

AMICALE



LE POINT
DU JOUR

- *le LANCION* -

GARAGE CHATEAUDUN

Société Anonyme

au Capital de 51.200 NF

30, Rue Pierre-Brossolette

LEVALLOIS-PERRET

PER. 18-44 et 32-67

Randonnée 1951. -

long 4^h,90 -

pois 1^l,4 -

BULLETIN DE LIAISON

51, RUE DU COLOMBIER

69 - LYON (7^e)

N° 3 - Novembre 1967

EXTRAITS DES STATUTS DE L'AMICALE SALMSON

- 1 - Il est formé entre les enthousiastes des productions SALMSON une Association dite « Amicale Salmson » dont la forme est celle prévue par la loi de 1901.
Le siège social est fixé : 51, rue du Colombier, à Lyon.
- 2 - L'Association a pour buts :
 - de créer les liens amicaux et de sortir de l'isolement tous les amateurs de Salmson.
 - d'aider ses membres à maintenir leurs véhicules en état par la mise en commun des ressources connues de chacun.
 - de perpétuer dans le monde de l'automobile la présence de la marque par des manifestations publiques : concours, rallyes, etc.
- 4 - L'Amicale comprend des membres actifs, associés et honoraires.
 - Est admissible comme membre actif toute personne désirant partager les buts de l'Association, donc ses activités.
 - Est admissible comme membre associé toute personne voulant soutenir les buts de l'Association sans prendre l'engagement de participer à un minimum d'activités.
 - Membres honoraires, les personnes qui auront acquis des titres à la reconnaissance de l'Amicale, par leur activité présente ou passée, ou ayant fait à l'Amicale un don représentant au moins dix fois la cotisation annuelle des membres associés.
- 5 - Toute demande d'admission au titre de membre actif comporte l'engagement de participer à la vie de l'Amicale d'une façon concrète, c'est-à-dire au moins une fois par an ;
 - ou communiquer des documents, des articles ou des projets, des adresses, des tours de main, etc., destinés à être diffusés aux autres membres par l'intermédiaire du « Point du Jour ».
 - ou participer à une des manifestations organisées par l'Amicale sur la voie publique.

■ La maquette de couverture, qui vous rappellera les notices d'entretien Salmson, est due à J.-P. PEILLOD.

Cabinet DE VILLAINÉ A. COUDURIER SUCCESSEUR

Salmson 85 177

31, rue Victor - Hugo
69-LYON (2^e)

Téléphone : (78) 37-73-13

TOUTES ASSURANCES
Conditions et tarifs spéciaux:
' VIEILLES VOITURES ''

FERS - MÉTAUX - OUTILLAGE
NEUF - RÉCUPÉRATION

E^{TS} DAULIAC

★

25, Boulevard Bessières
P A R I S - 17^e

R.C. Seine 60 A 12380

Tél. : (1) 627-35-15

HOTEL DE FRANCE

CAFE — HOTEL — RESTAURANT
——— MINI-MUSEE AUTOMOBILE ———

ROGER DUCOMPEX
RUE D'ORLEANS
89 - BLENEAU

SORTIE AMICALE SALMSON - OCTOBRE 1967

DEPUIS 33 ANS (1934)

UNE SALMSON

*s'échange,
se vend,
s'essaye,
s'entretient,
se revise,
se met au point...*

au GARAGE DE CHATEAUDUN

5, place Jean-Zay - LEVALLOIS (92) - PER. : 18-44 - 32-67

2 l. 300 Sport disponibles

TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES
CONSEILS TECHNIQUES GRACIEUX AUX MEMBRES DE L'AMICALE SALMSON

Chers Amis Salmsonistes,

Devançant les critiques qui nous sont parvenues, nous n'étions pas satisfaits du « Point du Jour » n° 2. Nous avons l'excuse d'avoir dû faire des prodiges pour pouvoir le distribuer lors de notre sortie du 8 avril. La vérité nous oblige à dire que nous n'y sommes parvenus qu'au prix d'une certaine impression de « bâclé »...

Ce « Point du Jour », pour le garder dans le style que nous voulions, nous l'avions, par mesure d'économie, élagué de tout ce qui pouvait paraître d'intérêt secondaire. Nous nous aperçûmes trop tard que c'était au détriment du caractère vivant que devrait présenter le bulletin d'une association active et dynamique, comme la nôtre, malgré ses 28 pages (au lieu de 20 seulement pour le n° 1).

Mettant à profit cette expérience malheureuse, nous avons tâché de ne pas la renouveler avec ce n° 3.

Salmson « historiques » : exceptionnellement cette rubrique ne sera pas constituée par quelques pages de souvenirs de M. Petit. En effet, Paul-André Berson nous a raconté l'histoire de son « St-Sebastien », probablement la seule survivante des voitures ayant couru au sein de l'équipe de l'Usine, et surtout de sa restauration, qui a duré cinq ans.

Devant l'intérêt exceptionnel de ce récit, nous avons décidé de vous le présenter en priorité. Son importance nous contraint cependant à en étaler la publication sur deux numéros.

Salmson « classiques » : nous poursuivrons la publication de la notice de la S4 et de ses descendantes. Nous lui réservons toujours les pages centrales. Quatre pages ayant paru dans le n° 2, nous vous donnons cette fois les 8 pages suivantes, que nous paginons V à XII en chiffres romains ; les pages I à IV sont les 11, 12, 17 et 18 du n° 2.

En plus de ces rubriques habituelles, vous trouverez :

— Un petit bilan de la participation de nos membres

à divers rallyes et manifestations : que ceux qui n'ont pu ou osé en faire autant, y puisent les encouragements nécessaires pour venir se joindre à eux l'année prochaine !

— Une petite revue des articles de presse récemment parus pouvant intéresser les salmsonistes.

— Et, enfin, un courrier de lecteurs attendu depuis longtemps.

Nous continuerons donc à porter le maximum d'efforts pour obtenir une revue digne de ce nom et s'améliorant sans cesse, sans compter notre temps ni notre peine.

Mais, à part ce « Point du Jour », s'il nous a été permis de faire des insignes de boutonnière, il nous faudra attendre d'autres libéralités pour les macarons de radiateur et les cartes de membres que vous attendez toujours...

Alors, encore une fois, nous faisons appel à tous :

— pour recruter le plus possible de nouveaux membres dans votre entourage : nous sommes bien partis, mais le nombre d'adhérents est encore de très loin inférieur à... celui des propriétaires de Salmson !

— pour nous apporter, ou nous procurer davantage de publicités : faites un effort en pensant à ceux de nos membres qui, en plus de leur cotisation, nous ont apporté les publicités du n° 2 et de ce n° 3 !

Une des raisons de l'insistance que nous manifestons à vouloir que ce bulletin soit très proprement réalisé, est la possibilité qu'il offre ainsi de servir de support à des annonces publicitaires sérieuses.

Réciproquement, ces publicités pouvant ainsi être honorablement payantes, la présentation du bulletin pourrait s'améliorer, au profit de l'agrément de tous ses lecteurs...

Donc, que tous ceux qui, professionnellement ou non, sont en relation avec des maisons faisant de la publicité (et pas forcément de la publicité en rapport avec l'automobile, songez aux commerces de tous genres, aux hôtels, restaurants, etc.) se fassent nos démarcheurs. Nous leur rappelons le tarif, d'ailleurs très raisonnable, de nos annonces :

100 F pour une page entière par numéro
350 F pour les 4 numéros
60 F pour 1/2 page par numéro
200 F pour les 4 numéros
(prix du cliché éventuel en sus).

Il y va de l'intérêt de tous, car si nous n'enregistrons pas de progrès de ce côté, nous serions sans doute contraints, à notre grand regret, pour ne pas engloutir la plus grande part de vos cotisations dans ce bulletin, de renoncer à sa forme actuelle dont nous étions assez fiers, pour une formule moins onéreuse, dans le style des « feuilles de choux » de patronage.

Un dernier mot : du fait de l'interruption forcée de toute activité en France pendant le mois d'août, ce n° 3 sort avec un certain retard. Nous avons cependant mis les « vacances » à profit, pour préparer la matière du n° 4 pour ne pas être pris au dépourvu à la fin de l'année 1967.

La Rédaction du Point du Jour

Le Bureau de l'Amicale Salmson.

Courrier d'Epoque

Perpignan, le 29 janvier 1930. Pour transmettre à la SMS

C'est avec plaisir que je vais vous donner mes impressions sur la voiture Salmson 50 069 que je pilote depuis le mois de novembre dernier.

Cette voiture jusqu'à aujourd'hui m'a donné entière satisfaction en tous points, rendement et consommation. Voiture qui sort tous les jours, et où en montagne, j'ai pu apprécier ses bonnes qualités de grimpeuse sur une route de 28 km qui compte 366 tournants et que j'ai fait en prise. Route dangereuse qui surplombe toute la vallée du Tech supérieur et où de nombreuses voitures de cylindrée et de puissance supérieure ont l'agréable surprise de lire mon numéro d'immatriculation.

En un mot cette voiture résoud à mon avis le maximum de qualité, de confort et de vitesse avec un minimum de puissance et surtout de dépenses.

Recevez, cher Monsieur, mes meilleures salutations.

F. MASSE.

Ma Salmson, type Grand-Prix

" St-Sébastien "

Les origines de cette voiture, qui m'est particulièrement chère, sont quelque peu obscures...

Tout d'abord, la plaque de châssis ayant disparu, la carte grise indique : Voiture Salmson, type VAL 3, n° 127, ce qui n'existe pas !...

Il y a déjà longtemps, j'avais demandé des renseignements à l'Usine Salmson, et il me fut répondu que la voiture type VAL, n° 3.127 était sortie en 1922.

Il semble cependant probable que l'indication complète devrait être : type VAL 3, Série G.S.S., n° 127, ce qui serait plus satisfaisant et correspondrait au fait que :

— les quelque 20 ou 25 « St-Sébastien » construits ne semblent pas avoir reçu de type ou de série spéciale, mais être représentés par certains exemplaires de la série G.S.S. (Grand Sport Spécial) déjà peu nombreux ;

— cette voiture ait été, comme les autres de ce type, construite aux alentours des années 1926-28.

Maintenant, cette voiture ayant couru au sein de l'équipe officielle, il est également possible qu'elle ait été modifiée à l'Usine même, une ou plusieurs fois, peut-être y a-t-il encore une autre explication, et pour cela il me faut vous conter son histoire.

Les renseignements les plus anciens que je possède sur

elle, et qui sont les photographies qui me viennent de mon père, les souvenirs de celui-ci et de M. Jahan, la montrent avec une carrosserie sport biplace, qui aurait été exécutée par un carrossier de Levallois, nommé Snozi, vers 1930-32, et dans cette forme son premier propriétaire fut le comte de Souzay, qui la garda deux ans ; à la suite d'un accident qu'il eut avec elle lors d'une course en Belgique, il la revendit à mon père, qui faisait alors partie de l'écurie de course Salmson, dirigée par M. Jahan.

Ceci se passait donc après le départ de M. Emile Petit de l'usine Salmson. Les voitures alors construites en série, S 4, puis S 4 C, pour excellentes qu'elles fussent, ne pouvaient servir de base à de véritables voitures de compétition, et les couleurs de l'Usine étaient défendues sur les circuits par les survivantes de l'époque 1922-28.

M. Jahan, aujourd'hui retiré du monde de l'automobile, n'a jamais été très explicite sur ce point, mais je crois avoir compris que cette voiture aurait été assemblée par lui, sur les indications de M. Petit, après le départ de celui-ci. A-t-elle été assemblée entièrement à partir d'un stock de pièces datant du temps de M. Petit, ou bien M. Jahan a-t-il seulement modifié un châssis existant ? La question reste posée.

De toutes façons, à part un exemplaire d'aspect plus « classique », et parfaitement conservé en Angleterre par son premier propriétaire Victor Derrington, il semble qu'actuellement, et en France tout au moins, cette voiture soit le seul « St-Sébastien » survivant. M. Pozzoli, qui fait autorité, pense qu'il en existerait peut-être un autre en Sicile, et un au Danemark, d'ailleurs plus ou moins modifiés.

A ce sujet, il est peut-être nécessaire de préciser ce qu'est au juste un « St-Sébastien », et en quoi il diffère du « grand sport » que tout le monde connaît et que beaucoup appellent à tort « St-Sébastien » pour peu qu'il ait une belle pointe arrière genre « course »...

Le « grand sport » (VAL 3, série GS) est un 2 ACT, mais à part la commande des soupapes, la culasse est celle du « monoculbuteur », et le vilebrequin est à 2 paliers.

A partir de 1926 environ, apparaît le « Grand sport spécial » (VAL 3, série G.S.S.) qui en diffère par un vilebrequin

à 3 paliers. Ce modèle pouvait recevoir un petit compresseur, et était alors vendu sous l'appellation « Grand Prix ».

Le moteur « St-Sebastien » présente de notables différences que nous allons passer en revue, de bas en haut :

La fonderie du carter est extérieurement semblable, mais :

— le **réservoir d'huile** est plus large, et de plus grande capacité ;

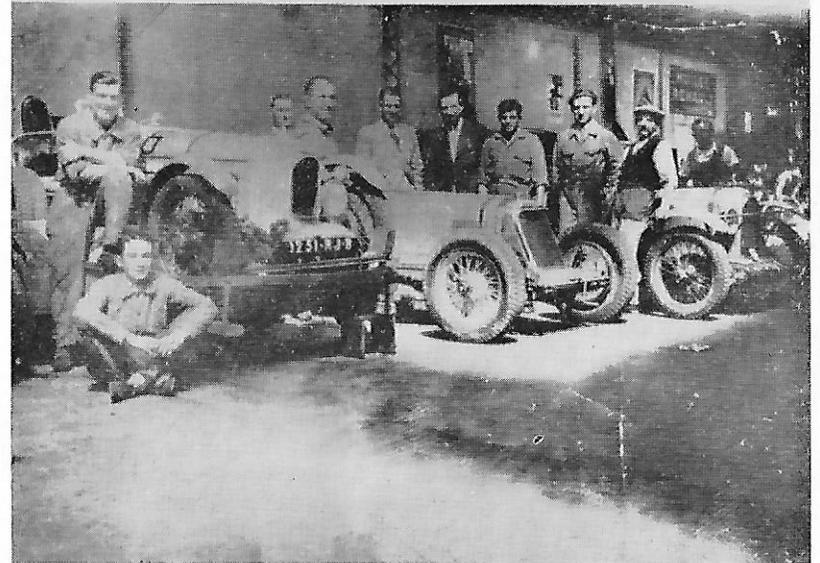
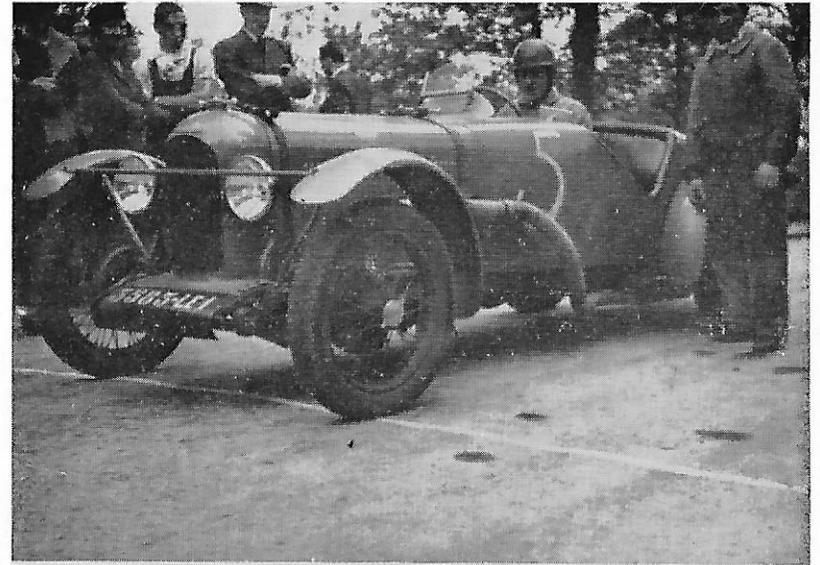
— le **vilebrequin** est bien entendu à 3 paliers, mais, s'il semble que les premiers « St-Sebastien » aient eu vilebrequin et bielles sur paliers lisses (donc comme le G.S.S.), ensuite les paliers furent montés sur roulements à billes, et les bielles (classiques, à chapeau) sur des roulements à galets démontables Hoffmann (M. Petit, qui achetait ces roulements fort cher en Angleterre, les faisait d'ailleurs entièrement rectifier à ses propres tolérances). Enfin, et c'est le cas de ma voiture, on adopta un vilebrequin Hirth démontable, et des bielles monopieces, montées sur roulements à rouleaux.

— Le **bloc-cylindres** ne comporte de fonderie que les fûts de cylindres et les plans de joints, avec une enveloppe de circulation d'eau rapportée, en tôle, sur joints de caoutchouc.

Ce bloc présentait à l'origine les cotes classiques 62×90, donnant une cylindrée de 1.100 cc, mais par la suite il fut fabriqué des blocs et des pistons d'alésage différents dont l'échange permettait de courir dans différentes catégories, jusqu'à 1.500 cc (alésage 72) : c'était d'ailleurs un maximum, ce bloc ne présentant plus de lame d'eau entre les fûts de cylindres. Inversement, il fut fabriqué un bloc d'alésage réduit, qui fut monté sur une voiture avec laquelle M. Jahan battit des records en catégorie 750 cc.

— La **culasse**, est celle des moteurs de course : ses extrémités avant et arrière, comme celles du bloc, ne sont pas demi-circulaires, comme sur les moteurs courants, mais droites.

Elle comporte deux soupapes et deux bougies par cylindre : ces bougies, de 18 mm, ne sont pas inclinées, mais verticales, et communiquent avec la chambre de combustion par un orifice de très petit diamètre ; cette caractéristique



1/ La voiture au départ de la course de côte d'Ars-la-Chatre. LAGROLIERE au volant. M. JAHAN (en manches de chemise) derrière le radiateur.

2/ L'équipe de l'usine : sur la remorque, une 1.100, la 1.500 au fond. MM. JAHAN et BERSON père 3^e et 4^e à partir de la droite. Au centre une Maserati 3 litres dont le propriétaire semble être Sommer qui se tient en veston à côté.

se retrouve (mais avec une seule bougie par cylindre) sur les S 4, S 4 C, etc. ainsi que la tubulure d'admission usinée dans la culasse, et fermée par une plaque d'alliage léger comportant la bride de carburateur.

Elle est enfin caractérisée par 4 sorties d'eau de très petit diamètre situées sur le dessus.

Ces culasses existaient soient en fonte, soit en bronze.

— La **boîte de distribution** : est semblable à celle des moteurs courants, mais ne comporte pas d'entretoises entre les deux boîtiers d'arbre à cames (sa fixation est assurée par de petits goujons de chaque côté, au lieu de gros goujons au centre) et les arbres à cames sont de plus petit diamètre.

Il était également prévu de monter la boîte de distribution des moteurs de course, avec les arbres à cames triples et les poussoirs desmodromiques.

— L'**alimentation** était assurée par un compresseur Cozette n° 8 : normalement, ce compresseur était entraîné par l'arrière du vilebrequin, et situé parallèlement à lui, sur le côté gauche du moteur ; ce qui avait conduit à disposer l'admission à gauche, et l'échappement à droite, la culasse pouvant indifféremment se monter dans un sens ou dans l'autre, puisque la boîte de distribution était indépendante. Toutefois, avec le vilebrequin Hirth que possède ma voiture, la possibilité d'entraîner le compresseur par l'arrière n'apparaît pas, et de fait mon père et M. Jahan ont toujours connu cette voiture avec le compresseur entraîné directement par l'avant du vilebrequin, en bout, et avec l'admission à droite.

— L'**allumage** double était assuré par deux magnétos, la seconde prenant la place occupée par la dynamo sur les moteurs de série. En principe ces magnétos étaient des Salmson, mais ma voiture a paraît-il toujours été équipée de Scintilla.

— Pour en terminer avec les particularités de ma voiture, disons que mon père et M. Jahan l'ont toujours connue en 1.500 cc (c'est pourquoi je l'ai reconstruite ainsi, bien que je possède deux autres blocs), et qu'il était prévu de pouvoir la faire courir sans compresseur, en augmentant le taux de compression de 5/1 à 8/1, en remplaçant les pistons plats par des pistons bombés.

Suite page 17

NOTICE DE GRAISSAGE, DE REGLAGE, DE MONTAGE ET D'ENTRETIEN

pour Salmson S 4 - S 4 C - S 4 D - S 4 DA - S 4 61 - S 4 61 L

CONDUITE DE LA VOITURE APRES RODAGE

Un bon conducteur saura obtenir tout le travail voulu de sa voiture sans la fatiguer ni la faire peiner ; il mènera avec souplesse tandis qu'un mauvais conduira avec brutalité, en demandant aux possibilités de la voiture de remédier à sa propre insuffisance. Le premier donnera à ses passagers une impression d'aisance et de facilité, l'autre, de fatigue et d'énervement.

Nous sommes donc certains d'être compris de nos clients en leur donnant les conseils ci-dessous :

— Ne poussez jamais un moteur froid. Parcourez les 10 premiers kilomètres à allure modérée pour lui laisser le temps de s'échauffer.

— N'embrayez pas brutalement en emballant le moteur en faisant patiner l'embrayage.

— Appliquez vous à changer de vitesse sans à-coup dans la marche de la voiture.

— Changez de vitesse au moment opportun, ne laissez pas le moteur trop peiner dans les côtes :

	S 4 et S 4 C	S 4 D et S 4 DA	S 4 61
— passez en 3 ^e à	40 kmh	40 kmh	45 kmh
— passez en 2 ^e à	25 kmh	30 kmh	35 kmh

Si la fin de la côte est proche et que vous vouliez malgré tout éviter un changement de vitesse, relevez légèrement le pied de l'accélérateur au fur et à mesure du ralentissement, vous monterez plus facilement et vous soulagerez ainsi le moteur.

— Sauf dans un cas difficile ne poussez pas au-delà de :

S 4 et S 4 C	S 4 D et S 4 DA	S 4 61	
60 kmh	60 kmh	70 kmh	en troisième
40 kmh	35 kmh	45 kmh	en deuxième

— Pour la même raison, ne faites jamais de reprises brutales à bas régime, accélérateur à fond, vous repartirez plus vite et mieux si vous retenez légèrement le moteur en diminuant un peu le remplissage des cylindres.

— Ne demandez le maximum à votre moteur que par pointes de 1 à 2 kilomètres espacées par des repos à environ 15 kmh en moins.

— N'accélérez jamais à fond dans les descentes.

— Evitez les coups de frein brutaux et prolongés. En descente, freinez par intervalles. Si la descente est très abrupte, mettez vous en seconde vitesse avant de l'aborder, vous aurez ainsi une sécurité supplémentaire. Un bon conducteur conduit très peu « au frein ».

MANŒUVRE DE LA BOITE DE VITESSES ELECTRO-MECANIQUE

POSITION DES ORGANES DE MANŒUVRE A L'ARRET

L'inverseur de marche doit être au point mort mécanique. Ce dispositif se manœuvre toujours moteur en marche et débrayé, le contrôleur étant à un point mort électrique.

DEMARRAGE ET MARCHÉ AVANT

Débrayer à fond et manœuvrer l'inverseur de marche. Pour cette manœuvre, le véhicule doit être **COMPLETEMENT ARRETE**. Maintenir l'embrayage et placer la manette du contrôleur sur la première vitesse. Embrayer progressivement comme avec une boîte ordinaire.

CHANGEMENTS DE VITESSES

Débrayer partiellement à chaque passage pour amortir les à-coups sur la transmission. Ceux-ci doivent être rendus insensibles.

La durée des organes est grandement augmentée par cette précaution.

FREINAGE SUR LA BOITE

Exceptionnellement on peut, à n'importe quelle allure, rétrograder une ou plusieurs vitesses, pour obtenir un effet de freinage.

ROUE LIBRE

En mettant le contrôleur à un point mort électrique on obtient la roue libre. Quand la boîte est très chaude, il se peut qu'elle fasse entendre un léger bruit dont il n'y a pas lieu de s'inquiéter. Si ce bruit augmente c'est que la manette n'est pas franchement au point mort.

Pour quitter la roue libre, accélérer le moteur pour rattraper la vitesse sans à-coup.

ARRET

Freiner et quelle que soit la combinaison de vitesse sur laquelle on se trouve, amener le contrôleur au point mort à la fin du freinage, ce qui évitera d'avoir à débrayer. Il ne sera nécessaire de le faire que pour repartir. Lorsque la boîte est neuve, ou après un arrêt très prolongé, il se peut qu'elle entraîne légèrement la voiture sur ses points morts. Ne pas s'en inquiéter et soulager un peu l'embrayage, ou mieux, maintenir le frein légèrement serré.

Lorsque après l'arrêt le conducteur doit quitter sa voiture, IL EST **EXPRESSEMENT RECOMMANDE** à celui-ci, surtout s'il laisse le moteur tourner, de mettre le dispositif d'inversion au point mort mécanique pour éviter tout accident.

Lorsque la voiture est lancée à très vive allure, il faut **EVITER DE RAMENER TROP TOT**, en prévision d'un arrêt, le contrôleur sur la première vitesse en débrayant. Le disque d'embrayage se mettra alors à tourner à une vitesse dangereuse.

MARCHE ARRIERE

Débrayer à fond et mettre le dispositif d'inversion en marche arrière. Comme pour la marche avant, **NE JAMAIS MANŒUVRER LE DISPOSITIF D'INVERSION DE MARCHÉ LORSQUE LE VEHICULE N'EST PAS COMPLETEMENT ARRETE**.

En raison de la démultiplication supplémentaire qui se trouve dans le mécanisme d'inversion, ne jamais faire marche arrière en première vitesse au contrôleur.

Employer normalement la troisième, ou même la quatrième (qui donne sensiblement la même vitesse en marche arrière que la première en marche avant).

PRESCRIPTIONS PARTICULIERES

Le graissage de la boîte étant assuré par une pompe à huile entraînée par l'arbre moteur de la boîte :

1°) il est recommandé de ne pas faire d'essai de moteur prolongé et à grand régime en laissant le mécanisme d'inversion au point mort.

Il y a lieu de mettre de temps en temps ce mécanisme en marche avant, la boîte se trouvant à un point mort électrique, et le frein à main serré.

2°) Ne pas descendre les côtes au point mort, moteur arrêté.

3°) Ne pas se faire remorquer à plus de 50 kmh et sur une très courte distance.

Sinon, il y a lieu de temps à autre, à l'arrêt, de mettre l'inverseur en marche avant, mettre le contact, placer le contrôleur en quatrième, et rouler ensuite dans cette situation, mais en débrayant, pendant quelques kilomètres.

Remplissage et Vidange des boîtes Cotal-MAAG :

Ne pas vidanger ces boîtes par le gros bouchon 6 pans en bronze qui se trouve à l'avant, ceci entraînant le désamorçage de la pompe à huile.

Utiliser le bouchon combiné de remplissage et vidange (voir au chapitre « Graissage »), ou le petit bouchon 6 pans qui se trouve à l'arrière de la boîte.

GRAISSAGE

GRAISSAGE AU PREMIER DEPART

Le véhicule en ordre de marche nécessite :

Moteur — Au premier départ, ou après une vidange mettre 6,5 litres d'huile dans le carter (6 litres pour la S4). En temps normal : huile demi-fluide (type Castrol XL) ; par temps froid : huile fluide (type Castrol Castrolite).

Avant chaque sortie, vérifier le niveau et le ramener au trait 6 de la jauge, si le moteur tourne déjà depuis quelques minutes (trait 5 sur la S4), ou à deux centimètres au-dessus de ce trait si le moteur est arrêté depuis longtemps.

Cette différence résulte de ce qu'environ 1,5 litre d'huile formant le circuit de graissage du moteur est soustrait du carter en marche, mais y retourne lentement après l'arrêt.

Important : Ne jamais laisser le niveau descendre en dessous du trait 3 de la jauge, moteur tournant, ou 2 centimètres au-dessus de ce trait après un long arrêt.

Boîte de vitesses — Boîtes mécaniques : remplir d'huile épaisse (type Castrol D) : 1 litre environ de façon que le niveau atteigne soit le trait de la jauge (niveau minimum indiqué par l'extrémité), soit le bouchon de trop-plein situé sur le côté, suivant le type de boîte.

Boîte électro-mécanique Cotal-Salmson (S4C et S4D) : un demi à trois-quarts de litre d'huile fluide (type Castrol Castrolite) en toutes saisons. Le niveau doit s'établir à hauteur du trait de la jauge (environ 20 mm de l'extrémité).

Ne jamais mettre d'huile en excédent.

Boîte électro-mécanique Cotal-MAAG (S4DA et S461) : 1 litre à 1,25 litre d'huile demi-fluide (type Castrol XL). Manœuvre du bouchon de vidange (à côté du démarreur) :

Vidange : tourner le bouton de 3 tours environ, en dévissant.

Remplissage : fermer en tournant le couvercle (en vissant) à fond ; ouvrir le remplissage en tirant le couvercle sans le tourner.

Lorsque le niveau correct est atteint, l'huile en excédent s'écoule par le trop-plein (vérifier son fonctionnement pour ne jamais mettre d'huile en excédent).

Le niveau établi, fermer en emboitant la baïonnette par une légère rotation (en vissant).

Vérification du niveau entre les vidanges : retirer le bouchon en le tirant (sans le dévisser) : le niveau normal est donné par l'extrémité du bouchon.

Important. — Dans les boîtes électro-mécaniques, employer une huile moteur, de très bonne marque, de préférence minérale pure, ne contenant en tout cas NI RICIN, NI GRAPHITE. N'utiliser que l'huile plus fluide que par temps très froid, ou une huile plus épaisse que par temps très chaud. Ne jamais ajouter d'huile à une boîte garnie d'huile inconnue : vidanger, laver à l'huile de rinçage (en quantité au moins égale à la contenance normale) en faisant tourner le moteur et la transmission dans les différentes vitesses, la voiture sur cric. N'employer pour cette opération ni essence, ni pétrole, ni gas-oil.

Fréquence des vidanges : Après la mise en service d'une boîte neuve, il y a lieu de faire une première vidange avec rinçage de la boîte (voir ci-dessus) après les 500 premiers kilomètres, une seconde après les 1.000 kilomètres suivants ; ensuite faire une vidange tous les 3.000 kilomètres.

Pont arrière. — Environ 3/4 de litre d'huile épaisse (type Castrol D) pour que le niveau vienne un centimètre en dessous du bouchon situé sur le couvercle arrière.

Important. — En hiver, l'huile du pont ne devra jamais être à l'état solide. Il faut par temps très froid, l'amener à l'état pâteux par l'adjonction d'un peu d'huile à moteur s'il est nécessaire.

Pour opérer le remplissage commode de la boîte et du pont, il y a intérêt à faire tiédir l'huile de façon à augmenter sa fluidité. Le remplissage doit se faire lentement pour laisser au niveau le temps de s'établir.

Dans les moyeux avant. — Graisse type Castrollease.

GRAISSAGE ENVIRON TOUS LES 500 KM

1° Compléter le niveau au moteur s'il y a lieu.

2° Graisser les axes de pivotement des roues avant (2 graisseurs sur les voitures à essieu rigide, 4 sur les voitures à roues indépendantes).

3° Graisser les rotules des articulations de la direction (4 graisseurs pour les voitures à essieu rigide, 2 sur les voitures à roues indépendantes).

4° Graisser la direction : 1 graisseur sur les boîtiers à vis, et une goutte d'huile sous le volant à l'entrée du coussinet supérieur du fourreau, 2 graisseurs sur les directions à crémaillère.

5°) Sur la S4 seulement :

- deux gouttes d'huile aux cames de freins avant,
- graisser les rotules de freins avant, côté châssis.

Pour les graissages à la pompe à pression, donner un ou deux coups de pompe.

GRAISSAGE TOUS LES 1.500 KM

6°) Une goutte d'huile de vaseline aux graisseurs de la magnéto ou de l'allumeur (et également dans les trous situés sur le pourtour du manchon d'entraînement de la magnéto A T 4 sur la S4C et S4D) et quelques gouttes dans les graisseurs, de la dynamo et du démarreur, ou du dynamoteur.

7°) Mettre de la graisse dans les moyeux des roues avant (sans excès pour éviter l'envahissement des freins).

8°) Graisser les roulements d'extrémité des arbres de pont arrière (même observation que précédemment).

9°) Sur S4 seulement : ouvrir le couvercle incliné situé au-dessus de l'embrayage et graisser le coulissement du manchon.

10°) Sur S461 seulement : graisser le ventilateur.

GRAISSAGE TOUS LES 3.000 KM

11°) Vidange du carter moteur. La première vidange doit être faite au bout de 500 km comme indiqué dans les prescriptions relatives au rodage.

La vidange devra être faite, le moteur étant chaud, au retour d'une sortie. Il est bon, après écoulement complet de l'huile usagée, d'introduire par l'orifice de remplissage une petite quantité d'huile fraîche, avec laquelle on lave l'intérieur du moteur en le faisant tourner une minute et que l'on vidange à nouveau.

Refaire ensuite le niveau comme indiqué pour le premier départ.

12°) Vérifier le niveau d'huile de la boîte de vitesses mécanique et le ramener à fleur du trait de la jauge ou du bouchon de trop-plein. Ne jamais mettre d'huile en excédent.

OU : vidanger la boîte électro-mécanique à chaud et refaire le niveau avec l'huile de la qualité prescrite.

13°) Vérifier le niveau d'huile du pont arrière (ne pas dépasser le niveau du bouchon qui est un maximum).

14°) Graisser la rotule de poussée à l'arrière de la boîte de vitesses (plusieurs coups de pompe) ; sur les S4DA et S461, le graisseur est situé à côté du bouchon de remplissage de la boîte MAAG.

15°) Graisser les paliers du palonnier de commande des freins et de la pédale de frein.

16°) Graisser les câbles de freins par les graisseurs fixés sur les gaines.

17°) Graisser les gaines des ressorts arrière.

18°) Sur les voitures à roues avant indépendantes, graisser les supports paliers des bras supérieurs de suspension.

19°) Sur S461 seulement : graisser l'axe de tourbillonnement du milieu des ressorts arrière ; les axes de jumelles de ressorts sont montés sur silenblocs et ne doivent jamais être graissés ; seul l'axe central des S461 est à lubrifier.

GRAISSAGE TOUS LES 7.000 KM

OU TOUTES LES 2 VIDANGES MOTEUR

20°) Vidanger le moteur, la boîte de vitesse et le pont arrière à chaud ; refaire les niveaux comme indiqué précédemment.

21°) Graisser très légèrement les bossages de la came de l'allumeur ou de la magnéto AT4, et mettre quelques gouttes d'huile sur la mèche de feutre que l'on découvre en enlevant le distributeur rotatif.

ENTRETIEN AU BOUT DE 15.000 KM

Démontage et nettoyage au pétrole du réservoir d'huile du moteur. Ne jamais négliger d'effectuer cette opération, pendant laquelle on fera très attention à ne pas laisser s'introduire de poussières ou de petites particules terreuses dans le carter. La plus grande propreté est de rigueur.

ENTRETIEN AU BOUT DE 30.000 KM

Visite des cylindres pour dégrassage de la culasse et des fonds de pistons, et éventuellement rodage des soupapes.

INSTRUCTIONS DE REGLAGE ET DE MONTAGE

REGLAGE DU MOTEUR

REGLAGE DE LA DISTRIBUTION

Les jeux entre cames et galets de poussoirs sont compris entre 0,05 mm et 0,15 mm (voir plus loin le paragraphe : « Démontage du couvercle pour réglage des jeux de soupapes »).

Les jeux de soupapes étant corrects, le réglage de la distribution est le suivant :

S 4	en degrés	sur le volant en mm
AOA	12°	30
RFA	45°	114
AOE	48°	120
RFE	10°	25
S 4 C	en course de piston, en mm	sur le volant, en mm
AOA	1,3	30
RFA	12,7	120
AOE	13	125
RFE	1,3	30
S 4 D		
AOA	1,3	29
RFA	12,9	117
AOE	13,4	120
RFE	1,2	26
S 4 DA et S 4 61		
AOA	0,2	10
RFA	17	140
AOE	14,4	128
RFE	0,5	20

Les points FA et OE sont à respecter particulièrement, les autres pouvant varier légèrement sans nuire à la bonne marche du moteur.

REGLAGE DE L'ALLUMAGE

S 4 : avec magnéto à avance fixe : 28° ou 71 mm sur le volant. Avec magnéto à avance variable commandée : avance MAXIMUM : 38° ou 96 mm sur le volant.

S 4 C et S 4 D : avec magnéto AT4 à avance automatique centrifuge : avance initiale : 2,5 mm en course de piston ou 16°.

Si la magnéto est montée avec un correcteur d'avance à main, le calage est le même, mais doit être fait avec la manette à la position de RETARD MAXIMUM.

S 4 DA et S 4 61 : la tirette d'avance, ainsi que l'allumeur, étant dans la position milieu, le point d'allumage doit être 1 mm avant le PMH en course de piston.

Remarque : l'ordre d'allumage est toujours 1-3-4-2 (le cylindre n° 1 étant celui d'avant).

(à suivre...)

MON SAN SEBASTIEN (suite de la page 8)

La boîte était à 4 vitesses, et le pont arrière sans différentiel pouvait recevoir différents rapports de couples, le rapport « normal » donnant environ 30 kmh pour 1.000 tm.

Pour en revenir à l'histoire de cette voiture, elle s'illustra notamment dans des courses de côte, et sur le kilomètre lancé ; elle fut alors conduite par mon père et par MM. Jahan et Lagrolière. Je n'ai malheureusement que peu de documents concernant ces courses, mais mon père et M. Jahan m'ont certifié que le moteur 1.500 cc, avec compresseur Cozette n° 8, dépassait largement 120 ch à 6.000 t/mn, et que la voiture tourna plusieurs fois au-dessus de 200 kmh, bien qu'elle n'aie jamais été poussée à fond, du fait de la stabilité toute relative du châssis (semblable à celui des voitures de production courante) à ces allures.

Mon père garda cette voiture jusqu'en 1945, et la vendit alors à un M. Lascault, qui courut avec jusqu'en 1950, année où elle était en tête au Bol d'Or, lorsqu'elle cassa...

M. Lascault la jugea irréparable et la remisa en pièces détachées à 50 km de Paris.

En 1959, j'avais 18 ans. Comme la plupart des jeunes, je rêvais de conduire une voiture de course. Autour de moi, j'entendais parler de cette voiture avec tant de regret, et mon père me montrait des photos si belles, et me racontait tellement combien elle était puissante, que je me promis de la retrouver coûte que coûte.

Mais qu'était-elle devenue, et où était-elle ?... Après quelques mois de recherches, je retrouvai l'adresse de M. Lascault, et me précipitai chez lui, le cœur battant.

Mais quelle ne fut pas ma déception !...

(à suivre)

RALLYES, SORTIES et MANIFESTATIONS

Vous avez déjà pris connaissance du compte rendu de la sortie organisée par l'Amicale le 8 avril.

Nous pensons renouveler cette sortie au moment du Salon de l'Auto, espérant que de nombreux membres éloignés de Paris profiteront de cette occasion pour y « monter » au volant de leur Salmson. Nous souhaitons qu'il y ait, comme en avril, beaucoup de 2,3 l, mais aussi beaucoup d'autres Salmson. Les 2,3 l ne sont pas seules capables de couvrir de grandes distances dans de bonnes conditions, la suite vous le prouverait, s'il en était besoin...

Jean-Pierre Dauliac, prétendant qu'il aime mieux tenir la clé à molette ou le volant, que la plume, nous met dans l'obligation de raconter à sa place comment il a couvert les **1.000 km du Paris-Nice** organisé par « L'Automobiliste », avec sa VAL 3, qui continuait ainsi un rodage commencé le 8 avril. En fait, nous dit-il, il n'a RIEN à raconter : voyage sans histoire, si ce n'est une tige du culbuteur sautée à Vidauban, et réparée en une minute quatorze secondes...

Le 13 mai, la VAL 3, cette fois aux mains de Francis Dauliac, quittait Paris avec les autres participants parisiens du **Rallye Paris-Royan-La Rochelle**, organisé par « Les Amis des Ancêtres de Charente-Maritime » et le « Vintage-Car Club de France ». Elle n'était pas la seule Salmson, étant accompagnée de l'AL de Botel, de la S 4 E de Peillod et de la S 4 61 de Bonnerot. La S 4 61 « L » de Le Tréguilly, partie de St-Nazaire les rejoignit à Royan. Si Botel, décidément malchanceux, coulait une bielle dès Rambouillet (on prétend même que toutes les voitures qui l'accueillirent comme passager pour le reste du rallye, connurent de graves ennuis !...), les autres Salmson firent Paris-Royan, le Rallye et le voyage du retour sans aucun ennui notable. Chacun rentra en tout cas bien décidé à revenir l'année prochaine, tant ce rallye, jusque dans les quelques inévitables défauts d'organisation fut joyeux et sympathique.

Le **6^e Rallye Belle Epoque** se déroulait les 24-25 juin et

connu un très grand succès. La commission de sélection avait un dur travail à faire.

Enfin 3 Salmson reçurent leurs plaques : l'AL 3 de M. Rulfo, de Grenoble, à la fière casquette de carabinier ; la S 4 C de Fritsch et la S 4 61 d'Ogier. Ces voitures ne connurent aucun ennui et laissèrent à leurs pilotes toute la tranquillité d'esprit pour apprécier les inoubliables réceptions de M. Lefranc à Surry-le-Comtal (Musée Automobile du Forez) ou des caves et caveaux du Beaujolais. Pour faire connaissance aussi avec les 70 autres voitures participant à ce rallye à l'organisation irréprochable.

La S 4 61 du vice-président Bonnerot eut l'insigne honneur de représenter la marque lors de la **sortie de l'A.A.H.A.** du 8 juillet, avec pour but le musée de Clères, et son annexe le restaurant du Cheval Noir, qui reçut magnifiquement les participants.

Les grands noms de l'Automobile Ancienne, et les journalistes français et étrangers présents, eurent la bonté de reconnaître que cette jeune personne, âgée seulement de 17 ans, ne déparait nullement la noble assemblée des Bugatti, Talbot, Delahaye, Rolls-Royce, Alvis, Sizaïre-Frères, etc. sans oublier la 40 CV Renault des records de MM. Pichon père et fils, nos hôtes.

La **sortie du V.C.C.F.** organisée les 14 et 15 juillet vit la participation des fidèles Dauliac et Bonnerot, mais aussi d'un très rare Cabriolet-Roadster S 4 DA, tout nouvellement découvert par Jean Succio, le héros de Paris-Nice sur son « Darmont Spécial ». Ce n'était pas tout, car après avoir visité l'« Automotocorral de La Grange », qui nous offrit un sympathique pique-nique, nous ralliâmes l'auberge-musée de Germain Lambert, à Parly, pèlerinage cher aux amateurs de « Georges-Irat », et à tous ceux qui à 18 ans allaient entraîner leurs rêves automobiles et sportifs à Nanterre, chez le constructeur des automobiles « Lambert-Sans-Choc »...

Et là, nous fûmes rejoints par le cyclecar « Bignan » (licence Salmson) de M. Simon, et surtout par le « St-Sebastien » de Berson qui nous tint compagnie jusqu'au lendemain, où après avoir reçu à Charny l'hospitalité de Ducompeix, et déjeuné au feu de bois dans les caves du musée de Briare, Berson nous offrit un dernier apéritif à Gien avant de nous laisser regagner Paris.

M. BONNEROT - J. FRITSCH.

L'Album 2,3 litres

La Barquette "Charbonneaux"

Lors de notre dernière sortie du 8 avril nous avons tous admiré la magnifique Salmson de M. Mathiotte. Après une après-midi passée ensemble, nous étions encore à une heure fort avancée de la nuit à la lueur des réverbères de M. Duchemin à comparer cette barquette à nos Salmson toutes ordinaires.

Laissons son légitime propriétaire nous la présenter.

« Vous savez qu'elle a été dessinée vers 1954 par Philippe Charbonneaux. M. de Aldecoa possède je crois les dessins de Charbonneaux. Je viens de l'apprendre par M. Lerouvillois que j'ai vu récemment.

Ce sont les « Nadaud » ((Nadaud et Lerouvillois son beau-fils) qui ont fait étudier cette barquette et qui l'ont fait réaliser par le carrossier Desvaux qui détient l'ancien stock de pièces détachées.

Il s'agissait dans leur esprit d'un prototype établi en vue d'une petite série dont ils avaient l'intention d'assurer la commercialisation et destiné à tirer le meilleur parti de la mécanique 2,3 litres sport.

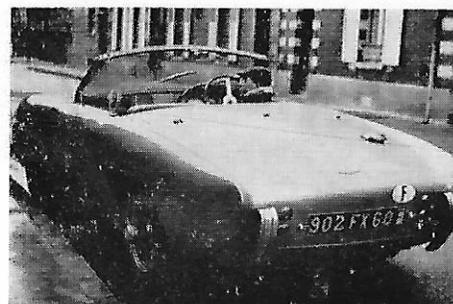
La caisse est en tôle d'acier à emboutissage profond tendue sur une armature de tube d'acier qui confère à la carrosserie une rigidité et une solidité exceptionnelle.

Les Nadaud ont dû travailler sur ce prototype de 1954 à 1956. Il a été gardé 2 ans à l'usine puis vendu et mis en circulation en 1958.

Je possède deux photos extraites de revues représentant la barquette au concours d'Elégance d'Enghien et pilotée par Mlle Cibié. L'une de ces photos est accompagnée des commentaires suivants :

« ...Cette magnifique Salmson Spéciale carrossée par Philippe Charbonneaux, équipée évidemment de phares et d'antibrouillard Cibié est présentée par la charmante Marie-Claire Cibié, ingénieur EPS, s'il-vous-plaît !... » (Mlle Cibié devenue aujourd'hui Mme de Mérande).

Au cours de cette présentation, une fausse manœuvre mit le feu au carburateur. La peinture du capot en fut cloquée



CRASH
CHARBONNEAUX
"BARQUETTE" SALMSON 2^l 300
Distribuée par
N NADAUD & C^{IE}
14 bis Av. de Versailles - Paris 16^e



En haut et en bas, état actuel de la voiture de Monsieur Mathiotte.
Au centre la barquette Charbonneaux sur un stand vraisemblablement au Grand Palais.
On remarque la caisse deux tons, les roues Robergel et la grande ouïe du capot.
S'agit-il du même véhicule ?

Voilà à peu près tout ce que je sais sur l'histoire de cette voiture dont j'ai fait l'acquisition il y a 7 ans.

Elle me fut un jour volée par une troupe de jeunes vandales qui se contentèrent d'ailleurs d'aller faire un peu de tout terrain dans la forêt voisine et qui finirent par la lancer contre le grand portail d'une propriété, portail de bois agrémenté de grosses barres de fer. La solidité de cette carrosserie était telle que la voiture passa par dessus le portail abattu et sortit de l'épreuve, à l'exception des pare-chocs littéralement laminés, pratiquement intacte. Rien n'avait plié.

J'en fus quitte pour faire repeindre simplement la voiture et confectionner une capote neuve.

Un collectionneur américain vient de m'écrire pour en faire l'acquisition. Je ne sais si j'accepterai de m'en défaire. Au fond j'aimerais la garder. Mais elle finira tôt ou tard comme pièce de collection. Il faudrait avoir de la place... »

N° de série : 85 079. Date de mise en circulation 4-10-58.

Revue de Presse

Nous croyons pouvoir nous réjouir d'un renouveau d'intérêt des historiens et des amateurs d'automobiles anciennes, envers la marque Salmson, trop méconnue jusqu'ici.

— Déjà « Auto-Journal », « L'Automobile », « Sport-Auto », « Champion », « L'Automobiliste », « Automobiles et cyclecars » (revue du V.C.C.F.), les revues des « A.A.A. » de Lyon et du « Veteran-Car Club Suisse Romand », s'étaient volontiers faits l'écho de la naissance de notre Amicale et du « Point du Jour ».

— « L'Album du Fanatique », publié par le grand spécialiste Serge Pozzoli, a présenté dans son n° 5 trois modèles Salmson : la 1.100 cc 8 cylindres, la S 4, et la 6 cylindres « British-Salmson ». 14 pages en tout et de nombreuses illustrations d'époque, du plus haut intérêt.

— « L'Automobiliste », n° 4, contient un alléchant article sur Salmson, et laisse espérer une suite... La liste des types publiée est plus que fantaisiste, et l'on peut relever certaines erreurs, après tout excusables sous la plume de l'inconditionnel Amilcariste qu'est M. Hannover !... Mais la partie iconographique est au-dessus de tout éloge.

— « L'Automobiliste » a également eu la bonne idée de rééditer le tout premier des catalogues Salmson, celui du cyclecar AL d'octobre 1921. Il sort maintenant des presses des Editions d'Art Adrien Maeght, et c'est tout dire...

Le Courrier de l'Amicale Salmson

Même pour des personnes blasées, l'ouverture du courrier est toujours un moment étrange et passionnant. Celui de l'Amicale échappe d'autant moins à la règle que ce groupement, il y a longtemps que nous le désirions et, nous avons trop tendance à le considérer avec une certaine nuance de paternité, avec ses joies, mais aussi parfois avec irritation.

Les lettres que l'Amicale reçoit sont pour une bonne part des demandes de renseignements sur l'association, des demandes d'adhésion, et parfois même — oh ! moment suprême — des chèques en bonne et due forme, qui mettent le trésorier en état d'euphorie pour le restant de la semaine...

A côté de ce courrier de routine, celui des petites annonces n'est pas négligeable surtout après la sortie d'un bulletin.

Le courrier le plus redoutable est celui des demandes de renseignements techniques. Il est long à rechercher et souvent décevant car pas assez précis. Nous devons bien simplement avouer notre faillite dans ce domaine précis, car si nous connaissons bien un ou deux châssis, nos Salmson ont encore quelques secrets. Finalement notre expérience est fort jeune. Nous prenons donc dorénavant nos dispositions pour accélérer les réponses de ce genre. Dans les cas où nous restons « sec », nous vous mettrons à contribution dans le cadre de cette rubrique.

M. Giorgi, de Carpentras, dispose d'un châssis S 4 en parfait état. Il désirerait reconstruire sur ce châssis la carrosserie sport de la voiture qui courut le Bol d'Or de 1929.

Un membre de l'Amicale peut-il lui venir en aide en lui dénichant des photos ou des dessins ?

Pour vous donner une idée plus complète du courrier de l'Amicale, voici des passages de lettres écrites dans des états d'esprit bien différents :

« Pourriez vous me donner des renseignements sur la voiture suivante : Rally, type AL 3, fabriquée à La Garenne-Colombe, carrosserie 4 places 2 portes, conduite à droite, carrossée par Thiétart, équipée d'un moteur Salmson 7 HP, N° de série 20 034, double ACT avec compresseur.

« J'aimerais, si cela vous était possible, avoir la date de mise en circulation de cette voiture ainsi que la marque du compresseur, et pourriez-vous m'indiquer la valeur marchande de cette voiture, car malheureusement je vais être obligé de m'en séparer. Ne connaissant pas la valeur exacte de cette voiture, je ne voudrai pas la sous-estimer et la vendre à un prix qui n'est pas le sien.

« Dans l'attente... »

Dans une optique totalement opposée nous nous rappelons avec émotion la lettre de M. Bernet, rapatrié de Tunisie, qui préféra laisser des meubles que laisser ses archives et ses moteurs Salmson d'avion.

Ou bien encore ces lettres typiques de « jeunes mordus » :

« Envisageant ensuite de me marier, j'ai préféré, à contre-cœur me séparer de cette voiture fin 1963 pour posséder un véhicule de série convenant mieux aux possibilités d'un jeune couple. Elle (la Randonnée) fut acquise par un amateur méridional.

« Ayant connu au cours des 70.000 km parcourus à son volant les plus grandes joies de conduite à l'écoute de cette mécanique séduisante, je suis resté profondément Salmsonniste. C'est pourquoi je me suis permis de vous écrire afin de vous demander... »

Ou encore celle-ci :

« ...Plus drôle encore j'ai fait il y a deux jours l'acquisition d'une Salmson S4C 1934 en tous points identique à la tienne... Je l'ai payée assez cher mais elle est en bon état du moins apparent... Je dois t'importuner avec mes petites histoires, chacun doit ainsi dévider les siennes, mais j'ose imaginer que le bulletin de santé d'une Salmson ne peut être pour toi autre chose qu'un doux murmure. Si tu as des idées, des conseils, je serais heureux de profiter de tes expériences et des propos recueillis auprès des connaisseurs de la marque. L'histoire de la boîte m'ennuie assez. Je ne voudrais pas faire de gaffe susceptible de compromettre l'existence d'un être si chèrement sauvé... »

Nous rappelons à nos membres parisiens, qu'ils recevront toujours le meilleur accueil aux réunions du V.C.C.F., que plusieurs d'entre nous fréquentent assidument, et qui ont toujours lieu : tous les jeudis, de 21 h à minuit, au café Sauviat, rue St-Louis-en-l'Île (à l'angle de la rue Le Regrattier)

GARAGE BAUDIN

Marcel POMMIER
Spécialiste SALMSON

DELAHAYE - DELAGE - HOTCHKISS
Réparations boîtes Cotal

98, rue Baudin - LEVALLOIS-PERRET (Seine)
Téléphone : PEReire 11-53

B. MATHELIN

TOUTES REPARATIONS
— TRANSFORMATIONS
TOURISME ET SPORT
PREPARATION RALLYE
Equipements spéciaux
TRAVAUX SUR DEVIS

STATION OFFICIELLE
AUTOBLEU
SPECIALISTE
SALMSON
2300 S

8, rue Pasteur
VENISSIEUX - 69
Tél. (78) 70-06-22

PETITES ANNONCES

ON RECHERCHE :

- S 4 E Cabriolet.
- Tous documents, photos, catalogues Salmson.
- Fannonceau de concessionnaire Salmson bleu et jaune. PdJ 124.
- Commodo d'éclairage de S 4 C de même style que le contacteur Cotal rotatif. PdJ 125.

ON DISPOSE DE :

- Pièces en bon état d'un S 4 61 1950 n° 62 701 série 86-I accidentée. Moteur 12.000 km, dynamo, carburateur Weber 36 DOL, roues montées en 150x40, divers accessoires et éléments de carrosserie. PdJ 126.
- Cyclecar AL 3 n° 6 134. Epave complète à restaurer sans pneus.
- Conduite intérieure noire, état moyen, magnéto à revoir.
- Conduite intérieure magnifique, intérieur cuir, excellent état de marche (Delco). PdJ 127.
- Randonnée 1951 n° 72 362 série 19-2 très bon état, couleur gris flament, intérieur cuir bleu, chaussée à neuf, radio, chauffage. PdJ 128.
- S 4 61 1950 bonne présentation, moteur bloqué. PdJ 129.
- VAL 3 n° 27 029, parfait état d'origine. PdJ 130.
- G 85 coupé n° 85 230, intérieur cuir bleu, chaussée neuf, roues Rudge, couleur écaille blonde. PdJ 131.
- Pièces d'AL 3 (châssis, boîte, moteur, pont) à échanger contre pièces similaires de quadricycle Peugeot type 161 (1919-1920). P.d.J. 132.
- S 4 61 L parfait état. P.d.J. 133.
- S 4 61 1946, cabriolet bleu-gris clair. P.d.J. 134.
- Moteur, boîte Cotal, embrayage 13 CV 1949. P.d.J. 135.

ON SIGNALÉ :

- S 4 E chez M. J. Chirat, casseur à Coudreceau, Eure-et-Loir.
- S 4 D épave chez M. Mette, récupérateur à Larafosse, St-André-de-Cubzac, Gironde.
- Voiture 72 575, première main, bleue, cuir gris. Moteur, boîte 39.000 km. Pneus 15.000 km. Radio. Phares de recul et anti-brouillards. Chez M. C. Gschwend, 53, rue de Nancy, Epinal.
- VAL 1923, roues fil - Pointe course
- S 4 DA 1937, coach excellent état
- S 4 E 1946
- plusieurs S 4 D et autres épaves, chez M. Etterlé, 62, bd Lyautey, Caen

L'Amicale ayant fait refaire une petite série de joints de culasse, dispose encore de 2 ou 3, à céder au prix coûtant : 35 F pièce (+ port) Ces joints métalloplastiques cuivre et amiante conviennent pour tous les types AL, VAL 3, etc., 4 culbuteurs, 8 culbuteurs ou 2 A.C.T. ; de 62 mm d'alésage. S'adresser à M. le Vice-Président, M. Bonnerot, 77, av. P.-V.-Couturier, 94-GENTILLY.

EXTRAITS DU REGLEMENT DE L'AMICALE SALMSON

COTISATIONS - La cotisation des membres actifs est fixée à 30 fr ; celle des membres associés à 50 fr.

Les sociétaires jusqu'à leur vingt-cinquième année peuvent ne payer que 50 % de leurs cotisations.

Les sociétaires « sous les drapeaux » sont dispensés de cotisation.

BULLETIN : En principe, chaque trimestre l'Amicale fait paraître un bulletin envoyé gratuitement aux membres actifs et associés.

Ce bulletin est publiée sous la responsabilité du Bureau et plus particulièrement du Secrétaire, qui en devient gérant. Il porte à la connaissance des membres tous les faits les intéressants : Assemblée générale, procès-verbaux, rapports, articles techniques et historiques. Tous les membres actifs collaborent à la rédaction de ce bulletin et font part des faits et des documents que l'Amicale se doit de faire connaître.

SERVICE DES RESSOURCES SALMSON : Ce service, sous le contrôle du Bureau, est géré par un de ses membres désigné à cet effet. Ses buts sont :

1° De centraliser toutes les bonnes adresses de réparation ou commerce automobile chez qui les Salmsonistes trouvent le meilleur accueil et un service compétent. Ce carnet est diffusé par l'intermédiaire du bulletin.

2° De centraliser les ressources matérielles connues de chacun des membres, qu'ils en soient propriétaires ou non. Une liste type par type et région par région sera tenue à jour.

3° De réaliser une liaison entre les membres à dépanner et ceux pouvant céder ou prêter la ou les pièces qui permettent de repartir.

4° De centraliser des renseignements techniques, dont le service vérifiera la valeur, et de les porter à la connaissance de tous.

Adresser toute correspondance, concernant l'Amicale ou le « Point du Jour » à : « AMICALE SALMSON », 51, rue du Colombier, 69 - LYON, ainsi que tous versements, sous forme de virement postal au C.C.P. 6.138-58 LYON, ou de chèque bancaire libellé au nom de l'Amicale Salmson.