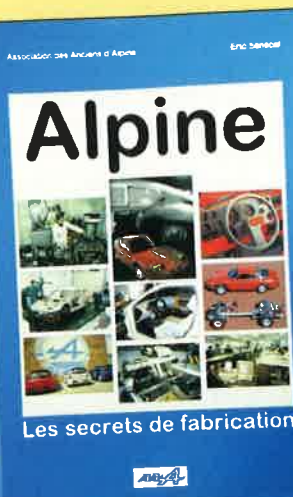


ALPINE LES SECRETS DE FABRICATION

Par **Éric Sénécals**



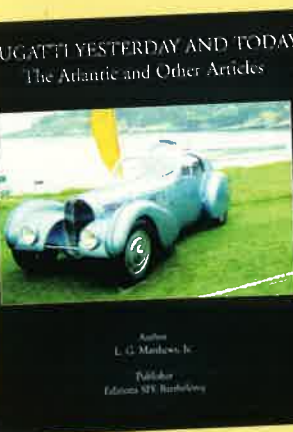
C'est le second livre écrit sous la dictée des anciens collaborateurs de l'usine Alpine et, à cet égard, il s'agit de témoignages capitaux sur ce que fut cette aventure vue de l'intérieur. Dans la préface, Étienne Desjardins,

qui fut le directeur général d'Alpine de 1963 à 1973, écrit : « Nous avons toujours souffert d'une insuffisance de moyens financiers pour atteindre les objectifs ambitieux que visait Jean Rédélé. Mais ce déficit était compensé par l'ingéniosité de tous et une volonté farouche de réussir. »

Éditions des AAA, 176 pages, format 21,5x30,5 cm, prix 35 € frais de port et d'emballage inclus. À commander par correspondance à l'Association des Anciens d'Alpine, Chemin d'Imbleval, 76370 Martin-Église.

BUGATTI YESTERDAY AND TODAY THE ATLANTIC AND OTHER ARTICLES

Par **L.G. Matthews, Jr**



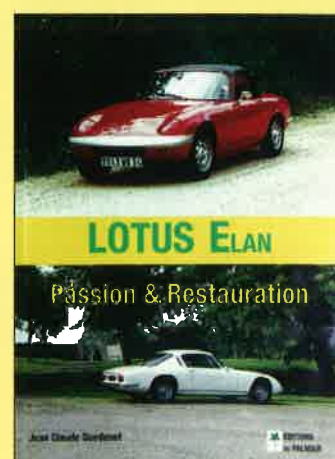
Bugatti hier et aujourd'hui, L'Atlantic et autres articles est un livre en anglais sur les Bugatti Atlantic, sans doute l'une des plus désirables des productions de Molsheim.

L'auteur, passionné par son sujet, nous livre ici une série d'articles qui lui a été consacrée, ajoutée à des textes inédits de son propre cru. Pour ceux qui ne lisent pas l'anglais, un cahier extérieur contient la traduction intégrale en français. On y lira que A.B. Price, qui a conduit une telle voiture pendant 10 ans, dit de cette Bugatti à la personnalité très forte : « Elle semblait dessinée par un artiste doté d'un don du ciel. » Éditions SPE Barthélémy, 208 pages, format 23x26 cm, prix 45 €. Par correspondance, au 10, rue de la Procession, 75015 Paris.

Rubrique réalisée par Dominique Pascal

LOTUS ÉLAN PASSION ET RESTAURATION

Par **Jean-Claude Guedenet**

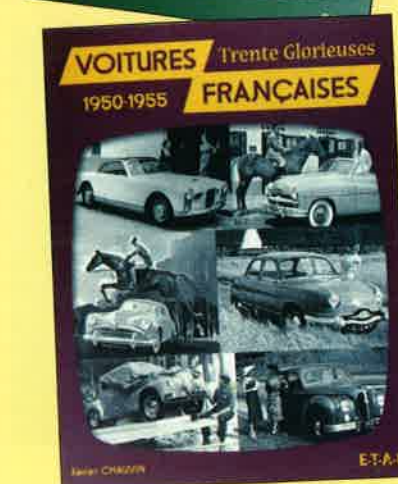


garde rapidement : « Il ne faut pas sous-estimer une Elan : c'est beau, génial, mais c'est une Lotus. » Suivent des pages et des pages sur son expérience. Enrichissante. Éditions du Palmier, 96 pages, format 20x27 cm, prix 29 €.

VOITURES FRANÇAISES TRENTÉ GLORIEUSES

Par **Xavier Chauvin**

Deux petits volumes très illustrés viennent de paraître sur les voitures françaises, représentant une demi-décennie chacun : 1945-1950 et 1950-1955. Éditions ETAI, 96 pages, format 19x25 cm, prix 19,95 € chacun.



Tout est dit dans le sous-titre de cet ouvrage, qui semble écrit par un vrai amateur de ce genre d'autos qui vous met en

LES MOTEURS À ESSENCE DES ORIGINES À NOS JOURS

Par **Michel Crochet**



Pour ceux que l'histoire des techniques passionne, et en particulier celle du moteur à explosion, voici un livre pour vous. L'auteur y analyse et commente les voies souvent hasardeuses des découvertes liées à toutes ces formes de moteurs : en étoile, en ligne en V, en H, etc. Éditions ETAI, 168 pages, format 21x27 cm, prix 39 €.

LES DÉBUTS DE L'AUTOMOBILE EN NORMANDIE

Par **Alain Poulin**



Il s'agit d'un recueil de cartes postales, de photos et de publicités, assez bien ordonnées, retraçant géographiquement les débuts de l'automobile dans cette belle région. Éditions Alain Sutton, 128 pages, format 16,5x23,5 cm, prix 19,90 €.

TRAVAIL À LA CHAÎNE RENAULT 1898-1947

Par **Alain Michel**

Dans ce livre, l'auteur nous entraîne sur les traces des milliers d'ouvriers qui, dans l'usine de Billancourt, ont fabriqué des voitures à la chaîne. Il parle des gens autant que de leur travail, des aménagements successifs de l'île Seguin, et exploite largement le fond d'archives de la Régie Renault. Les syndicats et les témoignages ne sont pas oubliés. Éditions ETAI, 192 pages, format 25x30 cm, prix 45 €.



Dans les coulisses de versailles

► CONSEIL DE PRO **SIMCA VEDETTE « VERSAILLES »**



Comme le désirait Henri-Théodore Pigozzi en 1955, la gamme Simca V8 va flatter une clientèle attirée par l'« american way of life ». François de la Cloche, membre du club Vedette France, fait partie des fans de la première heure et dresse pour Auto Passion un diagnostic précis de la belle.



La Versailles est une voiture taillée pour faire de longs trajets dans un confort royal. Si le rendement de son V8 Aquilon est minimisé par des soupapes latérales, cela lui procure silence de fonctionnement et absence de vibrations. C'est également une voiture qui se conduit sur le couple, car si sa caisse est très légère, son moteur de 80 ch atteint difficilement sa vitesse de croisière. Attention, il est tout à fait possible de rouler à 120 km/h, mais il faut faire preuve de patience pour qu'elle les atteigne ! La boîte de vitesses à trois rapports y est pour quelque chose. Certains vont même jusqu'à la remplacer par une boîte de vitesses à quatre rapports de Mercedes 220 SE. Pour cela, il suffit simplement de passer une entretoise entre la boîte de vitesses et le moteur. Le freinage est le point faible de la Versailles car il est très sensible au réglage. Il faut régulièrement vérifier les segments des tambours et préférer un liquide de frein silicone plutôt que synthétique, ce dernier absorbant l'eau et corrodant les coupelles de cylindres. Sans cesse améliorées, les dernières Versailles de 1957 ont reçu des formes et des garnitures de cylindres de roues plus importantes, mais n'en deviennent pas pour autant de bonnes freineuses. Optimiser pour rouler, des proprié-

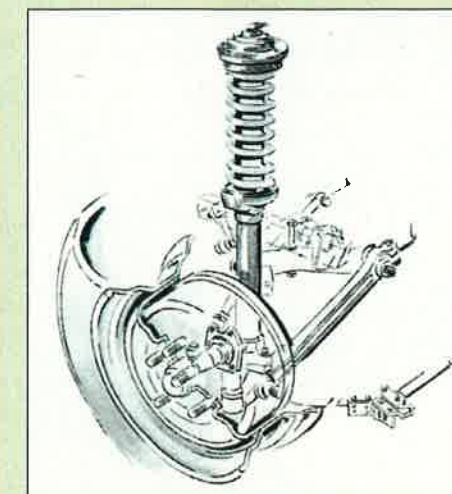
res le font en adaptant les roues de 15 pouces des Beaulieu, mais là encore, cela reste marginal. Pour ce qui est du refroidissement moteur, le V8 étant déjà frappé d'obsolescence à sa sortie, il faut, pour que son rendement soit optimal, que le moteur monte vite en température. Le circuit de refroidissement a une contenance de 17 litres et peut être sensible à de mauvais fonctionnements. Sous prétexte que le V8 Aquilon est robuste, certains vont jusqu'à reti-

rer les calorstats. C'est une grosse erreur car le moteur ne tournera jamais à sa température optimale. ■

François de la Cloche
Propos recueillis par Gautier Rossignol
Photos et archives G. Rossignol

La cote

Berline Vedette Versailles (années 1955-1957) : de 600 € (pour un modèle complet à restaurer) à 5 400 € (pour un exemplaire en bon état d'origine, ou ayant fait l'objet d'une remise en état.



À l'avant, les longs ressorts absorbent très bien les inégalités de la route.



Les freins « auto-énergétiques » utilisent la lancée de la voiture pour renforcer le freinage.

Les plus

- ◆ Quelle allure !
- ◆ Habitacle cosu
- ◆ Confort de roulement
- ◆ Caisse autoporteuse légère
- ◆ Tenue de route
- ◆ V8 robuste et accessible

Les moins

- Freinage délicat
- Manque de puissance dû à une boîte de vitesse à 3 rapports
- Circuit de refroidissement sensible aux mauvais fonctionnements