^e G. P. de Provence-Autodrome de Miramas-Istres. Coupe Hartford**2^e éliminatoire

1^{er} **Moriceau** **Talbot** **1^{er} Catégorie 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^e **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 **Massia** **BNC 527**
 11^e **Gubernatis** **BNC 527**
 12^e **Beliver** **BNC 527**

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

02/07 **Le Meeting des Grandes Journées de l'A.C.F.** Autodrome de Montlhéry.

1^{re} journée du Meeting de l'A.C.F. (Automobile Club de France) à l'Autodrome de Montlhéry. 60.000 spectateurs. Mauvais temps, meilleur par moment.

« **Formule Libre** » **10 tours soit 125 km. 7 concurrents.**

1^{er} **Divo** **Talbot** **1500** **1h 02'20''2/5 à 120,307 km/h (25.000 f)**
 2^e **Chiron** **Bugatti** **2300** **1h 02'52''4/5 119,293 km/h (15.000 f)**
 3^e **GET Eyston** **Bugatti** **2000** **1h 06'00''3/5 113,371 km/h**
 4^e **Mme Derancourt** **Salmson** **1100** **1h 23'28''**

M.T. Divo/Talbot 122,615 km/h en 6'7''

ab Williams-Moriceau et Wagner/Sunbeam,

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

La Coupe de la C.S. (Commission Sportive). 400 km.

1^{er} **Boillot** **Peugeot** **2500cc** **3h 53'21''1/5 102,848 km**
 2^e **Michel Doré** **La Licorne** **1500cc** **3h 53'21''3/5 (à 2/5 !)**
 3^e **Goux** **Bugatti** **1500cc** **3h 54'27''4/5**
 4^e **Goutte** **Salmson** **1500cc** **3h 54'57''1/5 à Compresseur**
 5^e **Conelli** **Bugatti** **1500cc** **3h 56'07' 1/5**
 6^e **Casse** **Salmson** **1200cc**
 7^e **Rost** **Georges Irat** **2000cc**
 8^e **A. Dubonnet** **Bugatti** **1500cc**
 9^e **Ch. Montier** **Ford Spéc.** **2800cc**
 10^e **Violette Morris** **BNC** **1100cc**
 11^e **F. Montier** **Ford** **2800cc**
 M.T. **Doré**

(M.C.F, Omnia, Tomy, DAS)

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 (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 Talbot 5h 24'30''**5^e Eyston, Halford Sp. arrêté après 36 tours**MT Benoist/Delage 5'41'' à 131,964 km/h**

ab Divo et Wagner/Talbot.

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

9-10/07 **Les 24 heures de Spa-Francorchamps** (Belgique) Circuit de 14,914 sur 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 enrôle 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 km 200
2 ^e	Dills-Ledure	Excelsior	5400cc	2145 km 500
3 ^e	Laly-Chassagne	Ariès	3000cc	1995 km 095
4 ^e	Brosselini-Thellusson	Fasto	2000cc	1977 km 100
5^e	Burie-Rossi	Georges Irat	2000cc	1966 km 000
6 ^e	Zehender-Reinartz	Georges Irat	2000cc	1951 km 000
7 ^e	Becquet-Springuel	Ansaldo	3000cc	1817 km 300
8 ^e	Gros-Barthélémy	Fasto	2000cc	1740 km 100
9 ^e	Blondel-Bachmann	Théo Schneider	2000cc	1624 km 000
10 ^e	Bouriano-Bartlett	Georges Irat	2000cc	1609 km 000
11^e	Duray-Delano	Ariès	1100cc	1609 km 000

(l'Historique Course Automobile)

23/10 **XXI^e G. P. du Salon. 16 tours de 12,500 km sur 200 km. 9 partants. 1500cc****Les 3 Talbot firent le spectacle, les 3 Delage et les 3 Bugatti ayant déclaré forfait.**

1 ^{er}	Divo	Talbot	n° 2	1h 59'01'' 3/5	100,817 km/h
2 ^e	Segrave	Talbot	n° 3	1h 59'06'' 4/5	100,744 km/h
3^e	Moriceau	Talbot	n° 5	2h 09'59'' 1/5	92,317 km/h
4 ^e	Guyot	Spéciale	n° 1	à 3 tours	71,938 km/h
5 ^e	Lefebvre	J. Graff	n° 4	à 3 tours	76,252 km/h
6 ^e	J. Graff	J. Graff	n° 6	à 5 tours	64,362 km/h

(MCF - DAS 106-Moteur et-Chauffeur-Français)

1928

09/04 **Circuit d'Antibes, la Guaroupe, Cap de Juan les Pins, route défoncée** sur 4 km.
(350,250 km à parcourir). Prime de 3.000 pesetas.

1100cc 1^{er} Moriceau Amilcar MCO GH 1100cc n° 4
 ab Morel/ Amilcar MCO (roue faussée après éclatement d'un pneu)
 ab Martin/Amilcar MCO (bras d'amortisseur cassé)

Au Classement général des 1500, 2000, 2300cc et plus

1 ^{er}	Chiron	Bugatti	2300cc	n° 2
2 ^e	Williams	Bugatti	2000cc	n° 6
3 ^e	Dreyfus	Bugatti	1500cc	n° 11
4 ^e	Moriceau Amilcar MCO	1100cc	n° 4	(derrière les 3 Bugatti)

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

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.

Aux essais, seuls Moriceau/Amilcar 6 cylindres de 1236cc à 168 km/h et Chiron/Delage 8 cylindres 1500cc à 172 km/h ont eu l'honneur d'être sélectionnés.

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

Au 31^e tour, il était 18^e à 170 km/h et, à la suite d'un léger frottement (provoqué, peut-être par Chevrolet) de sa roue arrière sur celle avant de l'Amilcar de Moriceau lui fit perdre sa trajectoire à 170 km/h en l'envoyant vers 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 est 12^e à l'arrivée. Il est derrière 6 Duesenberg préparées par Miller (Miller, Miller/Duesenberg) de Léon Duray et de, de Paolo qui 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.1236cc (bloc moteur borgne) de Jules Moriceau est le 3^e et dernier M.C.O. du fameux Ingénieur « **Edmond Moyet** », fabriquée par l'usine courant 1925 à 1929 et le seul 6 cylindres engagés parmi les 35 autres 8 cylindres **suralimentés**.

Il porte le numéro 35. Il est arrivé dans son bleu d'origine (des records et autres). Pour la circonstance et, à la demande, du propriétaire de la firme "Thompson Product Spécial" il est peint d'une très fine couche (pouvant disparaître au premier lavage), en jaune et noir, couleurs de ladite firme.

La jeune femme de nous voyons au volant du Bolide est la fille du propriétaire de la Thompson Product. Jules m'a raconté qu'elle s'était éprise de lui et souhaitait qu'il restât. Mais étant engagé en France, il reprit le bateau en laissant un cœur brisé.

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

Elles furent 4 fois vainqueurs :
 1913 Jules. Goux Peugeot
 1914 René Thomas Delage
 1916 Resta Peugeot
 1919 Wilkcox Peugeot

et 14 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 (projeté contre le Rail, au 31^e tour)

1932

21-05/05 **Tour de France.** 10^e et dernière étape, Montlhéry et la porte Maillot.
 Moto de 175 à 250cc : Fraichard/Terrot 7 Sans pénalisation, Médaille d'Or.
 Moto de 250cc à 350cc : Boetsch/Terrot 11 Sans pénalisation, Médaille d'Or.

Moto de 350cc à 500cc : Bernard/Gnome-Rhône 10 Sans pénalisation, Médaille d'Or.

Cyclecars de 750cc à 1100cc : Sandford/Sandford 4 Sans pénalisation, Médaille d'Or.

Voiture de 1100 à 1500cc : **Buquet/Amilcar sans pénalisation, médaille d'Or**

Voiture, plus de 2000cc, moyenne horaire choisi 55 km/h :

J. Moriceau/Talbot sans pénalité « Médaille d'Or »

(MCF 147)
