musée français de l'automobile

Rochetaillée-sur-Saône
Rhône

700 pièces de collection dont 100 véhicules exposés dans les salles du château et 50 au hall Gordini et les dépendances.
Parc de 35.000 m2.
Jeux pour enfants.
Exposition de modèles réduits.

HEURES D'OUVERTURE T. (78) 47-06-34
Ouvert toute l'année, tous les jours.
Du 15 mars à fin octobre, de 9 à 12 h et de 14 à 19 h.
Du 1er novembre au 14 mars, de 9 à 12 h et de 14 à 18 h.
Moyens d'accès
On accède au Musée par la N. 433 (Lyon-Chalon-sur-Saône).
Rochetaillée est à 11 km au nord de Lyon, entre Fontaines-sur-Saône et Neuville.
Des autocars O.T.L. n° 40 partent du quai de la Pêcherie, à Lyon, toutes les 30 minutes ; trajet : 27 minutes.

Parc gratuit assuré pour automobiles et tous autocars.

Vis à Vis Peugeot à Brûleurs 1895 — Collection Henri Marlartre
MUSEE DE ROCHETAILLEE

AMICALE SALMSON

LE POINT DU JOUR

BULLETIN DE LIAISON

51, RUE DU COLOMBIER
69 - LYON (7e)
N° 4 - Mars 1968

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 VILLAINE

A. COUDURIER SUCCESSEUR

Salmson 85 177

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

Téléphone : (78) 37-73-13

TOUTES ASSURANCES

Conditions et tarifs spéciaux:

" VIEILLES VOITURES "

FERS - MÉTAUX - OUTILLAGE

NEUF - RÉCUPÉRATION

Ets DAULIAC

Salmson 6 351 - 15 712

★

25, Boulevard Bessières
PARIS - 17e

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
39 - BLENEAU

SORTIE AMICALE SALMSON - OCTOBRE 1967

DEPUIS 34 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 PIECES DETACHEES

CONSEILS TECHNIQUES GRACIEUX AUX MEMBRES DE L'AMICALE SALMSON

CHERS AMIS SALMSONISTES

Voici notre quatrième bulletin de liaison dans lequel vous trouverez vos rubriques maintenant habituelles : Salmson historique (San Sebastien de Berson), Salmson classique (suite de la notice), Salmson moderne (album 2,3 l), Salmson aviation (chronologie des moteurs). Petites annonces. Courrier d'époque. Activité de collègues britanniques et les nôtres. Ebauche du calendrier.

Au sujet de la notice des S4, S4L, S4D, S4DA, S461 et S461L, nous abordons cette fois l'aspect pratique des réglages et démontages courants, et leur indispensable complément, les vues en coupe de tous les organes étudiés, jusqu'ici éparses dans diverses publications, et rassemblés pour la première fois en un ensemble unique.

Vous remarquerez qu'en ce qui concerne le moteur, pour ne pas allonger démesurément ce chapitre, nous nous en sommes tenus aux opérations figurant dans les notices d'origine, qui permettent d'effectuer par exemple un rodage de soupapes, ou un échange de pistons après réalésage, mais supposent que le moteur n'a jamais été démonté par quelqu'un d'incompétent et notamment que le calage de la distribution est correct.

C'est en annexe, à la fin de la notice, que nous vous donnerons les directives nécessaires à un démontage et à une réfection complète, ainsi qu'au réglage complet de la distribution après échange de pièces ou démontage sans précautions.

Il est quand même bon de vous signaler dès maintenant que vous avez intérêt à vous en tenir le plus possible aux opérations « normales » : notamment, bien que le remontage du bloc-cylindre tel qu'il est préconisé soit incontestablement malaisé, peut-être faut-il vous rappeler qu'il ne faut JAMAIS démonter les bielles sans nécessité absolue (présence de régule dans le carter d'huile lors du démontage) sur un moteur à embiellage directement régulé...

— La « REVUE DE PRESSE » étant brève, trouvera sa place ici :

1) Le n° 7 de « L'Automobiliste » a consacré sa couverture à la VAL 3 de nos amis Dauliac. A l'intérieur, compte rendu du rallye Paris-Deauville — auquel la VAL 3 a participé, ainsi que la S4C d'un autre de nos membres, le Docteur Granier — et une description sommaire des anciens moteurs Salmson.

2) Nous nous devons de signaler que M. François Toché, dans le numéro de novembre 1967 de la « Revue du Touring Club de France », consacré au Salon de l'Automobile, a écrit :

« Intéressante réalisation que le moteur FIAT 125 à double arbre à cames en tête qui rappellera aux anciens l'époque faste de l'ingénieur Emile Petit et de son incomparable moteur Salmson. »

On ne saurait trop féliciter M. François Toché d'être le seul journaliste automobile a avoir fait ce rapprochement qui s'était imposé à l'esprit de nombreux salmsonistes : la coupe du moteur FIAT, abondamment publiée évoque en effet irrésistiblement un « vrai » Salmson de la grande époque 1922-28, avec ses boîtes d'arbres à cames indépendantes de la culasse proprement dite, et (du moins du côté admission) ses tubulures rectilignes arrivant en oblique sur des soupapes en V fermé... Impression qui se confirme quand on jette un coup d'œil sous le capot d'une FIAT 125 et qu'on retrouve même les bougies inclinées vers l'arrière ! Emprunt ou redécouverte, ceci est une autre histoire, toujours est-il qu'il n'y a décidément rien de nouveau sous le soleil... ni sous les capots.

Il est vrai que M. François Toché, qui fut le collaborateur du grand Baudry de Saunier, sait de quoi il parle : n'avait-il pas déjà, en 1951 parlé des « Salmsonistes, caste brillante et sympathique qui est un peu pour l'automobiliste tout-venant ce que le Cadre Noir est pour l'homme de cheval de moyenne pointure... »

Autre fait marquant depuis notre dernier bulletin, le Musée de Rochetaillée vient d'exposer un fort beau cabriolet S 4 E n° 71332 série 67/12 dans le hall Gordini. Nous sommes très sensible à cette marque d'intérêt pour Salmson, car nous connaissons tous le penchant naturel de son animateur, M. Malartre, pour les véhicules de la « Belle Epoque » (1900) et un peu après. Ce cabriolet fait fort bonne figure aux côtés de l'éblouissante Lancia Astura récemment restaurée et la Talbot Lago, don des champagnes Pommery. Ce sont les véhicules les plus récents de ce musée, et nous vous invitons à venir les voir à votre prochain passage à Lyon.

Les activités de l'Amicale ont été dominées par la sortie du 14 octobre à Bleneau dont vous trouverez le compte rendu un peu plus loin, et le Paris-Deauville déjà cité.

Signalons aussi que plusieurs de nos membres ont pris part à quelques sorties organisées par le V.C.C.F. qui avaient pour but soit l'auberge de Ducompex à Bleneau, soit celle de Bernard Botel à Morvilliers (Eure-et-Loir).

Enfin, dernier fait marquant, la « Société des Moteurs Salmson » ou du moins ce qu'il en reste réapparaît au grand jour lavée de toute faillite. Le potentiel actuel ne permet pas de repenser à l'automobile ni à la compétition. La SMS a été notre 101e membre et malgré sa position précaire, M. Chellé, son directeur, nous a favorisé d'une insertion publicitaire dans nos 4 prochains numéros, orientée vers l'activité de l'usine de Crest. Cette usine, dirigée par M. Foucault depuis 1951 a tenu bon malgré vents et marées.

Ce numéro étant le premier de l'année 1968,, la rédaction du « Point du Jour » et le Bureau de l'Amicale en profitent pour vous adresser à tous leurs meilleurs vœux pour que 68 soit une bonne « Année Salmson » !

En particulier, l'Amicale compte sur tous pour assurer le succès plein et entier de nos deux manifestations spécifiquement Salmson :

— **l'Assemblée Générale**

Le samedi 30 mars nous nous retrouverons comme l'année dernière à Neauphle-le-Château chez le président Duchemin : simple sortie, et occasion de se retrouver en Salmson pour la première fois de l'année. Mais surtout très importante Assemblée Générale au cours de laquelle seront mises en discussion de nombreuses questions touchant l'organisation, les buts, et les finances de l'Amicale. Il va sans dire que la présence du plus grand nombre possible de membres est souhaitable...

— **Rallye**

Enfin, il est décidé qu'aura lieu les 21 et 22 septembre, à La Baule, le premier Rallye Salmson. Un programme provisoire prévoit entre autres la visite d'un pétrolier de 200.000 tonnes aux chantiers de St-Nazaire, des réceptions, vins d'honneur, etc., et peut-être la possibilité de disposer du circuit fermé d'Escoublac pour une démonstration. Le Tréguilly, qui s'est chargé de l'organisation de ce rallye vous donnera déjà quelques précisions supplémentaires lors de l'Assemblée générale.

— **Rallye Salmson - Amilcar**

Ainsi que vous le lirez plus loin nos amis Anglais organisent les 29 et 30 juin leur traditionnel Rallye. Nous vous demandons de leur réserver également cette date.

Nous vous tiendrons au courant lorsque nous aurons reçu les informations détaillées et les formulaires d'inscription, mais retenez dès maintenant cette date, car nos amis anglais espèrent la visite de nombreux salmsonistes français. autres, vital pour l'équilibrage. De plus, il fallait équilibrer

MA SALMSON, TYPE GRAND-PRIX (suite)
" St-SEBASTIEN "

Dans le cadre de notre rubrique des « Salmson historiques » nous vous présentons la fin de l'histoire du « St-Sebastien » de Berson, c'est-à-dire celle de sa longue restauration. Berson, sur nos conseils en a profité pour vous signaler ce qui lui manque encore pour achever cette voiture exceptionnelle. Nous ne doutons pas que lorsque vous l'aurez lu, vous penserez, comme nous, que c'est le devoir de tout Salmsoniste de l'aider, dans la mesure de ses moyens.

La Salmson existait bien toujours, mais on me montrait des photos d'une voiture recarrossée en monoplace et affublée de freins Lockheed aux énormes tambours ajourés (heureusement, en fait, M. Lascault avait remonté pour le Bal d'Or la caisse biplace d'origine, mais l'avant avait été transformé dans le style des Gordini de l'époque), et le moteur, me dit-on, était absolument irréparable.

Cependant, telle qu'elle était, il me fallut quand même une volonté farouche pour l'avoir, et pendant une année entière, j'allais voir chaque semaine si le propriétaire s'était enfin décidé à me la vendre. Le grand jour arriva enfin, et je partis chercher la voiture de mes rêves, ou du moins ce que je pus en récupérer, car malgré tous mes efforts, je n'ai jamais pu savoir ce qu'étaient devenus le compresseur, les magnétos, la culasse en bronze, la boîte de distribution à poussoirs desmodromiques, les différents couples de pont arrière, etc.

Quant au moteur, il était effectivement en mauvais état, et là commença un travail qui devait durer cinq ans...

Le problème se présentait ainsi : une bielle était bleue, déformée et ovalisée ; le maneton avait été arraché et bleui par les bouts de rouleaux ; le vilebrequin, qui doit normalement tourner avec 2/100 de faux-rond, était tordu ; enfin, le piston était monté dans les soupapes, faisant le travail que vous pouvez supposer...

La première chose que je fis fut d'écrire chez Hirth à Stuttgart, qui me répondit : « La maison ne peut rien vous fournir, car elle ne fabrique plus de vilebrequins ».

Alors, comment réparer cette bielle et ce maneton, et en quoi ?

Renseignements pris auprès de quelques personnes compétentes en la matière, je me décidais à faire moi-même ces pièces en NCAV2 de chez Aubert et Duval (cet acier est celui des bielles Panhard). Je me procurai un bloc de cet acier et me mis au travail, et quel travail !

Après avoir fait détendre l'acier cinq ou six fois, je formai la bielle. Mais un gros problème se posa alors : la densité de cet acier, et le poids de ma bielle, par rapport aux trois autres, vital pour l'équilibrage. De puis, il fallait équilibrer tête et pied de bielle. Enfin, après beaucoup d'efforts, j'arrivai à l'équilibrage parfait et, au dernier traitement, l'alésage de la bielle était à 2/10, ce qu'il fallait laisser pour rectification et mise à la cote, après cémentation et trempage. Ceci se passa donc relativement bien.

Restait le vilebrequin : ce fut un autre problème, car il est démontable en cinq parties, et pour le faire tourner rond, après avoir refait un maneton et contrôlé au comparateur toutes les pièces cylindriques, il me fallut rectifier à la main, une par une, toutes les dents de scie d'assemblage !

Un autre gros problème fut de trouver des rouleaux de 6,1 mm de diamètre. Après de multiples recherches, NADELLA accepta de me les faire spécialement.

Ensuite, je refis les cages en zicral et les flasques en bronze. Il fallut aussi refaire les pignons de distribution du bas, qui s'usent, paraît-il, très vite : ils ont également été refaits en NCAV2, et rectifiés après traitement et rodage ensemble.

J'ai fait refaire chez BORGO des pistons à la demande. Les soupapes ont été refaites chez Souève et Mélan, en X20T, en même acier qu'à l'époque de la première fabrication. J'ai aussi entièrement refait et rigoureusement équilibré les poussoirs et leurs guides.

Passons rapidement sur divers petits problèmes, pompe à huile, équilibrage du volant moteur, etc. et sur le long remontage.

Ensuite, j'ai monté le moteur sur un banc de tour, où, alimenté par une pompe à huile annexe, indépendante du moteur, il a commencé son rodage à 50 t/m puis à 100 t/m et ainsi de suite jusqu'à 800 t/m. Cette opération a duré 8 jours, à raison de 10 heures par jour, et avec une huile légèrement soufrée.

Puis démontage pour contrôle des pièces, et remontage définitif ; le moteur était ainsi terminé, mais pas les problèmes...

Il me manquait les magnétos et leurs entraînements. Ce furent sans doute les pièces que j'ai cherché le plus longtemps. Je les ai trouvées il y a deux ans à peine chez un vieil électricien.

Ensuite, il me fallut trouver des bougies. A l'origine, c'était de MARCHAL RC8 Platine. Elles sont, paraît-il, maintenant introuvables, et on m'a vendu chez Marchal des bougies censées en être l'équivalent, mais qui ne tiennent pas à haut régime... Ce problème n'est donc actuellement toujours pas résolu, et quelqu'un peut-il me donner des renseignements à ce sujet ?

Ensuite, la boîte de vitesses, le pont, enfin tout le châssis furent examinés, remis en état et tout fut remonté...

Je décidai donc de remettre la voiture en route. Ce fut

une des minutes les plus émouvantes de ma vie, et mon cœur battait à tout rompre. Qu'allait-il se passer ? Cinq ans de travail n'allaient-il pas être réduits à néant ?...

A la première sollicitation du démarreur, le moteur partit. Ma joie n'avait pas de bornes. Dans un sourd ronronnement, il tournait à 1.000 t/m. Je le laissai chauffer doucement, puis j'essayai d'accélérer : un miaulement me répondit que les chevaux étaient bien là...

Sur ces entrefaites, Jacques Potherat m'invita à la rétrospective qu'il organisait à Montlhéry, le 1er mai 1965. J'acceptai avec joie.

Ce samedi là, à Montlhéry, il pleuvait, le moteur qui avait en tout et pour tout 25 km était donc en rodage. Je n'avais qu'une magneto, pas de compresseur, des bougies douteuses, et de plus, M. Jahan me l'apprit la semaine suivante, les arbres à cames étaient mal calés. Et pourtant, sans dépasser 3.000 t/m, à la stupeur de tout le monde, la Salmson démarrait plus vite que les Bugatti et les Delahaye de course !... Ce qui me laissa rêveur, ainsi que d'autres personnes : les départs foudroyants des Salmson n'étaient donc pas une légende...

Depuis, avec les réglages de M. Jahan, et les deux magnetos, les 6.000 t/m sont atteints, toujours sans compresseur.

Maintenant il subsiste quelques problèmes auxquels je n'ai pas encore apporté de solution :

Tout d'abord, il me faut avouer que je n'aime pas tellement sortir cette voiture et la montrer avec sa carrosserie actuelle : elle possède toujours la carrosserie faite par Snozi, ainsi que les ailes d'origine (les ailes arrière ont seulement été retournées, ce qui n'est pas grave), mais le capot et la calandre sont des additions d'après-guerre qui ne lui vont pas du tout !

Je pourrais donc remettre cette voiture dans l'état où l'ont connue mon père et M. Jahan, en retrouvant, ou en faisant refaire, un capot et une calandre. Je serais donc très reconnaissant au salmsoniste qui pourrait me fournir ces pièces, ou m'en signaler l'existence, ou m'indiquer un artisan capable de les refaire à un prix raisonnable.

Peut-être aussi a-t-elle existé avec une carrosserie plus ancienne ? De toutes façons je serais intéressé au plus haut point par des documents à ce sujet.

Je voudrais aussi remonter des tambours de freins d'origine.

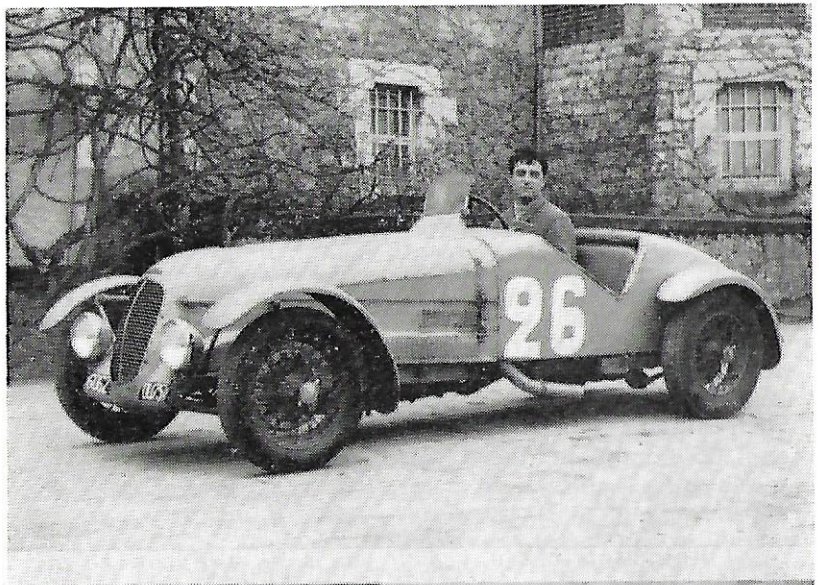
Enfin, dernier problème pour lequel je fais appel à la bonne volonté de tous les salmsonistes, je recherche toujours un compresseur COZETTE n° 8 (éventuellement je donnerais volontiers en échange un compresseur Roots de Bugatti dont je n'ai pas l'usage).

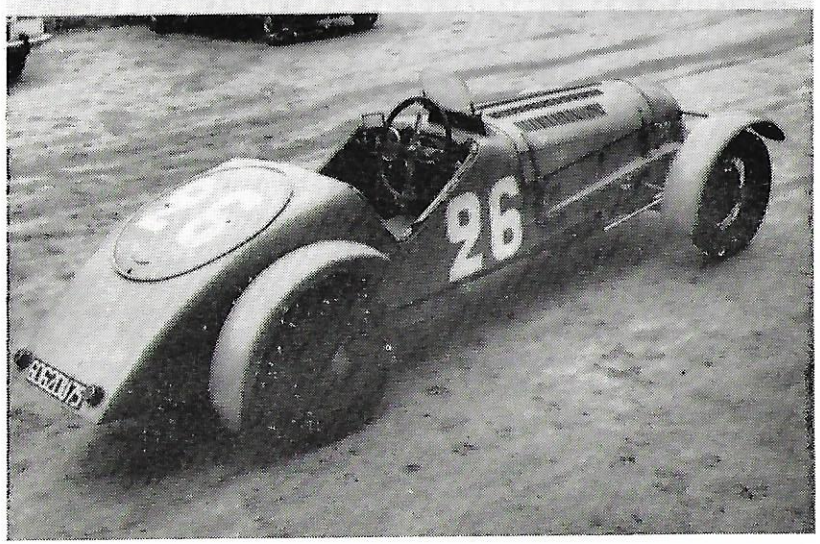
Je tiens a remercier ici tous ceux qui m'ont aidé à refaire cette voiture, et tout particulièrement M. Petit, auteur de cette splendide mécanique — que de fois suis-je allé lui demander conseils et précisions — et M. Jahan.

Quand à vous, heureux Salmsonistes, merci d'avance, prenez courage, et à bientôt j'espère dans une prochaine réunion.

Bien entendu, je suis à la disposition de tout Salmsoniste qui aurait besoin de conseils pour la remise en état de sa voiture.

BERSON, 46, rue du Général-Leclerc, 45-Montargis.





NOS AMIS BRITANNIQUES

RALLYE SALMSON - AMILCAR 1967

Il s'est avéré, une fois de plus, que se présenter le samedi soir AVEC SA SALMSON au rendez-vous prévu (l'Auberge de « La Meule d'Orge », à Clifton-Hampden, Berks), n'était pas si simple qu'on pourrait le croire...

Ayant prévu l'éventualité de devoir faire de la restauration en route, Brian et Angela Fordham avec leur « monoculbuteur », et Guy et Myriam Weightman avec leur « Grand-Sport », accompagnés des Salmsonistes français Jean et Michèle Leyrie avec leur 2 l. 3 1956, quittaient Epsom à 11 h du matin, comptant avoir couvert les 50 miles du voyage à 5 h du soir. Nous avons échoué que de quelques minutes dans cette nouvelle tentative de record distance-endurance sur Salmson.

A moins de 3 miles d'Epsom, nous nous apercevions que Brian, qui marchait en dernier manquait, et faisions demi-tour pour trouver Brian et Angela en train d'explorer les buissons. Ce qui n'était dû ni à un besoin naturel, ni à l'humeur amoureuse de Brian, mais tout simplement à la recherche du pneu avant droit et de sa chambre à air. Au moins, cette fois, la roue elle-même avait bien voulu rester sur son moyeu. 10 miles plus loin, le « monoculbuteur » décida de s'arrêter, et il nous fallut une demi-heure pour nous assurer que l'entraînement Simms de la magneto s'était desserré, puis une autre heure pour le refixer.

Ce problème résolu, il était temps de faire halte au pub le plus proche.

Cependant, la « 10 HP » de Monty Meo relâchait au « Chien Noir » à Hampstead Hill, faute d'huile aux arbres à cames, paraît-il. Un nouveau plein de lubrifiant n'ayant pas entièrement résolu le problème, Monty arriva bien à « La Meule d'Orge », mais pas la « 10 HP ».

Martin White et Chris Draper voyagèrent lentement aussi, le moteur refait ayant tendance à serrer. Tous parvenus ceautant. Guy, ayant entrepris de démonter les carburateurs pendant au rendez-vous, les aventures n'étaient pas finies pour S.U. de son « Grand-Sport », rangea soigneusement les aiguilles sur le marchepied de la voiture de Brian Fordham, qui sur ces entrefaites décida d'aller faire un petit tour. Au retour, plus d'aiguilles. En ayant une de rechange, cela valait peut-être la peine d'essayer au moins de chercher les aiguilles perdues — et on en retrouva une à 2 miles de là !

(Suite page 26).

NOTICE POUR SALMSON
S 4 - S 4 C - S 4 D - S 4 DA - S 4 61 - S 4 61 L (suite)

1/ DEMONTAGE DU COUVERCLE POUR REGLAGE DES JEUX DE SOUPAPE.

Cette opération nécessite absolument l'emploi du pontet, ou « faux couvercle de réglage ».

Procéder de la façon suivante :

Enlever la rampe des fils, vidanger l'eau de la circulation et démonter le collecteur de sortie d'eau.

Dévisser les vis fixant le couvercle supérieur de la culasse.

ATTENTION !

Soulever le couvercle de 1 cm environ (en enlevant la dernière vis, le maintenir, pour éviter qu'il ne se soulève de lui-même sous l'action du ressort de l'arbre vertical de distribution), et introduire aussitôt dans la denture d'un des pignons d'arbre à came une lame de tournevis prenant appui sur le bord de la culasse, pour empêcher que les pignons ne tournent.

Enlever ensuite complètement le couvercle et déposer le coussinet supérieur de l'arbre vertical qui s'y trouve encore fixé par 4 vis, **sans toucher au bouchon de ce coussinet.**

Placer ensuite le coussinet avec son joint sur le faux couvercle de réglage. Fixer ensuite celui-ci sur la culasse par deux des vis servant au couvercle définitif.

La distribution sera dès lors totalement accessible et on pourra procéder aux opérations suivantes :

2/ REGLAGE DES JEUX ENTRE CAMES ET GALETS DE POUSSOIRS.

Entre 0,05 mm et 0,15 mm : 2 jauges « maxi » et « mini » correspondant à ces cotes sont fournies avec chaque voiture.

La jauge de 0,05 mm doit passer librement entre le dos de la came et le poussoir ; la jauge de 0,15 mm ne doit pas passer.

Le jeu correct est obtenu en enfonçant le poussoir au moyen d'un tournevis ou d'un poinçon à manche et en extrayant le galet de poussoir : en dessous de celui-ci on trouvera une ou plusieurs cales qu'il suffira de remplacer par d'autres plus ou moins épaisses jusqu'à obtention du jeu correct.

Le fonctionnement le plus silencieux n'est obtenu qu'avec des jeux inférieurs à 0,10 mm, mais, le jeu ayant plutôt tendance à diminuer au cours du fonctionnement, il est recommandé, au cours du réglage de tenir ce jeu aux environs de 0,15 mm (cale de 0,15 passant serré), et même, de préférence aux environs de 0,20 mm, si un échange des soupapes et des guides vient d'être effectué.

Remarque : certains mécaniciens ne connaissant pas la Salmson, croient nécessaire de déposer les arbres à cames pour faire ce réglage, ce qui est une complication bien inutile... L'opération telle que décrite ci-dessus étant parfaitement simple et réalisable : elle se trouve cependant facilitée si l'on dispose d'un outil spécial (d'ailleurs aisé à fabriquer soi-même) qui engagé dans la gorge circulaire du poussoir se coince sous l'arbre à cames pour maintenir la soupape en position ouverte.

En remettant en place le galet, prendre bien garde de mettre au contact de la came la face en acier cémenté, et non pas la face en aluminium... qui ne résisterait pas longtemps.

3/ VERIFICATION DU REGLAGE DE DISTRIBUTION.

Des repères correspondant aux PMH 1-4 et 2-3, à F.A. et à O.E. (et également au point d'avance A/ALL) sont portés sur le volant moteur. Sur les S 4 et S 4 C, ces repères sont visibles par un regard situé sur le dessus du carter d'embrayage. Sur les autres modèles, ce regard n'existant pas, les repères ne peuvent être utilisés que si le moteur est déposé de sur la voiture : sinon utiliser les valeurs données en course de piston, très soigneusement, à l'aide d'une classique pige graduée vissée à la place de la bougie du 1er cylindre.

Si le moteur n'a pas été l'objet de démontages intempestifs, la distribution est d'ailleurs absolument indéréglable.

Après avoir démonté le couvercle comme indiqué ci-dessus, il convient donc d'opérer de la façon suivante pour démonter culasse, cylindres et pistons sans perdre le réglage de la distribution, s'il est correct :

4/ DEMONTAGE DE LA CULASSE.

a) désaccoupler la tubulure de retour d'huile à l'avant de la culasse (sauf sur la S 4 61 « L »)

b) déposer le couvercle avant de culasse formant support de ventilateur sur les S 4 61 et 61 « L »

c) placer le moteur au PMH cylindres 1-4, le 1 en fin de compression (on le voit par le trait repère du volant, la position des cames ou le distributeur d'allumage)

d) faire un repère sur la jante de chaque pignon d'arbre à came, du côté avant et juste à la hauteur du plan de joint, c'est-à-dire à hauteur d'axe ; repérer, en outre, la position angulaire du pignon central

e) enlever le faux-couvercle et tirer vers le haut l'arbre vertical jusqu'à ce que sa denture échappe de celles de pignons d'arbres à cames ; cette opération fera tourner ceux-ci en arrière d'un peu moins de 3 dents

f) desserrer progressivement les écrous de fixation pour ne pas fatiguer anormalement la culasse, et enlever celle-ci.

5/ DEMONTAGE DES CYLINDRES ET PISTONS.

Déposer le bloc-cylindres.

Pour démonter les pistons il suffira selon le modèle, soit de chasser la goupille de retenue d'axe (en rapprochant d'abord les deux moitiés de la partie fendue et en chassant ensuite la goupille en repérant son sens par rapport au piston, à l'axe et à la bielle), soit d'enlever les joncs de sécurité.

Pousser les axes de pistons vers l'avant avec un mandrin épaulé. **Bien repérer toutes les pièces, afin de les replacer au montage dans les mêmes cylindres et avec le même sens d'orientation.**

6/ REMONTAGE.

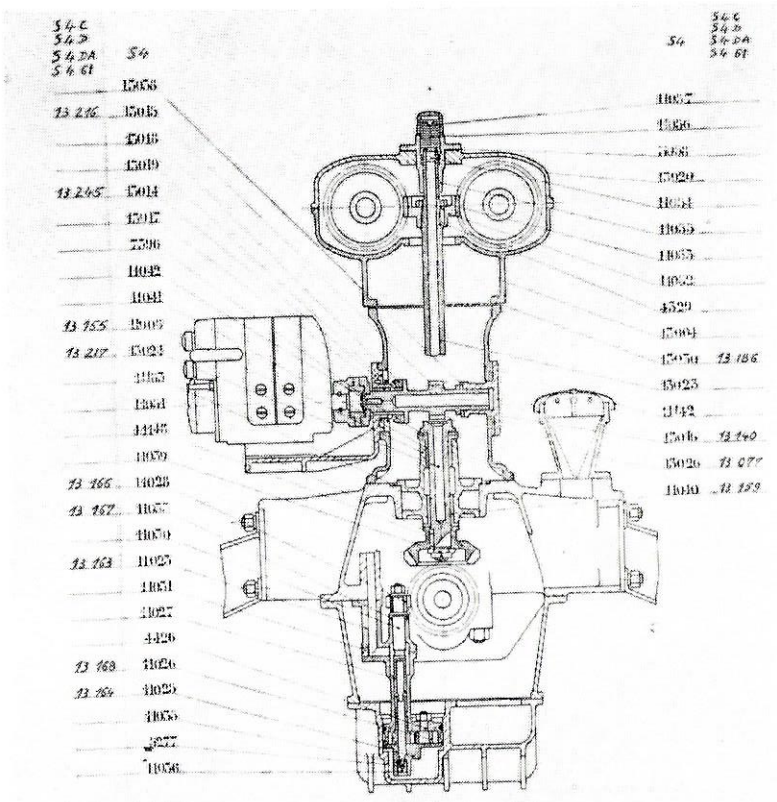
Procéder dans l'ordre suivant :

a) mettre en place les pistons en emmanchant les axes par l'avant. S'il existe des goupilles d'axes, elles seront bloquées dans leur trou conique avec un petit marteau et un chasse-goupilles ; les ouvrir légèrement ;

b) remonter les segments, les placer de façon que les coupes soient à 180° l'une de l'autre et dans le plan longitudinal des cylindres de préférence ;

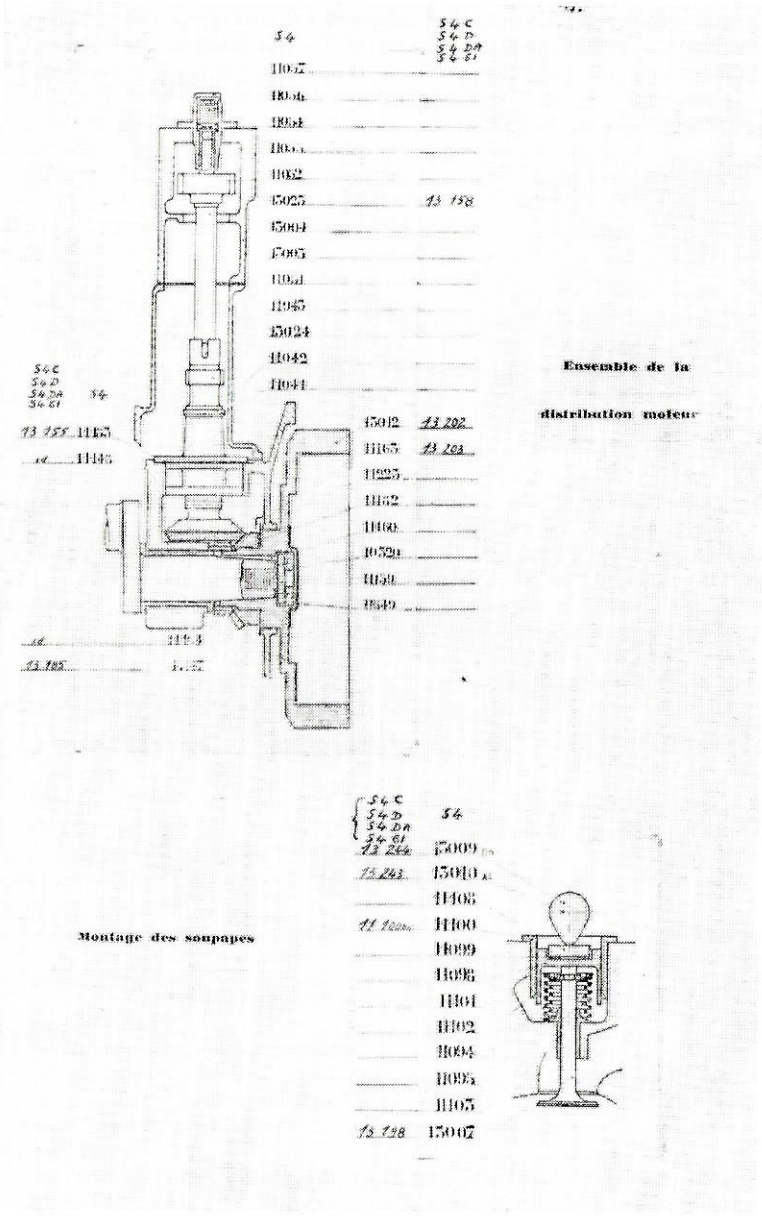
c) à l'aide de 4 colliers appropriés, remettre le bloc-cylindres en

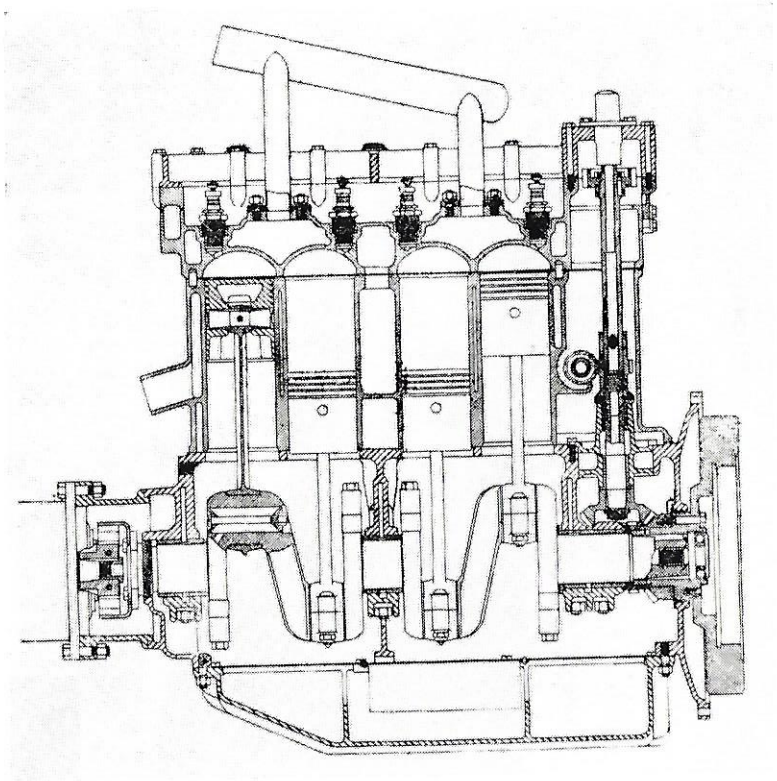
COUPE MOTEUR AU NIVEAU DES PRISES DE MOUVEMENT



— Ensemble de la distribution moteur

ENSEMBLE DE LA DISTRIBUTION





COURRIER D'EPOQUE

Cher Monsieur,

Possesseur d'un dernier modèle Salmson S 4 dont j'ai pris livraison aux Usines à Paris.

Je viens par la présente vous faire mes compliments au sujet de cette voiture vraiment idéale. Sa tenue de route est parfaite même à très vive allure.

Les reprises sont très nerveuses, inégalables en côte pour une 7 CV laissant loin derrière elle des voitures de cylindrée beaucoup plus forte ainsi que des 6 cylindres rapides.

Des freins merveilleux pour une voiture aussi vite avec arrêts vraiment impressionnants.

Sa carrosserie est d'un confort que beaucoup de grosses voitures envieraient.

En un mot ce modèle fait de la Salmson S 4 la voiture de grande classe, vite, souple et silencieuse.

Veuillez agréez, cher Monsieur, mes salutations distinguées.

G. JUSTIN.

1ère RALLYE DE CHARBONNIÈRES (mars 1954)

(catégorie sport au-dessus de 2.000 cm3)

1ère RALLYE DES TULIPES (avril 1954)

(catégorie sport au-dessus de 2.000 cm3)

COUPE DES ALPES 1954

1ère LIÈGE - ROME - LIÈGE

des voitures de sport françaises

5eme au classement général

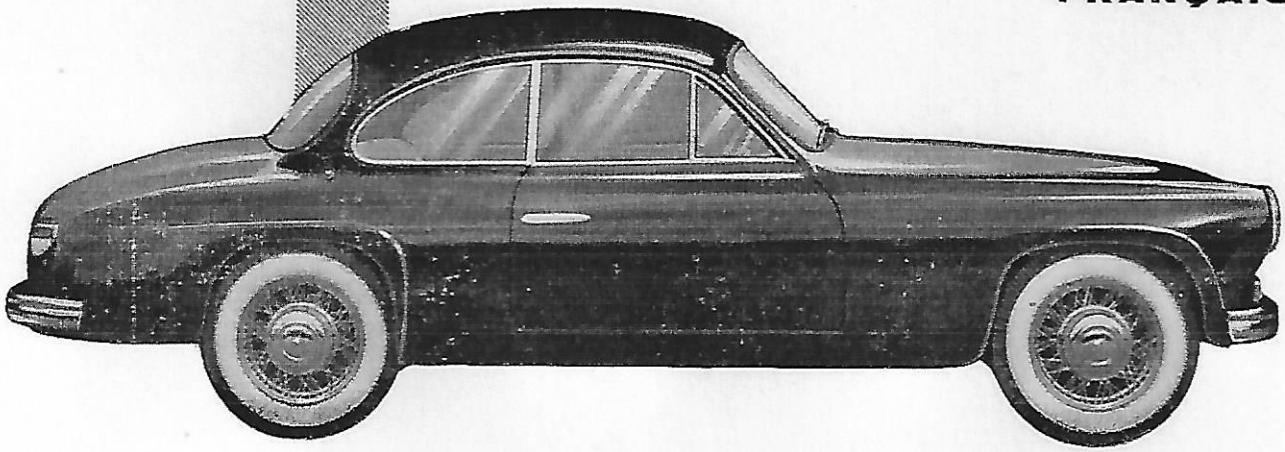
STUDIO J. APPERT - AMIENS

PHOTO JUNIOR - NICE

La 2.300 SPORT SALMSON

1ère

VOITURE DE SPORT FRANÇAISE



SALMSON

PS
12

place en évitant de faire tourner les segments. Graisser au préalable avec de l'huile très propre.

Important : les faces en contact du carter vilebrequin et du bloc-cylindres doivent être absolument planes, lisses et propres ; monter avec un joint neuf après avoir enduit les plans de joint d'Hermetic. **Soigner particulièrement cette opération dont dépend l'étanchéité du moteur.**

d) mettre la culasse en place, avec un joint neuf autant que possible, serrer tous les goujons parallèlement et progressivement en vérifiant si les écrous borgnes ne bloquent pas sur les filets ;

e) remettre le moteur au PMH, allumage du cylindre 1 ;

f) mettre les repères tracés sur la jante des pignons d'arbres à cames à hauteur du plan de joint, et faire tourner en arrière les arbres à cames (les repères s'enfonçant vers le bas) d'un peu moins de 3 dents) ;

g) présenter à l'engrènement le pignon central dans sa position repérée au démontage (une erreur de 1/2 tour est d'ailleurs impossible, la clavette d'extrémité étant dissymétrique) de manière que sa clavette soit à l'aplomb du logement de la commande inférieure. En enfonçant (sans le faire tourner) l'arbre coiffé du faux-couvercle, jusqu'à ce que celui-ci repose sur le plan de joint, on fera tourner les arbres à cames en sens inverse, et les repères devront se trouver à nouveau à hauteur du plan de joint. Si l'on s'est trompé d'une dent sur l'un ou l'autre pignon, on recommencera l'opération en dégageant le pignon central.

En aucun cas, l'écrou formant chapeau du coussinet supérieur de l'arbre vertical ne doit être démonté.

h) placer la magneto ou l'allumeur au point de rupture du cylindre n° 1 et rectifier le calage s'il y a lieu, comme indiqué au chapitre « Réglage de l'allumage ».

7/ DEMONTAGE DU RESERVOIR D'HUILE INFERIEUR.

Le carter d'huile est fixé au carter inférieur par une série de goujons très accessibles. Cette disposition, peu employée parce que plus coûteuse, est la seule qui permette un nettoyage facile et rapide ; **ne jamais négliger de l'effectuer, environ tous les 15.000 km.**

En laissant le carter descendre bien parallèlement à lui-même, on dégage entièrement la pompe à huile, qui reste fixée au bâti.

Sur la S 4, on remarquera la présence sur le corps de pompe d'un segment d'étanchéité.

Au cours du démontage on veillera :

a) à bien nettoyer préalablement l'extérieur des carters, surtout aux environs du plan de joint et des écrous, afin que pour le remontage aucune matière étrangère ne vienne s'interposer ;

b) en décollant le carter, éviter de déchirer le joint ;

c) le carter étant enlevé, le nettoyer complètement à l'essence ou au pétrole, en finissant avec du liquide propre ;

d) de même, pour le filtre ;

e) dans le cas où le joint de palier serait abîmé, il faut le remplacer par un joint neuf. Dans le cas où un joint ferait défaut, on peut le découper dans du papier à dessin en se servant de l'ancien comme calibre. Prendre soin d'éviter les bavures formant surépaisseur autour des trous qui causent des fuites, parfois importantes.

EMBRAYAGE

Cet organe ne nécessite, en principe aucun entretien, mais il est très important de s'assurer, de temps en temps, qu'il reste à la pédale une course morte, ou garde, suffisante avant le commencement de la course utile de débrayage.

Sur la S 4, il faut assurer dans la position de repos, c'est-à-dire embrayé, un jeu de 6 à 8 mm environ entre les doigts de la fourchette de débrayage et le roulement-butée fixé sur le manchon. Cette opération se fera en vissant plus ou moins la vis de réglage du petit levier de butée fixé sur l'axe de la pédale, et en bloquant ensuite le contre-écrou.

Sur les autres modèles, il faut assurer à la pédale, une course morte pouvant varier de 5 à 20 mm avant le commencement de la course utile de débrayage ; ce commencement se sent au moment de l'action par l'effort supplémentaire qu'il nécessite.

S 4 C, S 4 D et S 4 DA : ce réglage s'opère par la vie et le contre-écrou fixés sur le levier sur lequel agit la pédale de débrayage.

S 4 61 : ce réglage s'opère en vissant ou dévissant la biellette reliant la pédale au levier fixé sur l'axe de la fourchette, qui porte deux filetages de pas opposés, ce qui a pour effet d'allonger ou raccourcir la biellette. (La biellette porte deux plats permettant de la tourner avec une clé, et deux contre-écrous de pas opposés sont prévus à chaque extrémité).

Faute de cette précaution, l'embrayage se détériorerait très rapidement.

Toujours régler avec le maximum possible de garde.

BOITES DE VITESSES ELECTRO-MECANIQUES

La partie mécanique de ces boites de vitesses est robuste et les chances d'avarie sont nulles, aussi ne donnerons-nous que quelques indications concernant la partie électrique.

Un fusible intercalé sur l'arrivée du courant au contrôleur de commande se trouve sur le tablier ; en cas d'anomalie de fonctionnement on vérifiera d'abord si ce fusible n'est pas sauté ou desserré. Si une vitesse patine ou fait sauter le fusible on peut remettre à plus tard la réparation en n'utilisant pas cette vitesse (ou, avec les contacteurs rotatifs, en passant très rapidement dessus sans s'y arrêter) ; la boite peut être employée longtemps ainsi sans inconvénient.

1) **L'anomalie** la plus courante est le patinage des vitesses. Si toutes les vitesses patinent, s'assurer d'abord qu'il ne provient pas de l'embrayage, sinon la cause est sans doute un défaut d'alimentation ; vérifier alors toutes les connections et notamment celles d'arrivée du courant au contrôleur.

Si une ou deux vitesses patinent, procéder à une recherche systématique. Pour cela il est utile de tenir compte des indications de l'ampèremètre ; noter la consommation avec la boite au point mort et placer ensuite la manette successivement sur les quatre positions. En principe l'augmentation de consommation est la même pour toutes les vitesses. La consommation de chaque électro étant de deux ampères environ, et chaque combinaison utilisant deux électros, la consommation de la boite doit être de quatre ampères environ sur chacune des combinaisons.

ASSURANCE DE VOITURES DE COLLECTION

JEAN-MICHEL CEREDE

26, rue Feydeau, PARIS-2e - CEN 59-21

Salmson 62 840

Assurance obligatoire :

responsabilité civile illimitée

— voitures antérieures à 1940 : 75 à 125 F

— voitures postérieures à 1944 : 250 F

Assurance vol et incendie de la valeur de collection

Paul et Françoise

Berson

Salmson San Sebastien

Franckie

(Mode et Gadgets pour jeunes)

46, rue du Général-Leclerc, 45-Montargis

GARAGE GOUDRY

SPECIALISTE SALMSON

Remise en état 2300 carrosserie

TOLIER -:- FORMEUR

SOUDEURS TOUS METAUX

SAINT-MAUR, 17, rue Paul-Bert. Tél. (1) 283-56-59

SOCIETE des MOTEURS

SALMSON

15, rue Lemercier, PARIS-17e - 387-01-70

USINE DE CREST (Drôme)

TAILLAGE D'ENGRENAGES - BROCHAGE
ET TOUTES OPERATIONS EN SERIE DE

MECANIQUE GENERALE DE QUALITE

Adresser toute correspondance à B.P. n° 34 26-CREST

Un mets de choix
pour nos
SALMSON
le
Super carburant
AVIA
accompagnée de
L'HUILE TI

LA SORTIE DU SAMEDI 14 OCTOBRE A BLENEAU

En dépit du temps gris et légèrement pluvieux, la cour de l'Hôtel de France, aux alentours de midi, malgré ses dimensions imposantes, était absolument remplie de Salmson, et l'on avait dû exiler dans la rue toutes les voitures « modernes », à l'exception tout de même de la « 403 » à Compresseur de M. Emile Petit.

A part les membres de l'Amicale, plusieurs personnalités de l'Automobile ancienne, avaient répondu à notre invitation. Citons notamment, M. Pierre Dumont, qui est bientôt un habitué de nos réunions, M. Philippe Charbonneaux, qui put ainsi retrouver avec une joie visible la « barquette » appartenant à Mathiotte, M. Jacques Rousseau, qui était venu avec sa splendide Talbot baby 4 litres, M. Broual, venu en voisin avec un cabriolet S 4 61 1939 exhumé des réserves du Musée de Briare, et enfin Serge Pozzoli qui fit sensation en arrivant au volant d'un Coach profilé British-Salmson 6 cylindres, absolument magnifique, dont M. Dumont a promis un dessin à l'Amicale.

Gérard Crombac, rédacteur en chef de « Sport Auto », n'ayant pu se libérer des obligations du Salon, avait eu la gentillesse de venir assister au départ à Auteuil avec une extraordinaire Hispano-Suiza.

On regrettait toutefois l'absence de M. Adrien Maeght, et de son « Grand Sport », ainsi que celle de 3 membres du bureau, Fritsch, Ogier et Letréguilly, tous ayant été retenus au dernier moment par leurs obligations.

Du fait de l'absence de 3 membres du bureau sur 6, la réunion ne put prendre le tour qui avait été prévu, d'une discussion sérieuse et constructive touchant les activités futures de l'Amicale d'une part, et d'autre part, les problèmes généraux intéressant l'ensemble du milieu « Voitures anciennes », en profitant de la présence de représentants invités d'autres clubs et de celle de certains de nos membres qui font également partie des A.A.A., du Club Bugatti, des Amis de Delage, etc.

Le président Duchemin se borna donc en une brève allocution, à expliquer les raisons de ce changement de programme, tout en donnant à l'assistance quelques informations touchant les problèmes les plus importants (assurance, craintes d'une éventuelle limitation de la liberté d'immatriculation et de circulation des voitures de plus de 15 ans d'âge, actuelle dispersion des clubs de voitures anciennes, entraînant l'absence de représentation officielle, et aussi des problèmes plus

immédiats, tels la conservation de stocks de pièces Salmson actuellement disponibles, mais menacés de disparition prochaine), dans le but principalement de donner à chacun matière à réflexion : ce qu'il précisa bien en terminant son discours en incitant tout le monde « à se CULBUTER tout cela EN TETE, et à se répandre en conversations LATERALES » !...

A la vérité, il fut à bon droit, quelque peu surpris et déçu du peu de réactions et d'interventions suscitées. Mais peut-être la prise de conscience de tous ces problèmes étant chose relativement nouvelle pour beaucoup de salmsonistes, ce qu'il a « semé » demandait quelque délai pour germer ? C'est ce que nous verrons, en tout cas, lors de la prochaine assemblée générale prévue fin mars 1968, et qui revêt de ce fait une importance toute particulière.

Si, donc, de ce point de vue « théorique », la réunion ne fut pas tout à fait ce qu'on escomptait, elle réserva heureusement aux participants bien des satisfactions gastronomiques, historiques et techniques.

En effet, l'on peut dire que Roger Ducompex s'était absolument surpassé, et il réussit à rassasier de pintade et de coq au vin les appétits les plus robustes, tout en satisfaisant les palais délicats de 60 personnes, tandis que le tonneau qui trônait au milieu de la salle subissait d'incessants prélèvements. Nombreux sont ceux qui se promirent, sans attendre une nouvelle réunion en ce lieu, de faire étape à Bleneau à la prochaine occasion.

D'autre part, on eut l'occasion d'admirer à loisir, outre la collection personnelle de Ducompex de voitures des « années 25 », un rassemblement de Salmson digne d'intérêt. Nous nous réjouissons de voir un progrès certain sur notre première réunion, puisque outre les 2,3 l, toujours nombreuses, et surtout toutes plus impeccables les unes que les autres, on pouvait voir 2 Randonnées. Un faux cabriolet S 4 DA, 4 S 4 61, dont 2 cabriolets absolument jumeaux et la British Salmson de M. Pozzoli. Egalement deux Salmson historiques que la plupart d'entre nous voyaient pour la première fois.

D'abord le cyclecar Bignan, licence Salmson, de M. Simon, dans un état remarquable en tous points. C'est d'ailleurs tout simplement un Salmson AL, mais doté d'un radiateur Bignan, un peu dans le style Rolls-Royce, et d'une carrosserie originale et fort réussie.

Il souffrit toutefois d'être quelque peu éclipsé par le voisinage du « St-Sébastien » d'usine de Paul-André Berson, mais celui-ci évidemment ne pouvait manquer, en dépit de sa carrosserie modifiée en 1945, de polariser l'intérêt général pendant toute la journée.

D'ailleurs, M. Emile Petit lui-même, ne pouvant s'y tromper, ne regarda que cette voiture. Si Paul-André conservait quelques doutes quant à l'authenticité de sa restauration mécanique, lorsqu'il souleva le capot, tout le monde retenait son souffle, puis l'on vit que M. Petit, visiblement ému reconnaissait sans aucun doute possible, cet enfant prodigue. Ensuite, il n'y eut plus qu'à ouvrir tout grand ses yeux et ses oreilles, car les souvenirs de M. Petit revenaient en foule, d'une précision stupéfiante, touchant des détails mécaniques pourtant bien cachés à nos yeux, et les glorieuses victoires de jadis.

Berson semblant avoir enfin trouvé des bougies qui ne s'encrassent pas trop rapidement, on put aussi entendre tourner ce 1.500 cc de 1927, qui, même sans compresseur donne plus de chevaux qu'un 2,3 l, et dont le bruit d'échappement (pourtant absolument libre) est étonnament discret, couvert qu'il est par le véritable miaulement de l'embiellage à rouleaux, quand le moteur monte quasi-instantanément à 6.000 tours/mn. Entendre ce bruit fascinant, et admirer les démarrages impressionnants de cette voiture qui creusait des ornières et partait en travers dans la cour de l'Hôtel de France, malgré les efforts de Berson pour démarrer progressivement, c'est la grâce que nous vous souhaitons à tous de connaître un jour !

Quant à M. Petit, après nous avoir expliqué les subtilités techniques de ses voitures de courses, et aussi celles du compresseur de son invention qui équipe sa « 403 », il leva son verre à la santé de l'Amicale et de tous les Salmsonistes, et alla jusqu'à déclarer que bien qu'il ait toujours désavoué les Salmson sorties après 1928, ses successeurs n'avaient pas défiguré son dessin original au point de ne pas en conserver « l'âme », et il conclut : « C'est un rôti dont on a changé la sauce, mais si on a changé la sauce, c'est toujours le même rôti ! »

La conclusion heureuse de cette journée fut apportée par M. Broual qui offrit de rouvrir son musée de Briare à une heure tardive, pour en offrir la visite à toutes les personnes présentes.

Enfin, Jean-Paul Peillod avait répondu à notre demande, et présentait divers projets d'insigne de l'Amicale, projets qui furent soumis à l'appréciation des membres : il semble que l'un de ces projets a remporté la majorité écrasante des suffrages, aussi le verrez-vous prochainement sur vos cartes de membres, en attendant qu'une exécution en métal émaillé vienne un jour orner le radiateur de nos voitures.

Michel BONNEROT.

NOS AMIS BRITANNIQUES (Suite)

Tout le monde apprécia la soirée à « La Meule d'Orge » — et particulièrement l'excellent dîner. Dave Smith et Peter Vincent et leurs épouses avaient reoint nos rangs, et avec les membres de l'Amilcar Register (une fois encore plus nombreux que nous), la soirée fut très animée.

Le Rallye lui-même qui avait été prévu comme une agréable promenade de 45 miles le dimanche, par les petites routes de la campagne ensoleillée, se révéla être en fait plutôt une navigation à travers des gués bourbeux, dus à la pluie diluvienne, dont la plupart n'existaient pas lorsque John McLellan, l'organisateur, avait reconnu le parcours. Il n'avait prévu qu'un gué, qui s'était transformé en torrent furieux qu'il fallait franchir avec précautions. On raconte que Bert Butlin, qui avait des roues de 13 pouces seulement, faillit se noyer en le traversant ! Geoff Lyndhurst eut la malchance de casser son entraînement de magneto à moins de 20 yards de la ligne de départ, mais les autres terminèrent tous, sinon sans incidents. Brian Fordham et Martin White tombèrent en panne sèche, et de ce fait on ne les revit que fort tard au point d'arrivée, l'Auberge du « Cerf Blanc » à Winkfields, Berks.

Bryan Goodmann (Amilcar Italiana) prouva une fois de plus qu'il est toujours le concurrent qui lit le plus soigneusement les instructions de rallye, mais dut en cette occasion partager la première place avec Rozanne Mozier, qui conduisait l'Amilcar 8 cylindres de Bryan. Desmond Peacock (Amilcar CGSS) et Guy Weightman ex-aequo à la 3e place.

Ce fut un nouveau rallye très réussi, et fort bien organisé par John McLellan, qui, pour ses peines reçut le « Trophée Salmson » : la moitié du vilebrequin cassé du moteur de Martin White.

Guy WEIGHTMAN.

BIENVENUE AUX NOUVEAUX MEMBRES DE L'AMICALE

Moteurs Salmson, Société, Paris.

Rousseau Richard, Etudiant, Cambrai, S 4 61 1965.

Bazenet P., 38 - Meylan, AL série D.

Morlot Charles, Paris.

Delion Robert, ingénieur ICP, Crossy-sur-Seine.

Aurenche Bernard, étudiant architecte, Paris, VAL 37 151

Gaash Bernard, ingénieur conseil, Caen, S 4 E 71026.

Augu J.-Pierre, employé (Kodak), Paris, S 4 61 62571.

Verny Frédéric, Paris, S 4 61 63027.

Goudry Gaston, garagiste, St-Maur, G 85.

Moiny M., Charleville.

Briard, à Châteauroux, 72 538.

Toupet Noël, Benais, S 4 61 Cabriolet 62 269.

ALBUM 2,3 LITRES

LE COUPE 2,3 LITRES : UNE VRAIE VOITURE DE SPORT

Nous vous avions présenté successivement un coupé Pichon-Parat, la barquette Charbonneau et les berlines Chapron.

Au sujet de ces berlines, nous sommes en mesure de vous apporter des précisions et certaines mises au point.

— Il nous a été fait part de dessins trouvés dans des revues d'époque d'une toute nouvelle berline Hotchkiss « Monceau » préparée par Chapron. Au vu de ce dessin il apparaît que cette étude n'a été qu'à peine transposée pour la Salmson 2,3 litres.

— La série commence avec le n° 95.001 de Daniel Rops, se poursuit avec la 95.002. Mais la 3e le n° 95.003 à moteur 95-01-03 qui bien que la 3e dans la série a été vendue la première le 7 octobre 1955 à Saint-Dié.

Mais aujourd'hui nous allons faire le point sur le coupé classique. que nous croyions connu de tous sans attendre la fin de la notice des séries S 4 à S 4 61.

Dès octobre 1951, il est sorti 6 prototypes G80, n° 80001 à 80006, avec arbre de transmission non suspendu, et liaison au pont arrière, par un arbre court à double cardans, le tout étant ancré au châssis par tube de poussée ultra-court. Le moteur était à double carburateurs, et la carrosserie, celle de la classique Randonnée sur le châssis de 3 m d'empattement.

C'est l'époque aussi des études moteur sur un châssis de course sans doute issu de l'avant-guerre (taille des pneus). Nous avons des documents photographiques sur cette voiture, et nous vous reparlerons lorsque nous aurons sur elle de plus nombreux détails techniques.

Cependant vers le début de 1952 l'idée de ce qui allait devenir le G 85 germe et prend corps. Certains prétendent qu'un cabriolet Randonnée fortement accidenté porte de la Chapelle et repris par un agent proche et profondément remanié à son idée (châssis raccourci) aurait fournis les prémices. Comment le vérifier maintenant ?

Quoiqu'il en soit il est connu qu'Eugène Martin, sportif en renom et constructeur de ses propres voitures à base de 203 Peugeot a participé et travailla à cette étude qui aboutit au Salon de Paris d'octobre 1953.

La mécanique Peugeot n'avait plus de secret pour Eugène Martin qui était agent de cette marque. Tout naturellement les prototypes estimatifs ont adoptés cette mécanique. Pourtant ce sont de vrais Salmson puisqu'ils portent les numéros

85.001, voiture d'essais spéciaux. « Châssis » Peugeot. Blanche.

85.002, voiture d'essais consommation. « Châssis » Peugeot. Bleue.

85.003, voiture rouge à châssis tubulaire. Cette voiture profondément remaniée et transformée sera vendue sous le n° 85.014, mais exposée auparavant au Salon.

A ce salon figure donc les voitures suivantes :

85.011, voiture de démonstration. Bleu clair. C'est selon toute vraisemblance cette voiture que l'on retrouve en couverture du numéro de « L'Automobile » d'avril 54.

85.012, voiture du salon. Bleu violine. Seule vendue en 1953.

85.013, voiture du salon. Noire. Vendue le 20-4-54 à Cl. Bourillot.

85.014 (ex 85003), voiture du salon. Rouge corail. Vendue à Rauch le 4-2-54. Cette voiture allait s'illustrer toute la saison (cf. le palmarès). On la distingue sur la reproduction de la publicité Salmson d'époque en pages centrales (circuit de Zandvoort).

La 2.300 Sport Salmson était donc toute jeune lorsqu'elle remporta ses premières victoires dans les premiers grands rallyes internationaux.

Elle avait pourtant affaire à forte partie, courant en catégorie « voitures de sport de série », comme un bref rappel de la classification de la F.I.A. en vigueur en 1954 le montre éloquemment :

1re catégorie **« Tourisme »**, 3 groupes :

Groupe I : « Tourisme de série normale ».

Groupe II : « Grand Tourisme ».

Groupe III : « Tourisme de séries spéciales ».

2e catégorie **« Sport »** : 2 groupes :

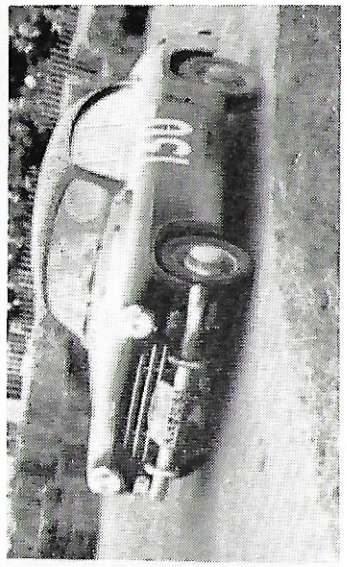
Groupe A « sport de série » : **Salmson 2300 S,** Ferrari 212 Inter, 250 Europa et Mille Miglia, etc., Maserati A 6 GCS 2.000, Jaguar XK 120 (roadster), et XK 120 C.

Groupe B « Sport » : y compris types Le Mans et prototypes.

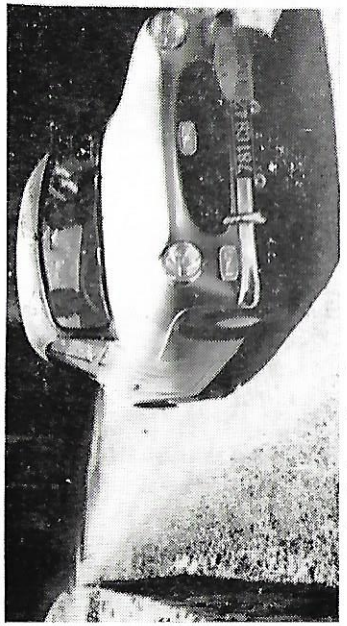
Face à cette coalition formidable, la Salmson nouvelle-née, avec son moteur dessiné en 1938, qui n'était lui-même qu'une modification d'une réalisation de 1921, fit mieux que se défendre honorablement.

Au Rallye de Charbonnières (18-21 mars 1954) Matussière-Lemasson remportent la 1re place en catégorie Grand Tourisme et Sport plus de 1.600 cc, et la 3e au classement général. Sur 135 partants, il n'y eut que 57 classés et 16 seulement terminèrent sans pénalisation.

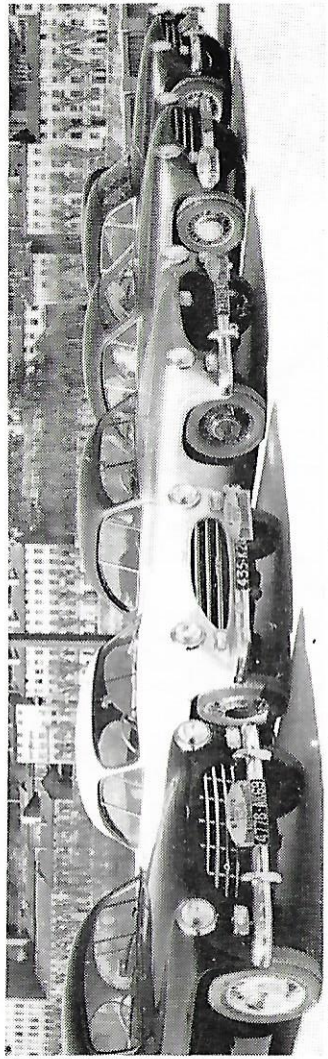
Au Rallye des Tulipes (25 avril-2 mai 1954), Rauch-Delebarre remportent la catégorie sport plus de 2.000 cc, et la



Trolliet-Chatillon - Voiture actuelle de Coudurier



Houg-Robert dans les Gorges de la Bourne



LYON-CHARBONNIERES 1955 : Laurent (134) - Sermonard (créateur Tour de Corse) Clermont (122) - Houg-Robert 131) - Roux-Martinaud (127) - Trolliet-Chatillon (130). Il manque à ce rendez-vous la 121 (Nercessian-Monneret), la 124 (Worms-Chabert), la 126 (Cotton-Alam), la 129 (Lesage-Guery) et la 132 (Matussière-Lemasson). Soit 10 voitures face aux Citroën 15 Six, Lancia et Aston Martin dans leur classe.

7e place au classement général. 221 partants, 83 arrivants, 44 sans pénalisation.

Au XVIIe Rallye des Alpes (juillet 67), Rauch-Bousson remportent une des 11 Coupes des Alpes décernées (89 partants) et se classent 2e en catégorie 2.000 à 2.600 cc, devant Stirling Moss, qui remporta cette année là une Coupe d'Or.

Au Rallye Liège-Rome-Liège (18-22 août), qui fut particulièrement meurtrier puisqu'il n'y eut que 33 arrivants sur 99 partants, René Cotton-Lemerle remportèrent le Trophée des Nations, la 2e place en catégorie plus de 2.000 cc et la 5e au classement général, la Salmson étant la première voiture française classée.

Ceci pour les compétitions internationales de premier plan. On peut encore mettre à l'actif de la Salmson lors des rallyes de 1954 :

1re au Rallye Orange Côte-Saint-Eutrope (classement général) avec Matussière-Feuz.

1re dans l'épreuve de vitesse du Rallye de St-Quentin (classement général) avec Rauch-Dr Lanier.

1re aux courses de côte du Bramont et du Sewen (classement général) du Rallye de Lorraine avec Rauch-Delebarre.

1re au Rallye de Vittel (catégorie Sport) et course de vitesse et coupe du Ballon d'Alsace (classement général) avec Rauch-Delebarre.

1re au Rallye de Dax (catégorie voitures de sport de série) avec Coulibeuf-Aumaitre.

1re dans la course de côte du Mont Ventoux au Rallye d'Aix-en-Provence avec Matussière-Lemasson.

1re au Rallye de Blois (classement général) avec Dr Dailheu-Rosenthal.

Le palmarès de 1955 est de la même veine, mais les victoires sont plus difficiles. A l'usine on sent la nécessité de prévoir l'avenir. Suivant la même technique à 2 ACT, deux moteurs plus modernes, c'est-à-dire à course réduite sont dessinés : un 1500 cm3 et un 2000 cm3. Le 1500 aurait tourné au banc et aurait donné autant de puissance que le 2,3 l. Les pièces du 2 litres auraient été livrées, mais le moteur n'aurait pas été monté. Que sont devenus ces moteurs ? Quelles cotes avaient-ils ? Bien peu de ceux qui étaient à l'usine à l'époque semblent le savoir ou même s'en rappeler. Parfois nous avons l'impression que notre curiosité est considérée comme de l'espionnage industriel.

Mais peut-être est-ce la dernière manifestation des mânes du « Grand Heinrich » ?

GARAGE BAUDIN

Marcel POMMIER
Spécialiste SALMSON

DELAHAYE - DELAGE - HOTCHKISS
Réparations boites 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 :

PdJ 124 — S 4 E cabriolet.
— Tous documents, photos, catalogue Salmson.
— Panneau de concessionnaire Salmson bleu et jaune.
PdJ 125 — Commodo d'éclairage de S 4 C.
PdJ 136 — « L'Actualité Automobile », « Inter-Auto » toutes années. Achète ou échange photographies d'usine, coach 2,3 l, carrosserie Esclassan 1er modèle.
PdJ 139 — Coupé, coach ou faux cabriolet en bon état de type S 4, S 4 C, S 4 D ou S 4 E
— Coupé 2,3 l suivant état et prix.
PdJ 141 — Serrure avec condamnation munie de sa clef pour poignée de portière pour S 4 61.

ON DISPOSE DE :

PdJ 137 — 70.185 S 4 E cabriolet, intérieur cuir, état acceptable, sauf moteur 2 bielles coulées.
PdJ 138 — 10 CV 1949 en très bon état mécanique et carrosserie.
PdJ 140 — S 4 61 berline 1950. Etat exceptionnel. Gris acier.
PdJ 142 — 302 Peugeot en bon état à céder faute d'abri cause départ en retraite.
PdJ 143 — S 4 DA coupé 1937. Très bon état mécanique. Caisse saine, peinture imparfaite.
PdJ 144 — S 4 DA Coupé jaune et gris foncé 59 559. Actuellement en usage quotidien. Moteur refait. Bien chaussée.
PdJ 145 — S 4 C 53 137 1932 Coche. Bien chaussée. Intérieur refait, peinture d'origine. Mécanique en état de marche.
PdJ 146 — G 85 Coupé. Avril 1955. Roues Rmmm. Moteur 1 poulie. Crème intérieur cuir rouge. Pas un point de rouille. Chrome neuf.
PdJ 147 — Un panonceau Salmson à échanger contre de la littérature et des prospectus Salmson.
PdJ 148 — AL 1922 pointe sport et capote. Roues talon 700×80.
PdJ 149 — S 4 61L 63 284 berline 33.890 km. Etat de marche.
— Radiateur, phare, contacteur, magnéto S 4 DA.
— Moteur, boite, essieu AV VAL 3.
PdJ 150 — Cabriolet S 4 E Randonnée spéciale ; Pièces de S 4 (1931), S 4 D, boite Cotal S 4 E.

ON SIGNALE :

— L'annonceur PdJ 138 signale un mécanicien, M. Leotain à Chenoise, entre N 4 et N 19, aux environs de Provins, qui connait bien les Salmson et boîtes Cotal.

— M. Malartre nous signale une berlne S 4 E boite Cotal : M. Clauzade BP 11 à Charmes (88-Vosges).

La rubrque des Petites Annonces est ouverte gratuitement à tout matériel Salmson de nos membres. Cependant un certain nombre de nos membres n'étant pas exclusivement Salmsoniste nous leur réservons la possibilité de faire paraitre une annonce au tarif unique de 10 F par annonce.

La réponse à nos Petites Annonces obligatoirement domiciliées devront être adressées au Point du Jour sous double affranchissement, l'enveloppe intérieure destinée à l'annonceur et affranchie portant au crayon le numéro de l'annonce.

EXTRAITS DES STATUTS 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 intéressant : 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.

PUBLICITE

100 F	page entière	1 numéro
350 F	»	4 numéros
60 F	1/2 page	1 numéro
200 F	»	4 numéros

Le Gérant : J. FRITSCH, 51, rue du Colombier — 69 - Lyon.
Imprimerie du Bâtiment — Dépôt légal 1968 - 1er trimestre - N° 372