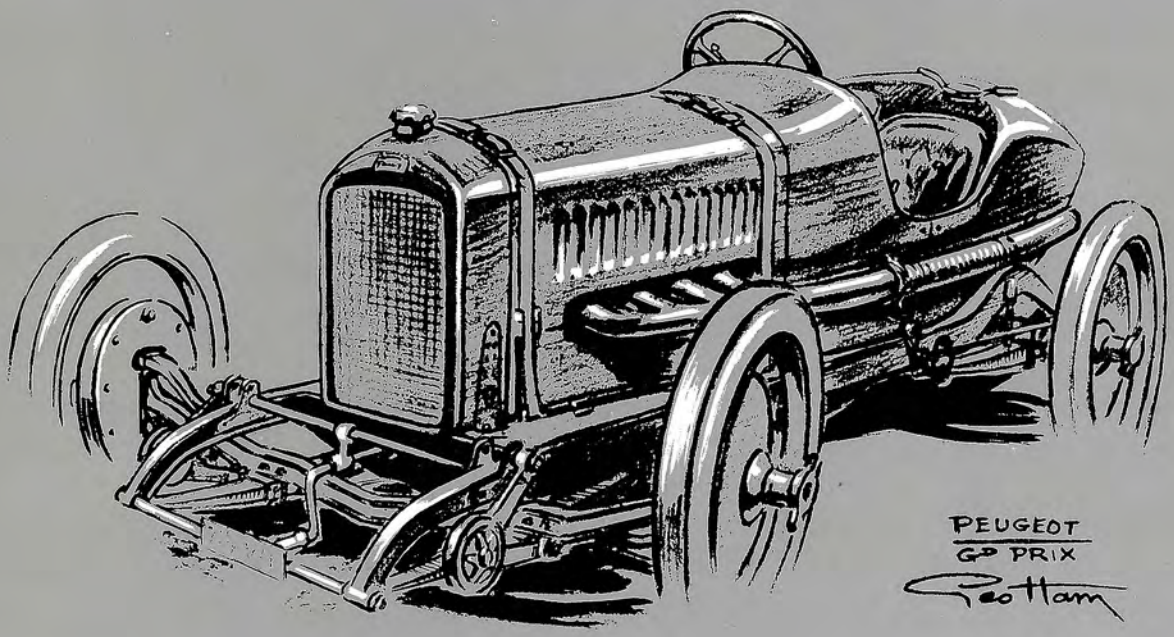
50 ANS DE COMPETITIONS AUTOMOBILES



Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

CET OUVRAGE
HORS COMMERCE
DÛ A
PAUL YVELIN
A ÉTÉ ÉDITÉ
POUR LES
AUTOMOBILES PEUGEOT
SUR LES PRESSES
DE LA SOCIÉTÉ D'ÉDITIONS,
DE PUBLICATIONS ET DE LIBRAIRIE

PARIS OCTOBRE 1970

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

PAUL YVELIN

CINQUANTE ANS DE COMPÉTITIONS AUTOMOBILES

AVANT-PROPOS

DE

FRANÇOIS TOCHÉ

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

AVANT-PROPOS

C'est un volume entier ou une histoire romancée, voire même un roman épique, que l'auteur aurait pu écrire d'après le Palmarès Peugeot qui égrène au fil des pages, 50 ans de compétitions automobiles.

Mais il a préféré éviter toute littérature emphatique qui n'aurait pu qu'affaiblir la valeur de cette stricte compilation chronologique, composée de dates, de noms et de chiffres, et parfois accompagnée de quelques citations ou d'un commentaire extrait de la presse de l'époque.

L'apparente sécheresse de ce bilan respecte les faits sans porter de jugement mais retrace avec précision les circonstances et les conditions qui entourent l'événement.

La reconstitution de ce palmarès, après la dispersion ou la destruction d'archives par deux conflits mondiaux, a exigé quinze ans de recherches et d'efforts obstinés.

Rarement, sans doute, trouve-t-on cette volonté du détail fouillé et le souci d'écarter les erreurs classiques et les contradictions si fréquentes dans un tel ouvrage.

De tous ces fragments épars, il fallut composer un assemblage cohérent et ce travail constitue un hommage à plusieurs générations d'ingénieurs, de pilotes et de mécaniciens qui surent concevoir et conduire ces voitures avec foi, enthousiasme et audace pour les faire triompher si souvent, alors que ces pionniers sont maintenant pour la plupart ignorés du grand public.

Enfin, il est frappant de trouver dans ce document les noms de nombre de marques disparues aujourd'hui et ce n'est pas sans nostalgie que l'on constate l'oubli dans lequel sont tombés ces précurseurs malheureux qui avaient pourtant mené des luttes techniques, sportives et commerciales acharnées.

Peugeot, la vieille firme franc-comtoise, reste bien vivante parmi les seuls grands constructeurs que compte notre industrie automobile.

Sa pérennité et son succès reposent sur de longues années de traditions parmi lesquelles ces 50 ans occuperont toujours une place de choix.

La participation de PEUGEOT aux compétitions automobiles se divise en 4 périodes nettement distinctes.

De **1891** à **1905**.

La firme ne prévoit pas de véhicules spéciaux pour la compétition. Elle participe à des épreuves de régularité, rallies, courses de côtes et autres, avec des véhicules semblables à ceux livrés à la clientèle ou tout au plus dérivés de ceux-ci.

De **1905** à **1911**.

Parallèlement aux Automobiles PEUGEOT Audincourt-Lille, la branche « Les Fils de PEUGEOT Frères », après un abandon momentané des fabrications automobiles, revient à la locomotion motorisée, et ses véhicules vont sortir à nouveau de Beaulieu sous la Marque Lion-Peugeot.

Deux ingénieurs, les frères Michaux, et plus tard Verdet, vont créer des voiturettes spéciales pour les compétitions, et les victoires qu'elles remportent emplissent tous les palmarès de l'époque.

Les Amis des Peugeot 01

Durant cette période, PEUGEOT néglige la participation aux Grands Prix, en particulier ceux de l'A.C.F. gagnés :

en 1906, par Szisz sur Renault

en 1907, par Nazzaro sur Fiat

en 1908, par Lautenschlager sur Mercédès-Benz.

Pendant la période de suspension des grandes compétitions, de 1909 à 1911, durant laquelle les Grands Prix et épreuves similaires sont impopulaires en Europe, les courses de voiturettes prospèrent en France, en Italie (Sicile) et en Espagne.

Trait particulier de l'ingéniosité chez PEUGEOT : à partir de 1909, la réglementation de l'alésage engendre la création des moteurs à longue course, et sera à l'origine des célèbres voiturettes dénommées les « chameaux » en raison de la protubérance de leurs capots.

De **1911** à **1914**.

Quand l'Automobile-Club de l'Ouest, qui comptait nombre d'enthousiastes, entreprit de faire revivre un Grand prix de France en 1911 et en annonce le renouvellement en 1912, l'Automobile-Club de France, envieux peut-être et sans doute impressionné, annonce la reprise des Grands Prix de l'A.C.F. pour l'année suivante.

C'est vers 1911 qu'une controverse surgit entre les pilotes de course de PEUGEOT d'une part, Georges Boillot, Jules Goux Fils, Giuppone, etc..., et d'autre part les ingénieurs-réalisateurs qui travaillaient à Beaulieu dans « l'atelier des sorciers », un surnom qui dénotait suffisamment la scission qui s'était faite entre le service des courses et les coureurs, par suite de divergences de conception.

En effet, la limitation des courses à la catégorie voiturettes n'était pas comprise des coureurs qui n'en escomptaient que des résultats restreints, alors que la réalisation des fabrications Beaulieu-Audincourt-Lille construisant de grosses voitures justifiait à leurs yeux l'élévation de classe et de performances des véhicules destinés à la course.

Bref, l'idée naquit en eux qu'ils en connaissaient plus sur la manière de construire et de faire marcher une voiture de course, qu'un ingénieur diplômé, et ils mirent sur le papier leurs idées concernant la voiture idéale de Grand Prix.

Toute la famille Goux travaillait alors chez PEUGEOT : Jules Goux père était chef de fabrication à Beaulieu, et son fils Jules Goux le coureur, qu'on appelait « le p'tit Jules » dans la famille en raison de la similitude des prénoms, s'était toujours occupé, avant sa participation aux courses, des voitures personnelles de Robert PEUGEOT.

C'est donc lui qui fut choisi par les conspirateurs pour exposer le projet à Robert PEUGEOT, qui après un délai de réflexion, accepta de jouer le jeu.

***

A Suresnes, les ateliers d'aviation Rossel, qui avaient été rachetés par PEUGEOT en 1909 en même temps que les autres usines Rossel de Sochaux, avaient été utilisés par l'ingénieur Verdet pour des essais du moteur Rhône, et devenaient disponibles par l'incorporation de RHONE dans l'affaire GNOME.

On s'y installa, et l'équipe fut augmentée de Paolo Zuccarelli venant de chez HISPANO qui abandonnait la course, et aussi de Louis Pilleverdier.

Cette équipe Boillot-Goux-Zuccarelli s'adjoignit un autre partenaire, un dessinateur venant de la fabrique de moteurs PICKER-MOCCAND à Genève. Il se nommait Ernest Henry, et avait de grandes qualités de compréhension et savait réaliser rapidement sur la planche à dessin les idées qu'on lui donnait.

La première voiture fut construite en 1911, mais rien de ce qui la composait ne provenait des usines PEUGEOT, tout étant « sous-traité » dans le silence par les soins de petits ateliers de la banlieue parisienne.

Les Amis des Peugeot 01

Le projet des conspirateurs fit sourire, au début, les réalisateurs du Doubs dépossédés de leurs fonctions, en même temps qu'il préoccupait les dirigeants de PEUGEOT.

Ceux-ci étaient en relations personnelles et professionnelles, par voisinage Beaulieu/Molsheim, avec BUGATTI (dont ils venaient d'ailleurs de prendre la licence du type 13 qui s'était illustré au Grand Prix du Mans de Juillet 1911, et qui allait sortir quelque temps après sous l'appelation célèbre de « Bébé PEUGEOT »).

PEUGEOT demanda donc discrètement à BUGATTI, à Molsheim, (en Allemagne à l'époque) de réaliser 3 grosses voitures qui auraient pu être substituées aux précédentes sous la Marque PEUGEOT en cas d'échec : c'était les plus rapides qui devaient être choisies pour prendre le départ à Dieppe en juin 1912.

Les BUGATTI réalisèrent 160 km/h sur le kilomètre lancé, tandis que les PEUGEOT de Suresnes, elles, dépassaient le 185.

René Thomas le champion à qui l'on doit ces détails, ajoute : « L'histoire fut donc close, et peu de gens surent, dans l'automobile, ce qui s'était passé, mais si les BUGATTI avaient fait mieux, nous, les conducteurs, pouvions faire nos valises!... »

Le reste, on le sait et on le lira plus loin, mais cette période de 1912/1914 fut réellement l'âge d'or de PEUGEOT en compétition, encore que ce soit un peu abusivement qu'on l'ait appelée « École Henry ».

Le tableau ci-dessous résume par année les types et quantités de voitures de course de chaque modèle, réalisés durant cette troisième période de l'histoire des compétitions PEUGEOT :

— **1912**	7 litres 600 Dieppe	3
	3 litres	3
— **1913**	5 litres 700 Amiens	3
	3 litres	3
— **1914**	4 litres 600 Lyon	4
	2 litres 500	3
	Total	19 voitures

Autre détail curieux qui peut situer la jeunesse et l'enthousiasme de l'équipe de l'époque : tous étaient nés en 1885 et avaient 27 ans en 1912.

— Georges Boillot est mort en 1916 en combat aérien, à l'âge de 31 ans.
— Jules Goux mourut en 1965, à 80 ans.
— Ernest Henry mourut en 1950, à 65 ans.
— Quant à Zuccarelli, il est mort en cours d'essai des voitures destinées à Amiens, en 1913 : il avait 28 ans.

Après 1914

Pendant la guerre, certaines compétitions eurent lieu avec les voitures de 1914, en particulier en Amérique où elles gagnèrent à Indianapolis.

Des tentatives de voitures de course spéciales et nouvelles, extrapolées des techniques antérieures, ne donnèrent pas grand résultat, et ce fut à partir de 1923, avec des modèles sans soupapes dérivés de la 18 CV clientèle, que PEUGEOT domina dans les Grands Prix de tourisme de l'A.C.F. en particulier toute la concurrence de l'époque, en participant et en gagnant à des épreuves d'endurance de 24 heures, où, avec le recul du temps, la robustesse de ces sans soupapes, type KNIGHT, étonne encore.

Mais arrêtons ici cette classification hâtive et laissons le lecteur découvrir les richesses accumulées patiemment par Paul YVELIN, dans les pages qui suivent...

FRANÇOIS TOCHÉ

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

De la course Paris-Brest et retour 1891
au 24 heures du Mans 1938

Les Amis des Peugeot 01

VALENTIGNEY-PARIS-BREST ET RETOUR 1891

Le « PETIT-JOURNAL », l'un des plus forts quotidiens parisiens à l'époque, organisa sous l'action de son dynamique Chef des Informations, Pierre GIFFARD, une course cycliste qui eut lieu du dimanche 6 au mercredi 9 septembre 1891 sur le trajet Paris-Brest et retour.

Armand PEUGEOT proposa à Pierre GIFFARD de faire participer à cette compétition l'un de ses quadricycles vis-à-vis, qui serait soumis aux mêmes contrôles que les coureurs cyclistes.

Le véhicule, conduit par Louis RIGOULOT — Ingénieur — et Auguste DORIOT — Chef Mécanicien — vint de Valentigney par la route et réalisa fort honorablement le parcours de l'épreuve cycliste; après quoi il revint à Valentigney, ayant parcouru en tout 2.045 kilomètres en 139 heures de route à la moyenne de 14, 710 kilomètres à l'heure.

C'est ainsi qu'en 1891 une voiture automobile à **pétrole** prit part à une course, comme seule participante de son espèce peut-être, mais participante tout de même.

Cette voiture, dénommée type A, était équipée d'un **moteur** DAIMLER à 2 cylindres en V de 2,5 CV, avec allumage par tubes incandescents chauffés par des brûleurs.

Sa **carrosserie** était un vis-à-vis à deux banquettes de deux places chacune.

Le **poids** du quadricycle complet en ordre de marche, avec 35 litres de pétrole, le plein d'eau, l'outillage et les bagages, était de 550 kg.

La course cycliste Paris-Brest elle-même avait groupé 206 concurrents sur 369 inscrits.

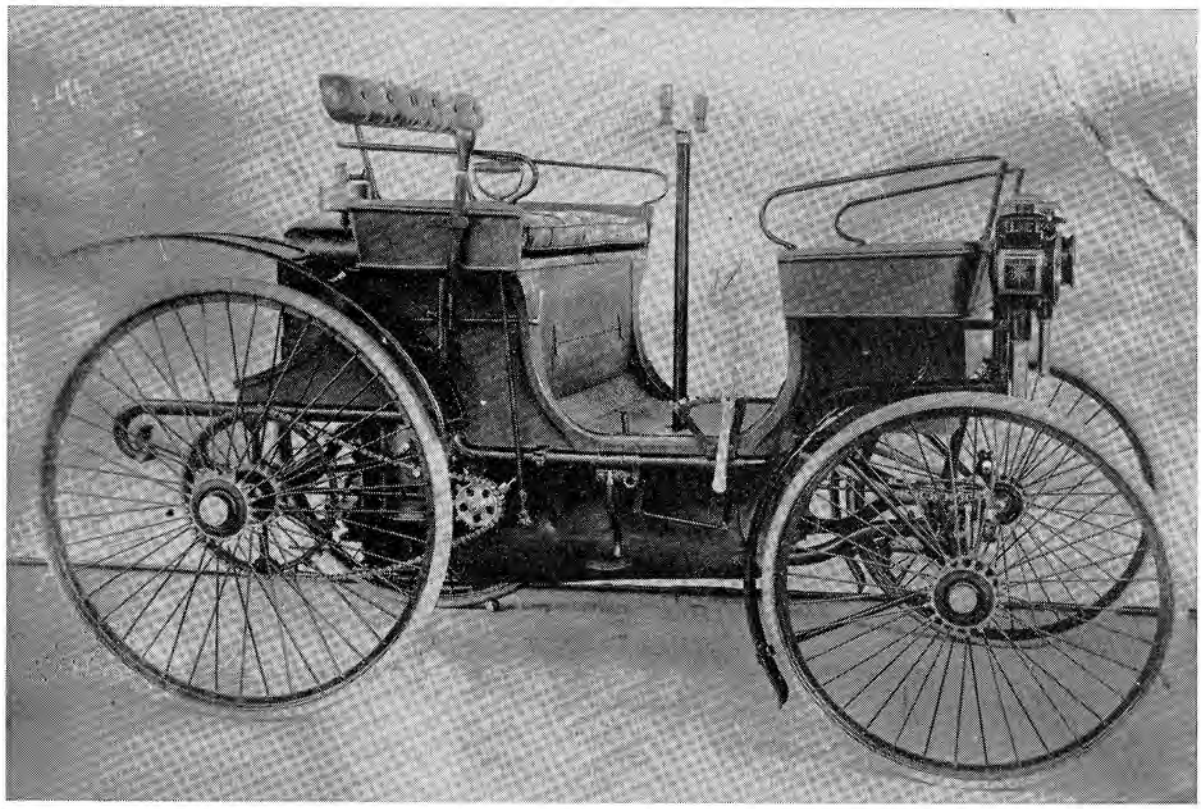
Le départ fut donné le dimanche matin 6 septembre 1891 à 7 heures, Rue de Châteaudun, devant l'immeuble du « PETIT-JOURNAL ».

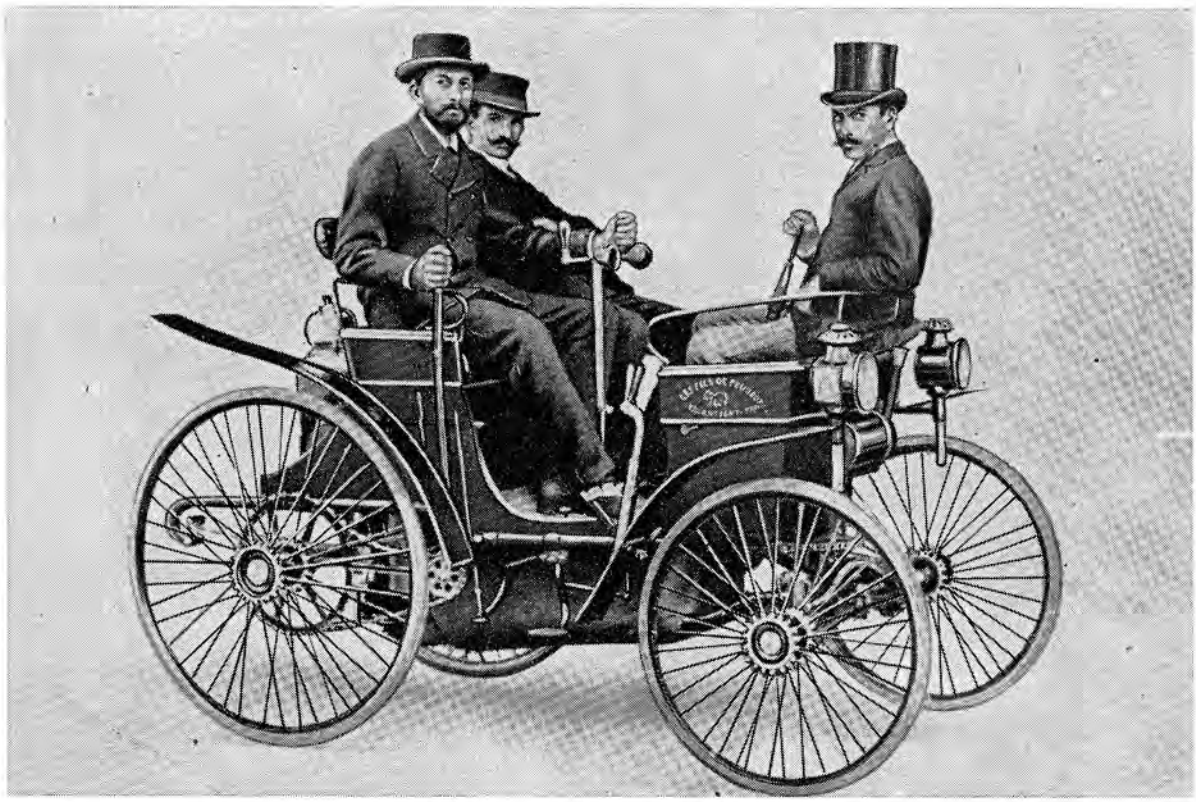
Charles TERRONT en fut le vainqueur et fut de retour à Paris le mercredi matin 9 septembre à 6 h 30, ayant parcouru 1.200 kilomètres en 71 heures, à la moyenne de 16,9 km/h, sur un vélo qui pesait 21,500 kg.

Le concurrent de Charles TERRONT, JIEL-LAVAL, arriva second, dans l'après-midi, 8 heures plus tard.

Notons qu'en 1887 une première course d'autos avait eu lieu — Porte Maillot-Versailles et retour — entre deux concurrents, un véhicule étant conduit par le Comte de DION, l'autre par son associé G. BOUTON. C'étaient deux quadricycles, mais **à vapeur.**

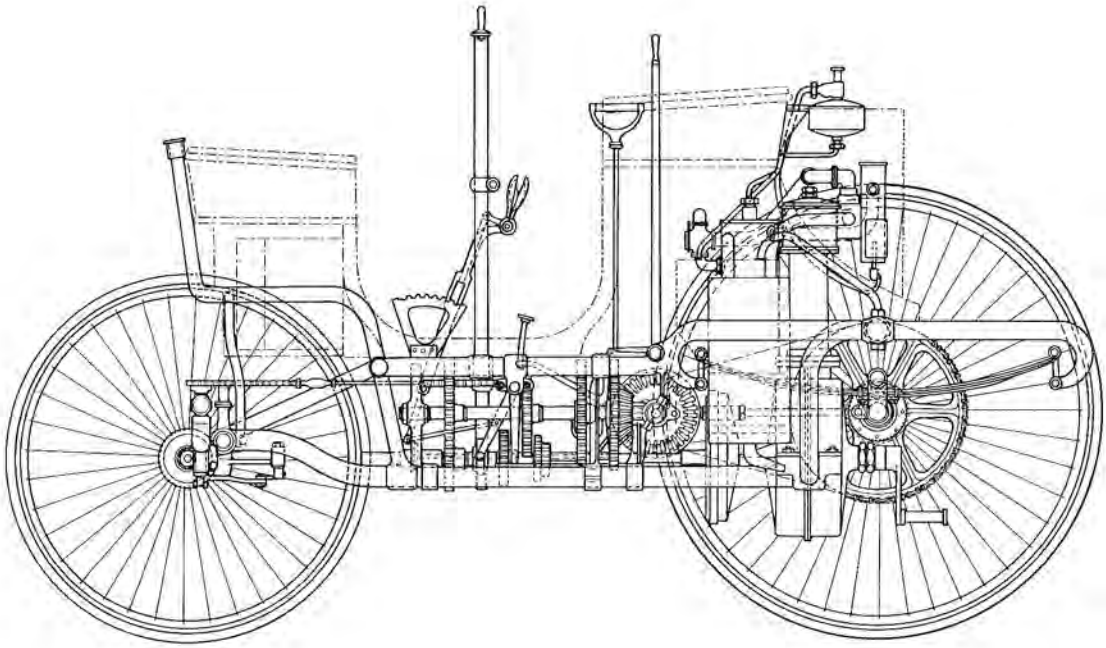
Les Amis des Peugeot 01

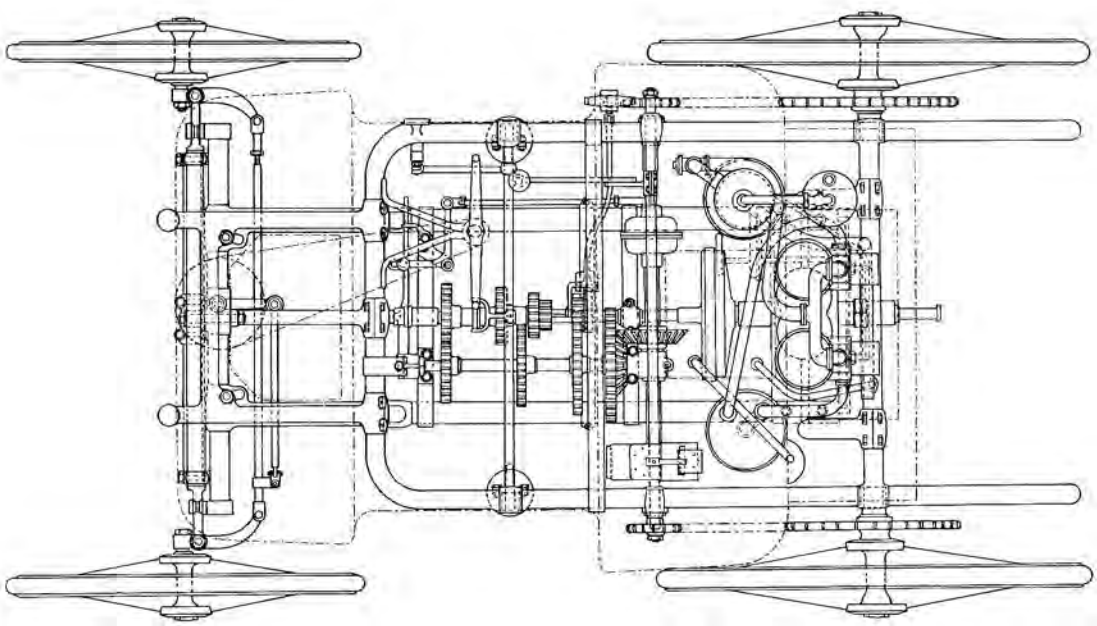




LE QUADRICYCLE PEUGEOT TYPE A DU VALENTIGNEY-BREST ET RETOUR - 1891

Les Amis des Peugeot 01





Peugeot type A du Valentigney-Brest et retour 1891.

Les Amis des Peugeot 01

LE CYCLE

ORGANE HEBDOMADAIRE SPÉCIAL DE LA VÉLOCIPÉDIE

Paraissant
TOUS LES SAMEDIS

RÉDACTEUR EN CHEF
Louis MINART

ABONNEMENTS

FRANCE
Un an. . . 12 fr. | Six mois. . 7 fr.

UNION POSTALE
Un an. . . 13 fr. | Six mois. 7 fr. 50

Prix du Numéro :
25 centimes

SOMMAIRE : Samedi 26 Septembre 1891

A nos lecteurs : la Direction. — Chronique : Louis Minart. — Vélocipédie pratique : Charley. — Le Vélodrome de Courbevoie : Grand Louis. — Échos. — Le Championnat de France : S. Véhem. — Programme du Championnat. — La Vélocipédie militaire : R. de Kérandaniec. — Nos Cycle-Itinéraires. — Carnet d'un Touriste : Ch. Jacob. — Osmond. — Sport. — Communications officielles. — Lettres de l'étranger. — Revue de la Presse.

NOS GRAVURES

Le Vélodrome de Courbevoie. — A. et H. Ducros. — Quelques champions. — Osmond.

RÉDACTION & ADMINISTRATION : 9, Rue de Fleurus, PARIS

Les Amis des Peugeot 01

LES NOUVELLES INVENTIONS

I

UN QUADRICYCLE A PÉTROLE

Jusqu'ici on n'avait guère inventé, pour remplacer les jarrets dans la locomotion vélocipédique, que deux moteurs: le moteur à vapeur, qui exige de celui qui l'utilise des connaissances mécaniques étendues, voire un brevet de mécanicien, et qui, en tout cas, ne manque jamais de le transformer au bout de quelques kilomètres en un noir charbonnier; et le moteur électrique, le meilleur expédient encore imaginé pour rester en panne à plusieurs lieues de toute gare de chemin de fer! — Un troisième facteur entre en ligne aujourd'hui, le moteur à pétrole.

Le moteur à pétrole est de longue date employé, soit à poste fixe, soit à la navigation de plaisance. Son principe essentiel est simple: le pétrole, transformé en vapeur, arrive au contact d'un brûleur qui détermine une explosion; l'explosion chasse le piston, qui actionne le volant. Et c'est ainsi, par une suite de petites explosions, que la marche se produit. — Un des meilleurs systèmes de moteurs à pétrole, le système Daimler, fabriqué par la maison Panhard et Levassor, vient par l'intelligent ingénieur vélocipédique de MM. Peugeot frères, M. Rigoulot, d'être appliqué au cyclisme — et peut-être bien voilà-t-il un commencement de petite révolution dans le monde des pédales!

Nous avons expérimenté le nouvel appareil (un quadricycle composé de tubes d'acier étiré sans soudure et de roues d'acier caoutchoutées), après de longues épreuves sur route qui ne lui avaient pas fait subir la moindre avarie même dans les détails. Partie de Valentigney (Doubs), et venue à Paris, ayant fourni donc près de 900 kilomètres, la machine était aussitôt repartie pour Brest, effectuant le parcours en trente-neuf heures; elle en était revenue en 41 heures, et s'était adjugé encore 200 kilomètres de petites promenades ici et là!

Ces diverses expériences avaient démontré que, tous les quarante kilomètres seulement, il était nécessaire de descendre de machine pour renouveler le pétrole épuisé dans le carburateur, et l'eau évaporée dans les tubes où elle circule pour le refroidissement des détonateurs. La vitesse moyenne avait toujours été constante entre 14 kilomètres 500 et 15 kilomètres 700 à l'heure; de plus la machine avait emporté de quoi s'alimenter — ses provisions de bouche à feu — pendant 300 kilomètres! Si j'ajoute que la dépense n'a jamais dépassé cinq centimes par kilomètre sur routes ordinaires, que l'appareil complet, chargé de tous ses bagages, n'excède pas le poids de 600 kilogr., qu'un tablier de cuir protège contre la poussière tous les organes du mécanisme et que les voyageurs eux-mêmes, au nombre de quatre, peuvent se protéger aisément de la pluie et du soleil, vous reconnaîtrez avec moi que voici bien à peu près le véhicule modèle!

Aux amateurs de technicité, nous dirons que le bâti de la voiture porte: le moteur, le mécanisme et le siège, et qu'il est suspendu sur des ressorts adhérant au train lui-même; que les roues tournent sur deux fusées et que leurs moyeux portent deux engrenages de chaînes qui reçoivent leurs mouvements de deux roues correspondantes calées sur un arbre de transmission muni d'un mouvement différentiel comme dans les tricycles ordinaires; que les explosions sont produites par deux brûleurs à doigts de platine; que la vitesse invariable de l'arbre moteur est d'environ 550 tours à la minute et que sa force, invariable également, de deux chevaux-vapeur, donne un déplacement de 20 kilomètres à l'heure: trois autres vitesses, de 15 kilom. 800, de 10 kilom. 500, et de 5 kilom. 300, s'obtiennent aisément au moyen d'un système d'embrayage et de débrayage bien étudié; et qu'enfin un frein puissant empêche la possibilité du moindre accident.

Et qu'y a-t-il à reprendre à tout ceci? Peut-être et c'est là le reproche essentiel, que le liquide consommé n'est pas le pétrole proprement dit, mais une essence de pétrole, la *gazoline*, à peu près introuvable hors des très grandes villes, et l'on ne voyage pas toujours dans les très grandes villes! Peut-être encore, qu'à l'arrêt de la voiture, le moteur continue à fonctionner à vide avec un assez fort ébranlement de tout l'appareil! Peut-être aussi qu'un peu d'odeur de pétrole...!

Mais il faut bien chicaner, même sur les belles inventions, n'est-ce pas? Demandez cependant aux deux possesseurs du quadricycle à pétrole que nous connaissons déjà: un industriel de Mulhouse qui s'en sert à la chasse, et un grand marchand de vins de Bourgogne habitant Nuits, qui l'utilise à inspecter ses vignes situées à 17 kilomètres de la ville, demandez-leur si j'ai raison de reprendre quelque chose à cette jolie invention; ils vous répondront vite tous les deux que: non.

ÉMILE DURANDEL,
Ingénieur.

P. S. — Le journal *le Cycle* prête avec plaisir ses colonnes à tous les inventeurs et à tous les chercheurs d'améliorations vélocipédiques. Toute découverte qui nous sera communiquée avec ses détails et ses croquis, s'il y a lieu, sera ici même l'objet d'une étude spéciale.

Nous ouvrons ainsi dès à présent un concours des Inventeurs qui prendra fin le 31 mars prochain. A cette date un jury spécial d'ingénieurs et de constructeurs connus examinera les propositions et choisira un lauréat. Nous nous entendrons alors avec ce lauréat pour lancer à nos frais dans le commerce l'invention primée. — N. D. L. R.

Les Amis des Peugeot 01

PARIS - ROUEN 1894

CONCOURS DE VOITURES SANS CHEVAUX

Date : Dimanche 22 juillet 1894.

Parcours : Neuilly-sur-Seine (Bd Maillot) à Rouen, par Saint-Germain-en-Laye, Meulan, Mantes, Vernon, Gaillon, Pont-de-l'Arche : 126 km.

Organisé par : le quotidien le « Petit-Journal ».

Réglementation :

Le premier prix étant attribué à la voiture sans chevaux remplissant les conditions (article 6 du règlement) :

— d'être sans danger,

— aisément maniable par les voyageurs,

— de ne pas coûter trop cher sur la route.

Classement de l'épreuve :

Le premier prix du « Petit-Journal » (5.000 F) fut partagé entre les Fils de PEUGEOT Frères et PANHARD-LEVASSOR.

Commentaire :

Le concours fut annoncé le 19 décembre 1893.

Les engagements furent acceptés du 29 décembre 1893 au 30 avril 1894.

Des épreuves préliminaires eurent lieu les jeudi 19, vendredi 20, samedi 21 juillet 1894, sur quatre itinéraires distincts, tirés au sort, à parcourir en 4 heures maxi : de Paris à Mantes, Rambouillet, Corbeil ou Précy-sur-Oise.

Il y avait eu : 102 engagés, 21 partants, 17 arrivants à Rouen, 15 classés, dont 6 PEUGEOT.

Contrairement à l'erreur trop fréquemment répétée, Paris-Rouen fut un concours et non une course.

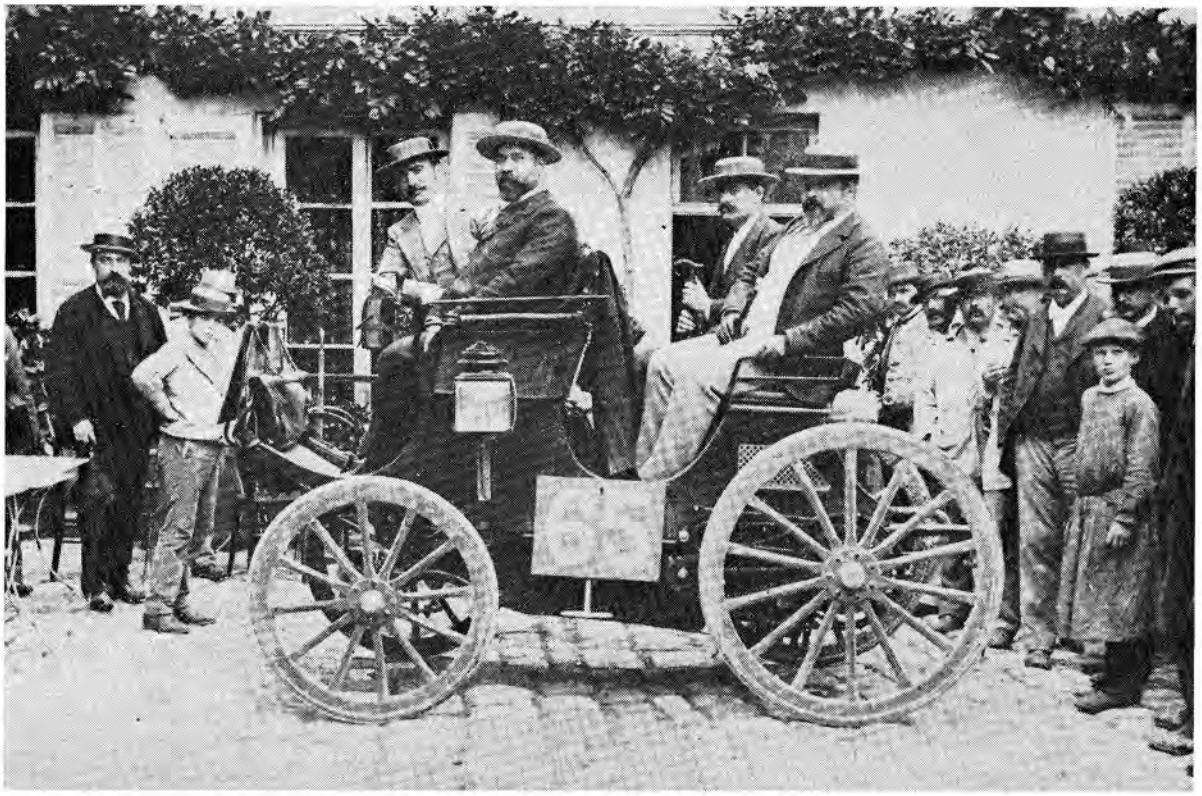
Les temps de parcours furent interprétés en 1908 par le journaliste anglais Gerald ROSE; ils n'ont aucune signification, le départ de la demi-étape de Mantes pour déjeuner à l'Hôtel du Grand Cerf ayant eu lieu en ordre très dispersé.

LES PEUGEOT CLASSÉES DU PARIS-ROUEN 1894

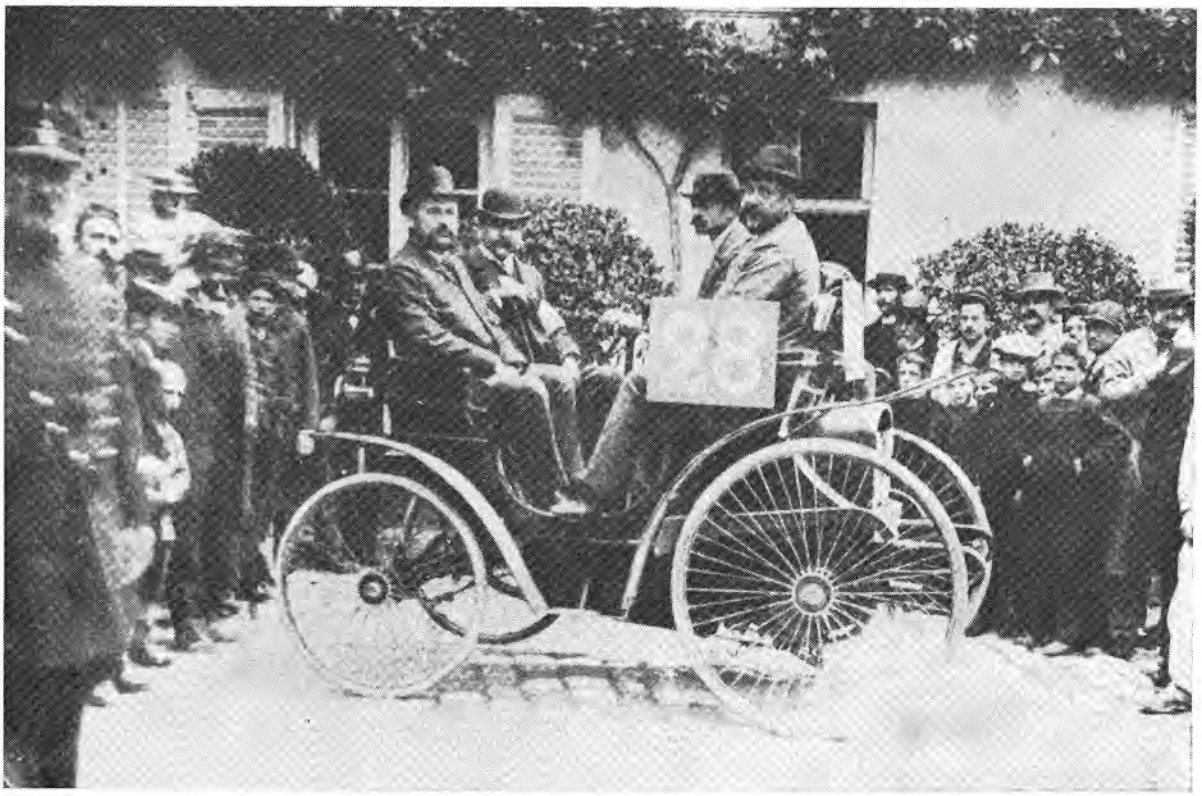
(photos prises à la mi-étape de Mantes)

Clichés archives PEUGEOT, d'après photos GIRARD à Mantes, prises dans la cour de l'Hôtel du Grand Cerf, Place de la République à Mantes, à l'étape du déjeuner.

Les Amis des Peugeot 01



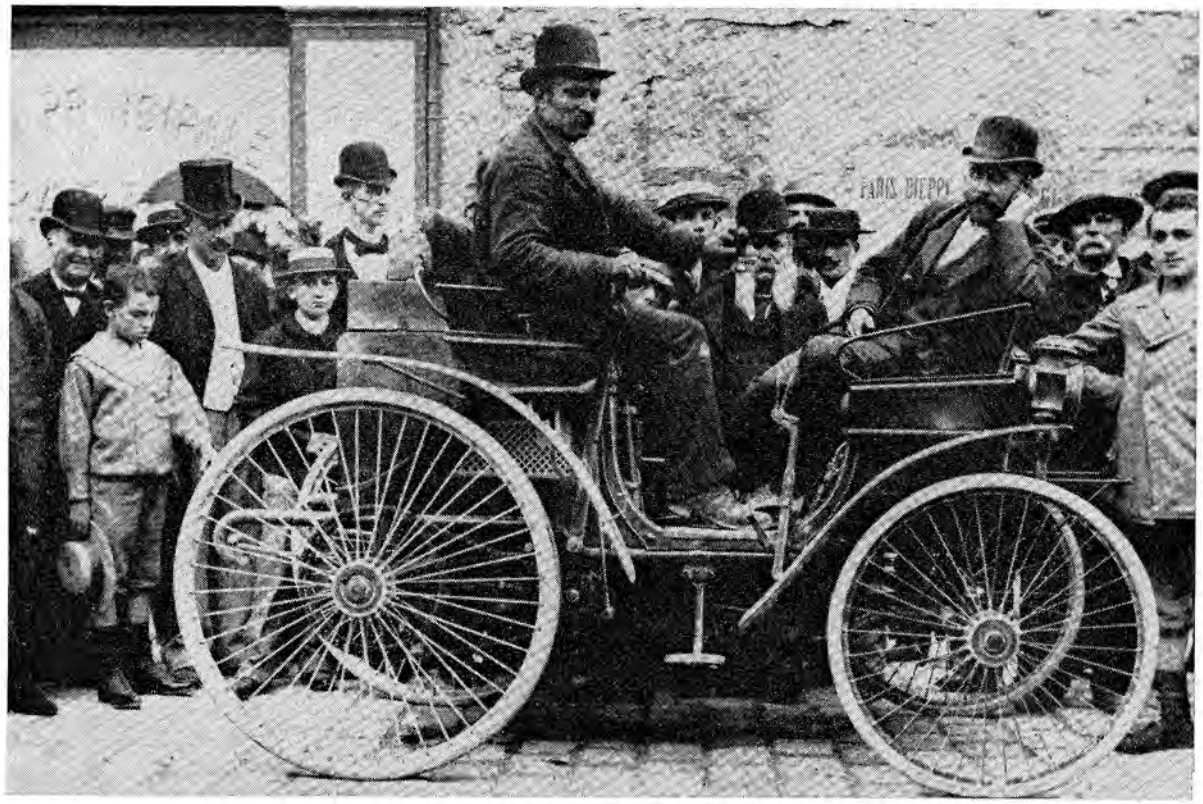
LE PHAÉTON PEUGEOT N° 65 - CONDUCTEUR: LEMAITRE



LE VIS-A-VIS PEUGEOT N° 28 - CONDUCTEUR: DORIOT

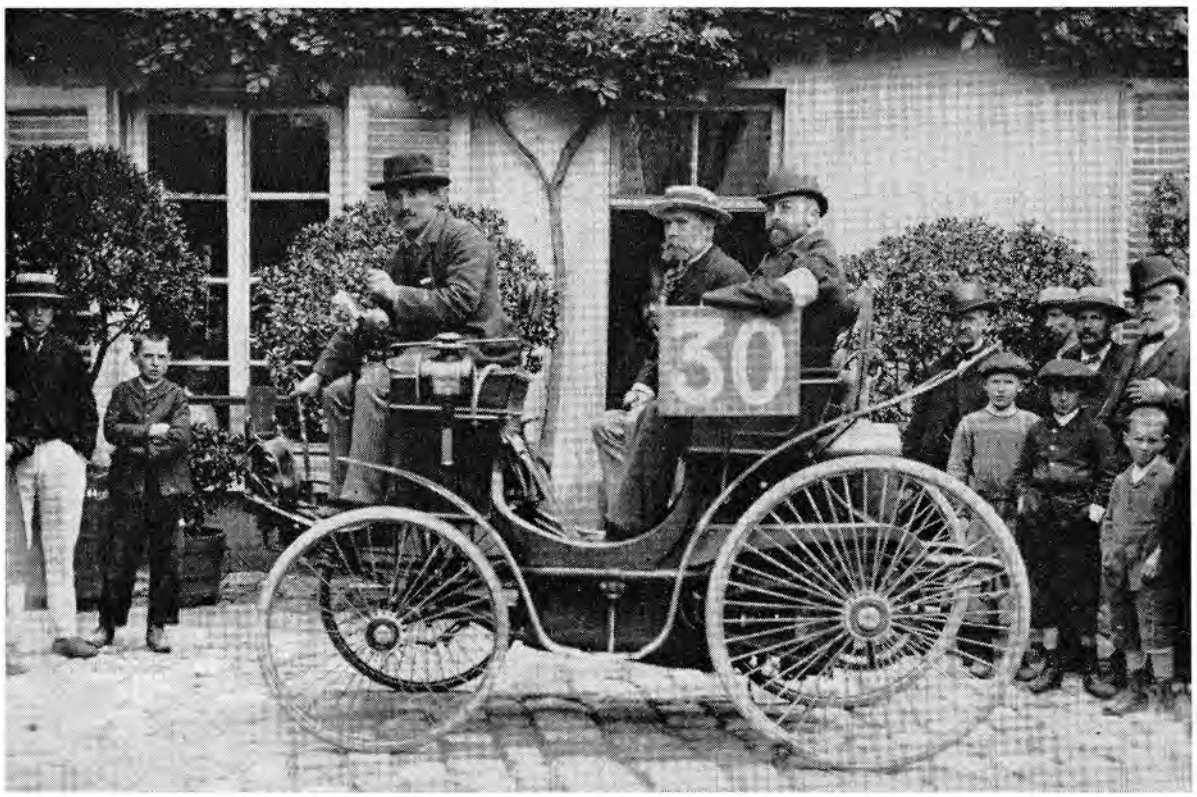
Les Amis des Peugeot 01

LE BREAK PEUGEOT 5 PLACES N° 31 - CONDUCTEUR: KREUTLER



LE VIS-A-VIS PEUGEOT N° 42 - CONDUCTEUR: LE BRUN

Les Amis des Peugeot 01



LE PHAÉTON DÉCOUVERT PEUGEOT N° 30 - CONDUCTEUR: MICHAUX

LA PEUGEOT 2 PLACES N° 27 - CONDUCTEUR: RIGOULOT

Les Amis des Peugeot 01

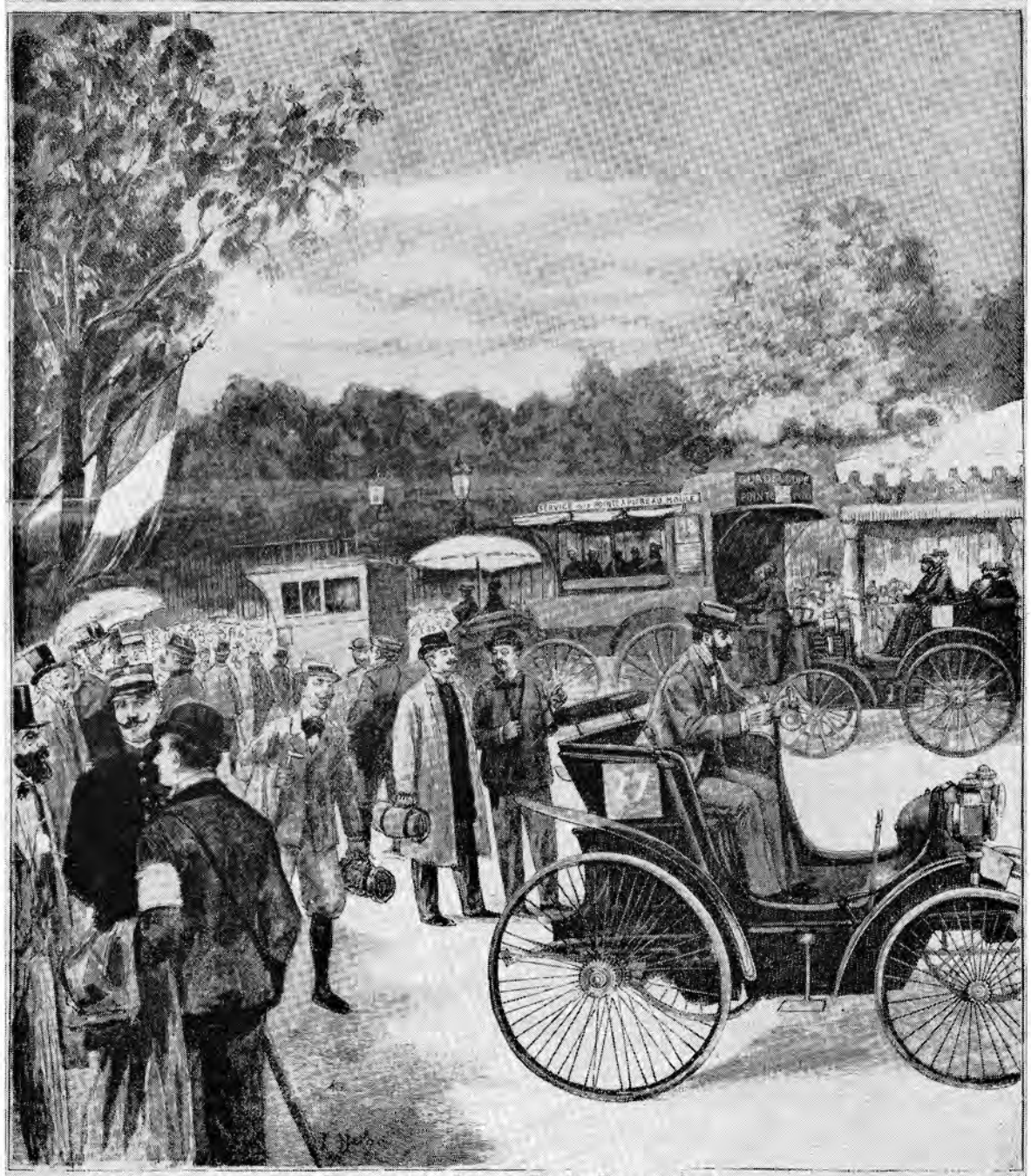
Le Petit Journal

TOUS LES JOURS
Le Petit Journal
5 Centimes

SUPPLÉMENT ILLUSTRÉ
Huit pages : CINQ centimes

TOUS LES DIMANCHES
Le Supplément illustré
5 Centimes

Cinquième année — LUNDI 6 AOUT 1894 — Numéro 194



Concours du « Petit Journal »
LES VOITURES SANS CHEVAUX

Les Amis des Peugeot 01

PARIS - BORDEAUX - PARIS 1895

Dates : mercredi 11, jeudi 12 et vendredi 13 juin 1895.

Parcours : Paris-Bordeaux-Paris.

— Rassemblement à l'Arc de Triomphe de l'Étoile.

— Départ donné Place d'Armes à Versailles.

— Trajet passant par la Vallée de Chevreuse, Limours, Étampes, Orléans, Tours, puis la N. 10.

— Retour par le même itinéraire.

Organisé par : outre le Touring Club de France, l'ensemble des journaux parisiens : PETIT-JOURNAL, MATIN, FIGARO, TEMPS, ILLUSTRATION, HAVAS, GÉNIE CIVIL, etc.

Classement :

1er prix	de 30.000 F :	**KOECHLIN-Rubichon**	— **Peugeot n° 16**
2e prix	12.000 F :	LEVASSOR-Hostingue	— Panhard & Levassor n° 5
3e prix	6.000 F :	**RIGOULOT-Douvelande**	— **Peugeot n° 15**
4e prix	3.000 F :	**DORIOT et 3 passagers**	— **Peugeot n° 8**
5e prix	3.000 F :	THUME	— Benz n° 12
6e prix	3.000 F :	MAYADE	— Panhard & Levassor n° 7
7e prix	3.000 F :	BOULANGER	— Panhard & Levassor n° 28

A noter que les deux premières voitures arrivées à Paris furent la n° 5 conduite par LEVASSOR et la n° 15 conduite par RIGOULOT-Douvelande, mais le règlement de l'épreuve prévoyait (article 5) que le premier prix serait attribué à une voiture 4 places, alors que les deux premières n'avaient que 2 places. **C'est donc finalement KOECHLIN qui remporta le premier prix.**

L'ordre d'arrivée était le suivant :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	LEVASSOR-Hostingue	Panhard & Levassor n° 5	48 h 42'	24,469
2e	**RIGOULOT-Douvelande**	**Peugeot n° 15**	**54 h 32'**	**21,800**
3e	**KOECHLIN-Rubichon**	**Peugeot n° 16**	**59 h 50'**	
4e	**DORIOT et 3 passagers**	**Peugeot n° 8**	**59 h 57'**	
5e	THUME	Benz n° 12	71 h 17'	
6e	MAYADE	Panhard & Levassor n° 7	76 h 50'	
7e	BOULANGER	Panhard & Levassor n° 28	78 h 02'	
8e	ROGER	Benz		
9e	BOLLÉE	Bollée		
10e	**André & Marcel MICHELIN**	**Peugeot n° 46**		

C'est dans cette épreuve que la Peugeot n° 46, conduite par les frères MICHELIN, arriva la dernière après la fermeture des contrôles. Mais, pour la première fois, ils avaient utilisé des pneus à air et des jantes à rayons, qui furent à l'origine de leurs multiples avatars.

MICHELIN démontra publiquement, pour la première fois, qu'une auto qui, jusqu'à ce moment, roulait sur bandages classiques de fer ou roues à caoutchouc plein, pouvait rouler sur de l'air. Et cette auto était une Peugeot, qui avait été baptisée « L'Éclair », non pas pour sa vitesse, mais à cause de sa marche en zig-zag!

Il y avait eu :

— 46 engagés.

— 22 partants, se décomposant en : 12 voitures à pétrole, 6 voitures à vapeur, 1 voiture électrique, 3 cycles à pétrole.

Les Amis des Peugeot 01

DÉPART DES CONCURRENTS PLACE DE L'ÉTOILE

LA PEUGEOT N° 16 DE KOECHLIN/RUBICHON

Les Amis des Peugeot 01

ÉMILE LEVASSOR, SUR LA PANHARD-LEVASSOR N° 5,
DÉPASSE KOECHLIN EN PANNE AVEC SA PEUGEOT N° 16

LES FRÈRES ANDRÉ ET MARCEL MICHELIN, ET LEUR PEUGEOT N° 46

Les Amis des Peugeot 01

ANDRÉ ET MARCEL MICHELIN, ET LEUR PEUGEOT N° 46
(DOCUMENT MICHELIN)

BORDEAUX - LANGON 1896

Date: Dimanche 10 mai 1896.

Parcours: Bordeaux (pont du chemin de fer du Boulevard de Talence) - Langon : 48 km.

Classement:

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**A. BORD**	**Peugeot**	**1 h 55'**
2e	RENOY		2 h 09'
3e	LAFITTE	Panhard	2 h 10'
4e	MARLY		2 h 35'
5e	OLIVIER		2 h 57'
6e	LEGENDRE		3 h 03'

Les Amis des Peugeot 01

BORDEAUX - AGEN - BORDEAUX 1896

Dates: Dimanche 24 et lundi 25 mai 1896.

Parcours: Bordeaux (Avenue Carnot - Route de Toulouse) - Langon - **La Réole** (contrôle) - Marmande - **Tonneins (contrôle)** - Agen (Esplanade du Gravier) - et retour : 138 km × 2 = 276 km.

Classements :

	Conducteurs	Voitures
— A l'arrivée à Agen (demi-parcours) :		
1er	**BOUSQUET**	**Peugeot n° 4**
2e	MICHELIN	Panhard n° 6
3e	GAILLARDET	de Dion-Bouton n° 17
4e	**DUTHURON**	**Peugeot n° 2**
5e	LAFITTE	Panhard n° 9
6e	HUZELSTEIN	Duncan n° 10
— Classement général, au retour à Bordeaux :		
1er	**BOUSQUET**	**Peugeot n° 4**
2e	MICHELIN	Panhard n° 6
3e	**DUTHURON**	**Peugeot n° 2**
4e	LAFITTE	Panhard n° 9
5e	GAILLARDET	de Dion-Bouton n° 17

MEETING AUTOMOBILE DE SPA (BELGIQUE) 1896

Course handicap

Date: Samedi 11 juillet 1896.

Organisé par : l'Automobile-Club de Belgique.

Réglementation :

Handicap établi d'après le rapport puissance/poids total.

Parcours : Avenue du Marteau à Spa.

— 3 fois l'aller et retour, avec 5 virages, soit 2 km × 6 = 12 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures
1er	**LAUMAILLE**	**Peugeot (vis-à-vis 4 places)**
2e	ROSSEL	Rossel (duc 2 places)
3e	**Baron DUQUESNE**	**Peugeot**
4e	CRANINCKS	Benz
5e	**Baron de ZUYLEN**	**Peugeot**
6e	WIERBOOM	Panhard & Levassor

Les Amis des Peugeot 01

PARIS - MARSEILLE - PARIS 1896

Dates : Du jeudi 24 septembre au samedi 3 octobre 1896, durant 10 jours.

Étapes : (à raison d'une par jour) :

— Jeudi 24 septembre	Versailles-Auxerre	178 km
— Vendredi 25 septembre	Auxerre-Dijon	151 km
— Samedi 26 septembre	Dijon-Lyon	198 km
— Dimanche 27 septembre	Lyon-Avignon	228 km
— Lundi 28 septembre	Avignon-Marseille	101 km
— Mardi 29 septembre	Marseille-Avignon	101 km
— Mercredi 30 septembre	Avignon-Lyon	228 km
— Jeudi 1er octobre	Lyon-Dijon	198 km
— Vendredi 2 octobre	Dijon-Sens	209 km
— Samedi 3 octobre	Sens-Paris	134 km
		1.726 km

Le rassemblement avait lieu au Restaurant Gillet, à la Porte Maillot, et le parcours était neutralisé jusqu'à Versailles.

Classement :

— **Classe A — 1re série** — 7 prix.

20 partants, dont 3 voiturettes légères Léon Bollée et 5 tricycles de Dion.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	MAYADE	Panhard & Levassor n° 6	67 h 42' 58"
2e	HOSTINGUE	Panhard & Levassor n° 5	68 h 11' 5"
3e	de KNYFF-Merkel	Panhard & Levassor n° 8	71 h 33' 14"
4e	ARCHDEACON	Delahaye n° 41	75 h 29' 44"
5e	**DORIOT-Pigorat**	**Peugeot n° 44**	**81 h 23' 51"**
6e	Émile DELAHAYE	Delahaye n° 42	84 h 27' 15"

— **Classe A - 2e série.**

3 partants - 1 prix.

Prix unique : PETIT/LAFRANCE - Peugeot N° 46 — **75 h. 26' 34"** (22,680 km/h)

C'est l'époque où PANHARD et PEUGEOT, abandonnant simultanément le moteur licence DAIMLER, s'orientent vers leurs fabrications propres.

PEUGEOT gagne dans la 2e série, mais ce bicylindre à plat est distancé momentanément dans la première série, par le moteur 8 CV PANHARD Phénix.

C'est durant cette épreuve qu'Émile LEVASSOR, au cours de la 4e étape Lyon-Avignon du dimanche 27 septembre, eut un accident en début d'après-midi, entre Lapalud et Mondragon, et dut abandonner à Avignon.

Les Amis des Peugeot 01

LA PEUGEOT N° 46 DE PETIT/LAFRANCE, ET SES PASSAGERS

MARSEILLE - NICE - LA TURBIE - MONTE-CARLO 1897

Dates : Vendredi 29, samedi 30 et dimanche 31 janvier 1897.

Parcours et étapes :

	Départ : Place Castellane, Marseille,		
— Vendredi 29 janvier	Marseille, la Ciotat, Toulon, Hyères, Fréjus	148	km
— Samedi 30 janvier	Fréjus, Cannes, Nice	68	km
— Dimanche 31 janvier	Nice, la Turbie	16,600	km

(Le parcours La Turbie - Monte-Carlo étant neutralisé).

Course de vitesse de ville à ville, organisée par l'Automobile-Club de Nice Côte d'Azur.

Les Amis des Peugeot 01

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	CHASSELOUP-LAUBAT	de Dion-Bouton nº 73 (vapeur)	7 h 45' 09"
2e	**LEMAITRE**	**Peugeot nº 21**	**8 h 17' 27"**
3e	PREVOST	Panhard-Levassor nº 39	8 h 26' 58"
4e	R. de KNYFF	Panhard-Levassor nº 17	9 h 05' 14"
5e	E. GIRAUD	Panhard-Levassor nº 51	9 h 24' 23"
6e	PARY	de Dion-Bouton nº 25 (vapeur)	9 h 35' 50"
7e	**GAUTIER**	**Peugeot nº 7**	**9 h 47' 12"**
8e	**A. PEUGEOT**	**Peugeot nº 49**	**9 h 48' 42"**
9e	LAFITTE	Panhard-Levassor nº 1	10 h 10' 24"
10e	BRUNINGHAUS	Panhard-Levassor nº 35	10 h 15' 19"
11e	EGREVI	Landry & Beyroux nº 79	11 h 51' 06"
12e	**CAHEN**	**Peugeot nº 37**	**11 h 56' 05"**
13e	**PETER**	**Peugeot nº 57**	**11 h 58' 58"**
14e	**BEAUVAIS**	**Peugeot nº 43**	**12 h 24' 55"**
15e	SIBILAT	Panhard-Levassor nº 41	12 h 50' 40"
16e	COURTOIS	Benz nº 83	12 h 50' 59"
17e	**PETRUS**	**Peugeot nº 23**	**13 h 20' 29"**
18e	**MILLAUD**	**Peugeot nº 3**	**13 h 29' 56"**
19e	DRAVET	Landry & Beyroux nº 81	14 h 20' 03"
20e	**LAUMAILLÉ**	**Peugeot nº 9**	**14 h 29' 07"**

LEMAITRE était le premier classé sur une voiture à essence Peugeot, de 6 CV, pesant 650 kg, tandis que la de Dion-Bouton de CHASSELOUP-LAUBAT était une 18 CV pesant 2.300 kg.

MARSEILLE - NICE 1898

Dates : Dimanche 6 et lundi 7 mars 1898.

Parcours et étapes :

— Dimanche 6 mars Marseille - Hyères 76 km

— Lundi 7 mars Hyères - Nice 160 km soit 236 km au total

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	CHARRON	Panhard-Levassor	6 h 53' 45"
2e	Gilles HOURGIERES	Panhard-Levassor	7 h 00' 21"
3e	R. de KNYFF	Panhard-Levassor	7 h 04' 52"
4e	**I. KOECHLIN**	**Peugeot**	**7 h 28' 29"**
5e	E. GIRAUD	Panhard-Levassor	7 h 31' 13"
6e	E. MORS	Mors	7 h 45' 41"
7e	YVERT	Panhard-Levassor	8 h 18' 53"
8e	L. MORS	Mors	8 h 31' 18"
9e	L. DUCHON	Panhard-Levassor	8 h 42' 16"
10e	de PAIVA	Panhard-Levassor	8 h 43' 43"
11e	MOUTER	Panhard-Levassor	9 h 19' 37"
12e	SCHNEIDER	Rochet-Schneider	9 h 39' 27"
13e	E. CHESNAY	Mors	9 h 53' 08"
14e	G. MORANE	Delahaye	10 h 27' 28"
15e	P. CHAUCHARD	Panhard-Levassor	10 h 30' 17"
16e	ROCHET	Rochet-Schneider	10 h 42' 45"
17e	**P. CLERISSY**	**Peugeot**	**11 h 07' 50"**
18e	AUDIBERT-LAVIROTTE	Audibert-Lavirotte	12 h 30' 55"

Les Amis des Peugeot 01

MARSEILLE - NICE : KOECHLIN SUR « DUC » PEUGEOT

BORDEAUX - AGEN 1898

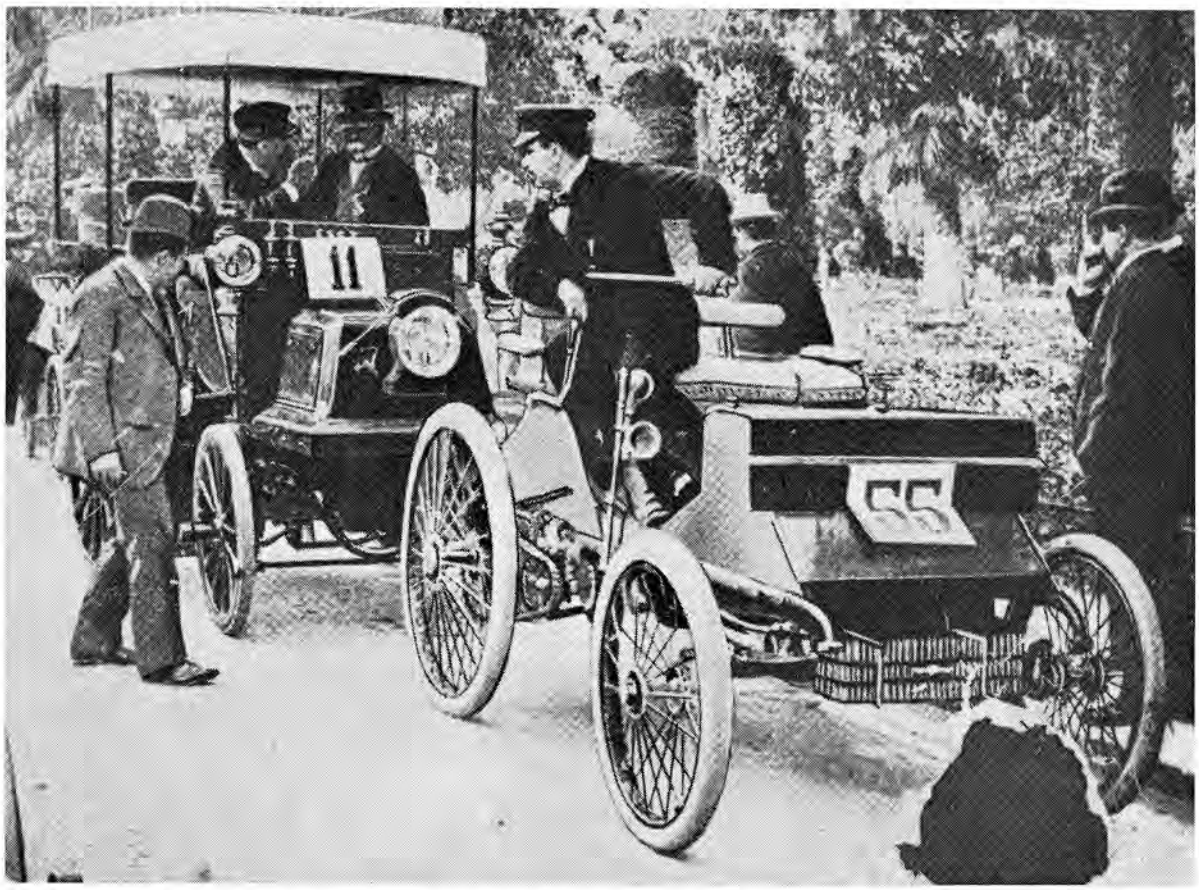
Date : Dimanche 29 mai 1898.

Parcours : Bordeaux (Pont de la Maye), Marmande (contrôle) à Agen (Café Russe, Cours Voltaire) : 138 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**PETIT**	**Peugeot**	**3 h 1' 15"**	**46 km/h**
2e	OSMONT	de Dion-Bouton		
3e	MEYAN	Panhard & Levassor	3 h 38' 57"	
4e	**BOUSQUET**	**Peugeot**	**3 h 46' 57"**	
5e	DUCHAN	Panhard & Levassor	3 h 56' 29"	
6e	LECRESTAT	de Dion-Bouton		
7e	LEVEILLEY	Panhard & Levassor	4 h 2' 24"	
8e	WILFRID	Bollée		
9e	FOSSE	de Dion-Bouton		
10e	JOURNU	Panhard & Levassor	4 h 27' 30"	
11e	MAUZAN	Panhard & Levassor	4 h 38' 10"	
12e	LABAYLE	de Dion-Bouton		
13e	BARBEREAU-BERGEON	Landry-Beyroux		
14e	PINAUD-DUANIP	Audibert-Lavirotte		
15e	**EHRMANN**	**Peugeot**		
16e	PANAJOU	Panhard & Levassor	4 h 59' 41"	
17e	EGAP	de Dion-Bouton	5 h 1' 4"	

Les Amis des Peugeot 01



BORDEAUX - AGEN : PETIT SUR « DUC » PEUGEOT CLASSÉ 1er

PARIS - AMSTERDAM - PARIS 1898

Dates : du jeudi 7 au mercredi 13 juillet 1898.

Parcours :

Jeudi 7	: Villiers-sur-Marne - Château d'Ardenne	303 km
Vendredi 8	: Château d'Ardenne - Nimègue	276 km
Samedi 9	: Nimègue - Amsterdam	113 km
Dimanche 10	: Jour d'exposition et de repos à Amsterdam	
Lundi 11	: Amsterdam - Liège	289 km
Mardi 12	: Liège - Verdun	264 km
Mercredi 13	: Verdun - Paris (Montgeron)	276 km
	Total : 1.521 km	

Le départ avait été donné à Villiers-sur-Marne (Seine-et-Oise) où les autorités locales, plus compréhensives, ne formulaient pas les sentiments d'autophobie rencontrés partout ailleurs, tandis qu'au retour la course fut arrêtée à Montgeron dans la confusion, les autorités du département de la Seine se montrant toujours aussi malveillantes.

Les Amis des Peugeot 01

Classement :

Catégorie vitesse.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	CHARRON	Panhard	35 h 47' 56"
2e	GIRARDOT	Panhard	36 h 8' 20"
3e	GIRAUD-GAUDRY	Amédée Bollée fils	36 h 51'
4e	de KNYFF	Panhard	37 h 51' 21"
5e	LOYSEL	Amédée Bollée fils	37 h 51' 30"
6e	ADAM	Panhard	
7e	**DORIOT**	**Peugeot**	**39 h 15' 46"**
8e	**KREUTLER**	**Peugeot**	
9e	LEVEGH	Mors	
10e	**ANTONY**	**Peugeot**	**41 h 26' 13"**
11e	CHESNEY	Mors	
12e	HOURGIÈRES	Panhard	48 h 42' 53"
13e	HEATH	Panhard	52 h 35'
14e	PARIX	Panhard	54 h 56' 54"
15e	VEDRINE	Richard	57 h 10' 12"

Peugeot utilisait son nouveau moteur horizontal 2 cylindres, tandis que **Panhard** montait son nouveau moteur Phénix 4 cylindres 8 HP dit « Équilibré ».

LILLE - CALAIS - LILLE 1898

Dates : Dimanche 31 juillet et lundi 1er août 1898.

Parcours : Lille - Armentières - Cassel - Dunkerque - Gravelines - **Calais.**

Retour par : Ardres - Saint-Omer - Thérouanne - Béthune - la Bassée - **Lille** - 225 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**KREUTLER**	**Peugeot**	**6 h 38'**
2e	DESCAMPS	G. Richard	8 h 7' 20"
3e	VIGROUX	Rochet Schneider	9 h 42'
4e	ROSSEL	Rossel	10 h 40' 45"

Les Amis des Peugeot 01

NICE - CASTELLANE - PUGET - THENIERS - NICE 1899

Date : Mardi 21 mars 1899.

Parcours de la course de vitesse :

L'épreuve se courait :

— de Nice (Cercle de la Méditerranée sur la Corniche) au Col de la Garde avant Castellane	91,600 km
— du Plan du Var à Nice	29,180 km
	120,780 km
— le parcours de Castellane à Plan du Var était neutralisé	89,200 km
soit au total :	209,980 km

Autrement dit, en chiffres ronds, l'épreuve se courait sur Nice - Castellane (91 km) et Vésubie - Nice (29 km), avec un parcours neutralisé de 90 km, soit 210 km au total.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**LEMAITRE**	**Peugeot**	**2 h 52' 50"**	**42,000**
2e	GIRARDOT	Panhard-Levassor	3 h 19' 20"	
3e	**KOECHLIN**	**Peugeot**	**3 h 22' 45"**	
4e	LOYSEL	Amédée Bollée	3 h 25' 55"	
5e	de TURCKHEIM	de Dietrich	3 h 26' 43"	
6e	**GEORGES**	**Peugeot**	**3 h 35' 30"**	
7e	CHARRON	Panhard-Levassor	3 h 35' 40"	
8e	ARCHDEACON	Delahaye	3 h 40' 45"	
9e	de DIETRICH	de Dietrich	3 h 43' 50"	
10e	LEVEGH	Mors	3 h 51' 40"	
11e	ROSCOFF	Mors	3 h 54' 30"	
12e	BUISSOT	Delahaye	4 h 01' 10"	
13e	LEYS	Panhard-Levassor	4 h 10' 30"	
14e	SCHNEIDER	Rochet-Schneider	4 h 24' 06"	
15e	DECAUVILLE	Decauville	4 h 27' 30"	
16e	BROUHOT	Brouhot	4 h 59'	

Au meeting de Nice, et en plus de la course de côte de la Turbie qui s'est déroulée le vendredi 24 mars et dont nous parlerons plus loin, LEMAITRE réalisa le meilleur temps dans le kilomètre lancé sur la Promenade des Anglais, à 76 km/h.

Les Amis des Peugeot 01

COURSE DE COTE DE LA TURBIE 1899

Date : Vendredi 24 mars 1899.

Parcours : 16,600 km.

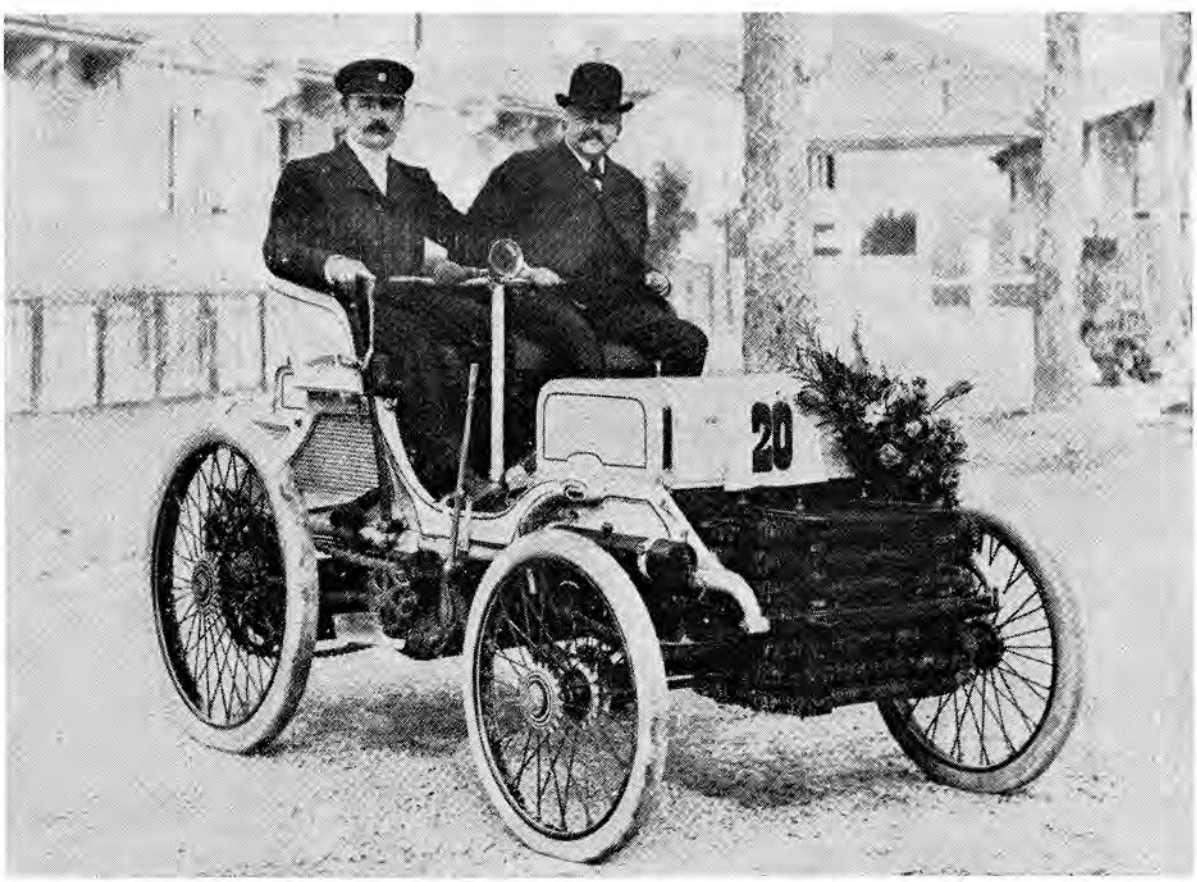
— départ donné au milieu de Nice,

— arrivée à l'entrée du village de la Turbie en empruntant l'ancienne route de Gênes, baptisée depuis la Grande Corniche.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**LEMAITRE**	**Peugeot n° 20**	**24' 23"**
2e	GIRAUD	Panhard-Levassor n° 1	26' 40"
3e	MOUTER	Dietrich n° 27	28' 51"
4e	LOYSEL	Amédée Bollée n° 15	28' 53"
5e	BUISSOT	Delahaye n° 36	28' 57"
6e	TURKHEIM	Dietrich n° 23	30' 47"
7e	ARCHDEACON	Delahaye n° 35	31' 40"
8e	**KOECHLIN**	**Peugeot n° 10**	**32' 20"**
9e	DIETRICH	Dietrich n° 22	33' 34"
10e	**GEORGES**	**Peugeot n° 11**	**36' 30"**
11e	SCHNEIDER	Rochet Schneider n° 34	41' 56"
etc.			

Suivaient encore 19 concurrents classés, sur marques diverses.



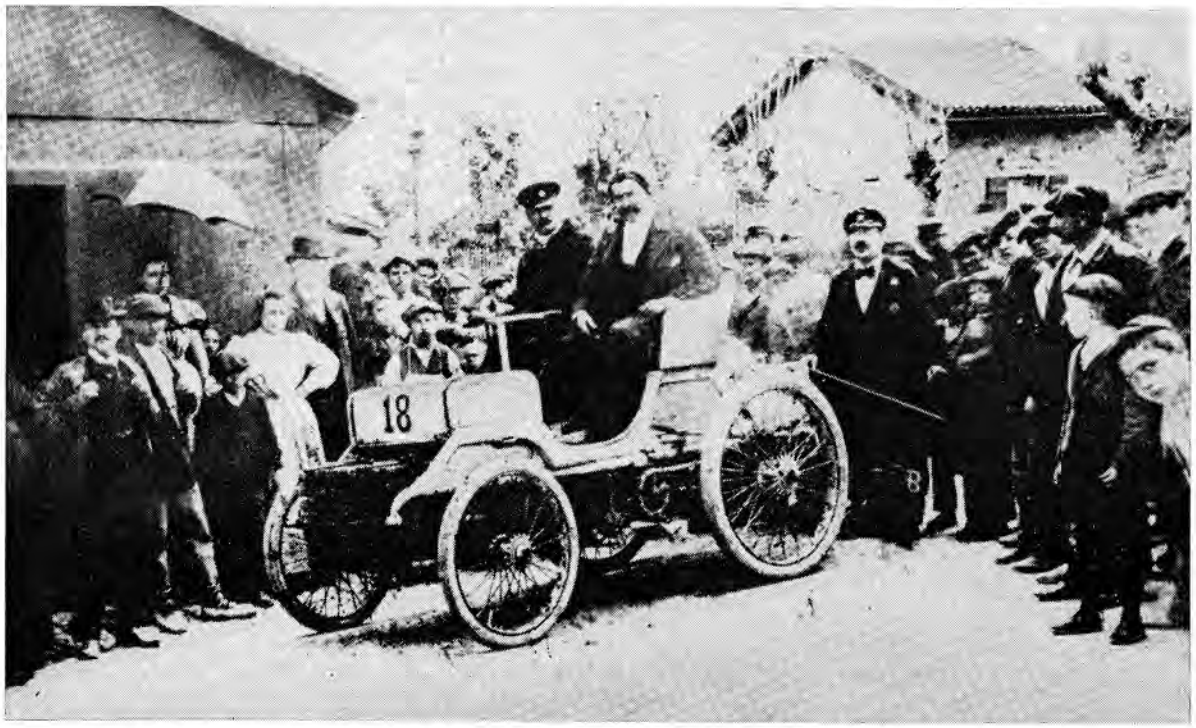
LEMAITRE VAINQUEUR DES TROIS ÉPREUVES DE NICE 1899 ET SA PEUGEOT N° 20
A SES COTÉS, M. ARMAND PEUGEOT

Les Amis des Peugeot 01

PAU - BAYONNE - PAU 1899

Dates : Mercredi 5 et jeudi 6 avril 1899.
Organisé par : l'Automobile-Club Béarnais.
Parcours : Mercredi 5 avril : de Pau à Bayonne (Parc National)
Jeudi 6 avril : de Bayonne (Parc National) à Pau
Au total : 206 km.
Classement :

	Conducteur	Voiture	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**LEMAITRE**	**Peugeot n° 18**	**3 h 52' 56"**	**53,000**



LEMAITRE A L'ARRÊT DE BAYONNE REPRENANT LE DÉPART VERS PAU

MEETING AUTOMOBILE DE SPA (BELGIQUE) 1899

Course de vitesse Bruxelles - Namur - Spa : 179 km

Date : Samedi 1er juillet 1899.
Organisé par : l'Automobile-Club de Belgique.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**René de KNYFF**	**Peugeot**	**3 h 52' 48"**
2e	PINSON		
3e	de CRAWEZ		
4e	CAHEN		

Les Amis des Peugeot 01

MEETING AUTOMOBILE DE SPA (BELGIQUE) 1899

Course de vitesse Spa - Bastogne - Spa

Date : Mardi 4 juillet 1899.
Organisé par : l'Automobile-Club de Belgique.
Classement :

	Conducteurs	Voitures
1er	**René de KNYFF**	**Peugeot**
2e	CHARRON	Panhard & Levassor
3e	PINSON	

BORDEAUX - BIARRITZ 1899

Dates : Samedi 30 septembre et dimanche 1er octobre 1899.

Parcours : Samedi 30 septembre : étape Bordeaux - Mont-de-Marsan par Langon, Auros, Grignols, Casteljaloux.

Dimanche 1er octobre : étape Mont-de-Marsan - Biarritz par Saint-Paul-lès-Dax et Bayonne.

Au total : 281 km.

Classement : Voitures touristes.

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	**KNAPP**	**Peugeot n° 4**	**8 h 48'**

PARIS - RAMBOUILLET 1899

Date : Mercredi 19 octobre 1899.
Organisé : à la suite du meeting de Longchamp.
Parcours : Paris - Rambouillet et retour, soit 104 km.

Classement : de la 2e série, par marque.

	Voiture	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Peugeot n° 44**	**2 h 38'**	**39,500**
2e	Georges Richard n° 49	3 h 5' 30"	
3e	M.P. n° 35	3 h 51' 30"	
4e	**Peugeot n° 43**	**4 h 2'**	
5e	M.P. n° 32	4 h 5'	
6e	Noé Boyer	4 h 5' 30"	
7e	Filtz	4 h 49'	
8e	Klaus	5 h 11'	
9e	Wehrlé	5 h 22'	

— 35 concurrents au départ.
— 23 à l'arrivée.

Les Amis des Peugeot 01

NICE - MARSEILLE 1900

Date : Lundi 26 mars 1900.

Parcours : 197 km.

Classement :

— Classe B - Voitures pesant de 250 à 400 kg.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**CHAUCHARD**	**Peugeot**	**6 h 07' 23"** (32,173 km/h)
2e	DUBOIS	Decauville	6 h 39' 50"
3e	THERY	Decauville	7 h 14' 25"
4e	VAN BERENDONCK	Éole	7 h 25' 17"

MEETING AUTOMOBILE DE SPA (BELGIQUE) 1900

Course Bruxelles - Huy - Aywaille - Spa : 185 km

Date : Samedi 25 août 1900.

Organisé par : l'Automobile-Club de Belgique.

Classement :

— Catégorie D - Voitures de plus de 15 CV.

	Conducteur	Voiture
1er	**HUGUET**	**Peugeot**

NICE - DRAGUIGNAN - NICE 1901

(Course de voitures de tourisme de la semaine de Nice)

Date : Lundi 25 mars 1901.

Parcours : Nice - Draguignan - Nice - 193,532 km.

Classement :

— Série C - 4 places - 400 à 650 kg.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**KOECHLIN**	**Peugeot n° 47**	**3 h 11' 11"**
2e	**CUCHELET**	**Peugeot n° 45**	**3 h 16' 35"**
3e	RUTISHAUSER	Serpollet n° 34	3 h 18' 15"
4e	RAVENEZ	Decauville n° 62	3 h 19' 39"
5e	RUDEAUX	Darracq n° 23	3 h 56' 35"
6e	CORNILLEAU	Decauville n° 63	
7e	**KREUTLER**	**Peugeot n° 46**	

Les Amis des Peugeot 01

COURSE DE COTE DE LAFFREY 1901

Date : Dimanche 11 août 1901.

Organisée par : L'Automobile-Club Dauphinois.

Parcours : Départ donné à la sortie de Vizille.

5 catégories étaient prévues :

A — Catégorie Vitesse : véhicules à 2 places, pesant moins de 400 kg.
B — Catégorie Vitesse : véhicules à 2 places, pesant de 400 à 650 kg.
C — Catégorie Vitesse : véhicules à 2 places, pesant plus de 650 kg.
D — Catégorie Touriste : véhicules à 2 places, pesant de 400 à 650 kg.
E — Catégorie Touriste : véhicules à 4 places, pesant plus de 650 kg.

PEUGEOT n'avait pas de voiture pouvant participer à la catégorie A, mais participant aux 4 catégories suivantes, il enleva partout les premières places.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
Catégorie B			
1er	**RIGOULOT**	**Peugeot**	**22' 7" 1/5**
2e	AUBERT	Cottereau	
3e	ROCHET	Rochet-Schneider	
4e	LUANI	Darracq	
5e	WATTAIRE	Cottereau	
Catégorie C			
1er	**KREUTLER**	**Peugeot**	**16' 2" 3/5**
2e	ROCHET	Rochet-Schneider	
3e	SOUVESTRE	Panhard & Levassor	
Catégorie D			
1er	**BOISSY**	**Peugeot**	**26' 2"**
Catégorie E			
1er	**RIBES**	**Peugeot**	**26' 37"**
2e	FERRIER	Rochet-Schneider	
3e	**VIGNAL**	**Peugeot**	
4e	BERGER	Delahaye	
5e	ROCHET	Rochet-Schneider	

Il y avait 32 concurrents au départ.

COURSE DE COTE DE SAINT-CERGUE (SUISSE) 1901

Date : Dimanche 13 octobre 1901.

Organisée par : Automobile-Club Suisse.

Parcours : Côte de Saint-Cergue (canton de Vaud) au départ de Trelex (altitude 501 m), arrivée Col de Saint-Cergue (1.050 m) — parcours de 10 km.

Les Amis des Peugeot 01

Classement : Voitures de 400 à 650 kg.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**BROLLIET**	**Peugeot**	**18' 19" 2/5**
2e	PADEY	Berliet	24' 5"
3e	ROESCH	Decauville	29' 42"
4e	PATRY	Cottereau	
5e	ANSERMIER	Darracq	
6e	BEL	de Dion Bouton	
7e	BOUCART	Bolide	
8e	MARTIN	Panhard	

28 partants au total.

CRITERIUM DE CONSOMMATION 1902

Date : Mercredi 5 février 1902.

Parcours : Quai de Suresnes à Suresnes (laboratoire de l'A.C.F.) à Corbeil et retour : 100 km.

Organisé par : le journal Auto-Vélo.

Classement voiturettes :

	Voitures	Consommation	
1er	**Peugeot n° 69**	**4 litres 89**	**Médaille de vermeil**
2e	Georges Richard n° 80		
3e	**Peugeot n° 68**		
4e	de Dion-Bouton n° 52		

Il y avait eu : — 120 engagements. — 75 partants.

CIRCUIT DE L'HÉRAULT 1902

Date : Jeudi 9 octobre 1902.

Organisé par : l'Automobile-Club de l'Hérault.

Parcours : Montpellier - Lodève - Pézenas - Cette - Montpellier : 164 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures
1er	**CUCHELET**	**Peugeot**
2e	GASTÉ	Automotrice
3e	OURY	Renault Frères
4e	ARCHINARD	Darracq
5e	BOYER	Darracq
6e	GARCET	Gladiator
7e	BOISSET	Gladiator
8e	CARAMAN	Georges Richard
9e	RANSON	Clément

Les Amis des Peugeot 01

RELIABILITY TRIALS (1) 1903

Dates : du samedi 10 au samedi 17 octobre 1903.
Parcours : départ et arrivée à Londres, au Cristal-Palace.
1.000 miles, soit 1.609 km.

Classement :

	Conducteur	Voiture
1er		**Peugeot 12 CV 4 cyl.**

140 voitures au départ.

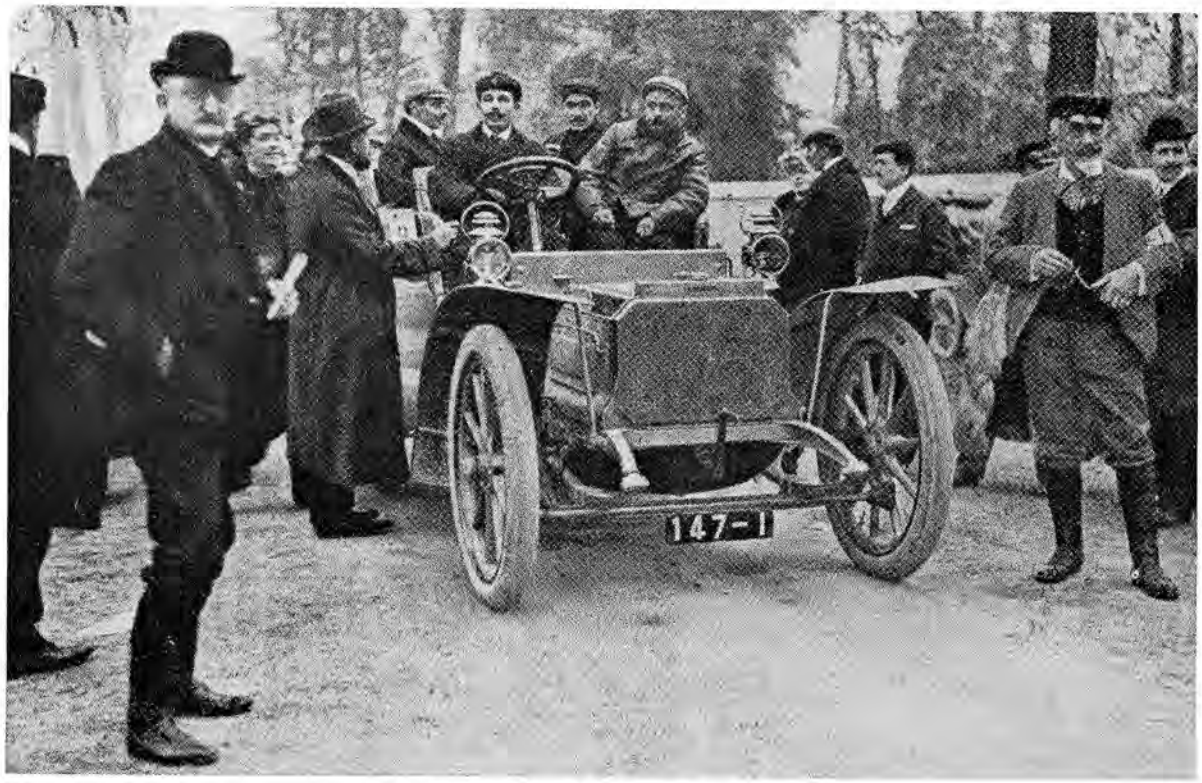
(1) Épreuves (trial) de confiance (reliability).

COURSE DE COTE DE GAILLON 1904

Date : Dimanche 30 octobre 1904.
Parcours : la côte Ste-Barbe, sur la N. 13 bis, à la sortie ouest de Gaillon en direction de Rouen.
1e et 2e catégories : véhicules commerciaux.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**CUCHELET**	**Peugeot**	**1' 17" 1/5**
2e	ROBERT	Richard Brasier	1' 27" 2/5
3e	PELSER	Gardner-Serpollet	1' 27" 3/5
4e	WALKER	Chenard & Walker	1' 33"
5e	MARNIER	Radia	1' 44"
6e	HUBER	Tony Huber	1' 57" 3/5
7e	STERN	Tony Huber	2' 9" 4/5



CUCHELET AU DÉPART DE GAILLON

Les Amis des Peugeot 01

COUPE ROCHET-SCHNEIDER 1905

Organisé par la Firme lyonnaise ROCHET-SCHNEIDER.

Date : Juin 1905.
Parcours : 3 tours d'un circuit de 150 km, dont le départ et l'arrivée étaient situés aux portes de Zurich.
Il s'agissait de la remise en jeu de la Coupe ROCHET-SCHNEIDER remportée l'année précédente, en 1904, par MARTINI.
Règlement : L'épreuve portait, par le nombre de points additionnés, sur :
— la régularité
— la vitesse moyenne horaire
— la vitesse en côte
— la consommation.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Points
1er	**Louis PERRET**	**Peugeot**	**1.160**
2e	Alfred MAHLER	Rochet-Schneider	1.134
3e	Max Von MARTINI	Martini	1.125
4e	Georges PAULE	La Buire	1.107
5e	AICHELE	Renault	1.102
6e	de LOYS	La Buire	1.083
7e	THONY	Berliet	1.064
8e	MERCIER	Rochet-Schneider	1.063
9e	LANDIS	N A G	1.024
10e	MAYER	Saurer	859
11e	DUFOUR	Saurer	800

COURSE DE COTE DU MONT-CENIS 1905

Date : Dimanche 16 juillet 1905.
Organisée par : l'Automobile-Club de Turin.
Parcours : Départ de Suze, à Cenisio-frontière - 22 km à 8 %.
Catégorie Voiturettes :

	Conducteurs	Voitures
1er	**GRAZIANI**	**Peugeot**
2e	**PICENA**	**Peugeot**

COURSE DE COTE DU VAL SUZON 1905

Date : Dimanche 23 juillet 1905.
Parcours : La côte à la sortie est du hameau de Val Suzon, sur la N. 71, vers Dijon.
Longueur 3.800 m — différence altitude 165 m — rampe de 4 à 5 % avec 2 virages assez fermés.

Les Amis des Peugeot 01

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
— 1re catégorie — voitures de moins de 16 CV			
1er	**ALIZON**	**Peugeot**	**7' 19" 4/5**
2e	**RECORDON**	**Peugeot**	
— 2e catégorie — voitures de 16 à 24 CV			
1er	**PERRET**	**Peugeot**	**3' 45"**
— 3e catégorie — voitures de plus de 24 CV			
1er	**DARLY**	**Peugeot**	**3' 30" 3/5**

COUPE ROCHET-SCHNEIDER 1906

Date : Lundi 4 juin 1906.

Parcours : Clermont-Ferrand (Place de Jaude), les 4 Routes, puis 2 fois le Circuit d'Auvergne de la Coupe Gordon-Bennett 1905 (de 137 km au tour) par Rochefort-Montagne (30 km), Bourg-Lastic (54 km), Pontaumur (87 km), Pontgibaud (109 km), les 4 Routes (137 km), soit 280 km y compris l'aller-retour Place de Jaude/les 4 Routes.

Organisée : Dès 1903, par la firme lyonnaise ROCHET-SCHNEIDER, épreuve de régularité pour voitures de tourisme 4 places.

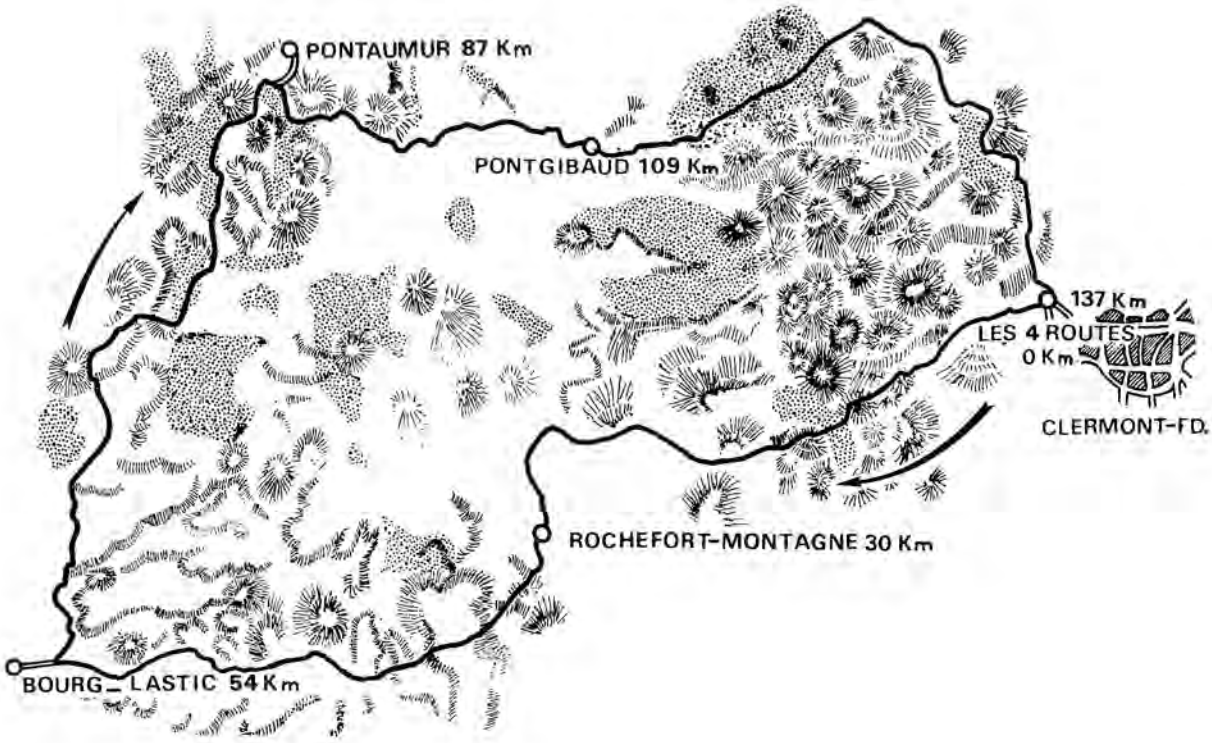
Règlement : L'épreuve portait, par le nombre de points additionnés, sur :
— la régularité
— la vitesse moyenne horaire
— la vitesse en côte
— la consommation.

Classement :

	Conducteurs	Voitures
1er	**Louis PERRET**	**Peugeot**
2e	GUYAILLE	Bayard-Clément
3e	DESSON	Rochet-Schneider
4e	BERGMANN	Bayard-Clément
5e	DUBOIS	Herald
6e	SOREL	Herald
7e	BERTHIER	La Buire
8e	VITALIS	Rochet-Schneider
9e	CHRISTY	La Buire
10e	DALBAN	Herald
11e	de COUET	Brouhot
12e	MARGE	La Buire
13e	ARRAULT	Herald
14e	FONTAN de NEGRIN	Rochet-Schneider
15e	**GUINET**	**Peugeot**
16e	BERIOUX	Mieusset
17e	COTE	Pilain

Il y avait 19 partants.

Les Amis des Peugeot 01



COUPE DES VOITURETTES DE « L'AUTO » - 1906

Dates : Éliminatoires durant 6 jours, du lundi 5 au samedi 10 novembre 1906.

Épreuve de vitesse, comptant pour la Coupe des Voiturettes, dimanche 11 novembre.

Parcours : Éliminatoires de régularité — 6 tours du circuit de Rambouillet, de 33,820 km, soit 202,920 km.

Épreuve de vitesse finale — 7 tours du même circuit, soit 236,740 km.

Règlement :

— a) **pour les monocylindriques :**
- — alésage compris entre 85 et 120 maxi,
- — poids maxi, avec conducteur et mécanicien, entre 483 et 905 kg.

— b) **pour les bicylindriques :**
- — alésage compris entre 70 et 90 maxi,
- — poids compris entre 792 et 963 kg.

Les Amis des Peugeot 01

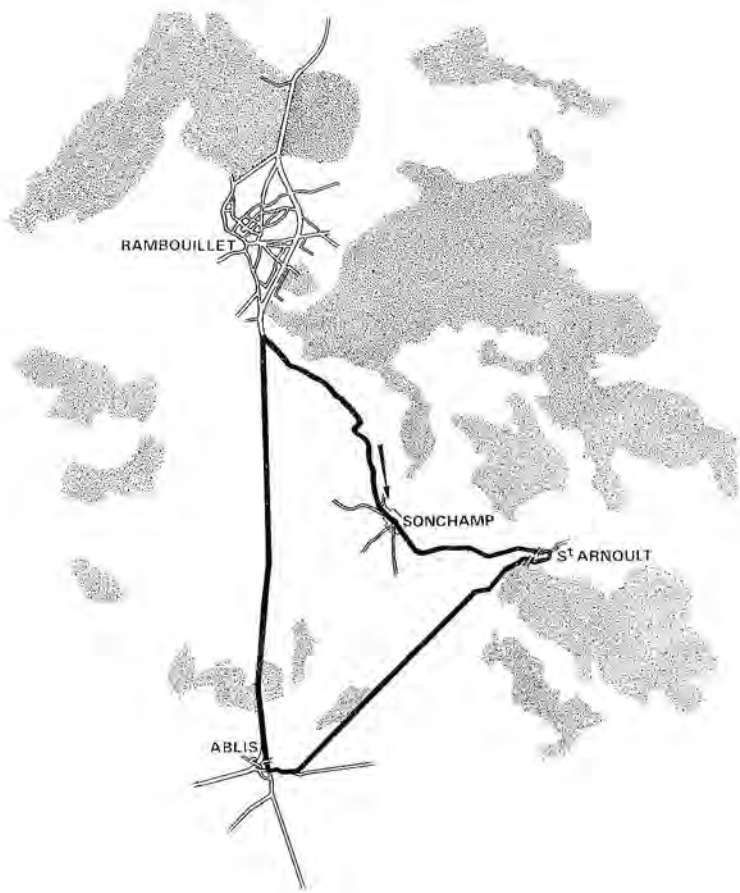
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	SIZAIRE	Sizaire et Naudin	4 h 0' 7"
2e	MENARD/LUCAS	Delâge	4 h 5' 40"
3e	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot n° 5**	**4 h 14' 41"**
4e	**GOUX**	**Lion Peugeot n° 6**	**4 h 38' 25"**
5e	PELLEGRIN	de Dion Bouton	4 h 50' 22"
6e	BARRIAUX	Vulpes	4 h 53' 42"
7e	CHESNY	Sizaire et Naudin	5 h 2' 34"
8e	**AIMÉ**	**Lion Peugeot n° 20**	**5 h 21' 23"**
9e	GILLET	Fouillaron	7 h 11' 34"
10e	TIERCELIN	Alcyon	7 h 16' 53"

Record du tour : SIZAIRE, en 32' 27", à 62,500 km/h.

Il y avait eu 22 engagés, dont 3 Lion Peugeot.

Les PEUGEOT étaient des monocylindriques, alésage 105 mm, poids 707 kg.



Les Amis des Peugeot 01

CIRCUIT DE LOMBARDIE - COUPE DES VOITURETTES 1907

Courue : à Turin, le dimanche 3 mars 1907.

1er GIUPPONE Peugeot n° 1

COURSE DU KILOMÈTRE, A NICE 1907

Date : Mercredi 20 mars 1907.

Parcours : sur la Promenade des Anglais. Départ lancé.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**CARMIEN**	**Peugeot**	**54" 1/5**
2e	BARTOL	Itala	56" 1/5
3e	GALLICE	Bayard-Clément	57"
3e	Howard JOHNSTON	Mercédès	57"
5e	GRUS	Renault	57" 1/5
5e	Dr E. DURAND	Bayard-Clément	57" 1/5

Les Amis des Peugeot 01

CRITERIUM DE FRANCE ET COUPE DE LA PRESSE 1907

Dates :

— a) **Critérium de France :** épreuve de régularité sur 3 jours, du samedi 3 au lundi 5 août 1907.
— b) **Coupe de la Presse :** épreuve de vitesse, le mardi 6 août 1907.

Parcours :

— a) **Critérium de France :** de Paris à Lisieux, en 3 étapes, avec parc fermé aux étapes, en passant par Clermont-Ferrand, Périgueux, Bordeaux, Nantes : environ 1.450 km
— b) **Coupe de la Presse :** 6 tours du circuit de Lisieux, Pont-l'Évêque, Trouville, Annebault, de 65,400 km, soit 392,400 km.

Réglementation :

— a) **Critérium de France :** 40 km/h mini.
— b) **Coupe de la Presse :** consommation maxi 19 l/100 km.

Classement de la Coupe de la Presse :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Eugène RENAUX dit RAUNEX**	**Peugeot**	**4 h 32'56"**	**86,315**
2e	VIMONT	Westinghouse		
3e	ZÉLÉLÉ alias VENDREDI	de Dion-Bouton		
4e	VRIGNON	Cottin Desgouttes		
5e		Westinghouse		
6e		Gobron-Brillié		
7e		Gladiator		

Autres concurrents ayant abandonné : Vinot-Deguingand N° 12 - Ariès - Lorraine-Dietrich (conducteur : SOREL).

Commentaires :

Au cours de la deuxième étape du Critérium de France, le dimanche 4 août, plusieurs accidents mortels survenus entre Périgueux et Bordeaux, provoquèrent l'arrêt de l'épreuve, les concurrents rejoignant individuellement Lisieux pour participer à la Coupe de la Presse.

Ce fut tout d'abord la voiture suisse Martini qui, par suite d'éclatement de pneu, sort de la route à Saint-Médard-de-Guizières le conducteur est tué.

A l'annonce de l'accident, un commissaire des organisateurs, ROULLIER, quitte le contrôle de Bordeaux et rejoint les lieux de l'accident en sens contraire des concurrents : dans la poussière, se trouvant soudainement en présence d'une voiture attelée, il se jette à gauche sans visibilité, et heurte la voiture Sultane N° 35 conduite par Henri MARTIN, associé de LETHIMONNIER et constructeur du véhicule.

Ce second accident fait 6 morts à lui seul, dont VILLEMAIN, qui avait couru le Grand Prix de l'A.C.F. 1906 sur Clément Bayard, et qui, ce jour-là était le passager de ROULLIER.

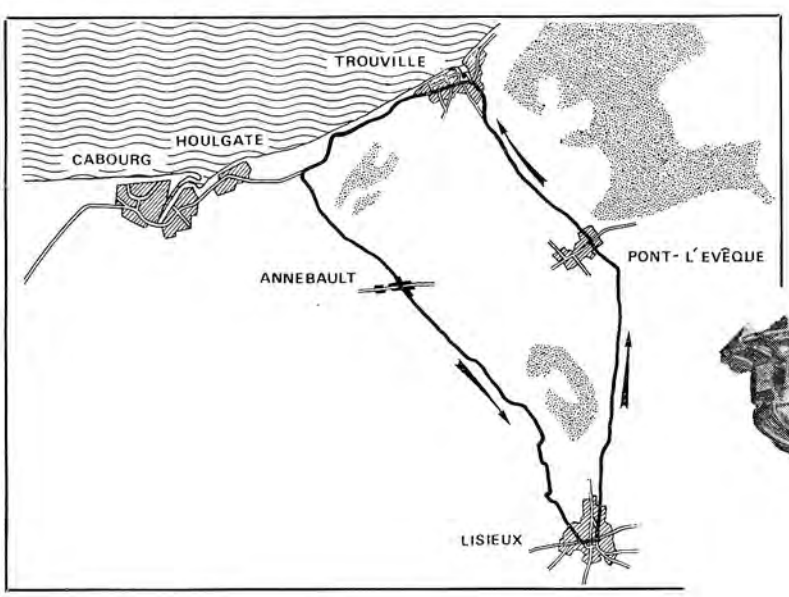
Les Amis des Peugeot 01

LA PEUGEOT GAGNANTE DE LA COUPE DE LA PRESSE. - AU VOLANT EUGÈNE RENAUX

RENAUX DANS LA COUPE DE LA PRESSE (CIRCUIT DE LISIEUX)
PASSE EN VITESSE DEVANT LES TRIBUNES

Les Amis des Peugeot 01

PASSAGE A CLERMONT-FERRAND DE LA PEUGEOT N° 4 DE LOUIS PERRET
QUI ABANDONNA DANS LA COUPE DE LA PRESSE



COUPE DE LA PRESSE

Les Amis des Peugeot 01

MEETINGS DE SALON ET DU VENTOUX 1907

Dates : Samedi, dimanche et lundi 14, 15 et 16 septembre 1907.

Organisés par : Les Automobile-Clubs de Provence et Vauclusien.

Catégorie : Voitures avec moteur de plus de 120 mm d'alésage.

Le meeting comportait 3 épreuves, remportées toutes 3 par GIUPPONE sur Peugeot :

— **le km lancé,**
— **les 5.000 mètres,**
— **la course de côte du Ventoux.**

GIUPPONE remporta également la coupe Rothschild qui « coiffait » l'ensemble des 3 épreuves.

COUPE DE « L'AUTO » 1907

Dates : du lundi 21 au dimanche 27 octobre 1907.

Circuit :

— les 6 premiers jours, l'épreuve de régularité se court sur 7 tours du circuit de Rambouillet, de 33,820 km, soit 236,740 km.

— le dernier jour, le dimanche 27 octobre, l'épreuve de vitesse se déroule sur le même circuit, sur 9 tours, soit 304,380 km.

soit, au total, 1.724,820 km.

Règlement de l'épreuve :

— Régularité: vitesse limitée à 40 km/h, soit 50' par tour de circuit.
— Classement de l'épreuve déterminé par le meilleur temps de la dernière journée.
— Alésage maxi — 100 mm pour les monocylindres,
80 mm pour les bicylindres.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	NAUDIN	Sizaire et Naudin nº 42	4 h 38' 52" 4/5
2e	SIZAIRE	Sizaire et Naudin nº 16	4 h 40' 30" 2/5
3e	**GOUX**	**Lion Peugeot nº 48**	**4 h 41' 43" 2/5**
4e	CISSAC	Alcyon nº 28	4 h 46' 24" 4/5
5e	RIGAL	Werner nº 1	4 h 50'
6e	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot nº 29**	**4 h 51' 49" 4/5**
7e	BONNARD	Delâge nº 39	4 h 52' 38" 3/5
8e	LEFRANÇOIS	Corre nº 36	5 h 7' 22"
9e	**DUVERNOY**	**Lion Peugeot nº 66**	**5 h 9' 43" 1/5**

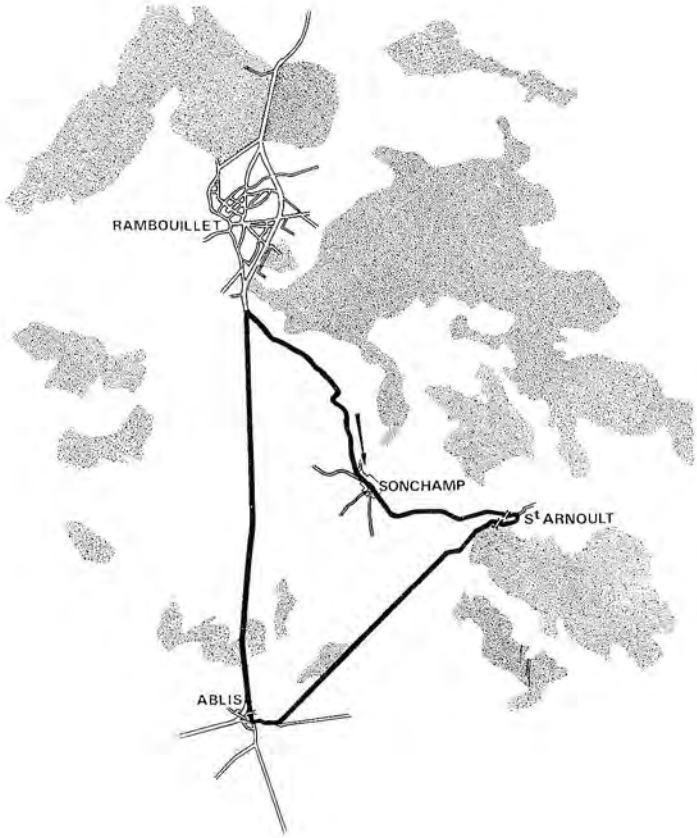
PEUGEOT enlève la Coupe de Régularité, amenant à l'arrivée 3 voitures de la même Marque.

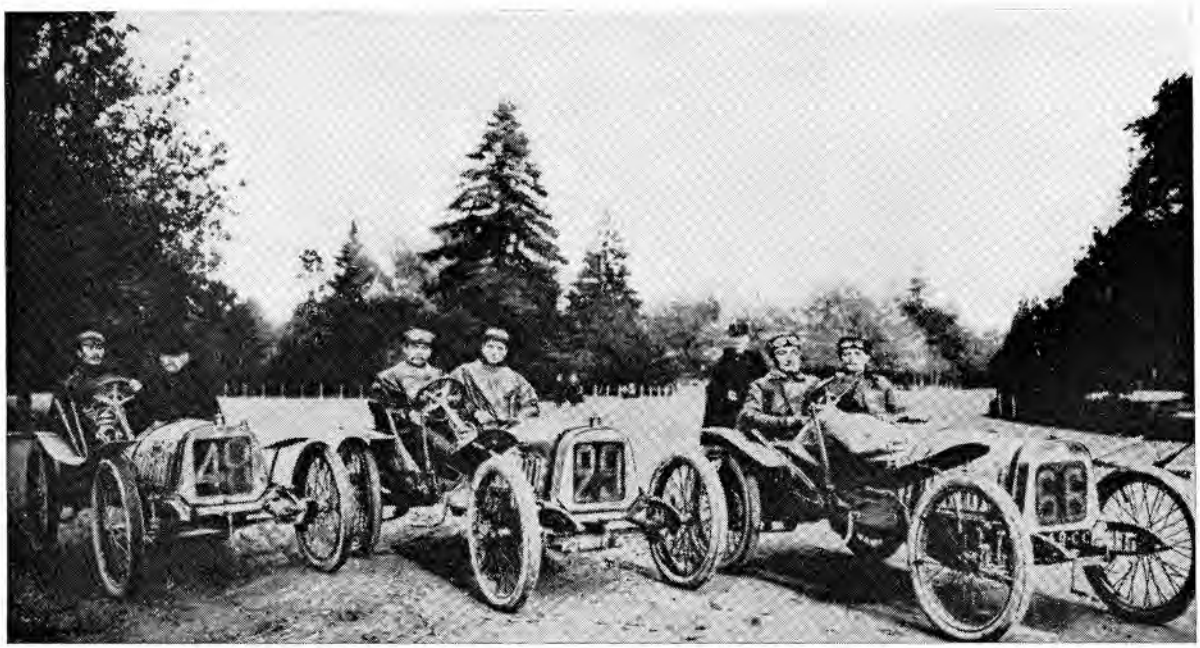
Il y avait eu 66 engagés, et 56 partants.

Les 3 Lion Peugeot gagnantes étaient des monocylindres 100 × 120, transmission par chaînes. Leur poids était :

— pour la Nº 48 : 674 kg
— pour la Nº 29 : 710 kg
— pour la Nº 66 : 600 kg

Les Amis des Peugeot 01





Les Amis des Peugeot 01

LE KILOMÈTRE LANCÉ, A NICE 1908

Date : Dimanche 22 mars 1908.
Parcours : Sur la Promenade des Anglais.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**GIUPPONE**	**Peugeot**	**47" 1/5** (76,271 km/h)
2e	d'ANGENOUST	Sizaire & Naudin	59"
3e	d'ANGENOUST	Sizaire & Naudin	1' 04"
4e	EDMOND	Prima	1' 04" 3/5
5e	GRIET	Alcyon	1' 05" 4/5

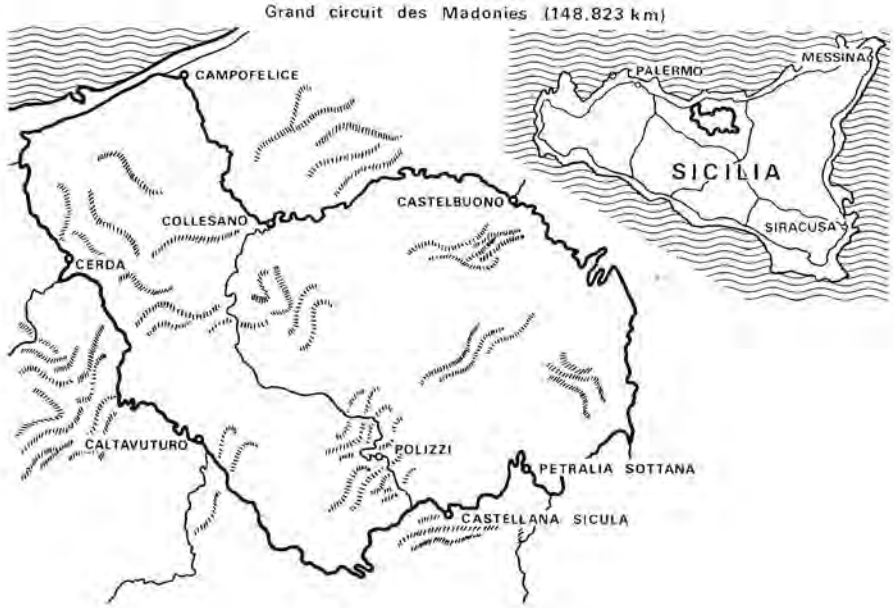
COUPE SICILIENNE DES VOITURETTES 1908

(Coppa Florio delle Vetturette 1908)

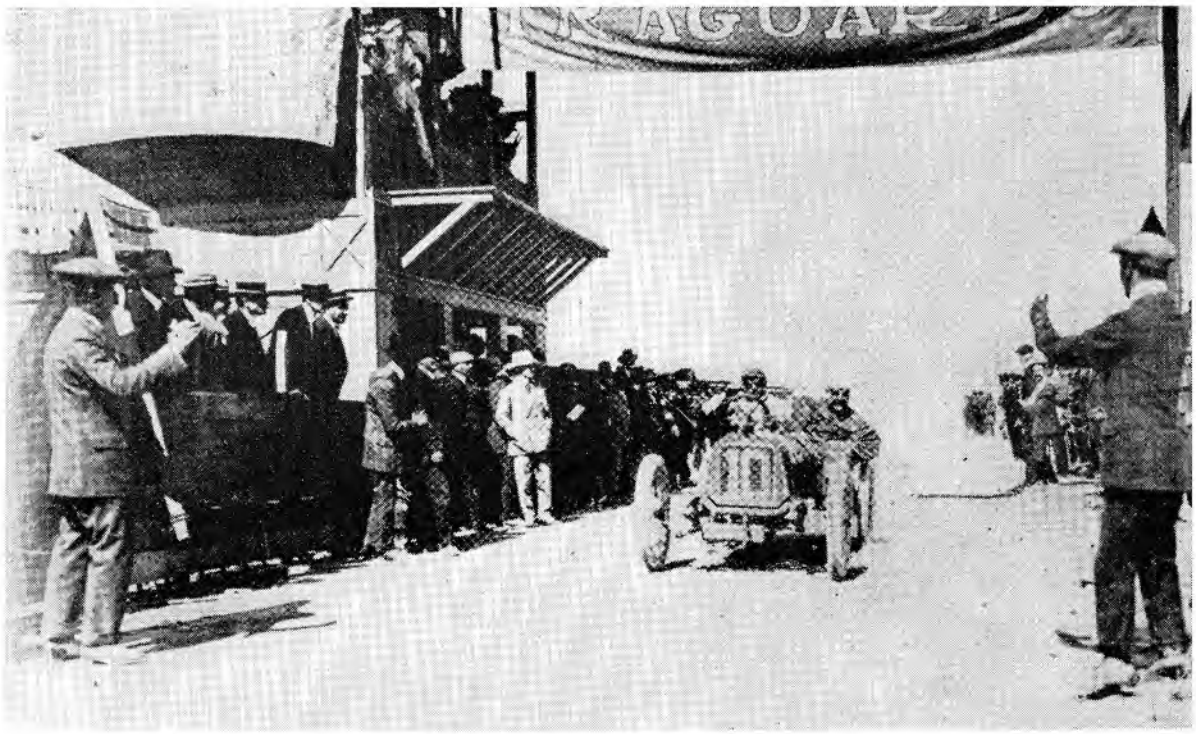
Date : Lundi 11 mai 1908.
Parcours : 2 tours du grand circuit des Madonies (Sicile) de 148,823 km au tour soit 297,646 km.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**GIUPPONE**	**Peugeot n° 10**	**6 h 31' 36"**	**47,363 km/h**
2e	CAMMARATA	de Dion-Bouton	6 h 50' 49" 3/5	
3e	TASCA	de Dion-Bouton	7 h 8' 7" 2/5	
4e	AIROLDI	de Dion-Bouton		
5e	OLSEN	de Dion-Bouton		
6e	**DUVERNOY**	**Peugeot n° 12**		

Grand circuit des Madonies (148.823 km)



Les Amis des Peugeot 01



L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

DUVERNOY PASSE LA LIGNE D'ARRIVÉE

Les Amis des Peugeot 01

1ère COUPE DE CATALOGNE VOITURETTES 1908

(Primera Copa Catalunya 1908)

Date : Jeudi 28 mai 1908.

Parcours : 9 tours du circuit de Mataro (situé à 32 km au nord de Barcelone), passant par Argentona-Vilasar et retour sur Mataro, de 28 km au tour soit 252 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot nº 3**	**4 h 23' 30"**	**57,145**
2e	BRAUSSOLLES	de Dion-Bouton nº 14	4 h 31' 7"	55,564
3e	**RODRIGUEZ**	**Lion Peugeot nº 15**	**4 h 34' 50"**	**54,738**
4e	DUPONT	de Dion-Bouton nº 18	4 h 55' 13"	51,000
5e	**ABADAL**	**Lion Peugeot nº 1**	**4 h 56' 23"**	**50,800**
6e	**RAFOLS**	**Lion Peugeot nº 16**	**5 h 0' 5"**	**50,198**
7e	**BOILLOT**	**Lion Peugeot nº 19**	**5 h 3' 24"**	**49,913**
8e	GRILLET	Fouillaron nº 11	5 h 5' 31"	49,282
9e	GARRIGA ROIG	Werner nº 10	5 h 27' 40"	45,955
10e	MARSANS	Grégoire nº 8	5 h 56' 6"	42,282

Forfaits au départ :

Abadal Nº 2
Werner Nº 7
de Dion-Bouton Nº 9
Le Gui Nº 13

Abandons en course :

Alcyon Nº 4
Poa Nº 5
DFP Nº 6
Grégoire Nº 12

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX DE L'A.C.F. DIEPPE 1908 - VOITURETTES

Date : Lundi 6 juillet 1908.

Organisé par : L'Automobile-Club de France.

Parcours : 6 tours du circuit de Dieppe de 77 km au tour soit 462 km dans le sens inverse de la montre de Dieppe-Neuville par Envermeu, Douvrend, **Londinières, Eu**, Criel et retour Neuville.

Règlement : Il imposait :

— 100 mm d'alésage pour les monocylindriques
— 78 mm pour les 2 cylindres,
— 62 mm pour les 4 cylindres.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	GUYOT-REYROL	Delage n° 1	5 h 45' 30"	80,219
2e	NAUDIN	Sizaire & Naudin	5 h 52' 6" 3/5	78,727
3e	**GOUX-DUVERNOY**	**Lion Peugeot n° 34**	**5 h 58' 2"**	**77,500**
4e	**G. BOILLOT-LENOBLE**	**Lion Peugeot n° 55**	**6 h 5' 25" 2/5**	**76,170**
5e	R. THOMAS	Delage n° 29	6 h 18' 50"	73,170
6e	THIEULIN	Thieulin	6 h 26' 44"	71,670
7e	BARRIAUX	Alcyon	6 h 32' 44" 4/5	70,600
8e	BRUZZIO	Isotta Fraschini	6 h 36' 39"	69,900
9e	LEBOUC	Sizaire & Naudin	6 h 36' 57"	69,830
10e	BECK	Martini	6 h 37' 28"	69,740
11e	ZETTWOOG	Thieulin	6 h 38' 40"	
12e	LUCAS-CHENARD	Delage n° 49	6 h 38' 52"	
13e	VALLÉE	Werner	6 h 40' 37"	
14e	MASERATI	Isotta Fraschini	6 h 42' 38"	
15e	**GIUPPONE-PEAN**	**Lion Peugeot n° 10**	**6 h 50' 40"**	
16e	PILAIN	Rolland Pilain	6 h 51' 28"	
17e	RIVIERRE	Le Gui (Guillemin)	6 h 58' 46"	
18e	SIZAIRE	Sizaire & Naudin	6 h 58' 48"	
19e	Lucien MOLON	Werner	7 h 2' 2"	
20e	DUANIP-PINAUD	Grégoire	7 h 17' 3"	
21e	DEMEESTER	Demeester	7 h 29' 30"	
22e	DOMINIQUE	Alcyon	7 h 32' 41"	
23e	PERNETTE	Le Métais	7 h 49' 16"	
24e	LOUISON	Rolland Pilain	7 h 49' 28"	
25e	HAUBOURDIN	Le Métais	7 h 52' 29"	
26e	MARTINET	Rolland Pilain	7 h 53' 37"	
27e	de MARNE	Grégoire	7 h 58' 18"	
28e	ROISANT	Alcyon	8 h 6' 56"	
29e	MOLON	Werner	8 h 12' 38"	
30e	GASTE	Grégoire	8 h 29' 35"	
31e	BIRNHAUM	Le Métais	8 h 36' 26"	

Les Amis des Peugeot 01

Il y avait eu 64 engagés.

Suisse :	3 Martini	1 à l'arrivée
Italie :	3 Isotta Fraschini	2 à l'arrivée
U.S.A. :	1 Certus	

France : 57 dont :

3 Alcyon	3 à l'arrivée
3 Delâge	3 à l'arrivée
3 Demeester	1 à l'arrivée
3 Grégoire	3 à l'arrivée
3 le Gui (Guillemin)	1 à l'arrivée
3 Le Métais	3 à l'arrivée
3 Peugeot	3 à l'arrivée
3 Rolland Pilain	3 à l'arrivée
3 Sizaire & Naudin	3 à l'arrivée
2 Thieulin	2 à l'arrivée
3 Werner	3 à l'arrivée
3 Ampère	
3 Ariès	
1 Arrian	
2 Bailleau	
3 Busson	
3 Corre La Licorne	
1 Fouillaron	
2 la Joyeuse	
2 Monnier	
1 Passe-Partout	
1 la Routière	
1 Stabilia	
1 Truffaut	
1 Vulpes	

En tout, France et autres pays, cela représentait 28 marques.

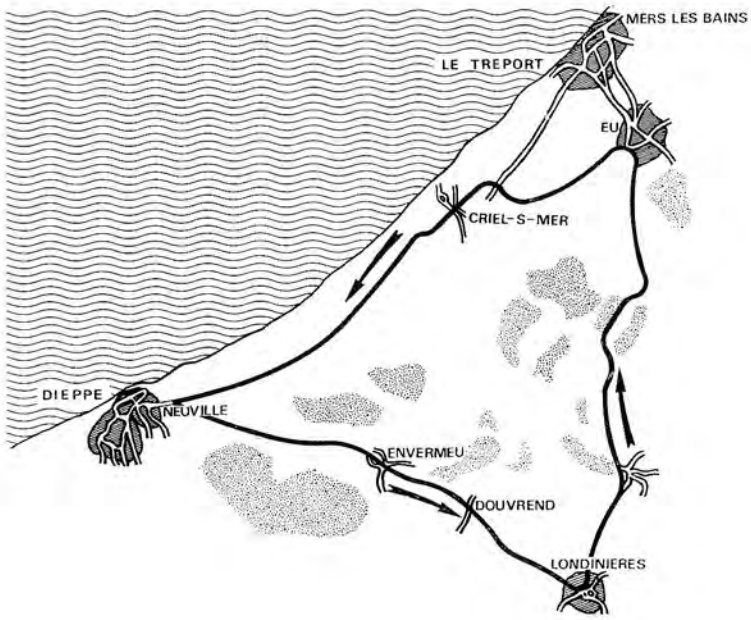
Caractéristiques des Lion Peugeot :

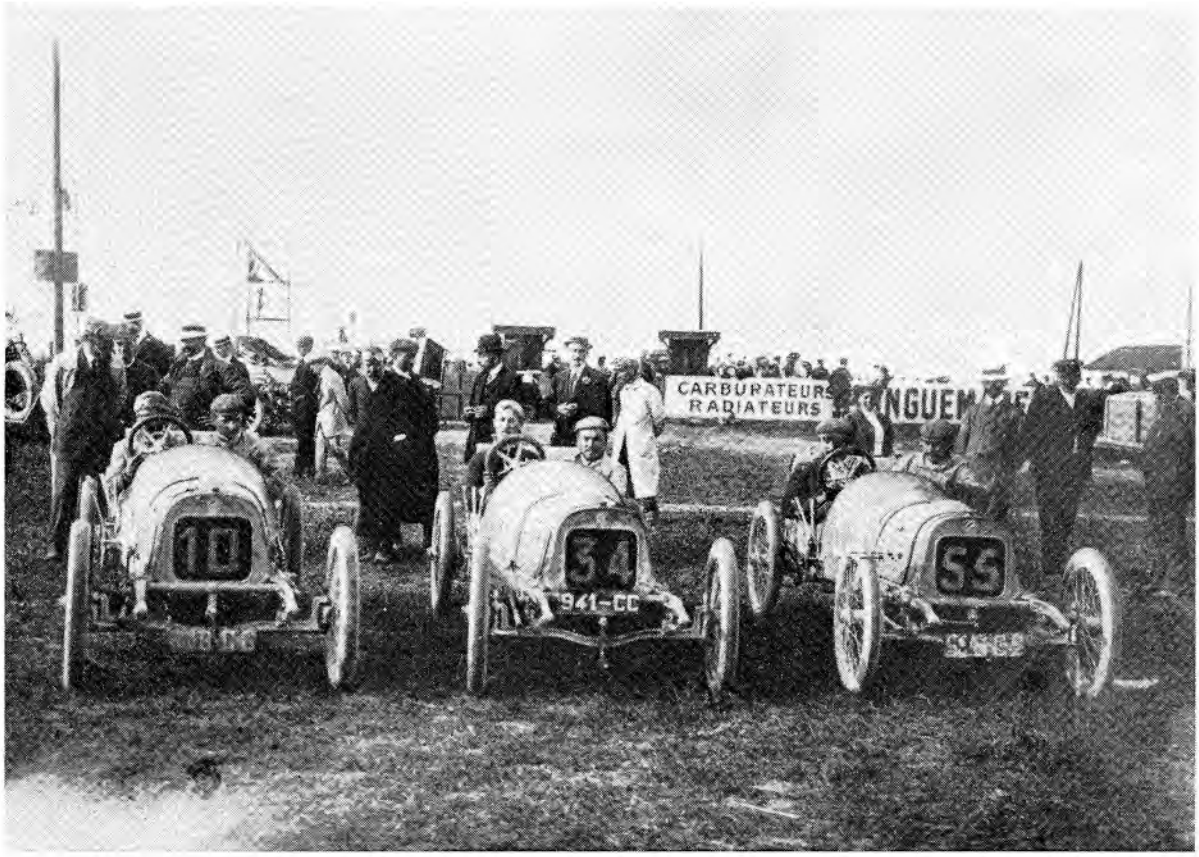
— moteurs : monocylindriques 100 × 170 = 1.335 cmc, donnant 18 cv,

— voie : 1,15 m - empattement : 2,15 m - poids : 615 kg.

A noter que le mauvais classement de GIUPPONE a été dû à des ennuis de pneumatiques, les dix derniers kilomètres ayant été faits sur les jantes.

Les Amis des Peugeot 01





LES 3 VOITURETTES PEUGEOT

Les Amis des Peugeot 01

COUPE DES VOITURETTES DE « L'AUTO » 1908

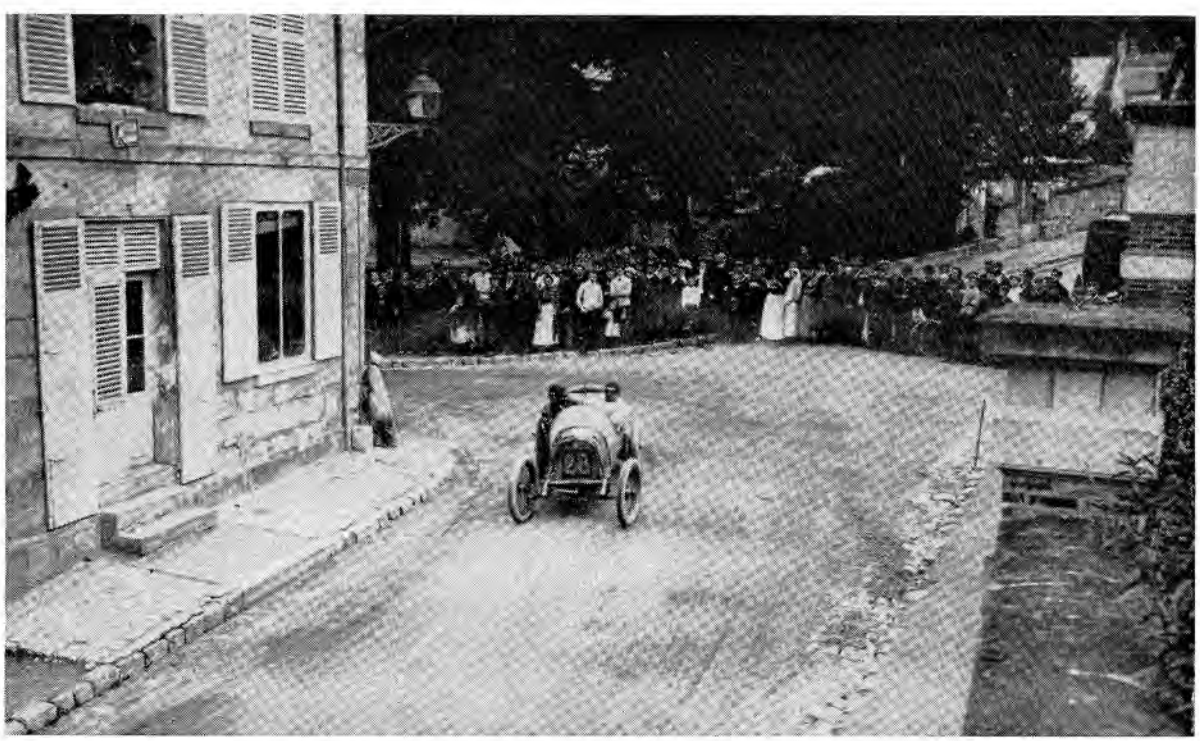
Date : Dimanche 20 septembre 1908.

Parcours : 8 tours du circuit Compiègne - Crépy-en-Valois - Pierrefonds - Compiègne, de 50 km au tour, soit 400 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	NAUDIN	Sizaire & Naudin	5 h 14' 8"	76,430
2e	SIZAIRE	Sizaire & Naudin	5 h 21' 20"	
3e	**GOUX**	**Lion Peugeot n° 19**	**5 h 43' 50"**	
4e	LEBOUCQ	Sizaire & Naudin	5 h 43' 53"	
5e	COLLOMB	Corre La Licorne	5 h 47' 29"	
6e	MENARD	Taine	6 h 14' 49"	
7e	SONVICO	Martini	6 h 17' 29"	
8e	BECQ	Martini	6 h 19' 43"	
9e	d'AVARA	Guillemin Le Gui	6 h 35' 13"	
10e	RICHARD	Martini	6 h 36' 16"	
11e	RIVIÈRE	Guillemin Le Gui	6 h 39' 48"	
12e	**BOILLOT**	**Lion Peugeot n° 28**	**6 h 40' 39"**	
13e	ROISON	Alcyon	6 h 54' 48"	
14e	GASSIER	Werner	6 h 57' 22"	
15e	MEAUX SAINT-MARC	Ariès	7 h 3' 16"	
16e	SCHWEITZER	Taine	7 h 3' 41"	
17e	GIRAUD	Truffault	7 h 33' 2"	

Il y avait 31 partants.



GEORGES BOILLOT DANS LA TRAVERSÉE DE CRÉPY-EN-VALOIS

Les Amis des Peugeot 01

COUPE SICILIENNE DES VOITURETTES 1909

(Coppa Florio delle Vetturette 1909)

Date : Lundi 26 avril 1909.

Parcours : 2 tours du grand circuit des Madonies (Sicile) de 148,823 km au tour soit 297,646 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot**	**6 h 48' 3" 2/5**
2e	**GIUPPONE**	**Peugeot**	**6 h 52' 32" 2/5**
3e	OLSEN	de Dion Bouton	7 h 47' 6" 1/5

GIUPPONE en panne d'essence à 5 km de l'arrivée, vint à pied au ravitaillement et repartit à bicyclette vers sa voiture avec un bidon d'essence.

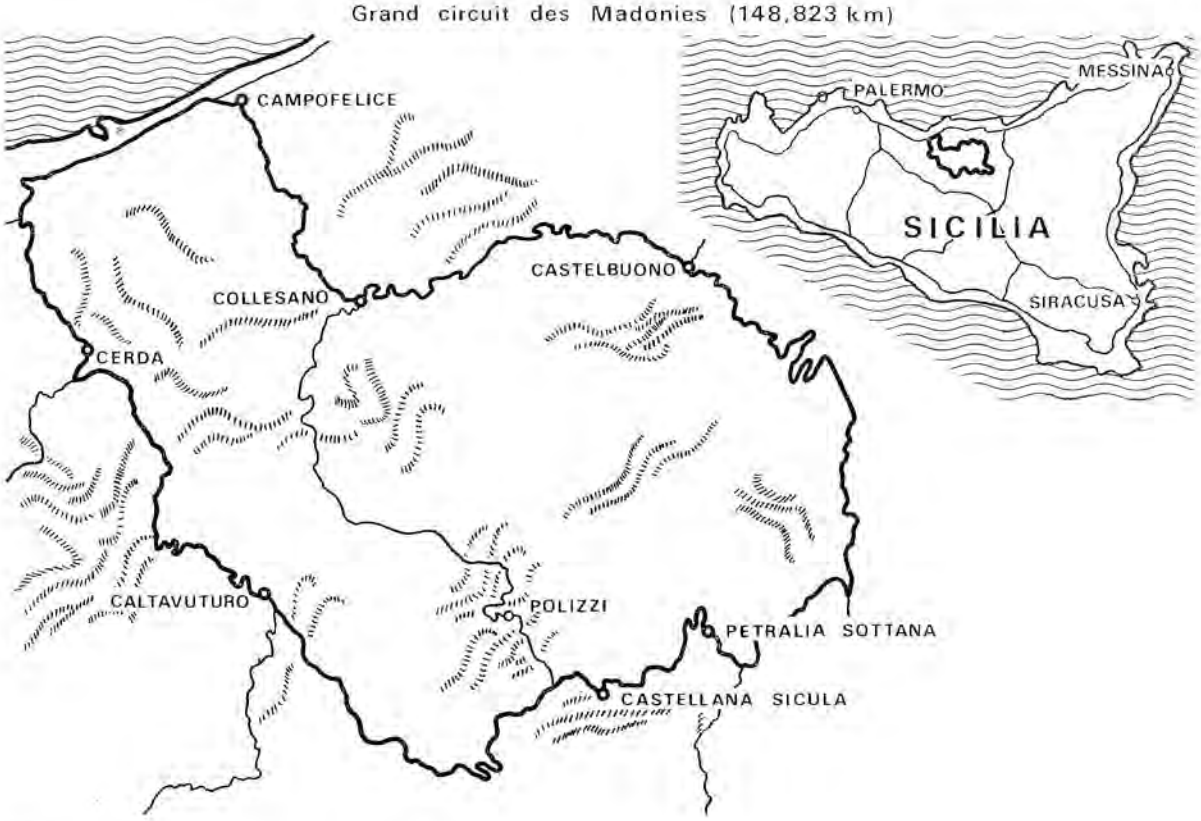
Sur réclamation d'OLSEN qui, malgré l'incident de GIUPPONE, arrivait 55' après, GIUPPONE fut déclassé et rétrogradé à la 3e place, pour avoir ravitaillé en carburant de façon peu orthodoxe.

Caractéristiques des Peugeot :

C'était la première apparition du moteur 80 × 280 = 2.813 cmc, dû à l'Ingénieur VERDET, qui équipait les voitures de BOILLOT et de GIUPPONE. — Ce moteur comportait 4 soupapes en tête — 2 pour l'admission et 2 pour l'échappement — procurant d'excellentes performances, mais dont la consommation d'essence élevée avait surpris les conducteurs et justifié la panne d'essence de GIUPPONE.

Jules GOUX avait remporté la victoire avec la voiture de l'année précédente, 2 cylindres en V à 15°, 80 × 192 = 1.930 cmc, qui était due à l'Ingénieur MICHAUX.

Grand circuit des Madonies (148,823 km)



Les Amis des Peugeot 01

2ème COUPE DE CATALOGNE VOITURETTES 1909

(Segunda Copa Catalunya 1909)

Date : Jeudi 20 mai 1909.

Parcours : 13 tours du circuit de Mataro (situé à 32 km au nord de Barcelone) ,passant par Argentona - Vilasar et retour sur Mataro, de 28 km au tour soit 364 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**GOUX-Duvernoy**	**Lion Peugeot nº 3**	**6 h 18' 6"**	**57,600**
2e	SIZAIRE-Rochette	Sizaire & Naudin nº 10	7 h 37' 46"	47,710
3e	SOYEZ-Peny	Werner nº 4	7 h 38' 5"	47,700
4e	PILLEVERDIER-Castanère	Hispano-Suiza nº 7	7 h 55' 29"	46,900

Abandons en course :

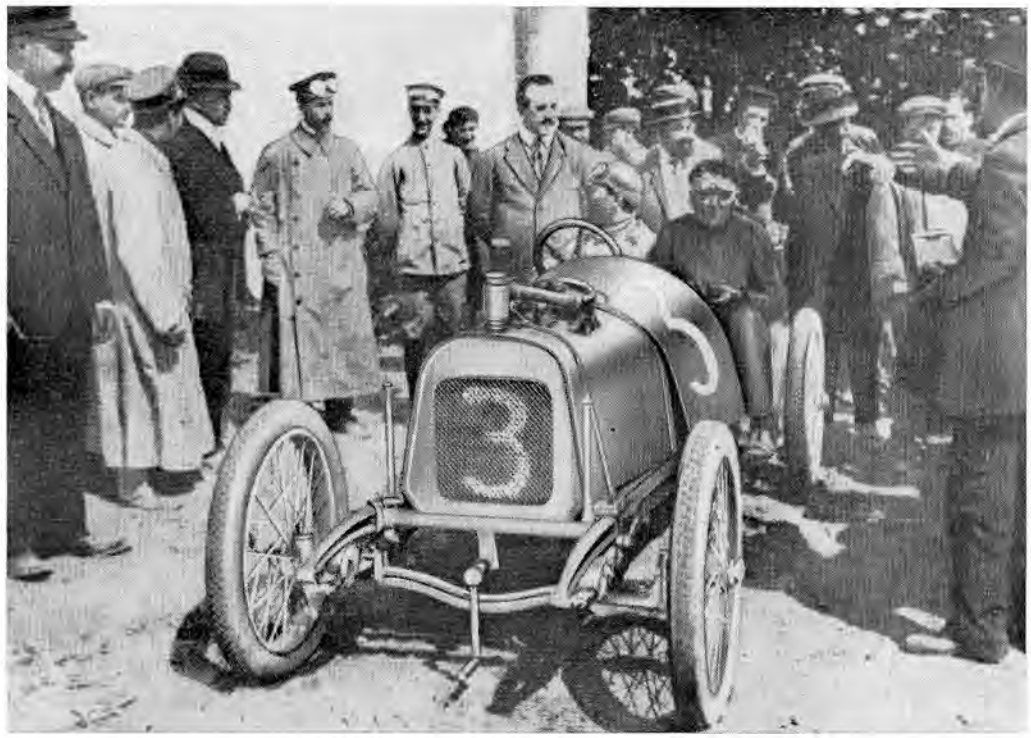
— DESSY-Cargne	de Dion-Bouton Nº 2
— GIUPPONE-Pean	Lion Peugeot Nº 1
— JOVAL-Aracil	Hispano-Suiza Nº 5
— BOILLOT-Gillard	Lion Peugeot Nº 9
— ZUCCARELLI-Ravelli	Hispano-Suiza Nº 6
— DERNY-Reus	Hispano-Suiza Nº 12
— DEMEESTER-Cellier	Demeester Nº 8
— d'AVARAY-Favrot	Le Gui Nº 11
— MAGRAT-Chopitea	Grégoire Nº 13

BOILLOT sur Lion Peugeot Nº 9 perdit le contrôle de sa voiture au virage à angle aigu de Villanueva en cassant sa roue AR droite par rupture des rayons et allant heurter la barrière.

Record du tour battu au 3e tour par GOUX en 23' 37" à la moyenne de 71,136 km/h.

Caractéristiques des Lion Peugeot :

Le moteur était un 2 cylindres en V à 15º, 80 × 192 = 1930 cmc, type V2C2, dû à l'ingénieur Gratien MICHAUX.



ARRIVÉE DE GOUX - PEUGEOT Nº 3

Les Amis des Peugeot 01

5ème COUPE DES VOITURETTES DE « L'AUTO » 1909

Date : Dimanche 20 juin 1909.

Parcours : 12 tours du triangle de l'ancien circuit de Boulogne de 37,875 km au tour, soit 454,500 km, partant de la fourche de Saint-Martin jusqu'au virage du Wast près d'Alincthun, et retour par Desvres.

Réglementation : par l'alésage.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**GIUPPONE/Péan**	**Lion Peugeot n° 8**	**5 h 56' 29" 3/5** **76,403 km/h**
2e	**Jules GOUX**	**Lion Peugeot n° 24**	**6 h 2' 5" 4/5**
3e	René THOMAS	Le Gui (Guillemin) n° 9	6 h 14' 13" 2/5
4e	**Georges BOILLOT/Gillard**	**Lion Peugeot n° 11**	**6 h 20' 12"**
5e	PILLEVERDIER	Hispano-Suiza	6 h 27' 25"
6e	ZUCCARELLI	Hispano-Suiza	6 h 33' 55"
7e	DERNY	Hispano-Suiza	6 h 34' 51"
8e	PORTER	Calthorpe	7 h 5' 8"
9e	BURGESS	Calthorpe	7 h 9' 24"
10e	VALLÉE	Demeester	7 h 27' 40"

Record du tour : Georges BOILLOT, en 26' 43", soit près de 87 km/h.

Il y avait : 25 engagés
20 partants
10 arrivants

Outre les 1re, 2e et 4e places, PEUGEOT remporte :

— la Coupe des Voiturettes,
— le Challenge Cottereau, régularité par équipe,
— la Coupe du record du tour,
— la Coupe de la ville de Boulogne,
— le Prix Hector Franchomme.

Parmi les engagés, il y avait :

— 16 françaises dont : 3 Lion Peugeot (deux monocylindres - une 2 cylindres)
3 Crespelle
3 Alcyon
3 Schneider
2 Demeester (4 cylindres)
1 Le Gui-Guillemin (monocylindre)
1 Werner
— 3 belges : F.I.F.
— 3 anglaises : Calthorpe (4 cylindres)
— 3 espagnoles : Hispano-Suiza (4 cylindres)

Caractéristiques des Peugeot :

Les voitures de GIUPPONE et Georges BOILLOT étaient des monocylindres, 100 × 250 = 1.962 cmc, 33 CV, dues à l'Ingénieur VERDET, fabriquées et montées aux ateliers PEUGEOT-ROSSEL Aviation à Suresnes.

La voiture de Jules GOUX était équipée d'un moteur 2 cylindres en V à 15°, 80 × 192 = 1.930 cmc, dû à l'Ingénieur MICHAUX ; elle était fabriquée et montée à Beaulieu.

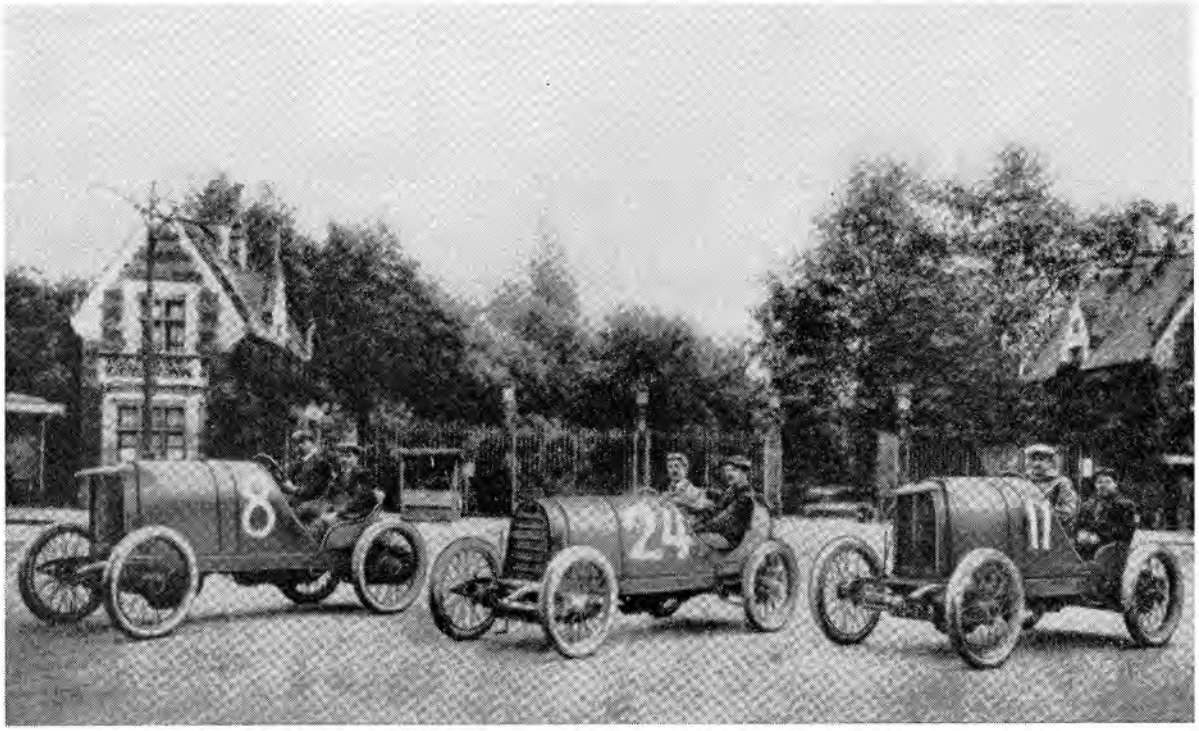
Commentaires (extraits OMNIA N° 182 du 26 juin 1909, page 402) :

« Le gagnant, le Lion de Valentigney, en est à sa 3e victoire de la saison sur 3 batailles. »

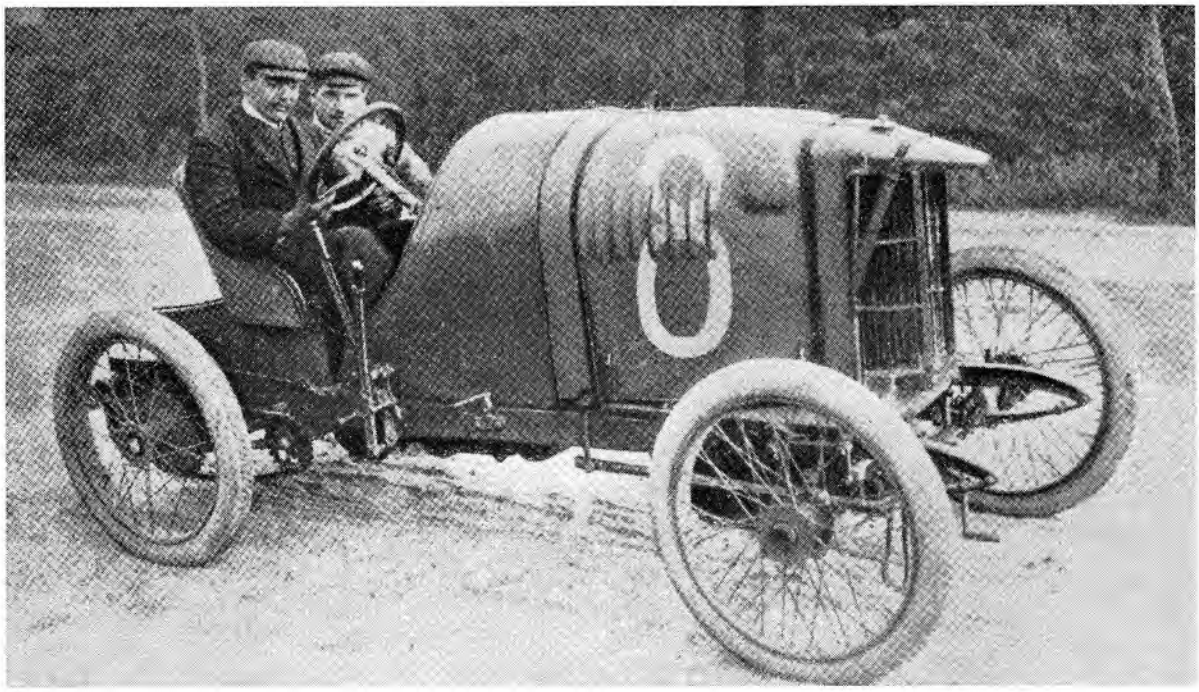
« Vainqueur en Sicile et en Catalogne, il a tenu à bien clôturer l'heureuse série, puisque ses équipiers GIUPPONE, GOUX et BOILLOT se classent 1er, 2e et 4e. »

« On ne saurait trop applaudir à ce résultat qui n'a encore jamais été obtenu dans aucune course, par aucune Maison. »

Les Amis des Peugeot 01

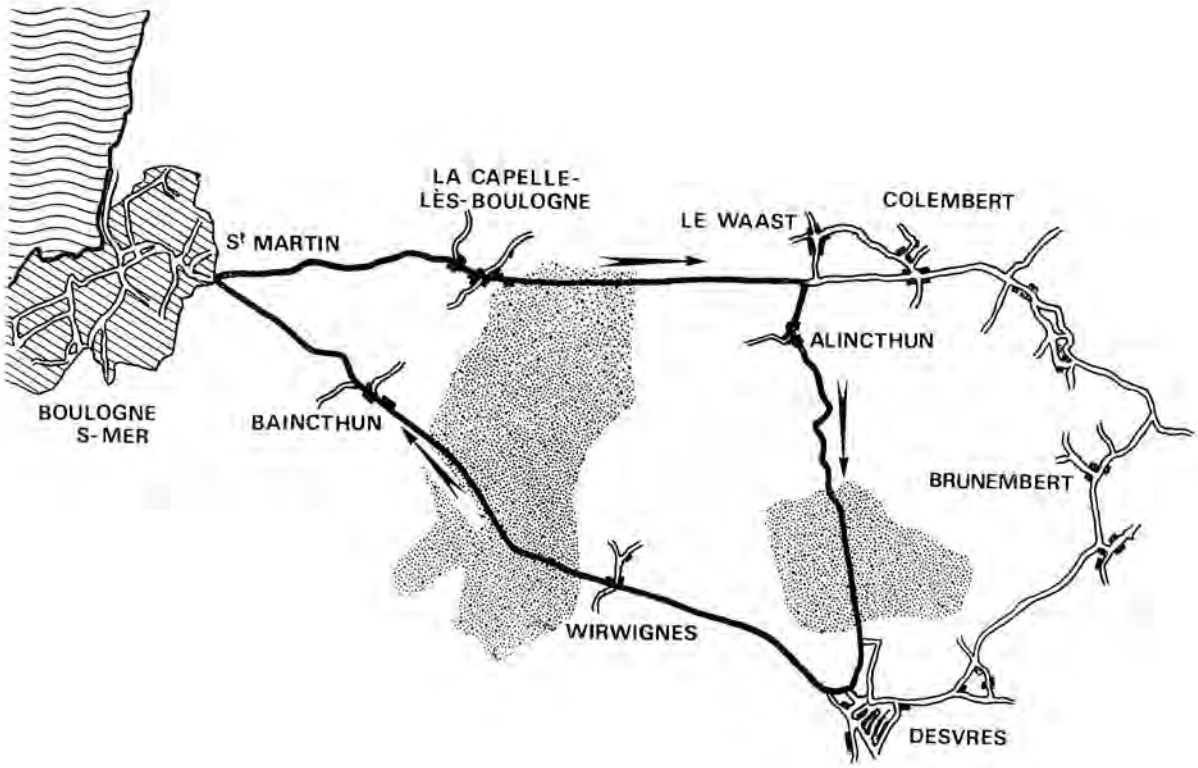


L'ÉQUIPE PEUGEOT DE LA COUPE DES VOITURETTES DE L'AUTO 1909



LE VAINQUEUR GIUPPONE

Les Amis des Peugeot 01



2ème COUPE DE NORMANDIE 1909

Date : Dimanche 29 août 1909.

Organisée par : l'Étoile Sportive de Caen.

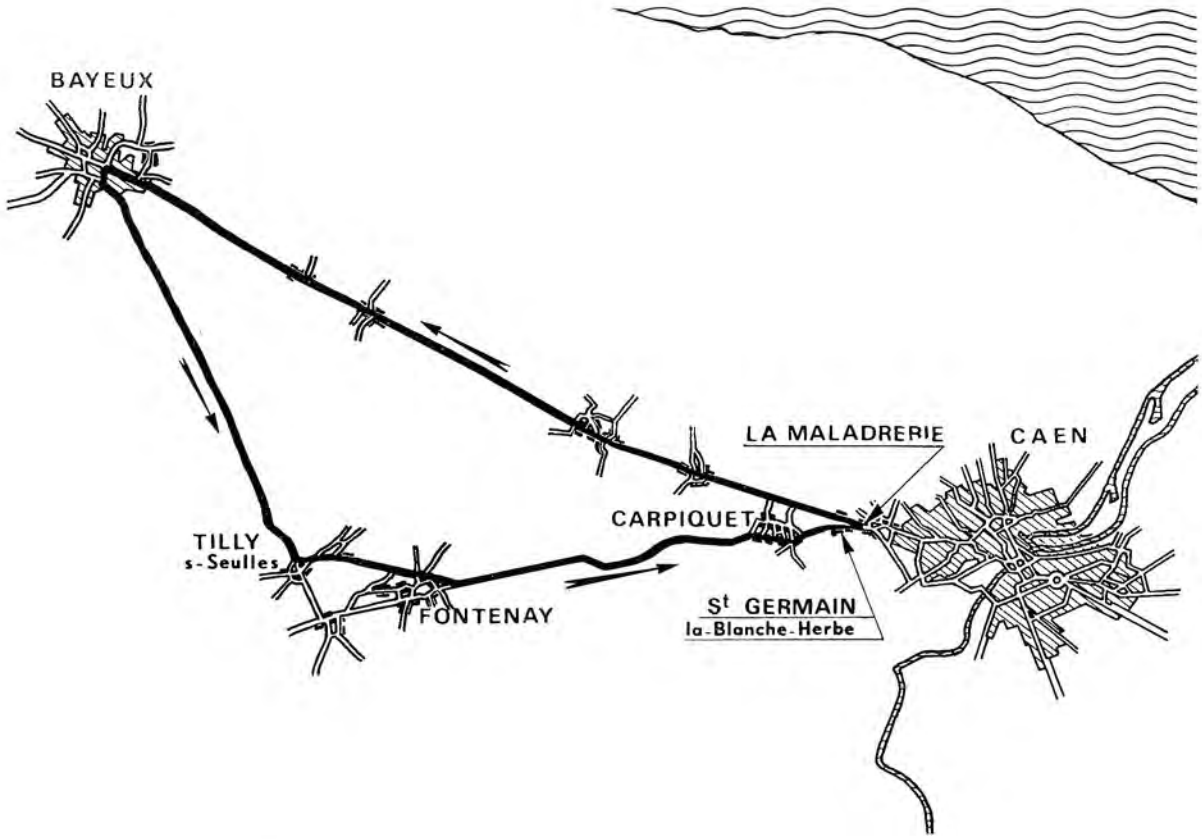
Parcours : 5 tours d'un circuit de 62 km, soit 310 km.
Fourche de la Maladrerie à la sortie de Caen sur la N. 13, Bayeux, Tilly-sur-Seulles et retour à la Maladrerie.

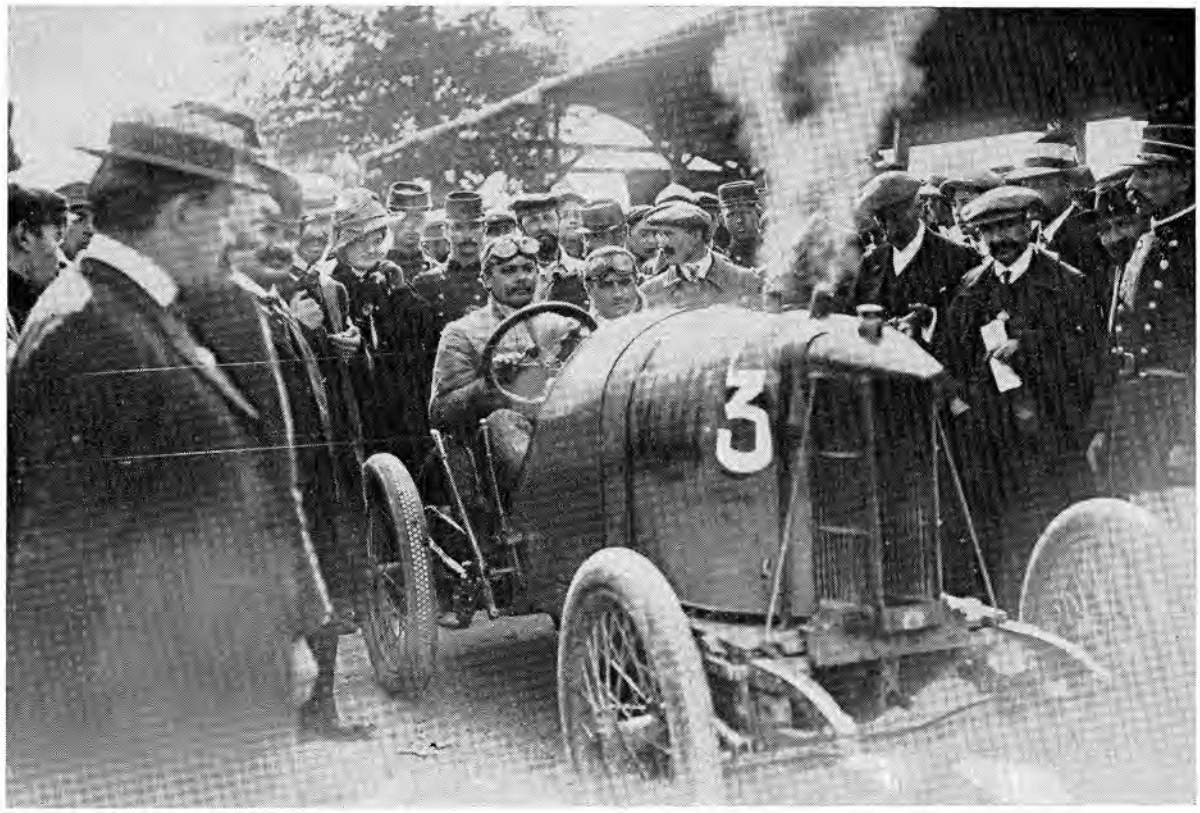
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**Georges BOILLOT**	**Lion Peugeot**	**3 h 11' 27"**
2e	René THOMAS	Le Gui nº 8 (Guillemin) moteur de Dion	3 h 25' 32" 4/5
3e	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot nº 3**	**3 h 30' 13" 4/5**
4e	FOURNIER	M.F.	4 h 4' 19" 4/5
5e	COLLOMB	Corre La Licorne nº 1	4 h 12'
6e	LORMELLE	Darras ou Danas moteur de Dion	4 h 14' 25" 4/5
7e	BARRIAUX	Alcyon	4 h 32' 1" 1/5

Record du tour : Georges BOILLOT en 30' 38" (121,500 km/h).

Les Amis des Peugeot 01





GIUPPONE AU DÉPART DE LA COUPE DE NORMANDIE 1909

Les Amis des Peugeot 01

COUPE DES VOITURETTES DE BELGIQUE 1909

Meeting d'OSTENDE

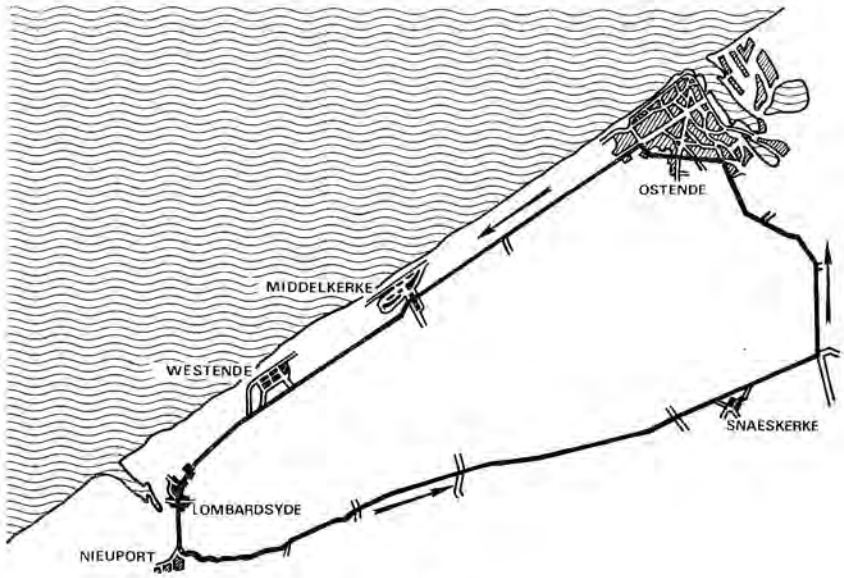
Date : Mardi 14 septembre 1909.

Parcours : 12 tours du circuit d'Ostende (Chaussée de Nieuport), passant par Middelkerke - Westende - Lombardsyde - Snaeskerke - Ostende, de 33,420 km au tour, soit 401 km. Le circuit en bord de mer fut rendu difficile et dangereux par la pluie et le vent.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot**	**4 h 33' 28"**	**87,740**
2e	René THOMAS	Le Gui (Guillemin)	4 h 39' 26"	

Il y avait 11 partants.
Il y eut 9 abandons.



COUPE SICILIENNE DES VOITURETTES 1910

(Coppa Florio delle Vetturette 1910)

Date : Dimanche 15 mai 1910.

Parcours : 2 tours du grand circuit des Madonies (Sicile) de 148,823 km au tour, soit 297,646 km.

La COUPE FLORIO 1910 fut courue en même temps que la Ve TARGA FLORIO.

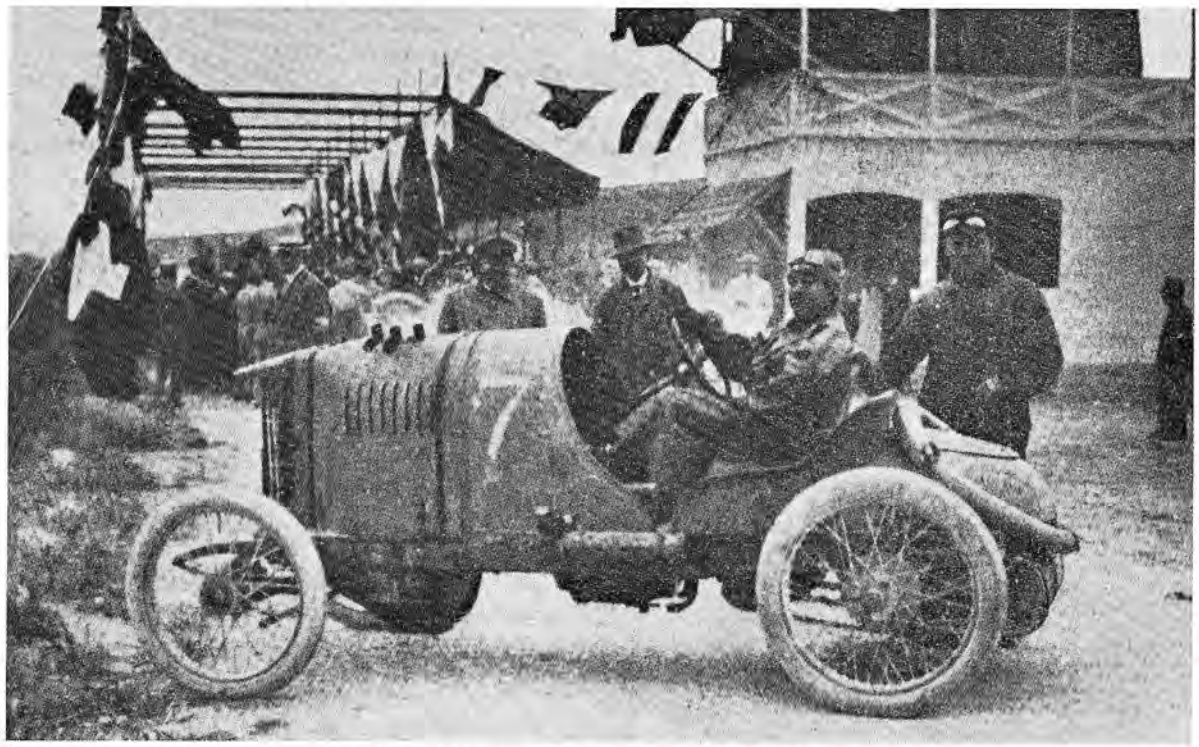
Classement de la COUPE :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot**	**5 h 20' 43" 1/5**
2e	**GIUPPONE**	**Peugeot**	**5 h 24' 35" 1/5**
3e	**Jules GOUX**	**Peugeot**	**5 h 31' 25" 3/5**

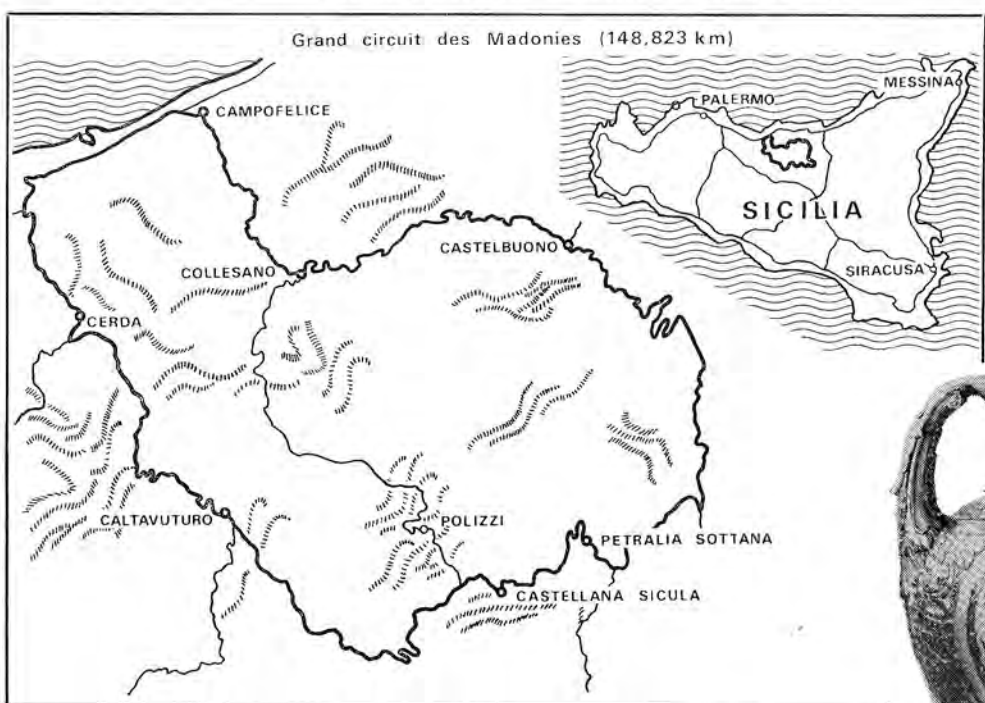
Record du tour : Georges BOILLOT sur Peugeot en 2 h 39' 8" 2/5.

Bien que le meilleur tour de la TARGA ait été fait par CARIOLATA sur voiture Franco en 2 h 59' 59", les voiturettes furent plus rapides que les grosses voitures, CARIOLATA étant classé premier en 6 h 20' et PROSPERIS sur Sigma second en 8 h 2'.

Les Amis des Peugeot 01



G. BOILLOT ET SA VOITURE GAGNANTE



LA COUPE FLORIO - Gagnée pendant trois années consécutives est définitivement attribuée à Georges BOILLOT sur Lion Peugeot.

Les Amis des Peugeot 01

MEETING DE BOULOGNE-SUR-MER 1910

(Coupe Franchomme - Coupe Caraman-Chimay - Coupe Crespel)

Dates : Mercredi 20 et Jeudi 21 juillet 1910.

Organisé par : la Section Boulonnaise de l'Automobile-Club du Nord.

Coupe Franchomme : 7 km (départ lancé).

Classement :

Catégorie voitures de course - classe voiturettes.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**BOILLOT**	**Lion Peugeot**	**4' 9" 2/5 (101 km/h)**
2e	**GIUPPONE**	**Lion Peugeot**	**4' 27"**
3e	**GOUX**	**Lion Peugeot**	**4' 37"**
4e	DELPIERRE	Corre-La Licorne	5' 21" 3/5
5e	CRESPELLE	Crespelle	5' 35"
6e	d'AVARAY	Crespelle	5' 40"

Commentaires du Bulletin Officiel de l'Automobile-Club du Nord :

« Nous avons vu aujourd'hui aux prises un lot de voitures, tel que nous n'en vîmes jamais. Voici d'abord la terrible Mercédès de JENATZY, une 180 CV, munie d'un moteur identique à ceux des Zeppelin. Voici les Benz, les Opel; voici une Pipe de Tourrome, qui, avec carrosserie confortable, fait gaillardement du 140 en palier, et voici, heureusement pour notre amour propre national, **cette merveilleuse équipe de voiturettes Lion Peugeot, toujours invincibles, à qui nous ne saurons jamais assez tresser des couronnes. Car si le nom de la France n'a pas totalement disparu des calendriers sportifs, c'est à elles, et à elles seules, que nous le devons.** »

« Dans la Coupe Caraman-Chimay **il me faut tirer hors de pair les Lion Peugeot, munies des moteurs les plus parfaits qu'on ait établis à l'heure actuelle. Ces monocylindres de 100 battent, songez-y, les 4 cylindres de 160, et les battent de loin. Cela est tout simplement fantastique. BOILLOT, comme GIUPPONE, comme GOUX, triplette incomparable,** digne du trio LANCIA-NAZZARO-WAGNER, **ont une grande part dans cette suite ininterrompue de victoires.** Leurs voitures sont plus rapides que l'an dernier, preuve nouvelle de l'intérêt, qu'il y a toujours à être prêt longtemps d'avance pour quelque épreuve que ce soit. »

COUPE DES VOITURETTES DE « L'AUTO » 1910

Boulogne-sur-Mer

Date : Dimanche 18 septembre 1910.

Parcours : 12 tours du petit circuit de Boulogne de 37,875 km au tour, soit 454,500 km, passant par la fourche de Saint-Martin, Le Waast, Alincthun, Desvres.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	ZUCCARELLI	Hispano-Suiza n° 2	5 h 4' 50"	89,507
2e	**Jules GOUX**	**Lion Peugeot n° 16**	**5 h 21' 50"**	
3e	CHASSAIGNE	Hispano-Suiza n° 15	5 h 30' 37"	
4e	**G. BOILLOT**	**Lion Peugeot n° 12**	**5 h 30' 45"**	
5e	COLLOMB	Corre La Licorne	6 h 28' 16"	
6e	PILLEVERDIER	Hispano-Suiza n° 10	6 h 37' 51"	

Record du Tour : G. BOILLOT à 107 km/h.

GIUPPONE s'était tué aux essais l'avant-veille, Vendredi 16 septembre, à 600 m avant Wirwignes, en voulant éviter un cycliste.

Les Amis des Peugeot 01

GIUPPONE

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

Il y avait 17 engagés :

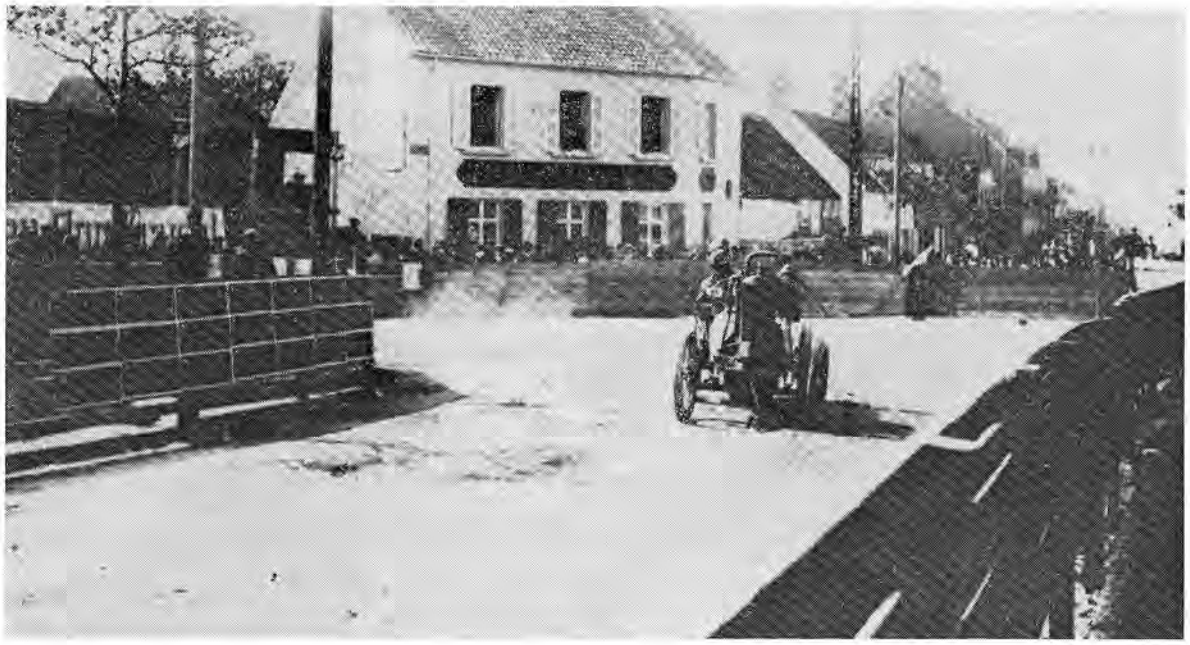
— 11 Français : Peugeot
Tribet
Corre la Licorne
de Bazelaire
DSPL (d'Hespel)

— 3 Anglais : Calthorpe

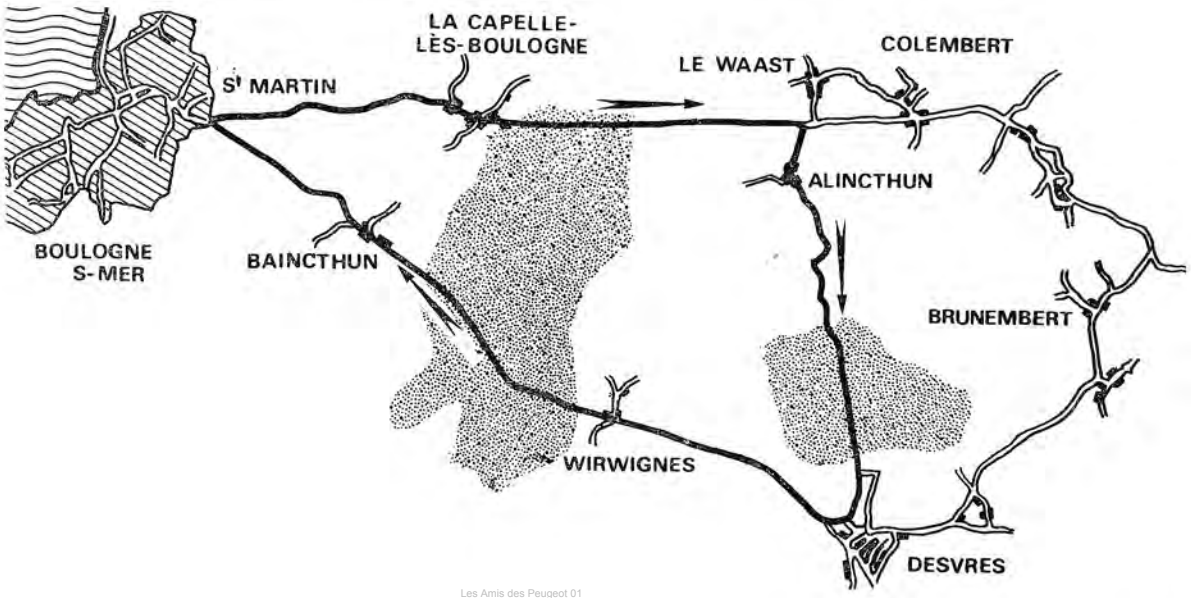
— 3 Espagnols : Hispano-Suiza

Caractéristiques des Peugeot :

Celles de BOILLOT et GIUPPONE étaient des 4 cylindres — 65 × 260 = 3.449 cmc.
Celle de GOUX avait un moteur 2 cylindres en V — 80 × 280 = 2.813 cmc.



GOUX DANS LE VIRAGE EN ÉPINGLE A CHEVEUX DE LA FOURCHE SAINT-MARTIN



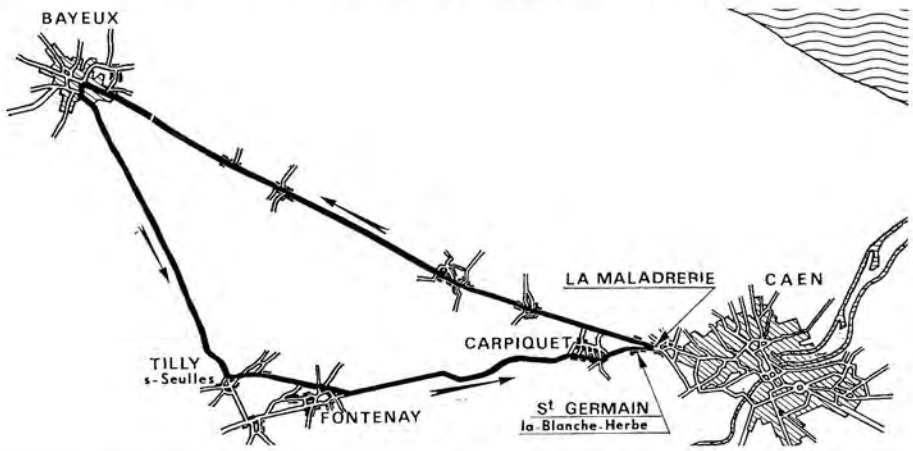
Les Amis des Peugeot 01

3ème COUPE DE NORMANDIE 1910

Date : Dimanche 9 octobre 1910.
Organisée par : l'Étoile Sportive de Caen.
Parcours : 5 tours d'un circuit de 62 km, soit 310 km.
Fourche de la Maladrerie à la sortie de Caen sur la N. 13, Bayeux, Tilly-sur-Seulles et retour à la Maladrerie.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Jules GOUX**	**Lion Peugeot n° 16**	**2 h 49' 15" 1/5**	**109,800**
2e	**Georges BOILLOT**	**Lion Peugeot**	**2 h 50' 6" 1/5**	**109,200**

Record du tour : Georges BOILLOT en 31' 15" (119 km/h).
Coupe de régularité : Jules GOUX.
Caractéristiques des Peugeot :
Les voitures étaient équipées de moteur 2 cylindres, 80 × 280 = 2.813 cmc.



Les Amis des Peugeot 01

UN PASSAGE DE GOUX
D'APRÈS UN PASTEL DE L'ÉPOQUE DE BRYAN DE GRINEAU

COUPE DES VOITURES LÉGÈRES DE « L'AUTO » 1911
(Grand Prix de Boulogne)

Date : Samedi 25 juin 1911.

Parcours : 12 tours du nouveau circuit de Boulogne constitué par un triangle de 51,984 km au tour, soit 623,808 km, situé à l'est de Boulogne et partant de la fourche de Saint-Martin, la Capelle, Colembert, Brunembert et Desvres.

Classement :

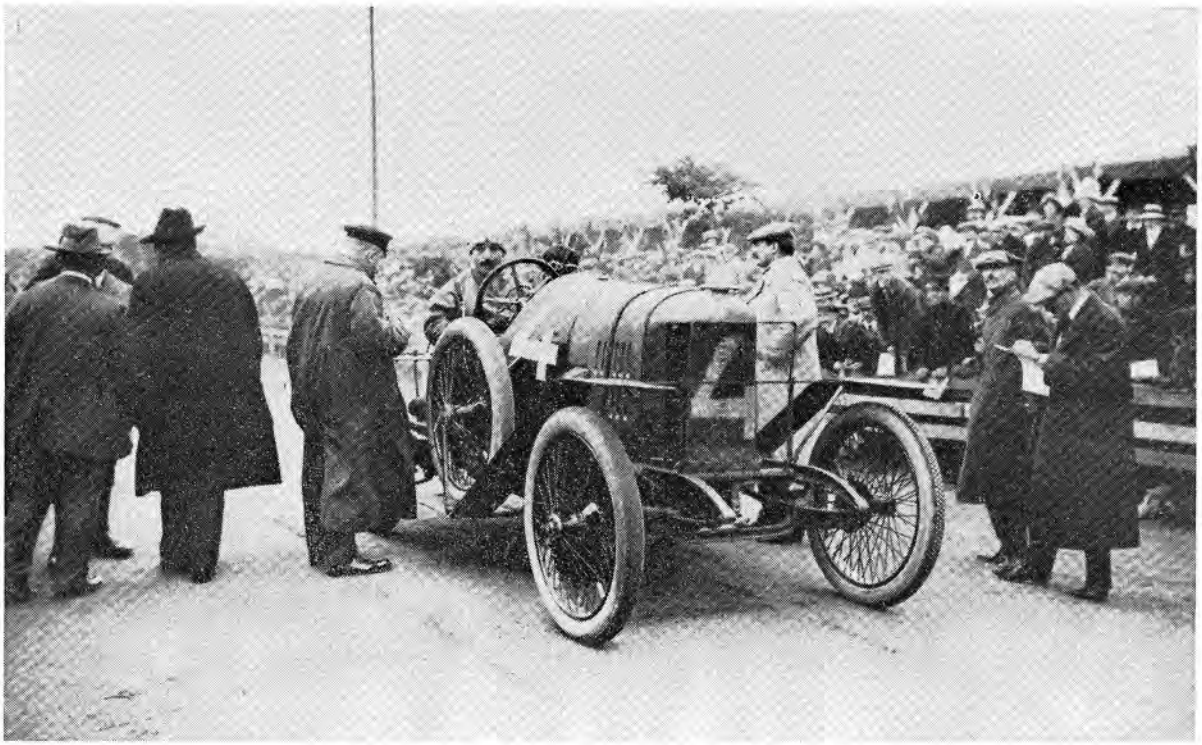
	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	Paul BABLOT	Delâge n° 10	7 h 2' 52"	88,500 (km/h)
2e	**Georges BOILLOT**	**Peugeot n° 4**	**7 h 3' 53"**	
3e	René THOMAS	Delâge n° 37	7 h 4' 17"	
4e	Albert GUYOT	Delâge n° 26	7 h 5' 18"	
5e	PORPORATO	Grégoire	7 h 23' 29"	
6e	BURGESS	Calthorpe	7 h 39' 37"	
7e	REID	Arrol-Johnston	7 h 39' 37"	
8e	de RESTA	Arrol-Johnston	7 h 45' 29"	
9e	de MARNE	Grégoire	7 h 57' 19"	
10e	de VERE	Côte	7 h 59' 29"	
11e	de WOELMONT	Excelsior	8 h 3' 24"	
12e	HODGE	Arrol-Johnston	8 h 17' 11"	
13e	MATHIS	Mathis	8 h 30' 55"	

Il y avait : 44 engagés, 31 partants en 11 Marques, 13 arrivants.

Caractéristiques des Peugeot :

Moteur 4 cylindres en V, 78 × 156 = 2.980 cmc, 46 CV à 1.800 tr/mn. (Ingénieur MICHAUX)

Les Amis des Peugeot 01



GEORGES BOILLOT SUR LA LIGNE DE DÉPART

BOILLOT DOUBLE BABLOT A L'EXTÉRIEUR DU VIRAGE DE DESVRES, MAIS APRÈS PLUS DE 600 KM DE COURSE, CE DERNIER, SUR SA DELAGE, BATTRA LA PEUGEOT D'UNE MINUTE AU SPRINT FINAL

Les Amis des Peugeot 01

L'EMPOIGNADE BABLOT/BOILLOT VUE PAR GORDON-CROSBY
(COLLECTION RUDGE-WITHWORTH)

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX 1911

Date : Dimanche 6 août 1911.

Organisée par : l'Automobile-Club Vauclusien.

Parcours : Départ à la sortie de Bédoin (altitude 296 m) arrivée à 1.895 m, différence d'altitude 1.599 m.
Longueur 23,600 km avec rampe de 10 % de moyenne, les trois derniers kilomètres étant à 13 %.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
Catégorie 4 cylindres — ⌀ 76 à 90 mm :			
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot**	**23' 30" 2/5 (60,200 km/h)**
Catégorie 4 cylindres — ⌀ 61 à 75 mm :			
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot**	**25' 3" 2/5 (56,500 km/h)**

Les Amis des Peugeot 01

2ème MEETING AUTOMOBILE D'OSTENDE 1911

Date : Dimanche 3 septembre 1911.

Organisé par : l'Automobile-Club d'Ostende et du Littoral belge.

Coupe Williame et de la ville d'Ostende, et Coupe des Voiturettes. Course de vitesse sur 10 tours du circuit d'Ostende (Chaussée de Nieuport) - Middelkerke - Westende - Lombardsyde - Snaeskerke - Ostende, de 33,355 km au tour, soit 333,550 km, (même tracé général que celui de 1909, mais légèrement raccourci).

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
Coupe Williame et de la ville d'Ostende :				
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot**	**3 h 28' 33"**	**96,000**
2e	COOSEMANS	Excelsior	3 h 35' 55"	

Record du tour : G. BOILLOT, en 19' 44" (101 km/h).

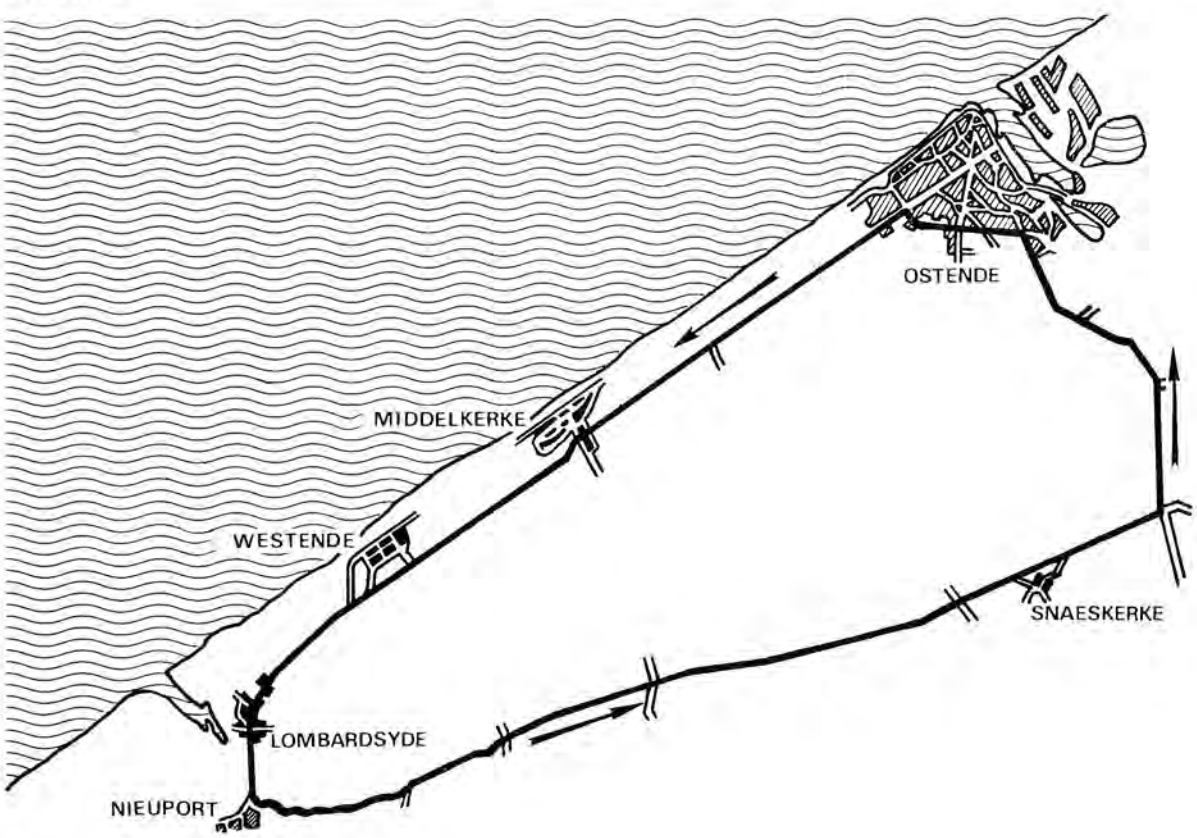
Coupe des Voiturettes :				
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot**	**3 h 52' 28"**	

Autres engagés et partants dans les deux épreuves :

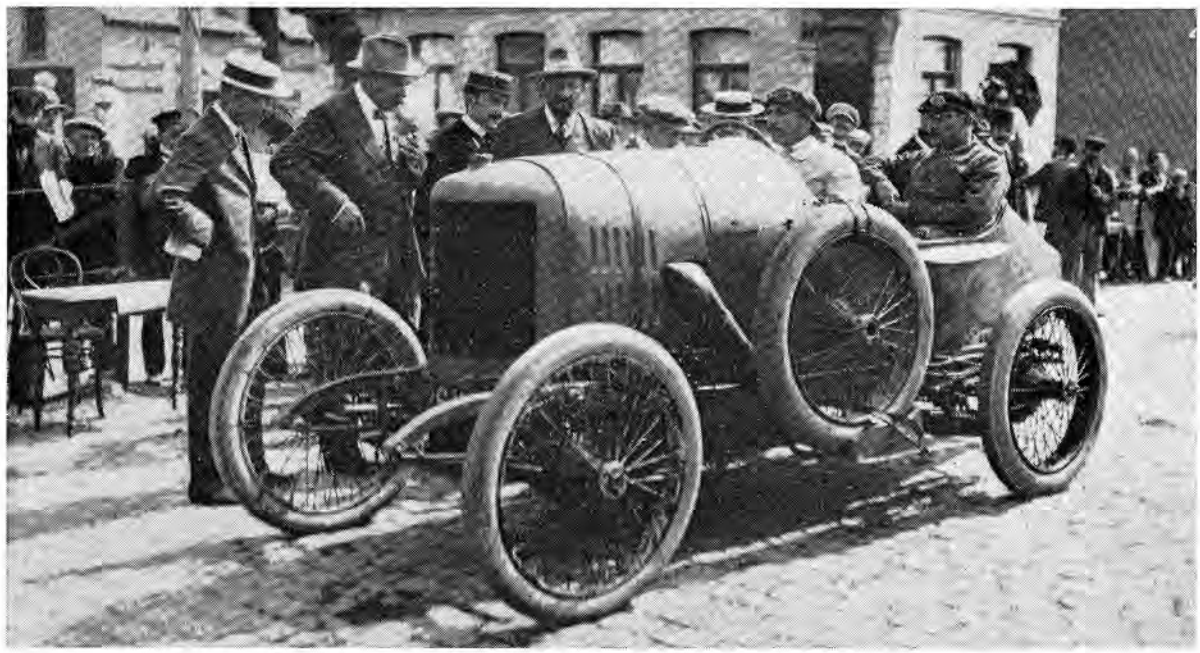
MATHIS
GRÉGOIRE
ALCYON
BUGATTI
COTE
SIZAIRE & NAUDIN

Caractéristiques des voitures Peugeot :

Moteur 4 cylindres en V — 78 × 156 = 2.980 cmc — 46 CV à 3.800 tr/mn — Ingénieur : MICHAUX.



Les Amis des Peugeot 01



GEORGES BOILLOT AU DÉPART DE LA COUPE WILLIAME

GRAND PRIX DE L'A.C.F. ET COUPE DE « L'AUTO » DIEPPE 1912

Dates : Mardi 25 et Mercredi 26 juin 1912.

Organisés par : l'Automobile-Club de France et le journal l'Auto.

Parcours : 1.540 km en 2 jours consécutifs, en 2 fois 10 tours du circuit de Dieppe de 77 km au tour, et passant par la fourche de Neuville, Envermeu, Douvrend, **Londinières, Eu** et Criel.

Réglementation : 2 catégories :

a) formule libre — consommation maxi 30 litres/100 km.

b) « Coupe de l'Auto », voitures légères cylindrée maxi 3 litres.

Classement : (1)

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot n° 22**	**13 h 58' 2" 3/5**	**110,260**
2e	Louis WAGNER	Fiat n° 23	14 h 11' 8" 2/5	108,500
3e	RIGAL	Sunbeam n° 3	14 h 36' 36"	105,200
4e	RESTA	Sunbeam	14 h 38' 51" 4/5	
5e	MEDINGER	Sunbeam n° 52	15 h 59' 41"	
6e	CHRISTIAENS	Excelsior n° 50	16 h 23' 38" 4/5	
7e	CROQUET	Th. Schneider	17 h 31' 39"	
8e	ANFORD	Rolland Pilain n° 30	17 h 49' 32"	
9e	WYSE	Arrol Johnston	18 h 7' 19"	
10e	DURAY	Alcyon	18 h 28' 55"	
11e	VONLATUM	Vinot-Deguingand n° 32	19 h 6'	
12e	ESSER	Mathis n° 12	20 h 18' 5"	
13e	de VERE	Côte n° 29	20 h 57' 6"	

(1) Les concurrents dont les nom et marque sont soulignés couraient dans la Coupe de l'Auto, catégorie 3 litres.

Les Amis des Peugeot 01

Commentaires :

Le classement de la première journée donnait :
1er Bruce BROWN sur Fiat N° 37 en 6 h 36' 37" 3/5.
2e Georges BOILLOT sur Peugeot N° 22 en 6 h 38' 38" 3/5.

Le même Bruce BROWN se classa en fin de seconde journée à la 3e place devant RIGAL (Sunbeam) en 14 h 28' 13", mais fut disqualifié après panne d'essence, pour ravitaillement en cours de route interdit par le règlement.

Le record du tour appartint à BROWN en 37' 33" (122,700 km/h).

Les 3 Peugeot non classées abandonnèrent :

— ZUCCARELLI au 7e tour du premier jour alors qu'il était 34e au classement.
— René THOMAS — sur la voiture N° 47 qui était une 3 litres — au 7e tour du premier jour alors qu'il était 30e au classement.
— Jules GOUX à la fin du premier jour après 10 tours alors qu'il était 26e au classement.

La consommation d'essence de la voiture de Georges BOILLOT fut de 28 litres/100 km.

Liste des engagés :

a) formule libre : 13 voitures / 5 marques / 3 nations.

Belgique	1 Excelsior (CHRISTIAENS)
France	4 Lorraine-Dietrich
	3 Peugeot (BOILLOT/GOUX/ZUCCARELLI)
	2 Rolland-Pilain (GUYOT/ANFORD)
Italie	3 Fiat (BROWN/WAGNER)

Il y eut 4 arrivants dans cette catégorie.

b) formule 3 litres : 34 voitures / 13 marques / 3 nations.

Allemagne	1 Mathis
Angleterre	3 Arrol Johnston - 3 Calthorpe - 2 Singer - 4 Sunbeam - 3 Vauxhall
France	3 Alcyon - 2 Côte - 4 Grégoire - 1 Lion Peugeot - 2 Th. Schneider
	3 Sizaire-Naudin - 3 Vinot-Deguingand

Il y eut 9 arrivants dans cette catégorie.

Caractéristiques des Peugeot :

— **Type L 76**

Vitesse : 190 km/h.

Moteur : 4 cylindres — 110 × 200 = 7.598 cmc — 148 CV à 2.200 tr/mn.
Culasse hémisphérique intégrée.
4 soupapes (2 admission, 2 échappement) par cylindre, inclinées à 45°, à commande desmodromique.
2 arbres à cames en tête commandés par arbre vertical et renvois d'angles.

Boîte : 4 vitesses à 3 baladeurs.

Pont AR : couple 18 × 42.

Pneus : 875 × 105 à l'AV — 895 × 135 à l'AR.

— **Type L 3**

Vitesse : 150 km/h.

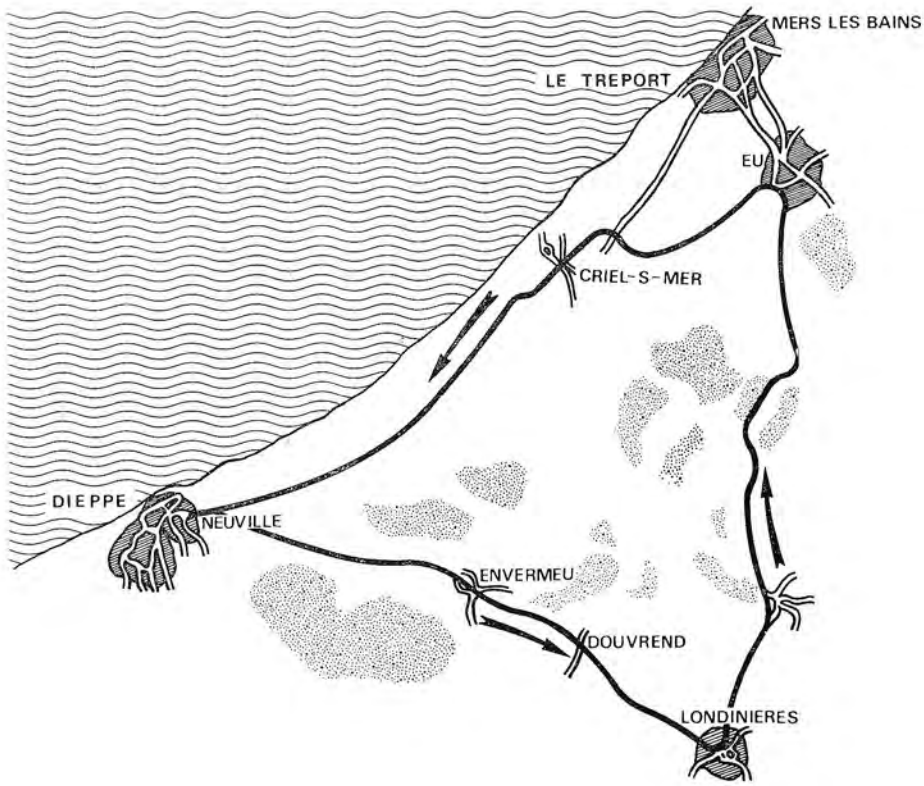
Moteur : 4 cylindres — 78 × 156 = 2.980 cmc — 90 CV à 2.800 tr/mn.
Culasse hémisphérique intégrée.
4 soupapes (2 admission, 2 échappement) par cylindre, inclinées à 30°.
2 arbres à cames, en tête commandés par arbre vertical et renvois d'angles.

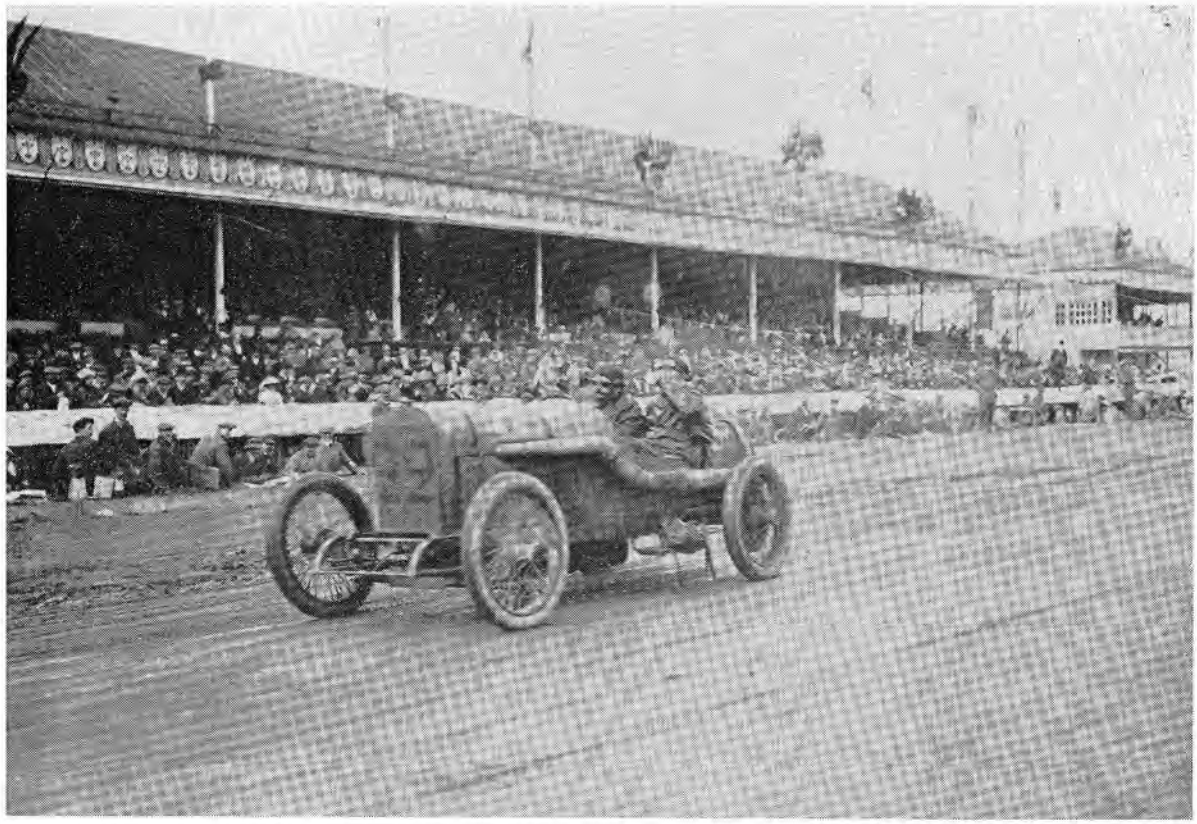
Boîte : 4 vitesses à 3 baladeurs.

Pont AR : couple 14 × 46.

Pneus : 810 × 90 à l'AV — 820 × 120 à l'AR.

Les Amis des Peugeot 01





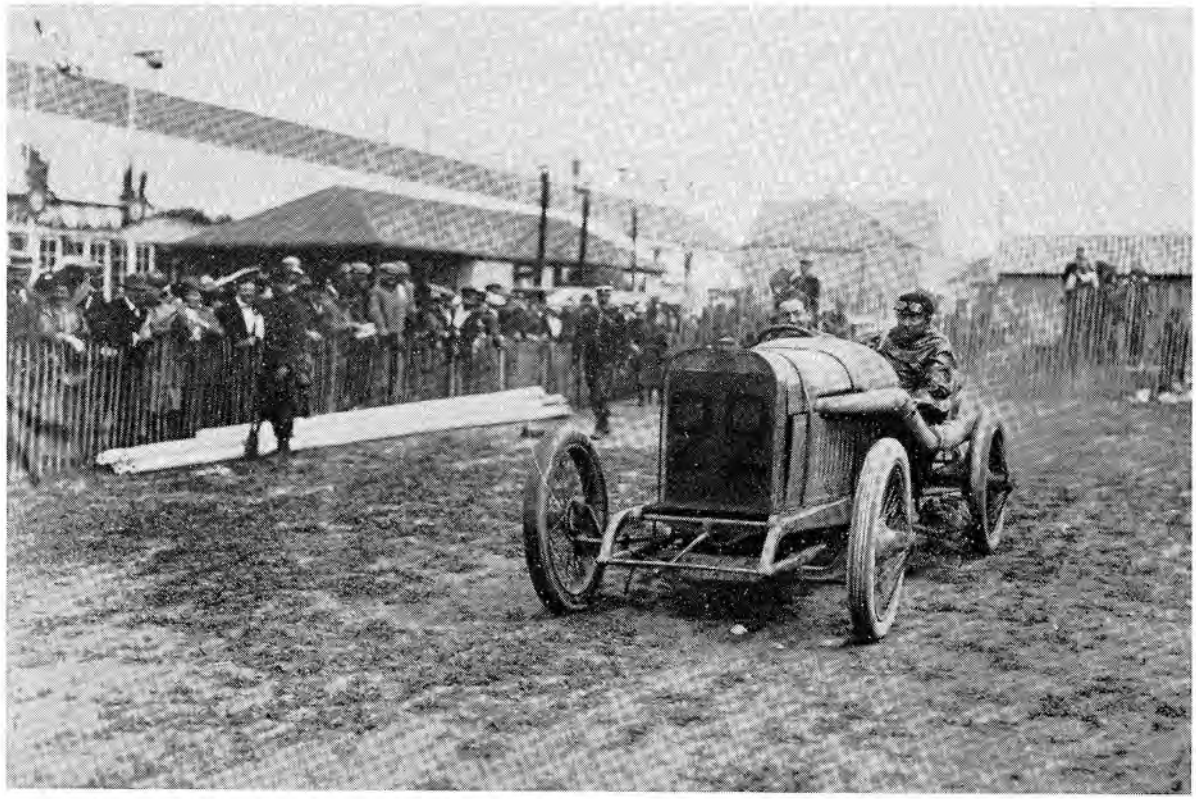
BOILLOT PASSE EN VITESSE DEVANT LES TRIBUNES

Les Amis des Peugeot 01

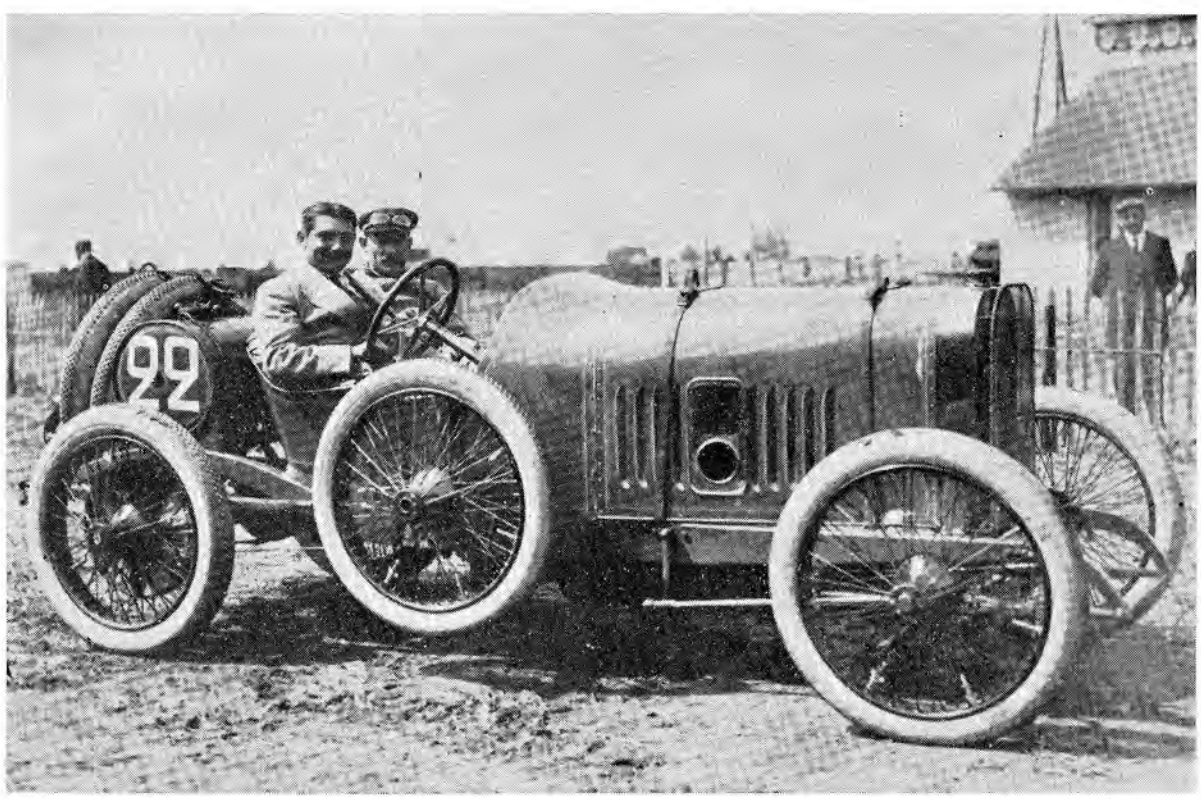
BOILLOT RAVITAILLÉ AU COURS DE LA PREMIÈRE JOURNÉE

BOILLOT A LA SORTIE DU VIRAGE DE LA FOURCHE DE NEUVILLE

Les Amis des Peugeot 01



BOILLOT RENTRE AU GARAGE DE CONTROLE DERRIÈRE LES TRIBUNES, APRÈS SA VICTOIRE



L'ÉQUIPE ET LA VOITURE VICTORIEUSES

Les Amis des Peugeot 01

La voiture de course moderne est née quand la 7,600 litres PEUGEOT de BOILLOT battit la FIAT de Bruce BROWN, le dernier des monstres avec un moteur de 14 litres, dans le Grand Prix de l'A.C.F. de 1912 à Dieppe

REPRODUCTION, TEXTE ET ESTAMPE DE F. GORDON CROSBY
COLLECTION « THE AUTOCAR »

COURSE DE COTE DU VAL SUZON 1912

Date : Dimanche 7 juillet 1912.

Parcours : La côte à la sortie Est du hameau de Val Suzon, sur la N. 71, vers Dijon.
Longueur 3.800 m — différence altitude 165 m — rampe de 4 à 5 % avec 2 virages assez fermés.

Classement :

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot**	**2' 27"**

Record battu. L'ancien record était de 2' 45".

Caractéristiques de la Peugeot :

La même 7,600 litres qu'à Dieppe 1912.

Les Amis des Peugeot 01

CIRCUIT DES ARDENNES BELGES ET COUPE DE LA MEUSE 1912

Dates : Samedi 20 et Dimanche 21 juillet 1912.

Parcours : Pour chacune des journées de course le Samedi et le Dimanche, les voitures devaient accomplir 12 tours du circuit de 48 km au tour, soit un total journalier de 576 km — 1.152 km pour les deux journées. Circuit de Dinant, passant par Anseremme, Celles, Vignée (entre Wanlin et Ciergnon), Beauraing, Falmagne et Anseremme.

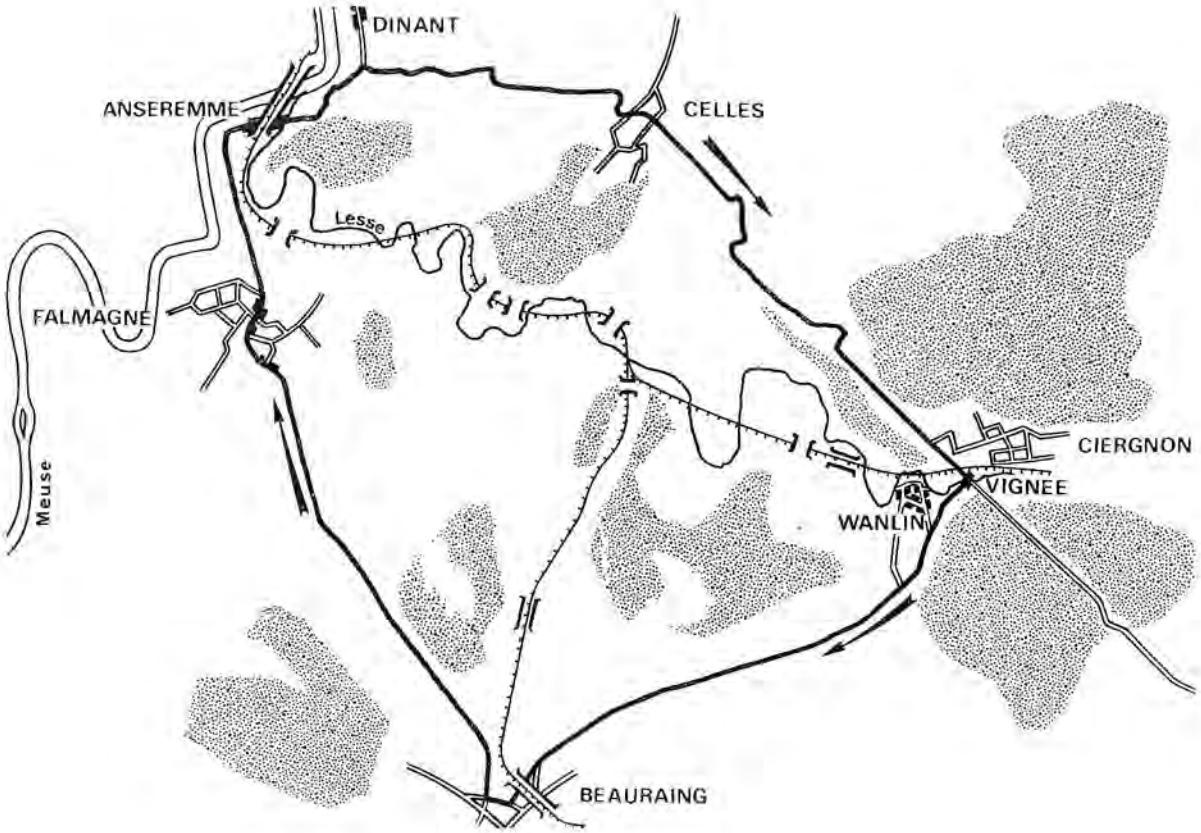
Les trois Peugeot finirent ensemble à la fin de la première journée avec un écart de 1' 22".

Le deuxième jour de course, THOMAS sur sa voiture N° 27, réalisa le meilleur temps, terminant les 576 km en 6 h 50' à 85 km/h de moyenne et faisant le meilleur tour en 31' 14" à la moyenne de 92 km/h.

GOUX dut abandonner, étant sorti de la route pour ne pas écraser des spectateurs qui s'étaient aventurés sur le circuit, tandis que ZUCCARELLI abandonna pour ennuis mécaniques (brides de ressorts de suspension cassées).

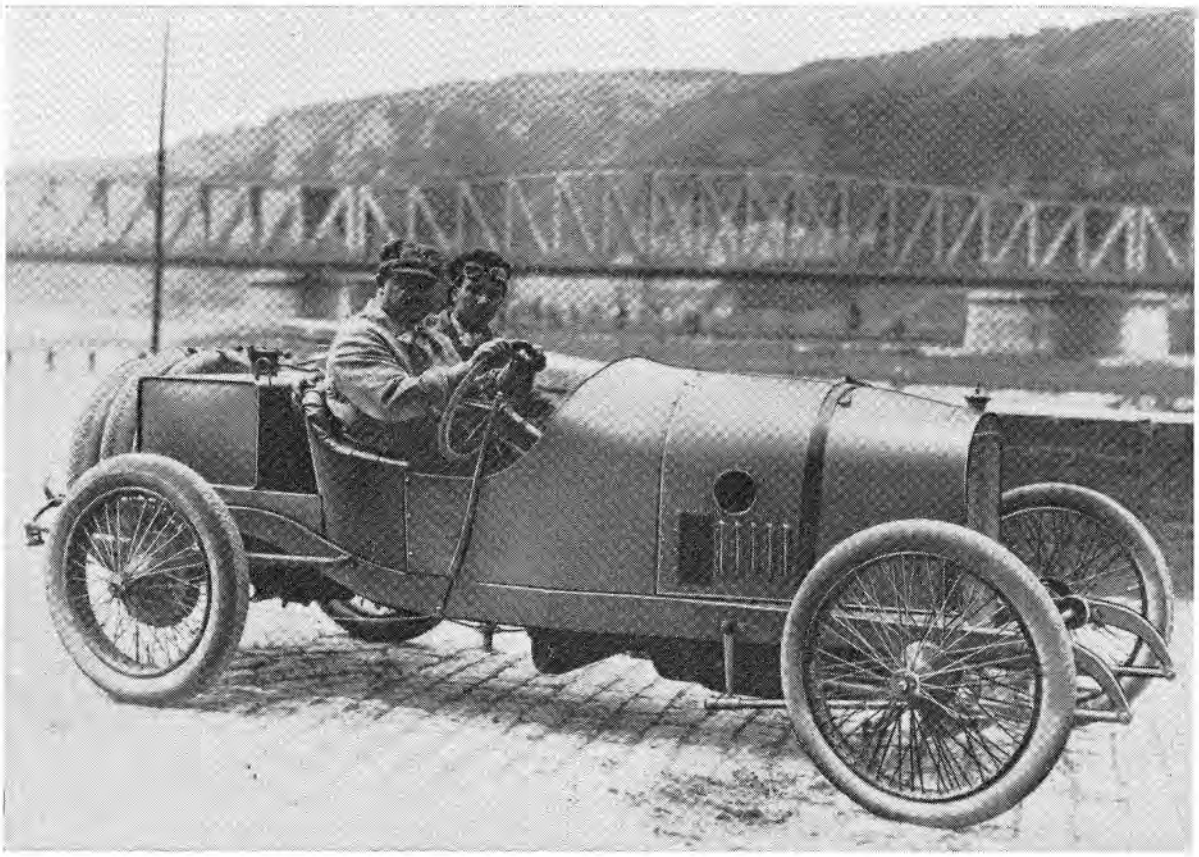
Caractéristiques des Peugeot :

Type L 3, les mêmes 3 litres que celle de Thomas à Dieppe 1912.



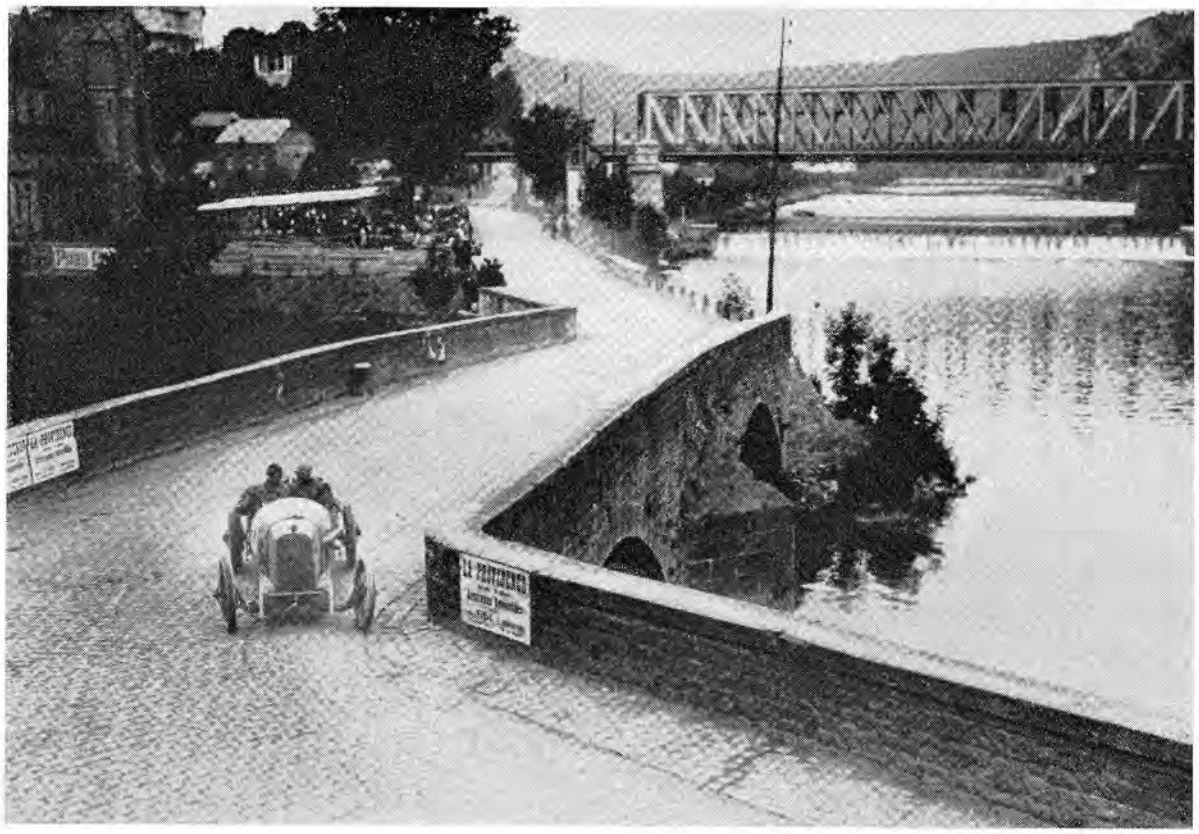
Les Amis des Peugeot 01

THOMAS PASSANT DEVANT LES RAVITAILLEMENTS



ZUCCARELLI ET SA 3 LITRES DEVANT LE PONT D'ANSEREMME

Les Amis des Peugeot 01



THOMAS, VOITURE N° 27, AU PONT D'ANSEREMME

ZUCCARELLI, VOITURE N° 20, AU PONT D'ANSEREMME

Les Amis des Peugeot 01

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX 1912

Date : Dimanche 11 août 1912.

Organisée par : l'Automobile-Club Vauclusien.

Parcours : Départ à la sortie de Bédoin (altitude 296 m) arrivée à 1.895 m, différence d'altitude 1.599 m. Longueur 23,600 km avec rampe de 10 % de moyenne, les trois derniers kilomètres étant à 13 %.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
Toutes catégories :				
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot**	**17' 46"**	**(79,700 km/h)**
Catégorie voitures légères 3 litres :				
1er	**René THOMAS**	**Peugeot**	**21' 14"**	**(66,700 km/h)**

Georges BOILLOT battit de 55" l'ancien record qui était de 18' 41" établi par Paul BABLOT sur Brasier en 1909.

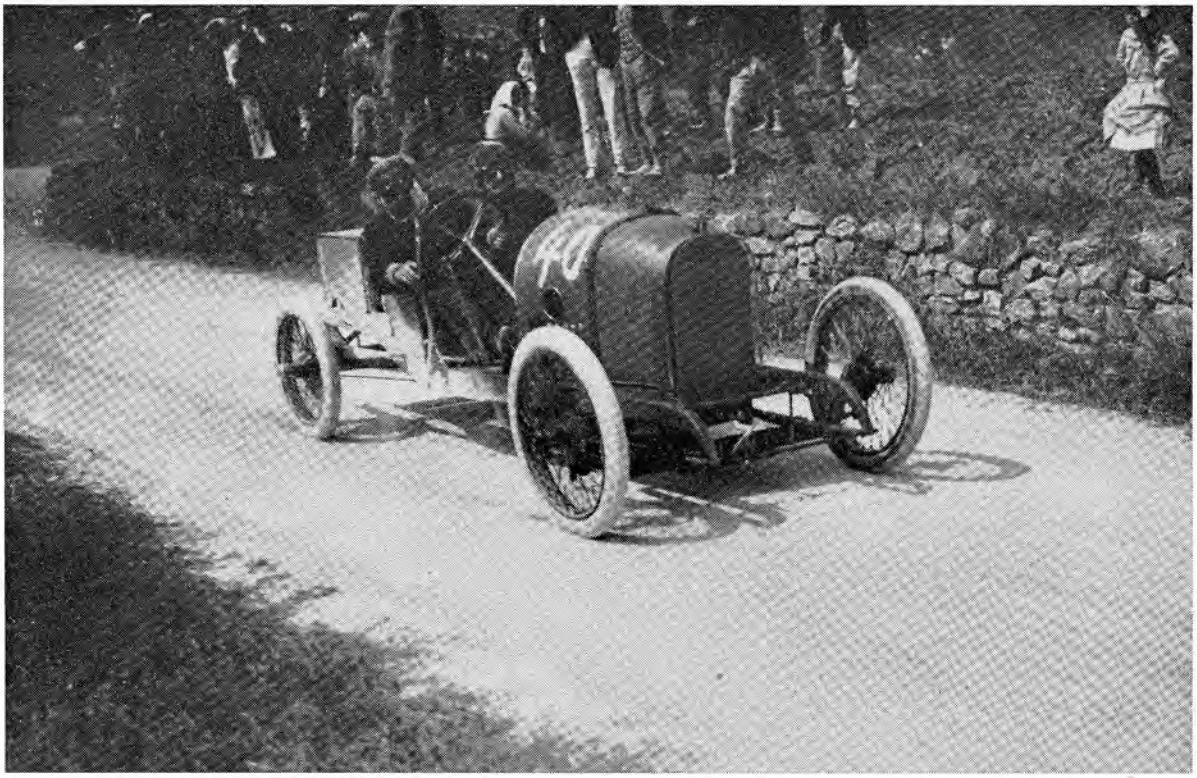
Caractéristiques des Peugeot :

Les 7,600 litres type L 76 et 3 litres L 3 de Dieppe 1912.

LA 7,600 LITRES DE G. BOILLOT AUX ESSAIS AVANT LA COURSE

Les Amis des Peugeot 01

G. BOILLOT EN VIRAGE DURANT LA COURSE



R. THOMAS SUR SA 3 LITRES N° 40 ATTEND LE SIGNAL DU STARTER

Les Amis des Peugeot 01

MEETING AUTOMOBILE DE BOULOGNE-SUR-MER 1912

Dates : Du Dimanche 25 au Mercredi 28 août 1912.

Organisé par : les Sections Boulonnaise et Calaisienne de l'Automobile-Club du Nord.

Dimanche 25 août : Coupe HENON

sur 1 km lancé entre Gravelines et Calais.

1er Georges BOILLOT sur PEUGEOT gagnant la Coupe HENON en 28" 4/5.

Lundi 26 août : Coupe Claude CRESPEL

rampe de la Porte Gayole à Boulogne — 300 m à 14 %.

1er Georges BOILLOT sur Peugeot gagnant la Coupe Claude CRESPEL en 14" 2/5.

Mardi 27 août :

3 km départ arrêté.

1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 1' 17" 1/5.

7 km départ lancé.

1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 2' 34" 1/5 (163,400 km/h).

Le mile en côte à Baincthun.

1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 1' 11" 3/5.

Le meeting se termina le Mercredi 28 août par un concours d'élégance au Touquet-Paris-Plage.

GRAND PRIX DE FRANCE ET COUPE DE LA SARTHE 1912

Date : Lundi 9 septembre 1912 au Mans.

Parcours : 12 tours du grand circuit de la Sarthe de 54 km au tour, soit 648 km. Pontlieue - Grand Lucé - Ecommoy.

Règlement : a) **Grand Prix de France** ouvert aux voitures formule Coupe de l'Auto (moins de 3 litres de cylindrée).

b) **Coupe de la Sarthe** ouverte à toutes les voitures sans limitation. (même formule pour les 2 catégories qu'à Dieppe 25/26 juin 1912).

Classement : 1 — **Grand Prix de France :**

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**ZUCCARELLI/Lenoble**	**Peugeot n° 13**	**6 h 12' 25"**	**104,400**
2e	CHAMPOISEAU	Th. Schneider	6 h 30' 36"	99,500
3e	Léon MOLON	Vinot-Deguingand n° 5	6 h 31' 31"	
4e	CROQUET	Th. Schneider	7 h 0' 33"	
5e	Lucien MOLON	Vinot-Deguingand	7 h 16' 13"	
6e	NICODEMI	Th. Schneider	7 h 16' 36"	
7e	de VERE	Côte n° 8	7 h 41' 35"	85,000
8e	Paul RIVIÈRE	Hispano-Suiza n° 3	7 h 50' 6"	82,000
9e	Arthur DURAY	Alcyon n° 2	8 h 10' 36"	
10e	OLLIER	Côte	9 h 4' 20"	
11e	Albert GUYOT	Picker-Janvier	9 h 33' 51"	

La consommation de ZUCCARELLI avait été de 15 l/100 km.

Il y avait eu 19 engagés.

Les Amis des Peugeot 01

2 — **Coupe de la Sarthe :**

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 27**	**5 h 31' 54"**	**117,150**
2e	LEDUC	S.P.A. n° 29	6 h 35' 18"	98,500
3e	CRESPELLE	Crespelle	9 h 3' 27"	72,000

La consommation de GOUX fut de 24 l/100 km.
Il y avait eu 8 engagés.

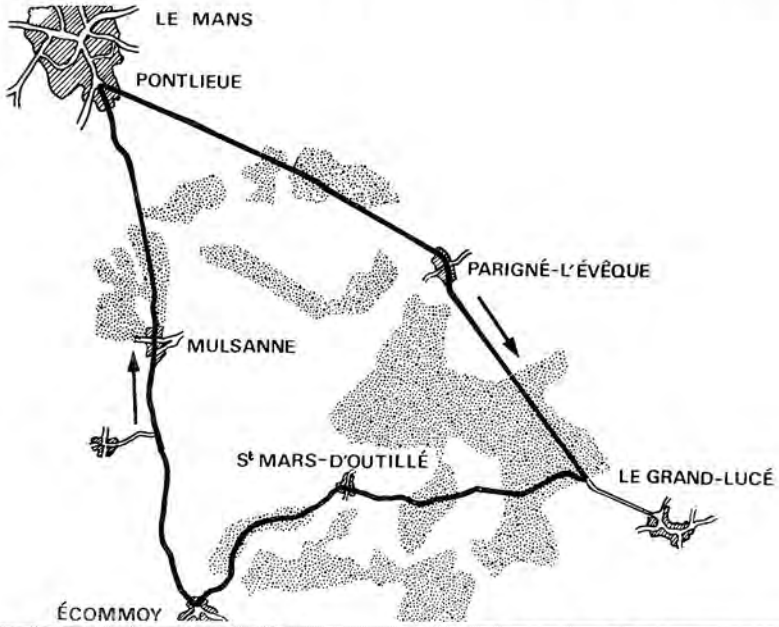
GOUX fit le parcours sans incident avec 4 arrêts (1 ravitaillement et 3 crevaisons).
BOILLOT abandonne après ennuis multiples.

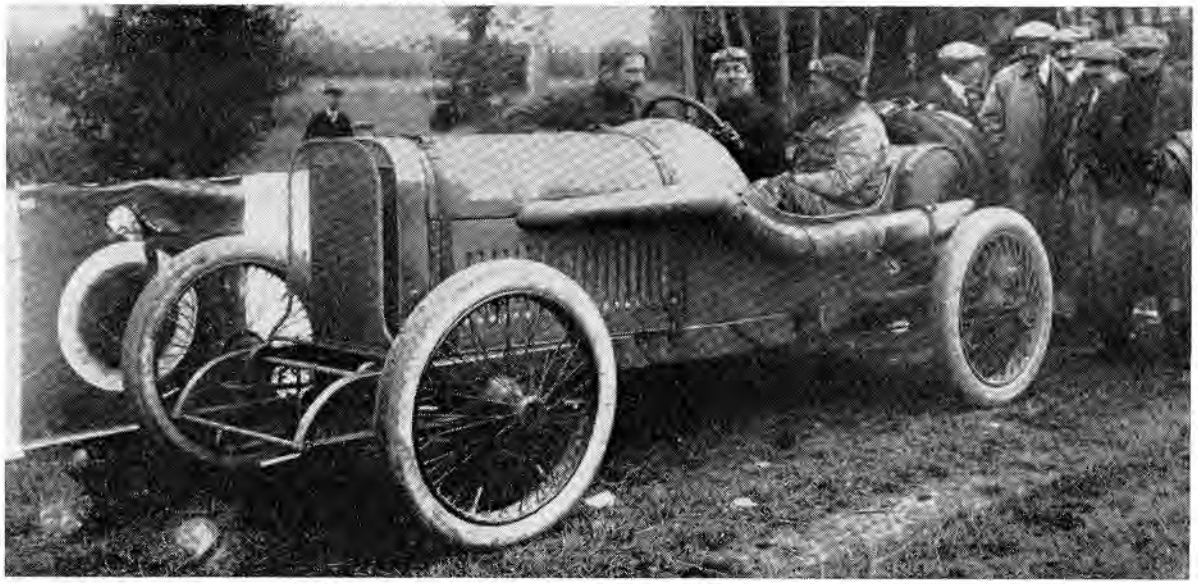
Caractéristiques des Peugeot :

Les mêmes qu'à Dieppe en juin 1912.

a) Dans le Grand Prix de France, en 3 litres type L 3 : 4 cylindres — 78 × 156 = 2.980 cmc 90 CV à 2.900 tr/mn.

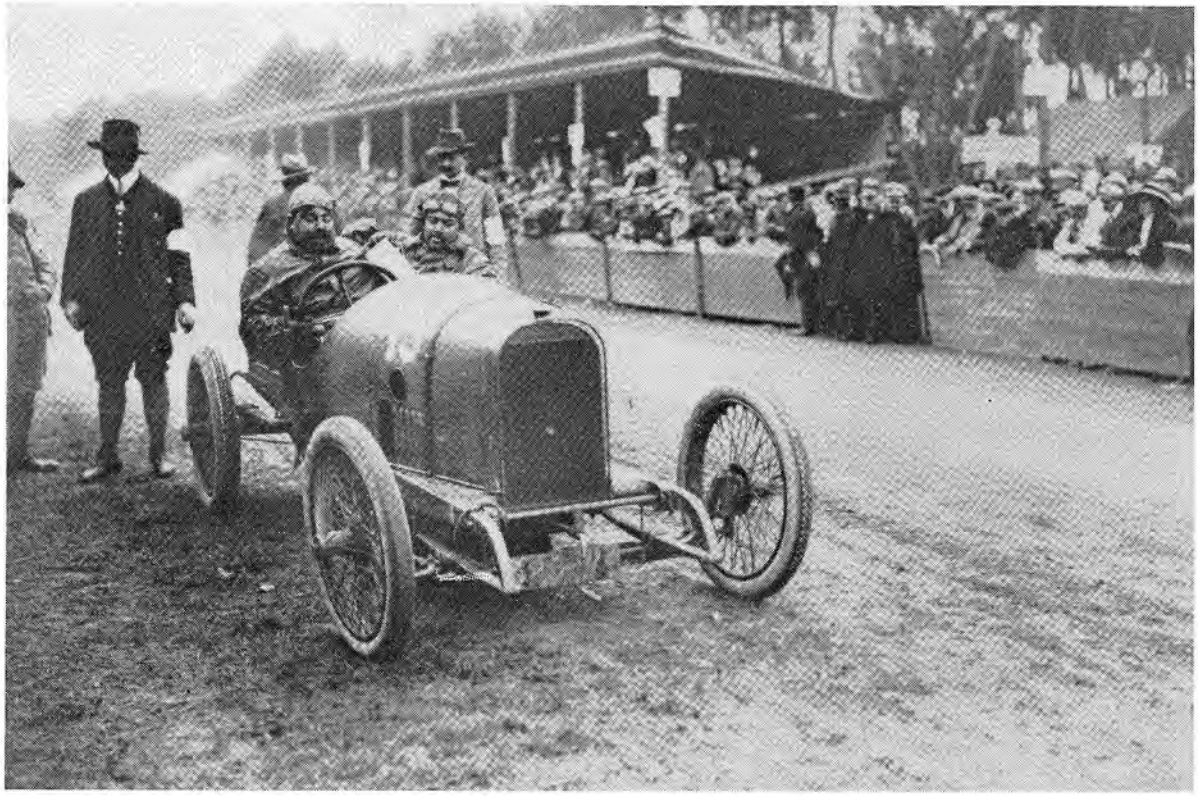
b) Dans la Coupe de la Sarthe, la 7,600 litres type L 76 : 4 cylindres — 110 × 200 = 7.598 cmc 148 CV à 2.200 tr/mn.



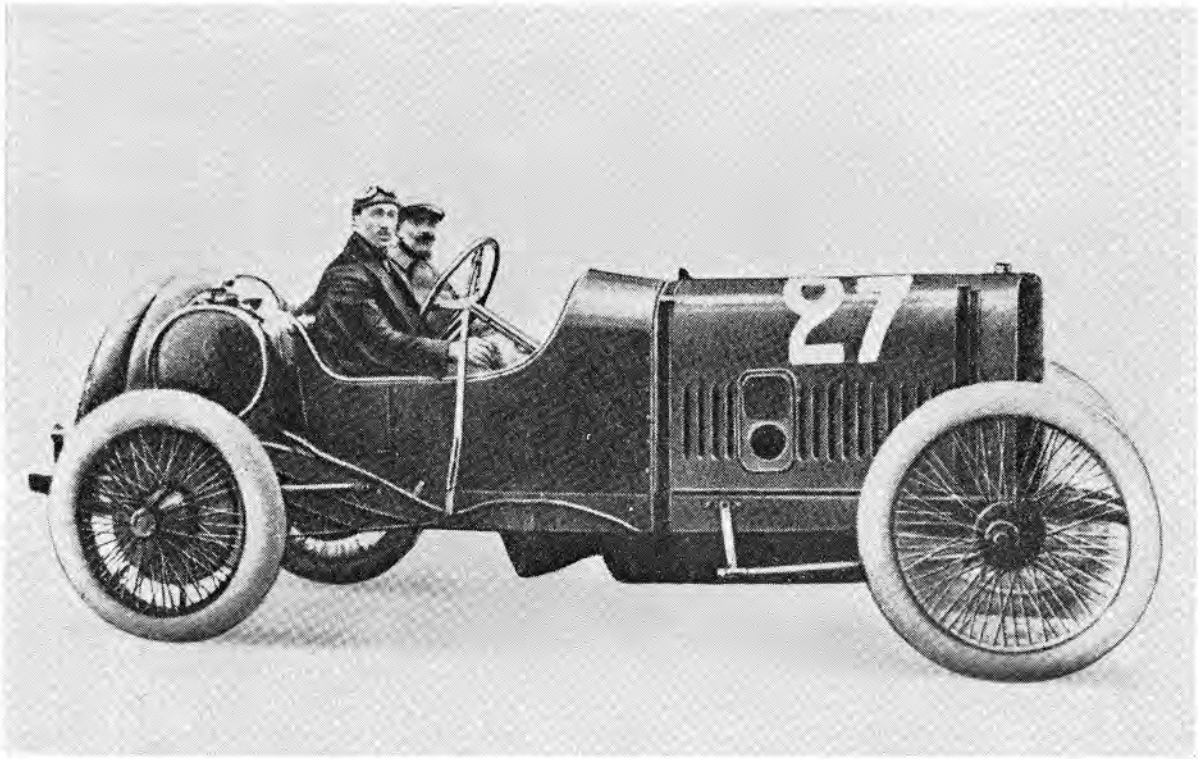


GOUX AU RAVITAILLEMENT AVANT LE DÉPART

Les Amis des Peugeot 01



PAOLO ZUCCARELLI ET SON MÉCANICIEN MARIE LENOBLE AU DÉPART
A GAUCHE, DEBOUT AVEC LE BRASSARD : CHARLES FAROUX



GOUX ET LA PEUGEOT GAGNANTE DE LA COUPE DE LA SARTHE

Les Amis des Peugeot 01

JULES GOUX, LE VAINQUEUR, AU VIRAGE DE LA LUNE DE PONTLIEUE
D'APRÈS UN PASTEL DE L'ÉPOQUE DE BRYAN DE GRINEAU

BROOKLANDS 1913

Dates : Lundi 10 mars et Samedi 12 avril 1913.

1° — **Lundi 10 mars 1913 :**

Jules GOUX bat le record du demi-mile lancé à 177 km/h,
(ancien record : 166 km/h).

2° — **Samedi 12 avril 1913 :**

Jules GOUX et Georges BOILLOT battent les 4 records :

— **l'heure à 170,588 km/h** (ancien record de Percy LAMBERT) — Le record de l'heure battait également le record **universel** de l'heure détenu par VEDRINES sur monoplan Deperdussin avec 167,800 km/h.

— **les 50 miles** départ arrêté en **28' 18" (170,505 km/h)**

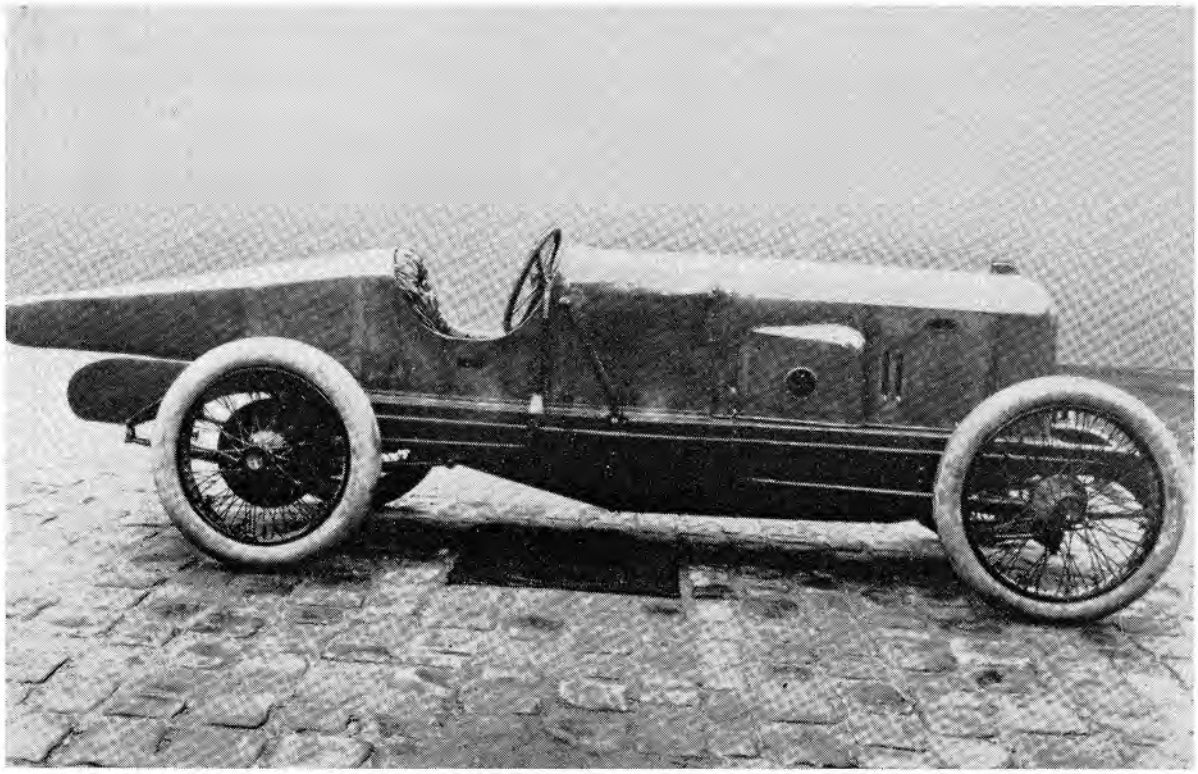
— **les 100 miles** en **56' 29" 09 (170,875 km/h)**

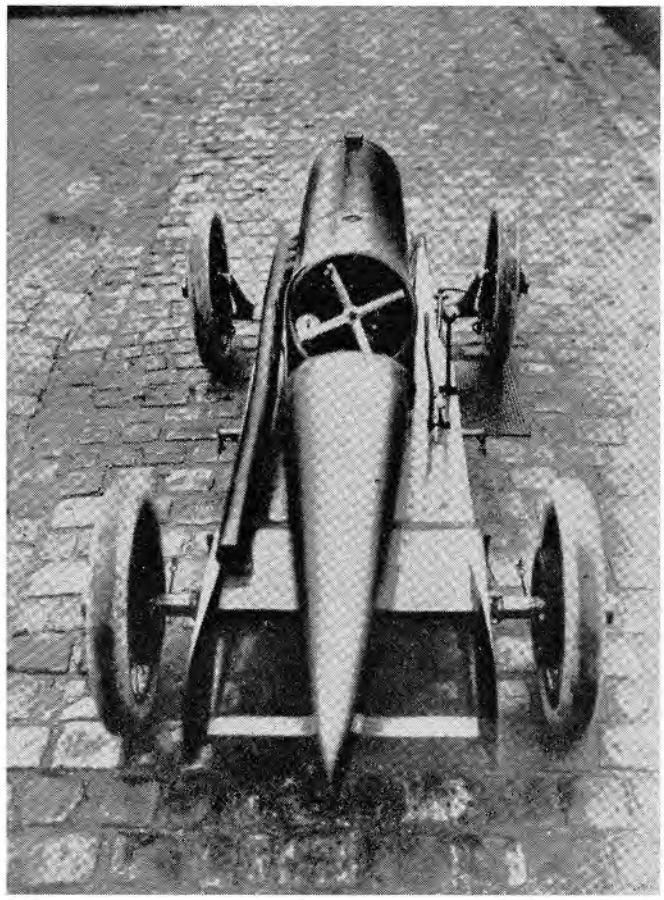
— **les 150 miles** en **1 h 28' 35" 67 (170,588/106 miles)**

Caractéristiques de la Peugeot :

La 7,600 litres type L 76 de Dieppe 1912 transformée et aménagée en monoplace fuselée « torpille ».

Les Amis des Peugeot 01





LA VOITURE DE BROOKLANDS

Les Amis des Peugeot 01

7ème MEETING DE L'AUTOMOBILE-CLUB DE LA SARTHE ET DE L'OUEST DE LA FRANCE 1913

Dates : Dimanche 11 mai 1913, à la Flèche, course de 5 km en palier.
Lundi 12 mai 1913, à Laval, course de 1 km en côte.
Jeudi 15 mai 1913, à Tours, course de 500 mètres en côte.

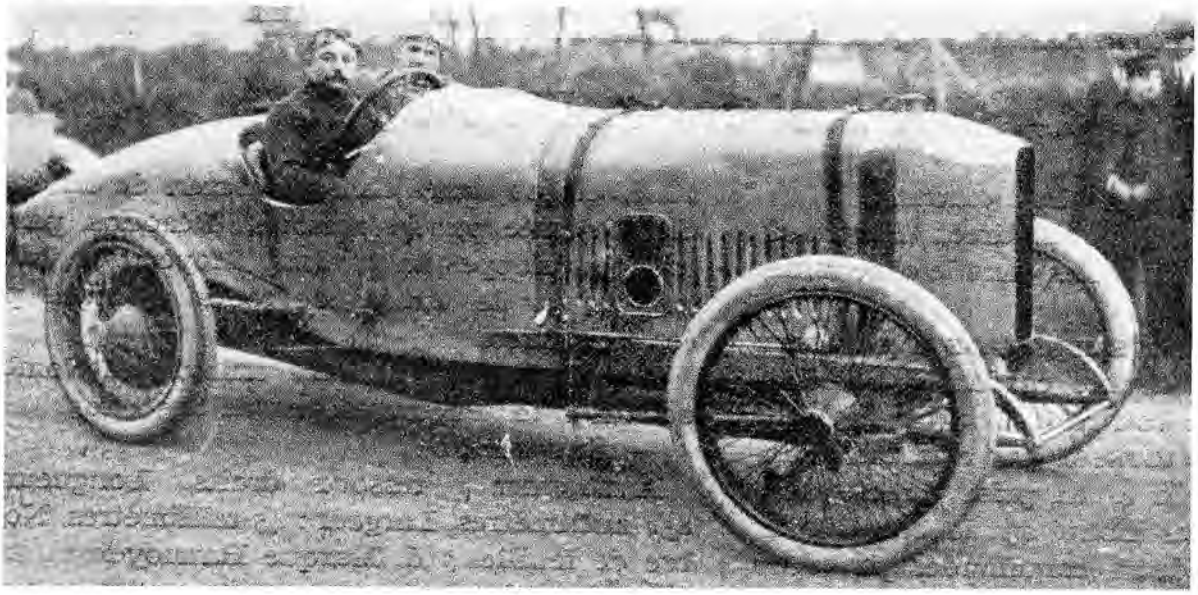
Classement :

— **1re épreuve à La Flèche, les 5 km en palier.**
1er et meilleur temps : Georges BOILLOT sur Peugeot, en 1' 56" 2/5.

— **2e épreuve, le kilomètre en côte, départ arrêté, à Laval.**
1er et meilleur temps : Georges BOILLOT sur Peugeot, en 35" 2/5.

— **3e épreuve, course de côte de La Tranchée, à Tours-St-Symphorien, 500 mètres à 5 %.**
1er et meilleur temps : Georges BOILLOT sur Peugeot, en 21" 4/5.

Caractéristiques de la Peugeot participante, gagnant les 3 épreuves :
La L 76, 7,600 litres, de Dieppe 1912, aménagée avec buse de radiateur genre Torpille, et échappement strictement horizontal.



GRAND PRIX D'AMÉRIQUE A INDIANAPOLIS 1913

Date : Vendredi 30 mai 1913.
Organisé par : The Indianapolis Motor Speedway Corporation.
Parcours : 200 tours de l'autodrome d'Indianapolis de 2,5 miles (4,023 km) au tour, soit 500 miles (804,500 km).
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 16**	**6 h 35' 05" 00**	**122,155 km/h**
2e	WISHART	Mercer n° 22	6 h 48' 13" 40	118,245 km/h
3e	MERZ	Stutz n° 2	6 h 48' 49" 25	118,068 km/h
4e	Albert GUYOT	Sunbeam n° 9	7 h 02' 58" 95	114,110 km/h
5e	PILETTE	Mercédès-Knight n° 23	7 h 20' 13" 00	109,637 km/h
6e	WILCOX	Gray Fox n° 12	7 h 23' 26" 55	108,848 km/h
7e	MULFORD	Mercédès n° 29	7 h 28' 05" 50	107,722 km/h
8e	DISBROW	Case n° 31	7 h 29' 09" 00	107,495 km/h
9e	HAUPT	Mason n° 35	7 h 52' 35" 10	102,123 km/h
10e	CLARK	Tulsa n° 25	7 h 56' 14" 25	101,350 km/h

Record de 126,650 km/h non battu.

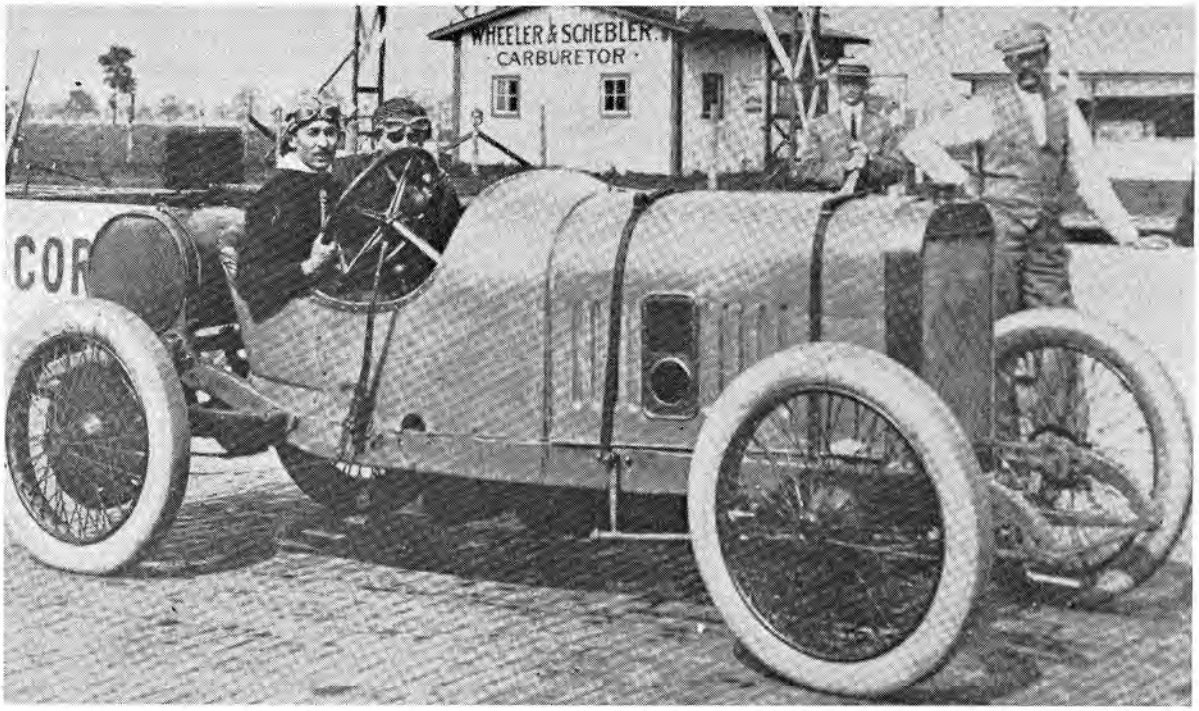
Les Amis des Peugeot 01

Il y avait :

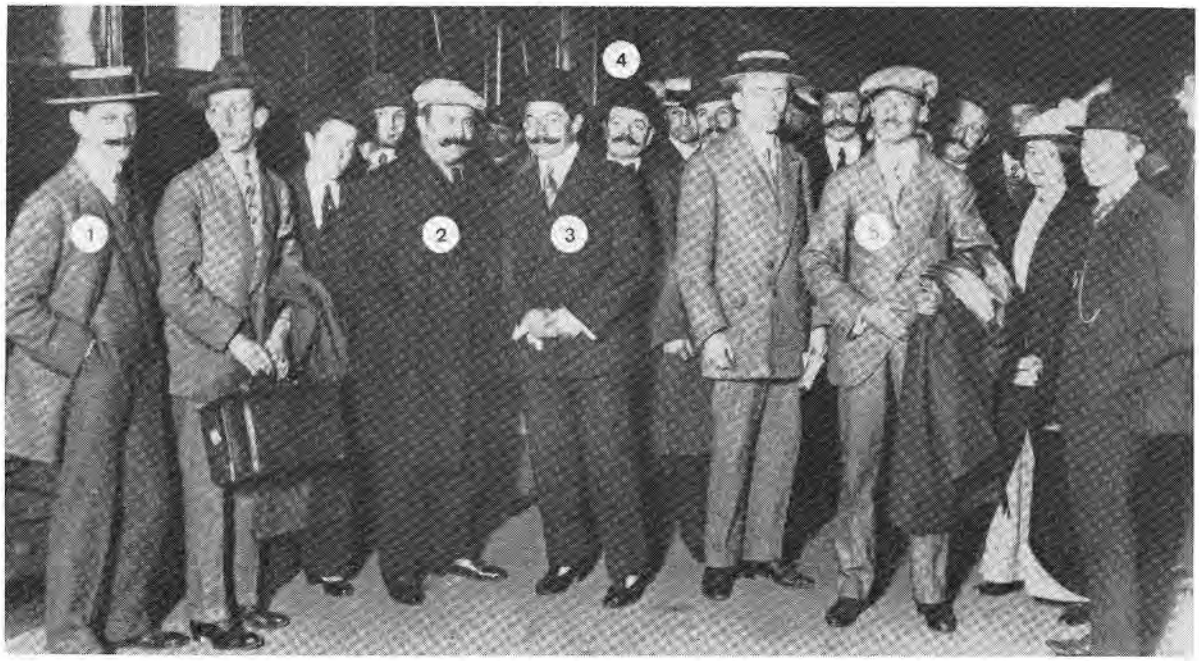
— 31 engagés, — 27 partants, dont 2 Français avec GOUX, ZUCCARELLI sur Peugeot N° 15 qui abandonna au 18e tour (détérioration roulements de vilebrequin). — 10 arrivants.

Caractéristiques de la Peugeot type L 76 :

Celle de Dieppe A.C.F. 1912, 4 cylindres — 110 × 200 = 7.598 cmc.



JULES GOUX AU VOLANT DE LA VOITURE GAGNANTE



AU RETOUR D'AMÉRIQUE, APRÈS LA VICTOIRE DE GOUX,
BOILLOT LE CHEF DE L'ÉQUIPE DES COURSES EST VENU A LA GARE SAINT-LAZARE
ACCUEILLIR LE VAINQUEUR A L'ARRIVÉE DU TRAIN TRANSATLANTIQUE

1 - L'INGÉNIEUR ERNEST HENRY 2 - PAOLO ZUCCARELLI 3 - GEORGES BOILLOT
4 - LEMOINE, DIRECTEUR DE PEUGEOT 5 - JULES GOUX, LE VAINQUEUR

Les Amis des Peugeot 01

JULES GOUX

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

CIRCUIT DE PROVENCE 1913

Date : Dimanche 15 juin 1913.

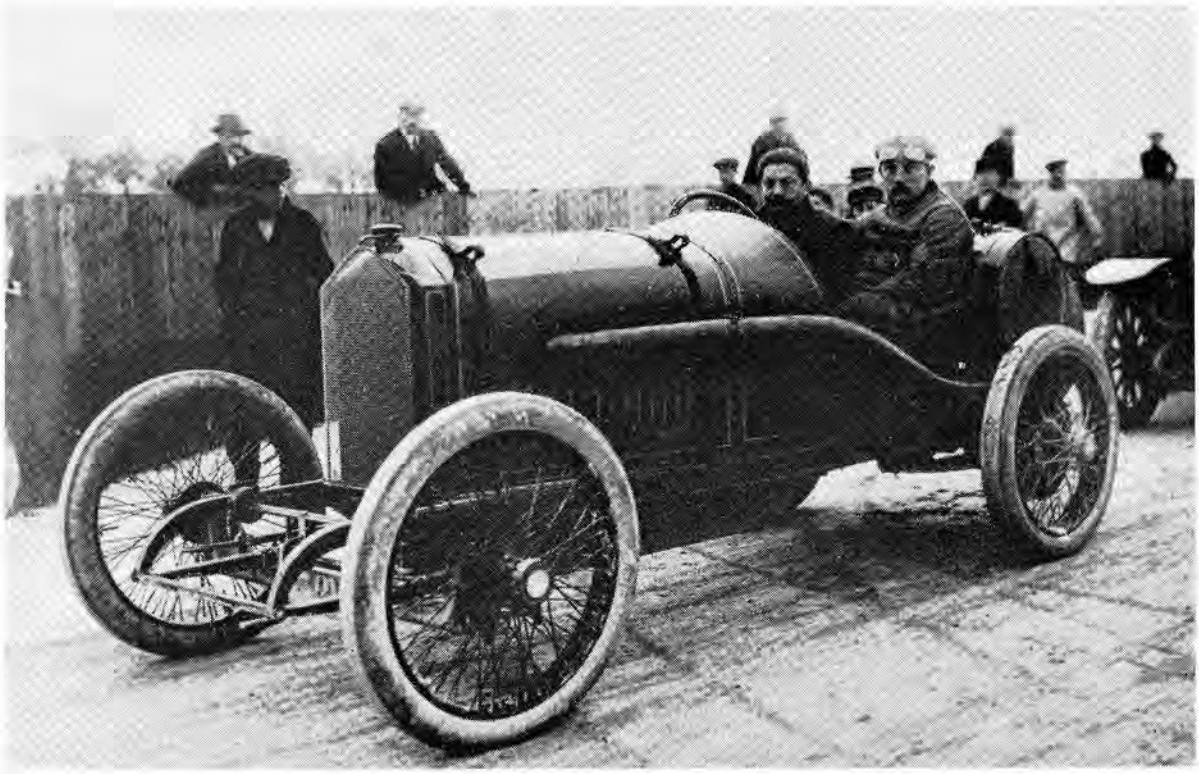
Parcours : 7 fois le circuit de 42 km, soit 294 km, de Trets, la croisière de la Barque, la croisière du Canet, Châteauneuf-le-Rouge, la croisière de Pourcieux et Trets.

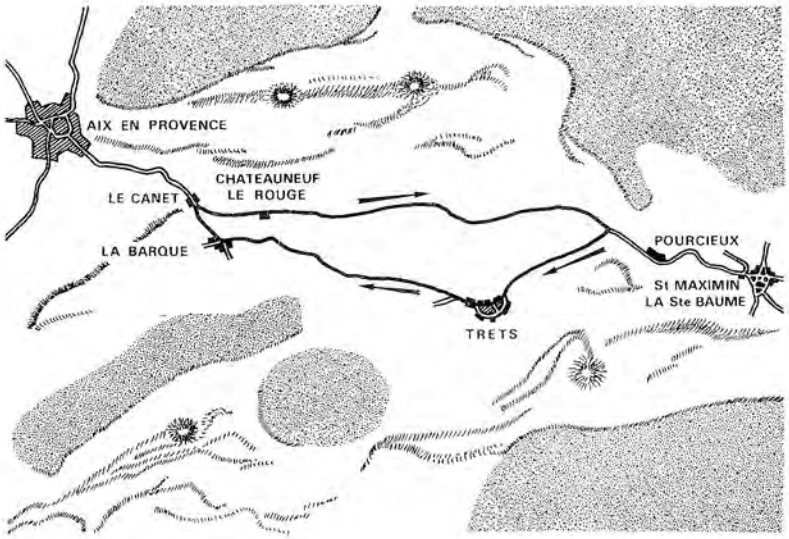
Classement :

	Conducteur	Voiture
1er	**BOILLOT**	**Peugeot**

Caractéristiques de la Peugeot type L 3 :

3 litres, 4 cylindres — 78 × 156 = 2.980 cmc — 90 CV à 2.800 tr/mn.





Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX DE L'A.C.F. AMIENS 1913

Date : Samedi 12 juilllet 1913.

Organisé par : l'Automobile-Club de France.

Parcours : 917 km en 29 tours du circuit de Picardie de 31,630 km au tour, passant par Longueau, Domart, Demuin, Moreuil, Boves et Longueau. Circuit comportant une ligne droite de 13 km rapide mais étroite, deux virages et une épingle à cheveux.

Réglementation : Consommation limitée à 20 litres aux 100 km maxi. Poids compris entre 800 et 1.100 kg à vide.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot n° 8**	**7 h 53' 56" 4/5**	**116,190**
2e	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 14**	**7 h 56' 22" 2/5**	
3e	CHASSAGNE	Sunbeam	8 h 6' 20" 1/5	
4e	Paul BABLOT	Delâge n° 2	8 h 16' 13" 3/5	
5e	Albert GUYOT	Delâge n° 10	8 h 17' 58" 4/5	
6e	RESTA	Sunbeam	8 h 21' 38" 2/5	
7e	CHAMPOISEAU	Th. Schneider	8 h 44' 37"	
8e	CHRISTIAENS	Excelsior	8 h 57' 23"	
9e	René THOMAS	Th. Schneider	9 h 4' 12"	
10e	CROQUET	Th. Schneider		
11e	HORNSTED	Excelsior		

ZUCCARELLI, sur Peugeot, s'était tué aux essais à Nonancourt quelques jours avant la course. Son remplaçant DELPIERRE, sur la Peugeot N° 18, sortit de la route au premier tour.

Il y avait 20 engagés — 5 nations — 8 marques :

— Allemagne : 1 Mathis
1 Opel
— Angleterre : 4 Sunbeam
— Belgique : 2 Excelsior
— France : 2 Delâge
3 Peugeot
4 Th. Schneider
— Italie : 3 Itala (sans soupapes)

Caractéristiques des Peugeot :

Vitesse maxi 168 km/h.

Moteur : 4 cylindres — 100 × 180 = 5.650 cmc — 115 CV à 2.200 tr/mn. Culasse hémisphérique. 4 soupapes (2 admission, 2 échappement) par cylindre, inclinées à 45°, à commande desmodromique.
2 arbres à cames en tête commandés par cascade de pignons droits.

Boîte : 4 vitesses à 3 baladeurs.

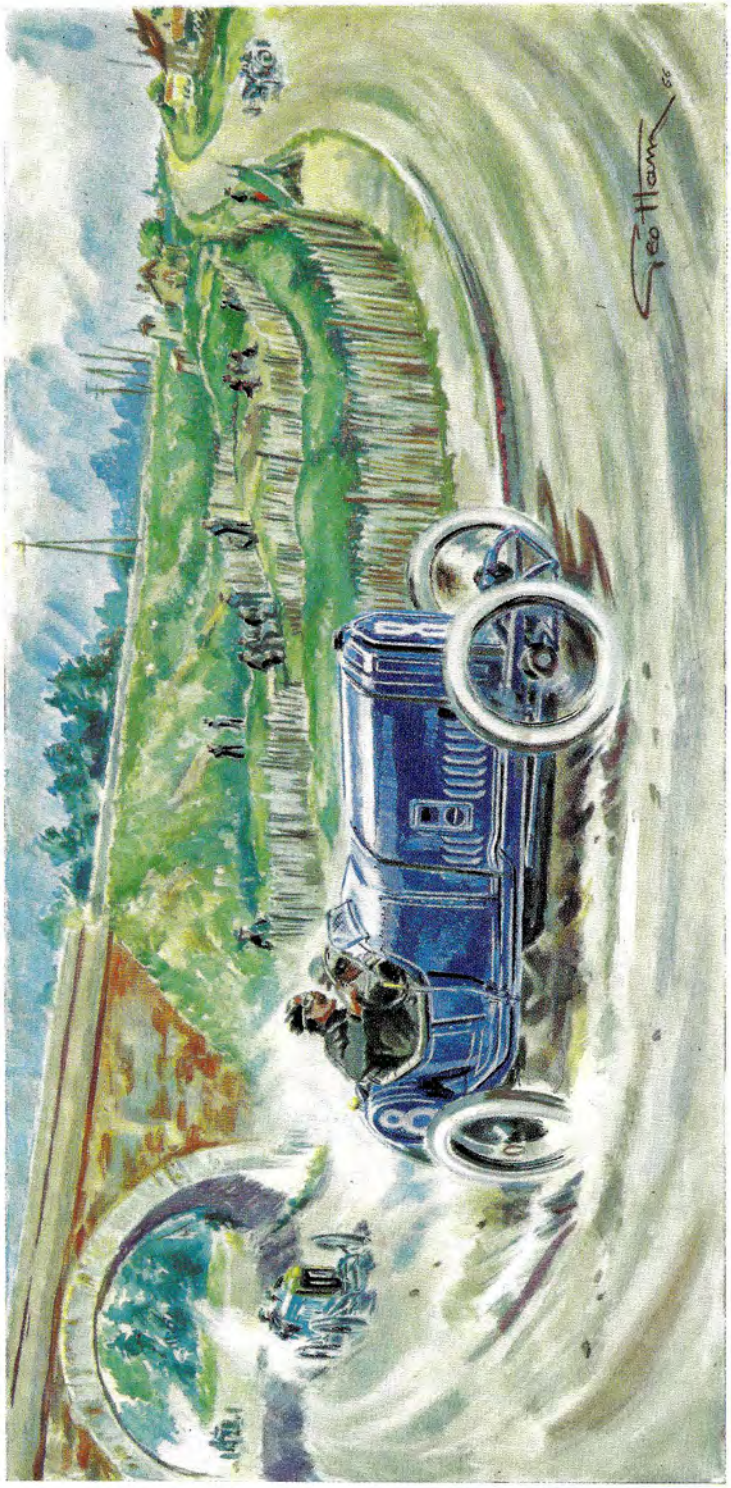
Pont AR : couple 22 × 48.

Pneus : 880 × 120.

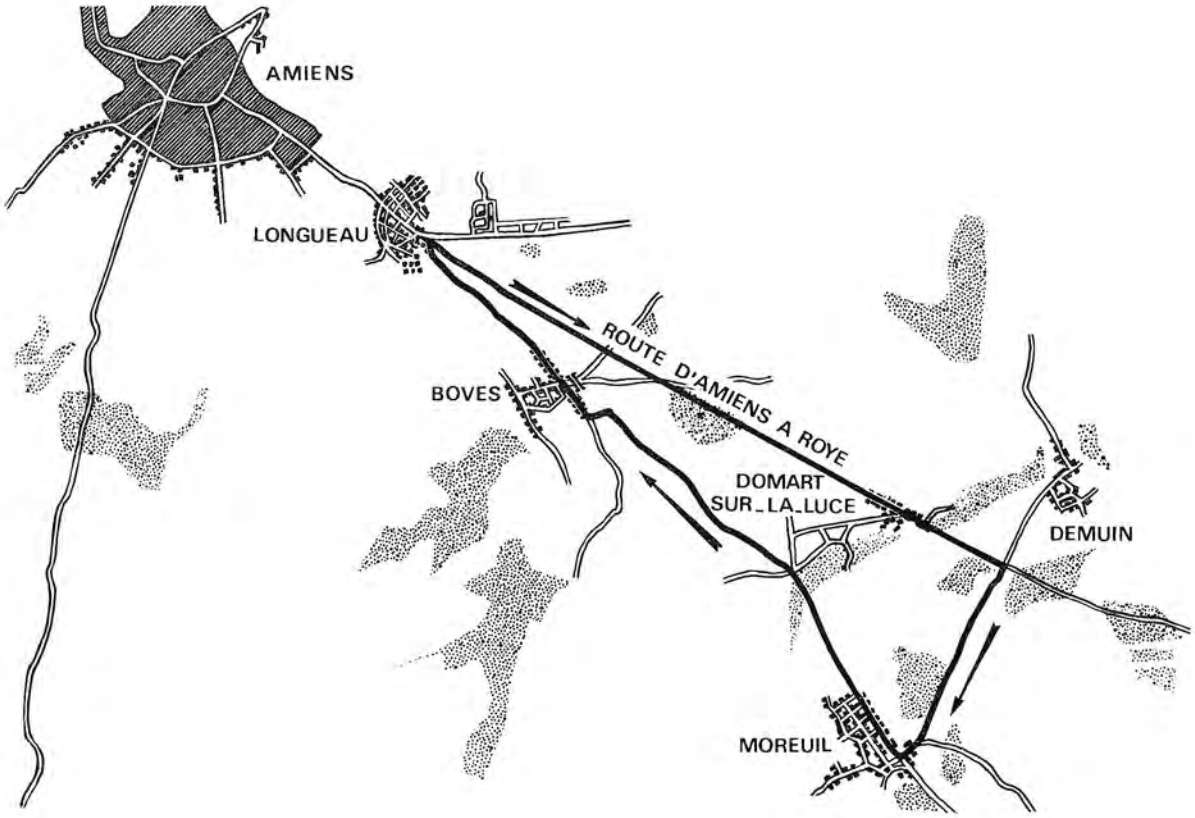
Consommation : BOILLOT avait consommé 17 litres aux 100 km et GOUX 18 litres, confirmant la valeur exceptionnelle de haut rendement du moteur d'Ernest HENRY.

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

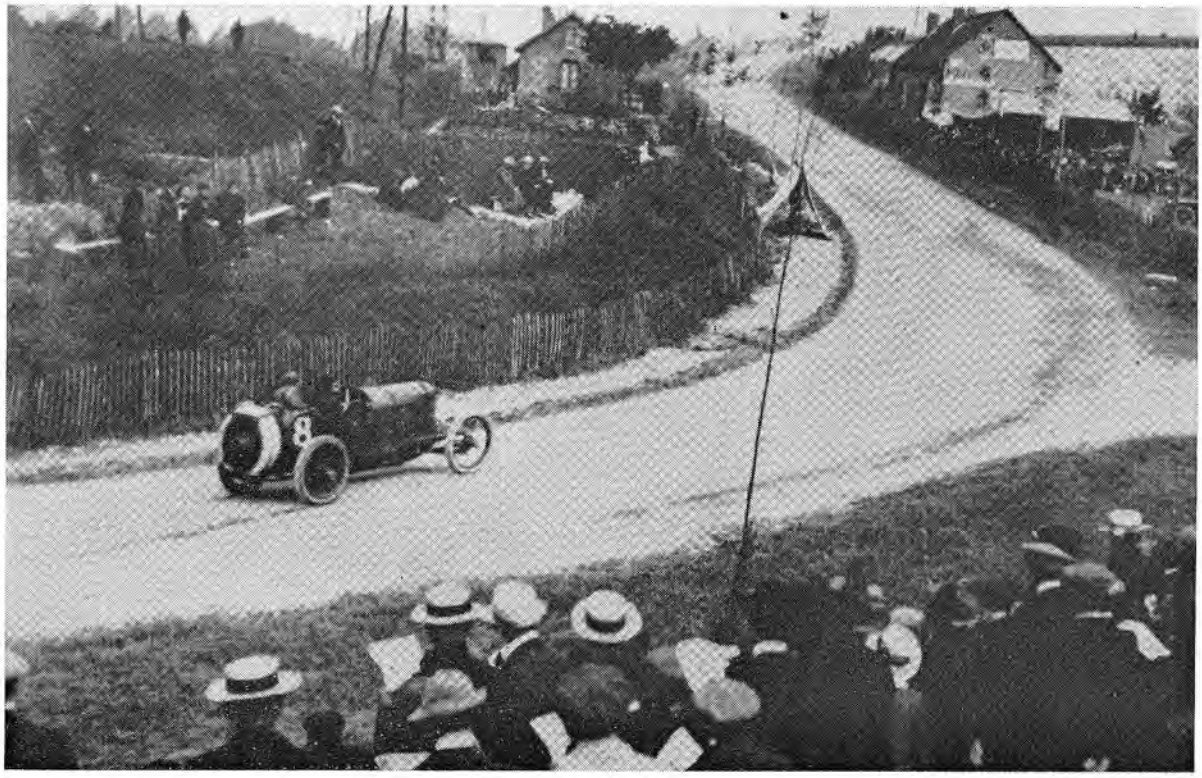


Les Amis des Peugeot 01



L'ARRIVÉE DU VAINQUEUR

Les Amis des Peugeot 01



BOILLOT DANS LA COTE DE BOVES, APRÈS LE PONT DU CHEMIN DE FER

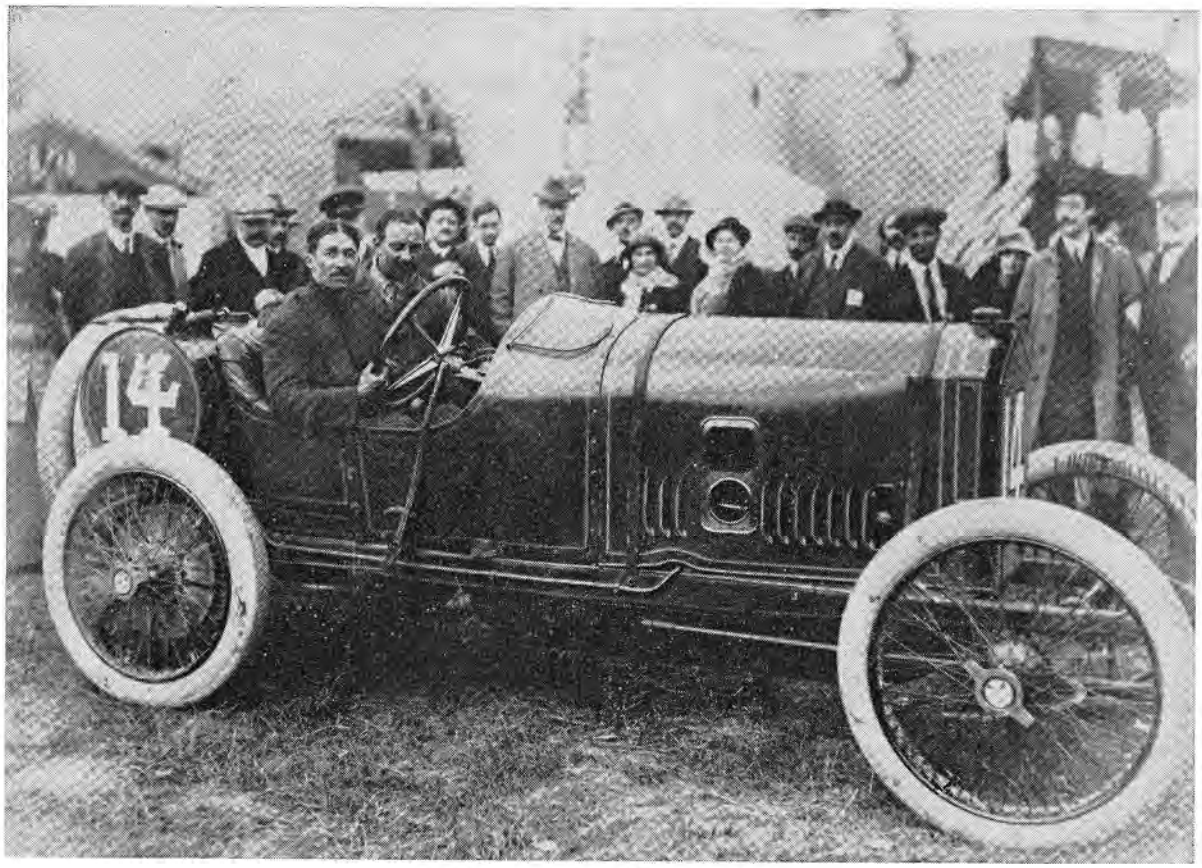
BOILLOT AU VIRAGE DE MOREUIL

Les Amis des Peugeot 01

BOILLOT AU VIRAGE DE MOREUIL

L'ÉQUIPE ET LA VOITURE GAGNANTE

Les Amis des Peugeot 01



GOUX ET SON MÉCANICIEN

COUPE INTERNATIONALE DES CYCLECARS 1913

Date : Lundi 4 août 1913.

Organisée par : l'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest.

Parcours : 5 tours du grand circuit de la Sarthe de 54 km au tour, soit 270 km. Pontlieue, Ecommoy, Grand-Lucé (voir page 81).

Classement :

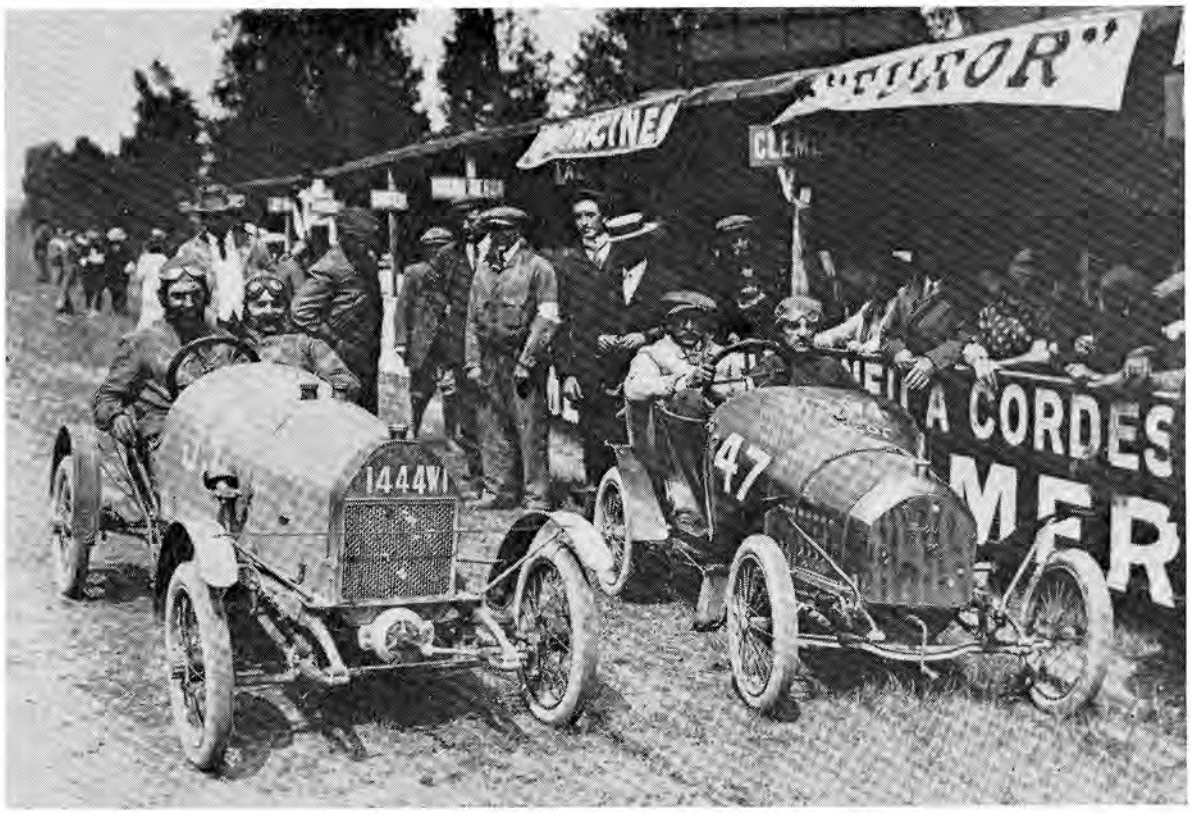
Cyclecars 1re catégorie, cylindrée maxi 1100 cmc

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	VIOLET	Violet-Bogey n° 33	3 h 38' 54" 3/5	74
2e	**BAS**	**Bébé-Peugeot n° 47**	**3 h 39' 32"** à **38" du 1er**	
3e	JOLIBOIS	Ronteix	3 h 43' 50" 2/5	
4e	**CHICHON**	**Bébé-Peugeot n° 32**	**3 h 45' 56"**	
5e	**BLANC**	**Bébé-Peugeot n° 42**	**3 h 50' 53" 3/5**	
6e	LEVEQUE	Super	4 h 5' 9" 4/5	
7e	NOEL	Noël	4 h 26' 8" 3/5	
8e	BOURBEAU	Bedelia	4 h 39' 11"	

Caractéristiques des Peugeot :

Type BP1 (dit Bébé-Peugeot) dont c'était la première sortie.
Moteur 4 cylindres — 55 × 90 = 855 cmc.

Les Amis des Peugeot 01



BAS ET SA BÉBÉ-PEUGEOT N° 47

COURSE DE COTE DU MONT-VENTOUX 1913

Date : Dimanche 24 août 1913.

Organisée par : l'Automobile-Club Vauclusien.

Parcours : Départ à la sortie de Bédoin (altitude 296 m) arrivée à 1.895 m, différence d'altitude 1.599 m.

Longueur 23,600 km avec rampe de 10 % de moyenne, les trois derniers kilomètres étant à 13 %.

Classement :

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot n° 60**	**17' 38" (80,300 km/h)**

Record battu.

L'ancien record datait de l'année d'avant — 1912 — établit par BOILLOT sur Peugeot. Ce record était abaissé de 17' 46" à 17' 38" et il restera debout jusqu'en 1925.

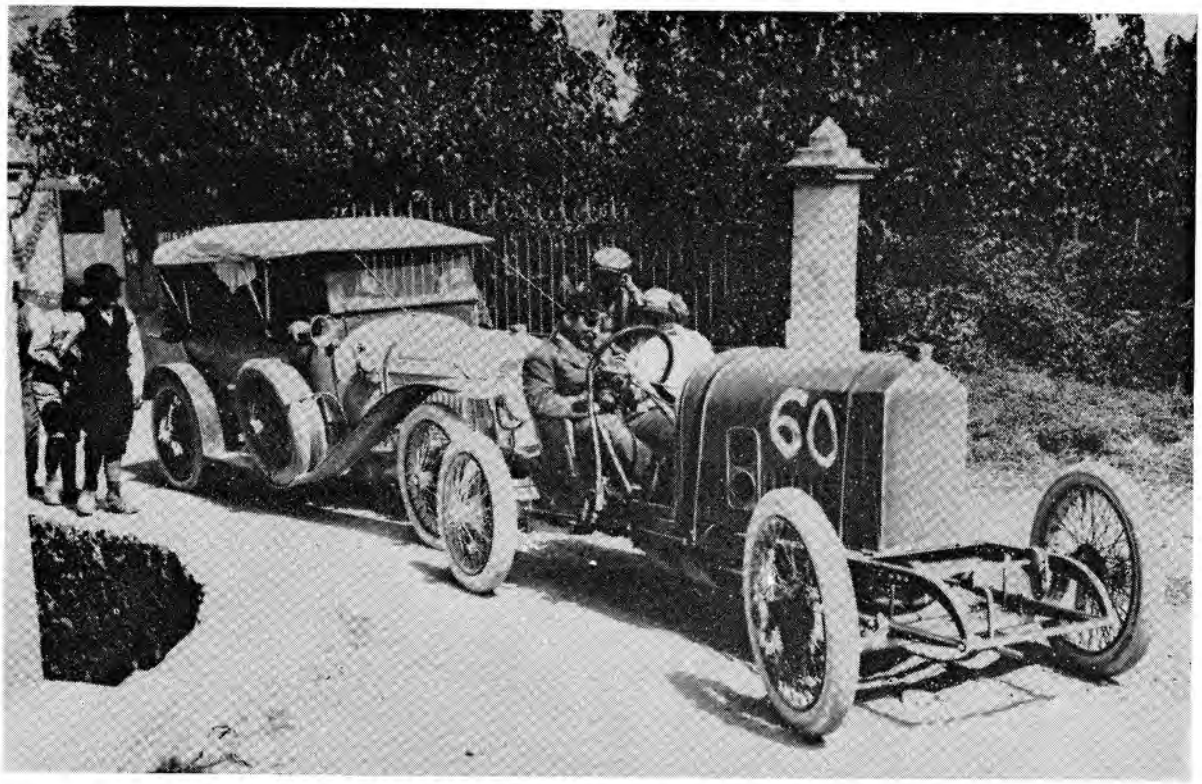
Caractéristiques de la Peugeot :

La 5,700 litres d'Amiens 1913.

Dans cette même épreuve, en cyclecars 2e catégorie, GEHIN et GOUX coururent également sur Bébé-Peugeot de 855 cmc.

GEHIN se classa 1er (voiture n° 32).

Les Amis des Peugeot 01



BOILLOT SE REND AU DÉPART DU VENTOUX SUR LA 5,700 LITRES TYPE AMIENS DONT LA CARROSSERIE A ÉTÉ ALLÉGÉE ET RÉDUITE A DEUX BAQUETS

LA BÉBÉ-PEUGEOT DE GEHIN

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX DES VOITURES LÉGÈRES ET COUPE DE « L'AUTO »
BOULOGNE-SUR-MER 1913

Date : Dimanche 21 septembre 1913.

Organisés par : La Section Boulonnaise de l'Automobile-Club du Nord.

Parcours : Prévue par le règlement sur 14 tours, l'épreuve se courut sur 12 tours du grand circuit de Boulogne de 51,984 km au tour, soit 623,808 km.
Départ à la Fourche de Saint-Martin, passant par La Capelle, Colembert, Desvres.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**Georges BOILLOT**	**Peugeot n° 8**	**6 h 7' 40" 4/5**	**101,800**
2e	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 19**	**6 h 16' 3" 2/5**	
3e	Lee GUINESS	Sunbeam n° 23	6 h 18' 50"	
4e	HANCOCK	Vauxhall n° 3	6 h 58' 18"	
5e	**Victor RIGAL**	**Peugeot n° 26**	**6 h 59' 44"**	
6e	Maurice TABUTEAU	Alda n° 11	7 h 52' 34"	
7e	d'AVARAY	Anasagasti n° 2	8 h 7' 25"	

— 26 engagés. — 17 partants. — 7 arrivants (dont 3 Peugeot).

Caractéristiques des Peugeot type L 3/1913 :

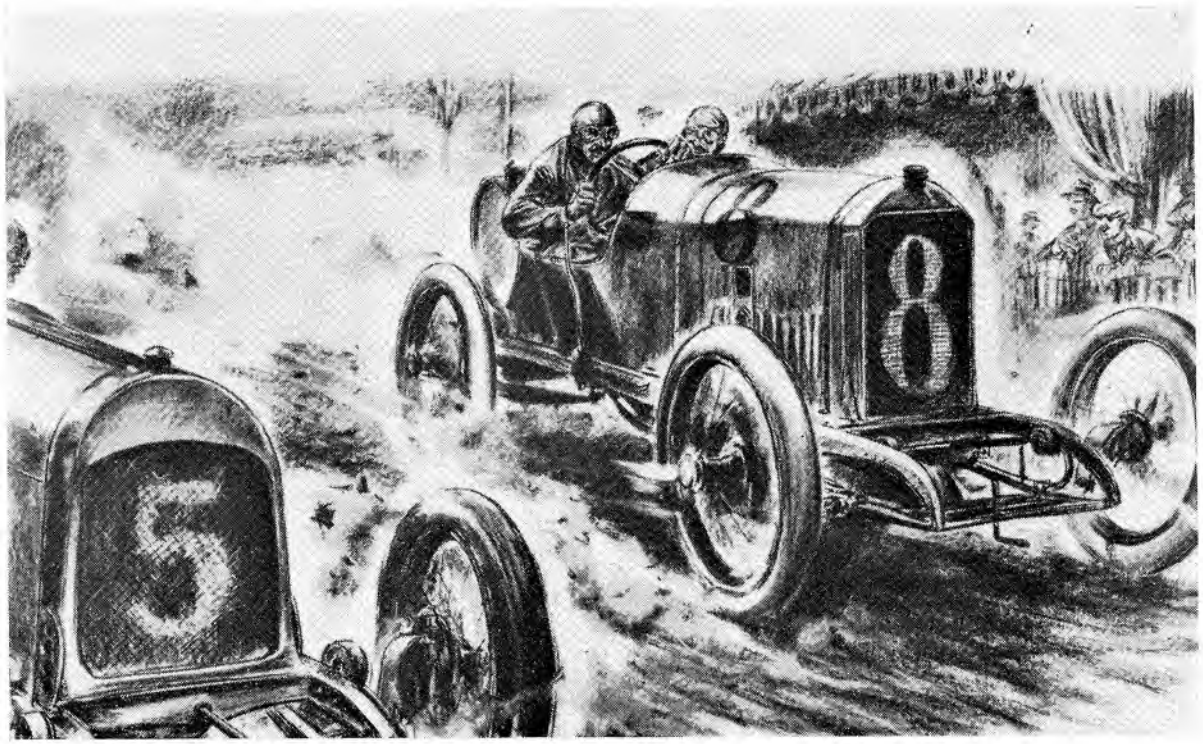
4 cylindres — 78 × 156 = 2.980 cmc — 90 CV à 2.900 tr/mn.

Consommation de BOILLOT durant l'épreuve : 13 litres aux 100 km.

GEORGES BOILLOT SUR LA LIGNE DE DÉPART

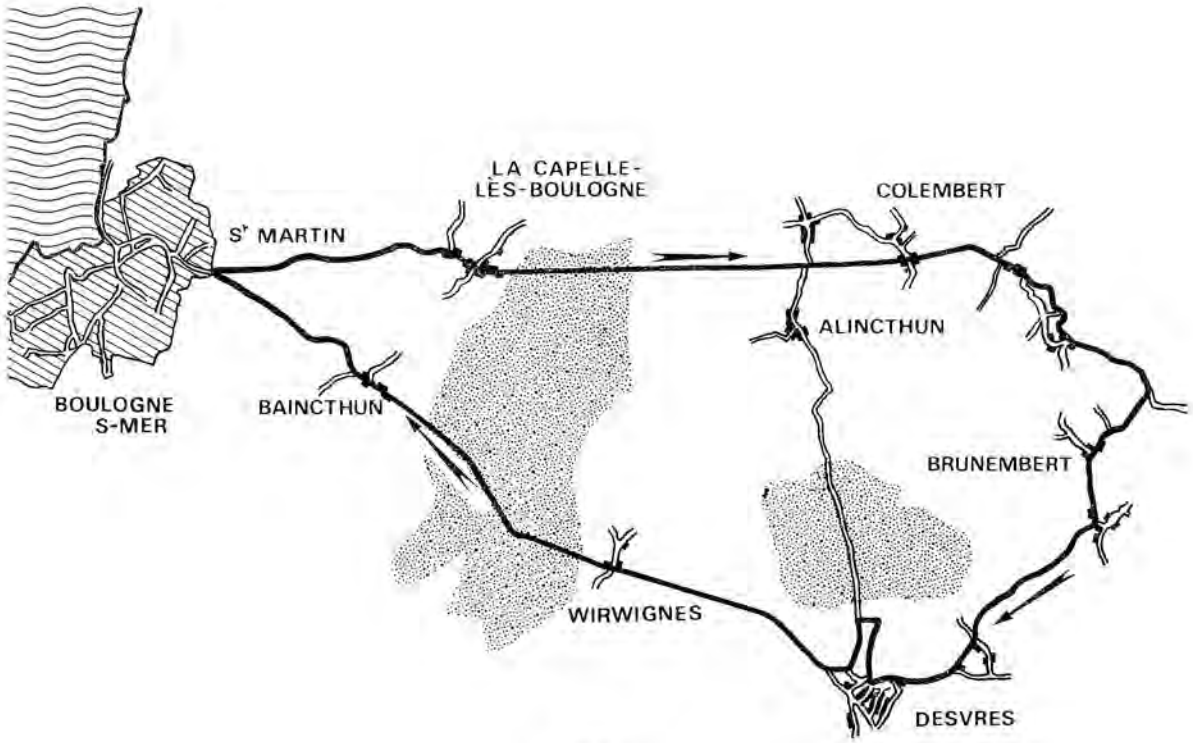
Les Amis des Peugeot 01

GEORGES BOILLOT RENTRE AU CONTROLE APRÈS SA VICTOIRE
APPUYÉ SUR LA VOITURE, GÉO LEFEVRE DU JOURNAL L'AUTO



GEORGES BOILLOT EN VITESSE DEVANT LES TRIBUNES

Les Amis des Peugeot 01



GRAND PRIX D'AMÉRIQUE A INDIANAPOLIS 1914

Date : Samedi 30 mai 1914.

Organisé par : The Indianapolis Motor Speedway Corporation.

Parcours : 200 tours de l'autodrome d'Indianapolis de 2,5 miles (4,023 km) au tour, soit 500 miles (804,500 km).

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	René THOMAS	Delâge n° 16	6 h 03' 45"	132,694 km/h
2e	**Arthur DURAY**	**Peugeot n° 14**	**6 h 10' 29"**	**130,313 km/h**
3e	Albert GUYOT	Delâge n° 10	6 h 14' 01"	129,041 km/h
4e	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 6**	**6 h 17' 24"**	**127,770 km/h**
5e	OLDFIELD	Stutz n° 3	6 h 23' 51"	125,743 km/h
6e	CHRISTIAENS	Excelsior n° 9	6 h 27' 24"	125,212 km/h
7e	GRANT	Sunbeam n° 27	6 h 36' 22"	121,785 km/h
8e	KEENE	Beaver Bullet n° 5	6 h 40' 57"	120,385 km/h
9e	CARLSON	Maxwell n° 25	7 h 02' 42"	114,174 km/h
10e	RICKENBACKER	Duesenberg n° 42	7 h 03' 34"	113,965 km/h

Il y avait 30 partants, dont 6 Français : 2 Delâge 3 Peugeot 1 Bugatti

Caractéristiques des Peugeot :

— La voiture N° 14 d'Arthur DURAY était une 3 litres, type L 3, du Grand Prix de France 1912, devenue propriété personnelle de Jacques MEUNIER (Chocolat Meunier) et engagée par lui.

— Les voitures Nos 6 et 7 de Jules GOUX et Georges BOILLOT étaient des 5,700 litres d'Amiens 1913.

Contre toute attente, l'équipe officielle Peugeot fut « coiffée » par l'indépendant, tandis que Georges BOILLOT dut abandonner au 360e mile : châssis cassé après éclatement d'un pneu.

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX DU MAROC 1914

Date : Juin 1914.

Organisé par : La Vigie Marocaine de Casablanca.

Parcours : 9 étapes : Casablanca, Rabat-Salé, Fez, Meknès, Oued Zem, Marrakech, Mogador, Safi, Mazagan, Casablanca.

Classement général (par addition des temps d'étapes) :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	WALTEZ MOTZ	NSU	38 h 20' 3"
2e	**Maurice BOUVEROT**	**Peugeot**	**41 h 6' 50"**
3e	Laurent GALLIAN	Métallurgique	43 h 11' 11"
4e	RIVIÈRE	Métallurgique	46 h 47' 30"
5e	MOCHET	de Dion-Bouton	48 h 39' 15"
6e	SEREY	Renault	51 h 30' 32"
7e	MANCEL	Lorraine-Dietrich	52 h 51' 52"
8e	FARRET	Cottin Desgouttes	53 h 6' 6"
9e	AQUADRON	Ford	55 h 36' 16"
10e	CAFFAREL	de Dion-Bouton	56 h 24' 6"
11e	CHERGUI	Ford	57 h 29' 44"
12e	MUNOZ	Lorraine-Dietrich	71 h 9' 9"

Caractéristiques de la Peugeot :

C'était une 14 CV de série, 4 cylindres, type colonial qui, outre la deuxième place du classement général, remporta la première place dans sa catégorie et la Coupe du Président de la République.

GRAND PRIX DE L'A.C.F. LYON 1914

Date : Samedi 4 juillet 1914.

Organisé par : l'Automobile-Club de France.

Parcours : 752,620 kilomètres en 20 tours du circuit situé au Sud-Ouest de Lyon, de 37,630 km au tour, passant par les 7 Chemins, Givors, Rive-de-Gier et rejoignant les 7 Chemins après une ligne droite de près de 13 km par la descente des Esses.

Réglementation : Cylindrée maxi 4,500 litres.
Poids maxi du véhicule en charge 1.100 kg.
Largeur maximum 1,75 m hors tout.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	Ch. LAUTENSCHLAGER	Mercédès n° 28	7 h 8' 18" 2/5	105,550
2e	Louis WAGNER	Mercédès n° 40	7 h 9' 54" 1/5	
3e	Otto SALZER	Mercédès n° 39	7 h 13' 15" 4/5	
4e	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 19**	**7 h 17' 47"**	
5e	Dario RESTA	Sunbeam n° 24	7 h 29' 17" 2/5	
6e	ESSER	Nagant n° 17	7 h 40' 28" 1/5	
7e	**Victor RIGAL**	**Peugeot n° 32**	**7 h 44' 28"**	
8e	Arthur DURAY	Delâge n° 35	7 h 51' 32"	
9e	CHAMPOISEAU	Th. Schneider n° 6	8 h 6' 51" 3/5	
10e	JOERNS	Opel n° 2	8 h 17' 9" 3/5	
11e	Antonio FAGNANO	Fiat n° 27	8 h 26' 11" 1/5	

Il y avait 39 engagés — 6 nations — 13 marques :

— Allemagne : 5 Mercédès 3 Opel

— Angleterre : 3 Sunbeam 3 Vauxhall

Les Amis des Peugeot 01

— Belgique : 2 Nagant
— France : 3 Alda-Charron 3 Delâge 3 Peugeot 3 Th. Schneider
— Italie : 3 Aquila Italiana 3 Fiat 3 Nazzaro
— Suisse : 2 Pic-Pic (Piccard et Pictet)

Il y eut :

— 37 partants (2 forfaits italiens).

— 11 arrivants.

La course, spectaculairement, se résuma en une lutte épique de 4 marques : Mercédès, Peugeot, Delâge et Sunbeam.

La date de l'épreuve, à la veille de la guerre, coïncidait avec une période de chauvinisme et de tension internationale.

Dès le début de la course, SAILER et PILETTE sur Mercédès, partent à fond — jouant le lièvre — les 3 autres Mercédès restant sur la réserve : PILETTE ne termina pas le deuxième tour et SAILER cassa une bielle au quart de la course, pendant le 5e tour.

Georges BOILLOT, qui harcelait l'homme de tête, prend le commandement et s'y maintiendra jusqu'au 17e tour, non sans difficultés toutefois : par sentiment national, Peugeot s'est abstenu d'équiper ses voitures de pneus étrangers qui lui avaient valu la victoire quelque temps avant; de plus, le logement vertical des 2 roues de secours dans le carénage AR prévu pour un meilleur profilage, accentuait le poids et le porte-à-faux, gênant la tenue de route et détruisant plus vite les pneus, aussi bien dans les dérapages de l'AR dans les virages qu'en déchapages sur ligne droite.

BOILLOT s'arrêta 6 fois rien que pour les pneus, totalisant une perte de 5' 49", qu'il devait compenser en prenant des risques énormes.

Dès le 15e tour et sur ordre, LAUTENSCHLAGER attaque et commence sa remontée sur BOILLOT qui le devance de 3'.

Inexorablement il regagne à chaque tour et passe le leader au 18e.

BOILLOT a dû encore s'arrêter, mais au 19e tour il n'est qu'à 33" de la Mercédès qu'il n'aura cessé de talonner, et, abordant le dernier tour, il devra abandonner pour moteur hors d'usage par décalotage d'une tête de soupape.

Sportivement, sainement, irrésistiblement, Mercédès a gagné, mais Georges BOILLOT et Peugeot s'étaient battus au-delà de toute expression.

GOUX, qui avait conduit sa course de façon moins déchaînée se classa 4e derrière les 3 Mercédès et 1er des Français.

Innovations techniques du G.P. A.C.F. 1914 :

Hormis Peugeot et Delâge qui utilisaient la commande desmodromique des soupapes, c'est la première fois qu'on vit 4 marques utiliser des freins sur les 4 roues : Delâge, Fiat, Peugeot et Pic-Pic.

Caractéristiques des Peugeot :

Vitesse 180 km/h.

Moteur : 4 cylindres — 92 × 169 = 4.491 cmc — 112 CV à 2.800 tr/mn.
Rapport volumétrique 5,4.
Vilebrequin à 3 paliers sur roulements.
4 soupapes par cylindre à commande desmodromique.
2 arbres à cames en tête.

Boîte : 5 vitesses.

Freins AV : Système Peugeot.

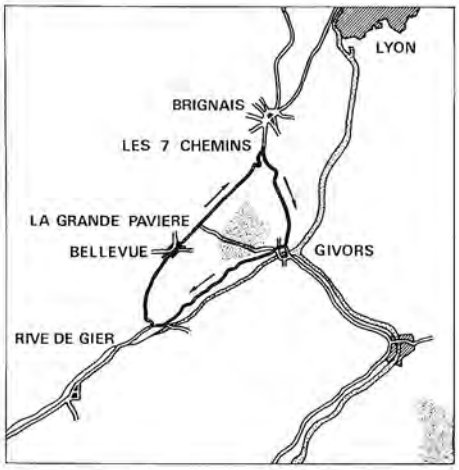
Pneus : AV 875 × 105 — AR 880 × 120.

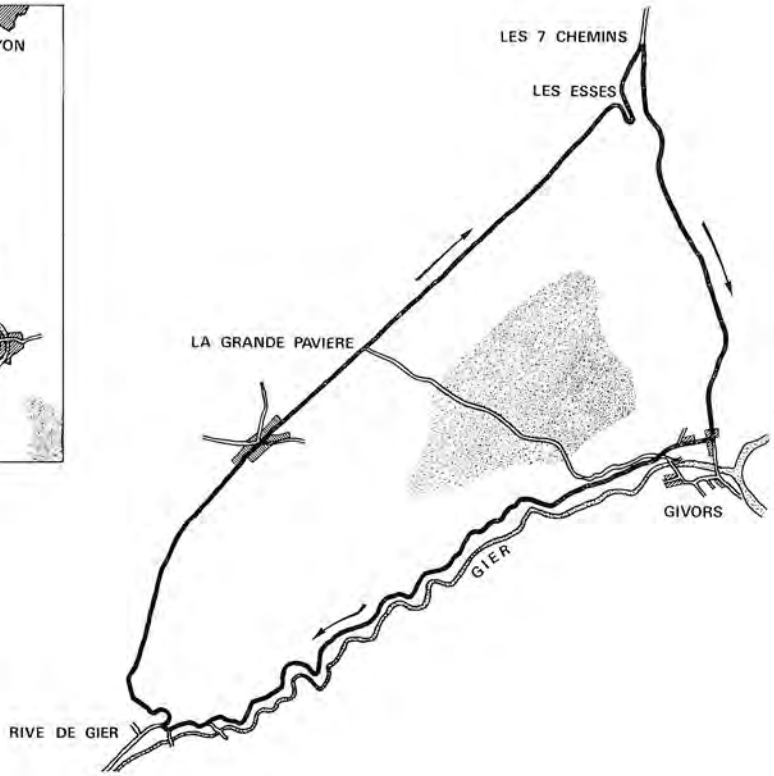
Voie : 1,37 m.

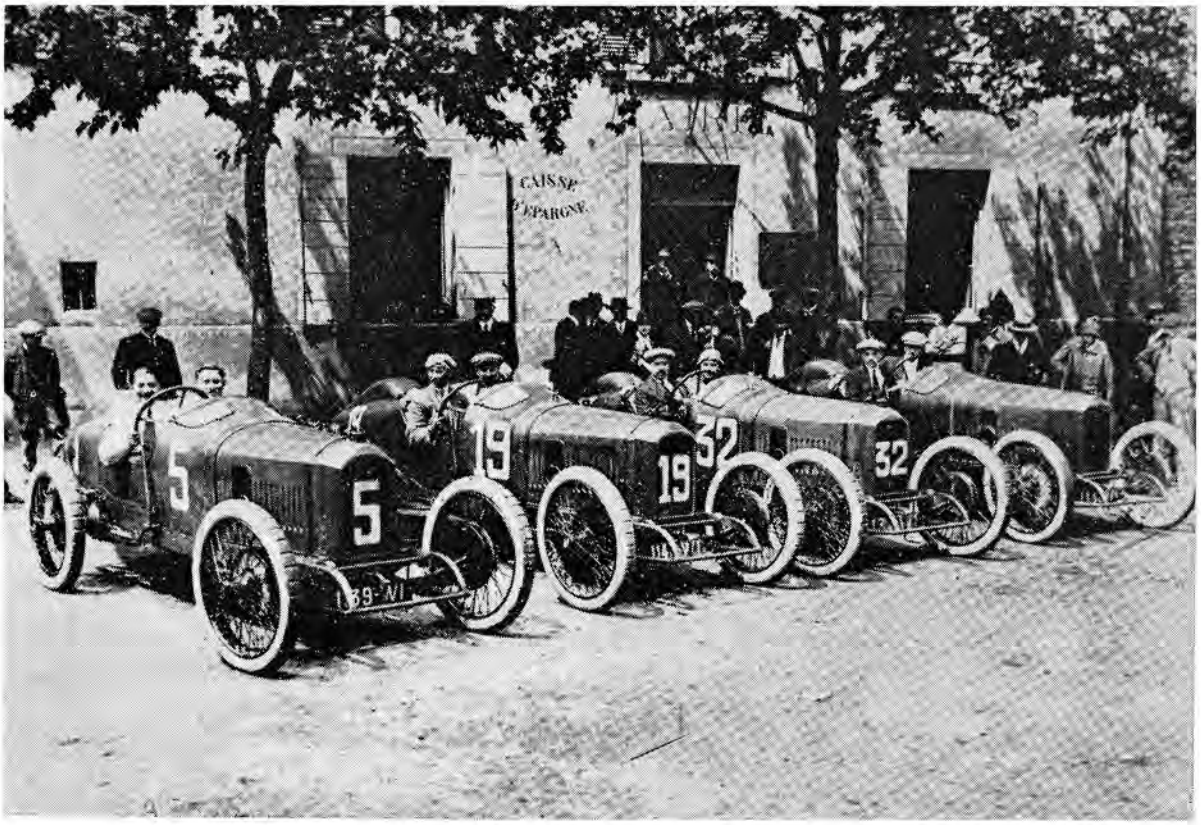
Empattement : 2,70 m.

Poids : 910 kg.

Les Amis des Peugeot 01







L'EQUIPE PEUGEOT AU PESAGE, LA VEILLE DE LA COURSE

Les Amis des Peugeot 01

L'ÉQUIPE PEUGEOT AU PESAGE, LA VEILLE DE LA COURSE

LA VOITURE DE BOILLOT, DE FACE

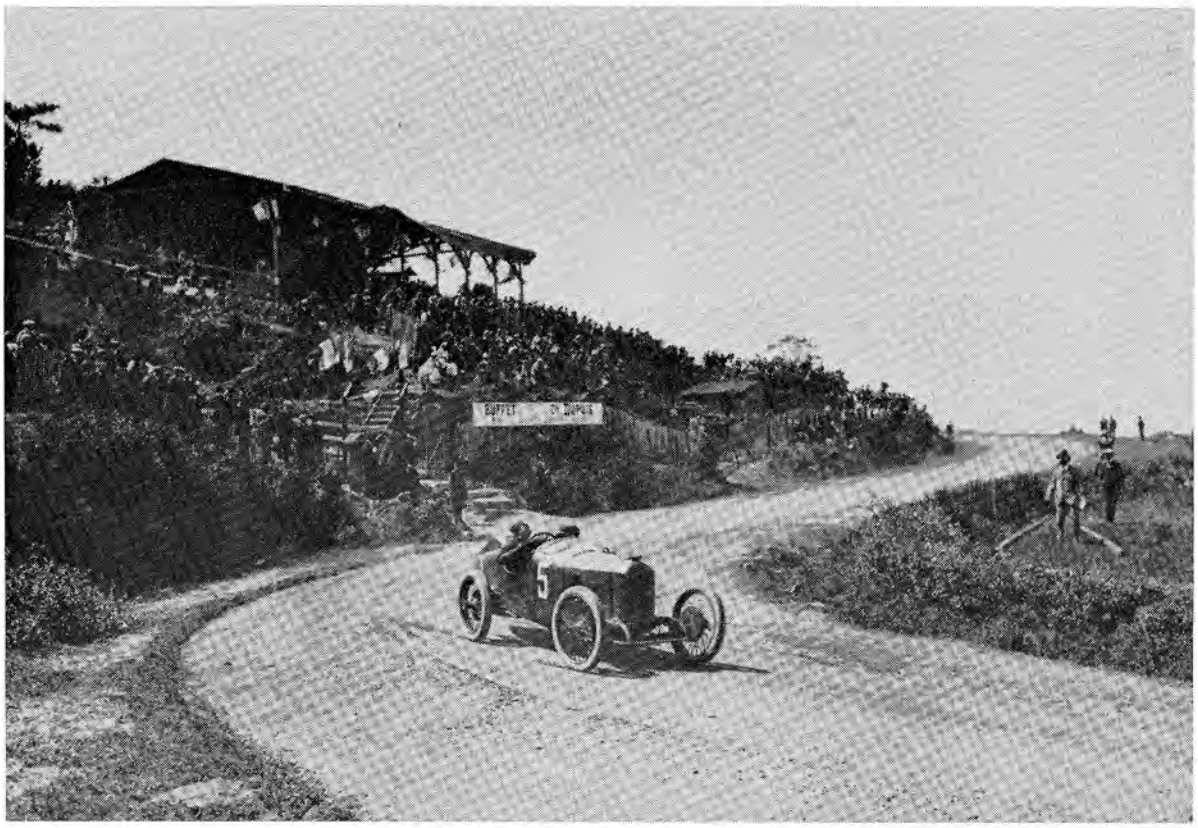
Les Amis des Peugeot 01

LA VOITURE DE BOILLOT, DE PROFIL

PASSAGE DE BOILLOT SUR LA PEUGEOT N° 5

Les Amis des Peugeot 01

PASSAGE DE GOUX SUR LA PEUGEOT N° 19
DERRIÈRE GOUX, RESTA SUR LA SUNBEAM N° 24



BOILLOT DANS LA DESCENTE DES ESSES

Les Amis des Peugeot 01

BOILLOT DANS LA LIGNE DROITE QUI SUIT LA DESCENTE DES ESSES

PASSAGE DE BOILLOT EN VITESSE

Les Amis des Peugeot 01

GEORGES BOILLOT

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

UN PASSAGE DE BOILLOT DEVANT LES TRIBUNES

LAUTENSCHLAGER SUR MERCÉDÈS N° 28, AVEC LAQUELLE IL GAGNERA, PRÉCÈDE GEORGES BOILLOT SUR PEUGEOT N° 5

Les Amis des Peugeot 01

LA POURSUITE SERRÉE PEUGEOT-MERCÉDÈS
CONTINUERA JUSQU'A L'ÉLIMINATION DE BOILLOT, AU DERNIER TOUR

MEETING AUTOMOBILE DE BOULOGNE-SUR-MER 1914

Dates : Du Lundi 20 au Mercredi 22 juillet 1914.

Organisé par : La Section Boulonnaise de l'Automobile-Club du Nord.

Lundi 20 juillet :

Course de côte de 300 m, départ arrêté, dans la rampe à 14 % de la Porte Gayole à Boulogne.
1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 14" 3/5.

Mardi 21 juillet :

3 km départ arrêté.
1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 1' 14".

7 km départ lancé.
1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 2' 25" 1/5.

Le mile en côte à Baincthun.
1er Georges BOILLOT sur Peugeot en 1' 0" 1/5.

Georges BOILLOT sur sa 4,500 litres du Grand Prix A.C.F. LYON, triomphe en s'adjugeant les records toutes épreuves toutes catégories et remporte en outre la 1re place du classement au rendement.

Le meeting se termina le Mercredi 22 juillet par un concours d'élégance au Touquet-Paris-Plage.

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX D'AMÉRIQUE A INDIANAPOLIS 1915

Date : Lundi 31 mai 1915.

Organisé par : The Indianapolis Motor Speedway Corporation.

Parcours : 200 tours de l'autodrome d'Indianapolis de 2,5 miles (4,023 km) au tour, soit 500 miles (804,500 km).

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	Ralph de PALMA	Mercédès n° 2	5 h 33' 55"	144,713 km/h
2e	**Dario RESTA**	**Peugeot n° 3**	**5 h 37' 27"**	**143,056 km/h**
3e	ANDERSON	Stutz n° 5	5 h 42' 27"	140,948 km/h
4e	COOPER	Stutz n° 4	5 h 46' 19"	140,159 km/h
5e	O'DONNELL	Duesenberg n° 15	6 h 08' 13"	131,085 km/h
6e	**BURMAN**	**Peugeot n° 8**	**6 h 13' 19"**	**129,299 km/h**
7e	WILCOX	Stutz n° 1	6 h 14' 19"	128,896 km/h
8e	ALLEY	Duesenberg n° 10	6 h 15' 08"	127,641 km/h
9e	CARLSON	Maxwell n° 19	6 h 19' 55"	127,046 km/h
10e	VON RAALTE	Sunbeam n° 7	6 h 35' 23"	121,946 km/h
11e	HAUPT	Emden n° 28	7 h 03' 30"	113,836 km/h

Commentaires :

RESTA était en tête quand, dans un dérapage, il évita un tonneau de justesse mais dut remplacer les 4 pneus, ce qui lui coûta la victoire.

Ralph de PALMA, à 2 tours de la fin, cassa une bielle qui fit 2 trous dans le carter, et la Mercédès gagnante cessa juste de tourner sur la ligne d'arrivée.

Caractéristiques des Peugeot :

RESTA, classé 2e, avait une 4,500 litres du Grand Prix A.C.F. Lyon 1914, tandis que BURMAN utilisait une 5,700 litres d'Amiens 1913.

A noter que la Mercédès de Ralph de PALMA était l'une de celle du Grand Prix A.C.F. Lyon 1914.

GRAND PRIX D'AMÉRIQUE A INDIANAPOLIS 1916

Date : Mardi 30 mai 1916.

Organisé par : The Indianapolis Motor Speedway Corporation.

Parcours : Exceptionnellement réduit à 120 tours de l'autodrome d'Indianapolis de 2,5 miles (4,023 km) au tour, soit 300 miles (482,700 km).

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**Dario RESTA**	**Peugeot**	**3 h 34' 15"**	**135,236 km/h**
2e	D'ALENE	Duesenberg	3 h 36' 15"	133,257 km/h
3e	**MULFORD**	**Peugeot**	**3 h 37' 56"**	**132,452 km/h**
4e	CHRISTIAENS	Sunbeam	3 h 46' 36"	127,722 km/h
5e	OLDFIELD	Delâge	3 h 47' 19"	127,336 km/h
6e	HENDERSON	Maxwell	3 h 49' 56"	125,888 km/h
7e	WILCOX	Premier	3 h 54' 31"	123,474 km/h
8e	JOHNSON	Crawford	4 h 01' 55"	119,709 km/h
9e	CHANDLER	Crawford	4 h 03' 11"	119,033 km/h
10e	HAIBE	Osteweg	4 h 04' 47"	117,971 km/h

Caractéristiques de la Peugeot gagnante :

C'était une 4,500 litres du Grand Prix A.C.F. Lyon 1914.

Les Amis des Peugeot 01

COURSES DIVERSES A INDIANAPOLIS 1916

Date : Samedi 9 septembre 1916.

AITKEN, sur Peugeot, gagne successivement 3 courses dans la journée :
— 20 miles — 50 miles — 100 miles

GRAND PRIX D'AMÉRIQUE A INDIANAPOLIS 1919

Surnommé pour cette année
« Indianapolis Liberty Race » (Course de la liberté)

Date : Samedi 31 mai 1919.
Organisé par : The Indianapolis Motor Speedway Corporation.
Parcours : 200 tours de l'autodrome d'Indianapolis de 2,5 miles (4,023 km) au tour, soit 500 miles (804,500 km).
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**Howard WILCOX**	**Peugeot n° 3**	**5 h 40' 42" 87**	**141,511 km/h**
2e	HEARNE	Durant n° 14	5 h 44' 29" 04	139,983 km/h
3e	**Jules GOUX**	**Peugeot n° 6**	**5 h 49' 06" 18**	**138,213 km/h**
4e	Albert GUYOT	Ballot n° 32	5 h 55' 16" 27	135,719 km/h
5e	ALLEY	Bender n° 26	6 h 05' 03" 92	132,259 km/h
6e	Ralph de PALMA	Packard n° 4	6 h 10' 10" 64	130,409 km/h
7e	L. CHEVROLET	Frontenac n° 7	6 h 10' 10" 92	130,329 km/h
8e	VAIL	Hudson n° 27	6 h 12' 42" 00	129,283 km/h
9e	G. CHEVROLET	Frontenac n° 41	6 h 17' 21" 79	127,835 km/h
10e	René THOMAS	Ballot n° 31	6 h 21' 10" 92	126,708 km/h
11e	COOPER	Stutz n° 8	6 h 21' 35" 05	126,467 km/h

Il y avait : 33 partants, dont 9 voitures françaises.
Il y eut : 11 arrivants et 3 accidents mortels.

Commentaires :

Le « Daily Mail » du 7 juin 1919 commentait ainsi l'épreuve :

« La course automobile internationale qui eut lieu à Indianapolis fut un véritable triomphe pour l'industrie française.

En considérant que tous les concurrents avaient fait des préparatifs spéciaux en vue de la plus grande épreuve organisée depuis l'armistice, on peut juger l'excellence de la main-d'œuvre française en tenant compte des voitures classées première et troisième qui sont des Peugeot modèle 1914. »

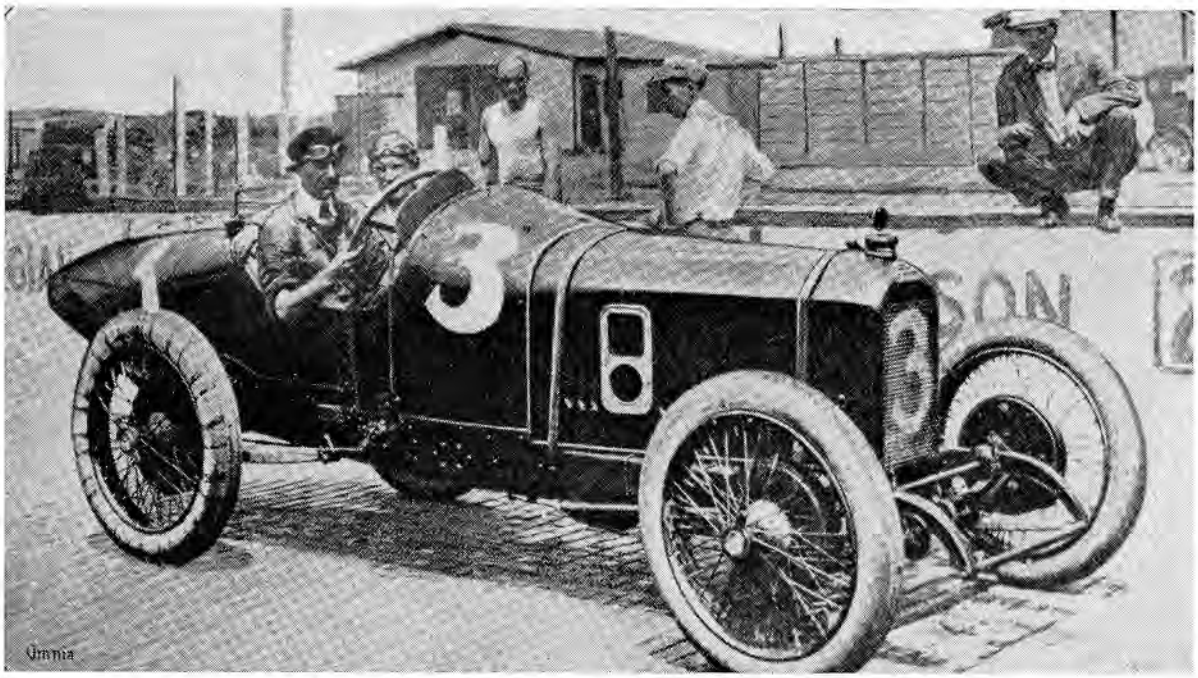
Caractéristiques des Peugeot :

Les Peugeot N° 3 et 6, de WILCOX et GOUX, classées 1re et 3e étaient des 4,500 litres du Grand Prix A.C.F. Lyon 1914; elles étaient la propriété d'amateurs américains : elles ne participaient pas à l'épreuve au compte de l'usine et GOUX y était venu personnellement et non pour la Marque.

La troisième Peugeot partante, N° 29, pilotée par André BOILLOT, avait été engagée par PEUGEOT, mais 10 tours avant la fin, au 475e mile, alors qu'elle était 4e au classement, à 136,500 km/h de moyenne, elle dû s'arrêter pour une roue accidentée à la suite de l'éclatement d'un pneu.

C'était une 2,500 litres, type L 25, 4 cylindres, 75 × 140 = 2.472 cmc donnant 80 CV à 3.000 tr/mn, qui avait été préparée pour la Coupe de l'Auto 1914 sur le circuit d'Auvergne, épreuve qui n'avait pas eu lieu du fait de la guerre.

Les Amis des Peugeot 01



WILCOX ET SA VOITURE GAGNANTE A INDIANAPOLIS

TARGA FLORIO 1919

Date : Dimanche 23 novembre 1919.

Parcours : 4 tours du moyen circuit des Madonies (Sicile) de 108 km au tour, soit 432 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 5**	**7 h 51' 5" 4/5**
2e	MORIONDO	Itala	8 h 34'
3e	GAMBONI	Diatto	8 h 51'

Il y avait 20 voitures au départ.

Commentaires :

Au sprint final, André BOILLOT pour éviter des spectateurs ayant envahi la route fait un tête à queue et passe la ligne d'arrivée en marche AR. Le règlement exigeant le franchissement de la ligne d'arrivée dans le sens de la marche, la voiture est poussée à bras d'hommes pour la remettre en ligne et BOILLOT put terminer en vainqueur réglementaire.

Caractéristiques de la Peugeot gagnante type L 25, puissance fiscale 25 HP ramenée à 20 HP.

C'était la 2,500 litres ayant participé au mois de mai précédent à Indianapolis, et qui y avait été accidentée.

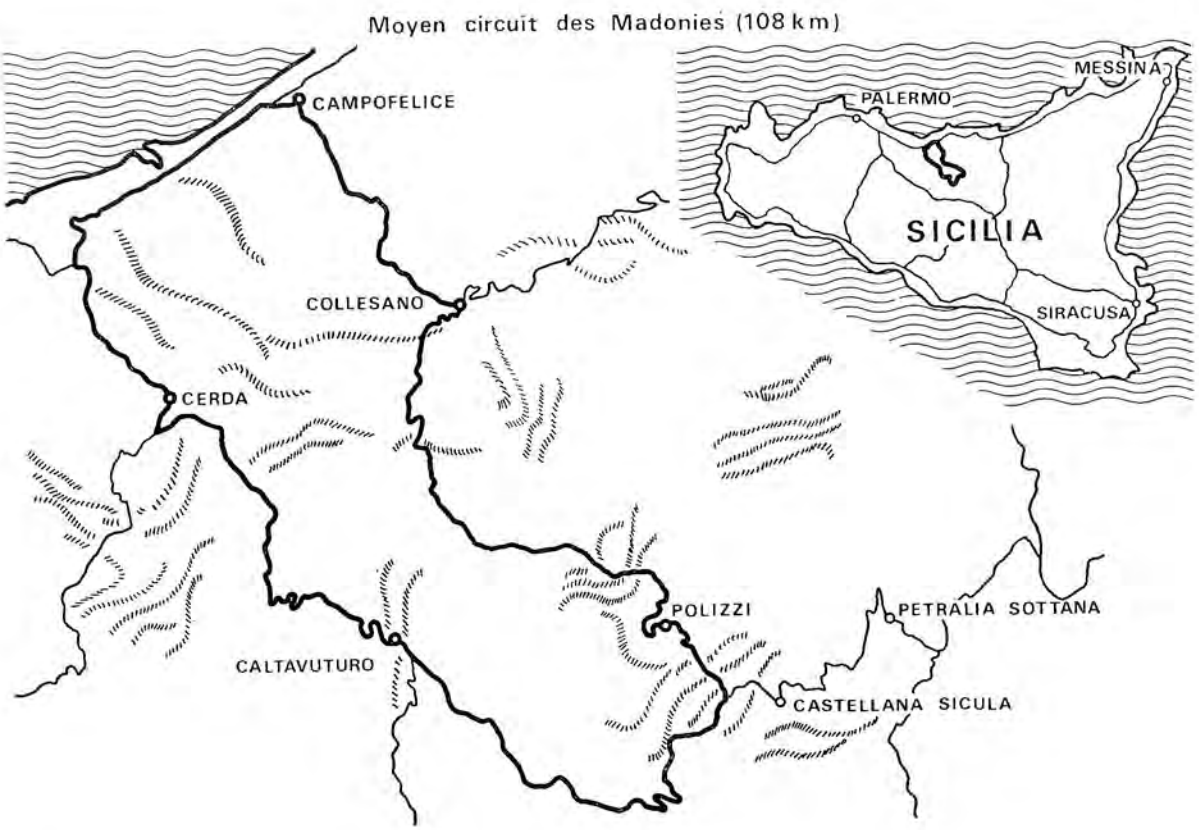
Cette voiture avait été préparée pour la Coupe de l'Auto 1914 qui devait avoir lieu sur le circuit d'Auvergne, et qui ne fut pas courue du fait de la guerre.

— Moteur 4 cylindres, 75 × 140 = 2.472 cmc. — Soupapes en tête, commandées par 2 arbres à cames. — Puissance 80 CV à 3.000 tr/mn. — Embrayage cône cuir. — Boîte à 4 vitesses donnant les démultiplications suivantes : 0,355/0,583/0,765/ prise directe. — Pont AR 14 × 47 = 0,298. — Freins sur 4 roues avec tambours de 350 × 50.

Chose curieuse, ce véhicule durant la période 1914/1919 avait été utilisé comme voiture de liaison rapide, pour déplacements des dirigeants de PEUGEOT (voir éditorial de Ch. FAROUX dans la « Vie Automobile » N° 695 du 13 décembre 1919).

Les Amis des Peugeot 01

L'ARRIVÉE D'ANDRÉ BOILLOT



Les Amis des Peugeot 01

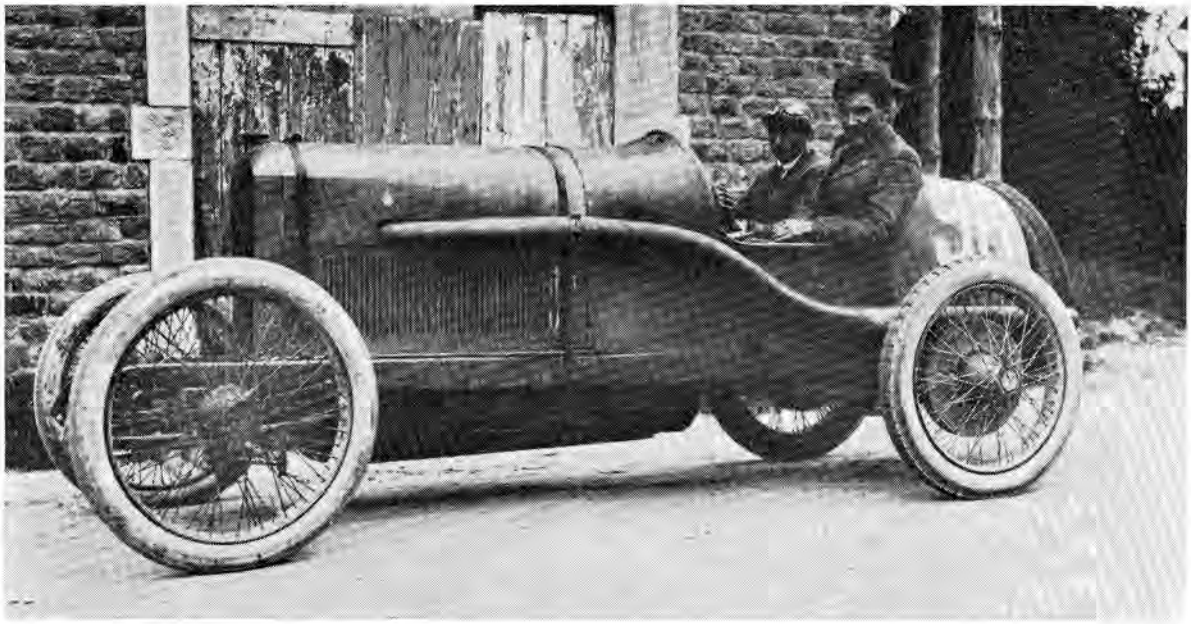
COURSES DE COTES - KILOMÈTRE LANCÉ - ÉPREUVES DIVERSES

Dans l'immédiat après guerre, 1919, les épreuves de courses de côtes, de vitesse chronométrée, de meetings qui, avant 1914, constituaient des évènements marquants, se transformèrent en une floraison de courses qui se renouvelaient chaque dimanche.

A partir de maintenant, nous ne mentionnerons donc plus que ces épreuves groupées par période et par modèle.

C'est ainsi qu'on peut rappeler que REVILLE, sur une 3 litres, puis une 2,500 litres d'avant guerre, se manifesta et triompha successivement :

— à Évreux,
— à Chartres (11 juillet 1920 — kilomètre lancé : 157 km/h),
— à Boulogne-sur-Mer (en 1920).
— à Boulogne-sur-Mer (samedi 2 juillet 1921), gagne la Coupe des Voitures Légères,
— en Italie, dans la célèbre course de Suse-Mont-Cenis, — etc.



REVILLE, A BOULOGNE-S/MER, EN 1920

MEETING DE BOULOGNE-SUR-MER 1921

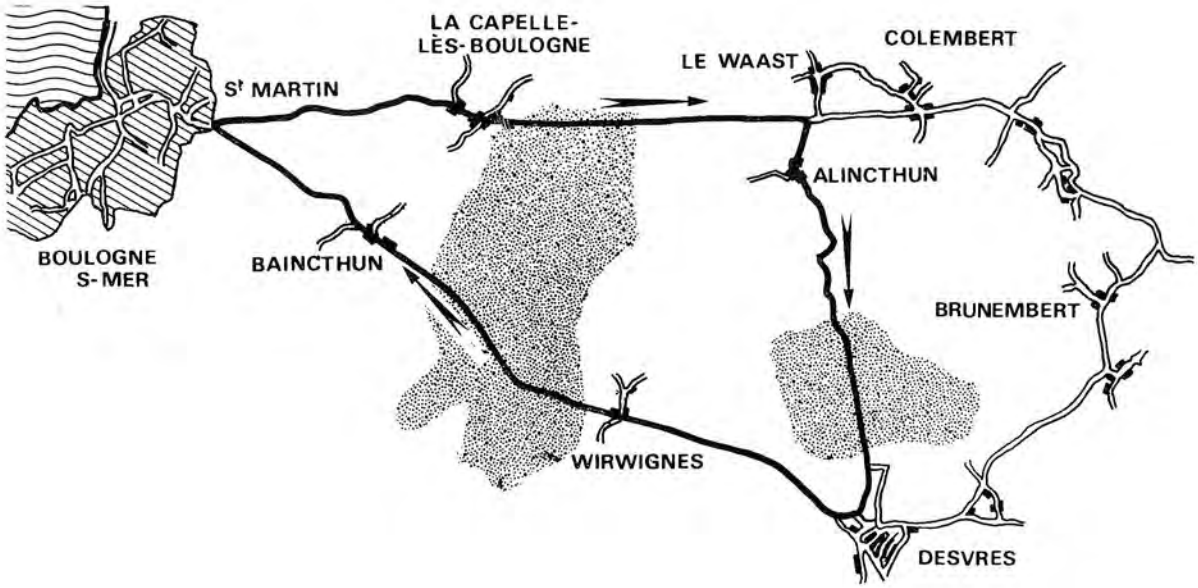
Coupe des Voitures Légères (courue en même temps que la Coupe Boillot).
Date : Samedi 2 juillet 1921.
Organisée par : L'Automobile-Club de France.
Parcours : 378,750 km, en 10 tours du circuit de Boulogne de 37,875 km, partant de Saint-Martin, par La Capelle, Le Wast, Desvres, Wirwignes, Baincthun et Montlambert où étaient installées les tribunes.

	Conducteur	Voiture	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**REVILLE**	**Peugeot n° 40**	**3 h 49' 14"**	**99,200**

Type de la voiture gagnante :

Il s'agit toujours de la 2,500 litres de 1914 (voir caractéristiques sur palmarès de la Targa Florio 1919).

Les Amis des Peugeot 01



REVILLE SUR LA PEUGEOT N° 40 DANS LE VIRAGE DE SAINT-MARTIN

Les Amis des Peugeot 01

INVITATIONAL SPEEDWAY A INDIANAPOLIS 1921

Date : Novembre 1921.
Parcours : 50 miles.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**Howard WILCOX**	**Peugeot**	**30' 50" 6/10 (157 km/h)**
2e	J. MURPHY	Duesenberg	31' 27"
3e	ELLINGBOE	Fronsac	
4e	THOMAS	Duesenberg	
5e	HEARNE	Duesenberg	

Caractéristiques de la Peugeot gagnante :

Toujours la 4,500 litres du Grand Prix A.C.F. Lyon 1914.

Parmi les succès de la « Quadrilette » dans les premières années de son lancement, dont il serait superflu de parler dans trop de pages, on peut citer :

1920

— Épreuve de consommation du Mans :
1er en parcourant 159,900 km avec 5 litres d'essence.

— Course de côte de Gaillon :
1er en catégorie Voiturettes en 1' 11" 3/5.

1921

— 17 avril : Concours du bidon de 5 litres à la Ferté-Bernard (Sarthe) :
1er avec 117,100 km.

— Circuit roman de régularité :
arrivée sans pénalisation (340 km) comprenant la double traversée de la « Vue des Alpes ».

— Concours du bidon d'un litre (Genève) :
27,405 km avec 1 litre d'essence.

— 7 août : Circuit du Loiret :
1er de l'épreuve de côte.
1er de l'épreuve du kilomètre.

— 27/31 août : Coupe de la Meuse-Spa-Namur :
1er de la catégorie de 1,500 litre (500 m en 39" 4/5).

— 11 septembre : Genève :
Record officiel suisse des cyclecars, le kilomètre lancé en 41" 2/10.

— 25 septembre : Course du litre d'essence à Thiais :
1er de la catégorie des cyclecars.

Les Amis des Peugeot 01

1922

— 19 février : Concours d'endurance de l'U.M.F. à Marly :
3 médailles d'or.

— Mars : Grand critérium international de tourisme Paris-Nice :
Une première place dans sa catégorie.

— Circuit Nord-Marocain :
1re place du classement de sa catégorie.

— 25 mars/9 avril : Tour de France :
Le seul cyclecar (toutes catégories) ayant accompli le « Tour de France » sans pénalisation.

— 2 avril : Coupe du carburant nationale à Béziers :
250 km, les trois premières places (catégorie 750 cmc).

— 23 avril : Concours du bidon de 5 litres à la Ferté-Bernard :
1er couvrant 198,360 km, soit une consommation moyenne de 2,52 l/100 km.
2e et 3e (Coupe des Constructeurs).

— 30 avril : Circuit roman de régularité (Genève) :
2 Quadrilettes classées sans pénalisation.

— 11 mai : Concours d'endurance à Lausanne :
2 Quadrilettes classées sans pénalisation.

— 14 mai : Course de côte des Alpilles :
1er (catégorie 750 cmc).

— 25 mai : Course de côte du Pic Montaigu :
1er (catégorie 750 cmc).

— 4 juin : Circuit du Printemps :
5 premières places (catégorie 750 cmc).

— 11 juin : Épreuve du kilomètre lancé à Nîmes :
1er (catégorie 750 cmc).

— 18 juin : Grand Prix du M.C. de Marseille :
1er et 2e (catégorie 750 cmc).

— 25 juin : Course de côte de Ceyrestre :
1re, 2e et 3e places (catégorie 750 cmc).

— 25 juin : Concours d'Estafettes :
1er du classement général.

— 16 juillet : Kilomètre lancé à Château-Thierry :
1re place (catégorie 750 cmc).

— 31 juillet : Circuit de Comminges :
1re et 2e places (catégorie 750 cmc). Coupe de Comminges.

— 6 août : Course de côte du Mont-Ventoux :
Les 5 premières places (catégorie 750 cmc).

— 11 septembre : Concours de consommation de Suède :
1re place (catégorie 1,400 litre).

— 24 septembre : Concours du litre d'essence :
3 premières places (catégorie Cyclecars 750 cmc).

1923

— 28 janvier : Course de côte d'Allauch (près Marseille) :
1re place (catégorie 750 cmc).

— 23 février : Course de côte de La Turbie :
1re place (catégorie 750 cmc), monoplace.
1re place (catégorie 750 cmc), biplace.

— 26 février : 500 mètres lancés du M.C. de Nice :
1re place (catégorie 750 cmc), monoplace.

— 4 mars : Course de côte du Camp à Marseille :
1re place (catégorie 750 cmc), monoplace.
1re place (catégorie 750 cmc), biplace.

Les Amis des Peugeot 01

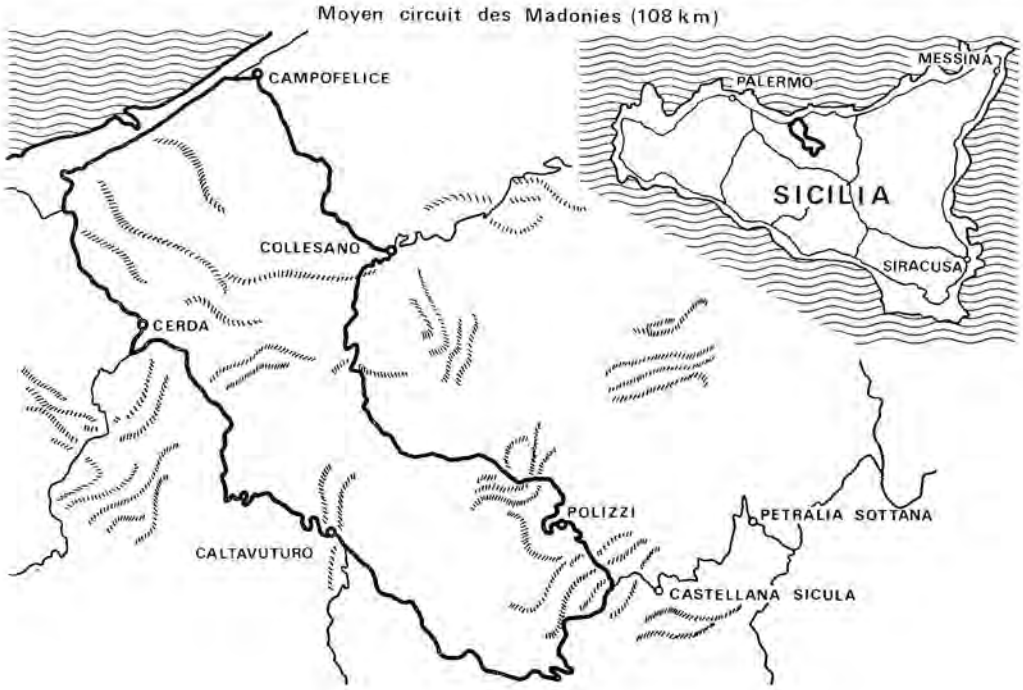
COUPE FLORIO 1922

Date : Dimanche 19 novembre 1922.

Parcours : 4 tours du moyen circuit des Madonies (Sicile) de 108 km au tour, soit 432 km.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot**	**7 h 9' 7" 2/5 (60,403 km/h)**
2e	SEGRAEVE	Sunbeam	8 h 15' 7"
3e	**BECQUET**	**Peugeot**	**8 h 17' 2"**



GRAND PRIX DE L'A.C.F. TOURS 1923

(Catégorie Tourisme)

Date : Dimanche 1er juillet 1923.

Organisé par : l'Automobile-Club de France.

Parcours : Circuit de Tours, passant par la Membrolle, Semblançay et retour à La Membrolle par Charentilly.

Réglementation :

2 catégories :

A — moins de 3 litres, consommation 10 litres aux 100 km.
B — plus de 3 litres, consommation 15 litres aux 100 km.

Les Amis des Peugeot 01

Classement : Catégorie A — 18 tours du circuit soit 388,110 km.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**CABAILLOT**	**Peugeot n° 17**	**5 h 40' 50"**
2e	**BUTEAU**	**Peugeot n° 19**	**5 h 40' 55"**
3e	**Maurice BOUVEROT**	**Peugeot n° 4**	**5 h 41' 3"**

Autres engagés :

3 Ariès.

Caractéristiques des Peugeot :

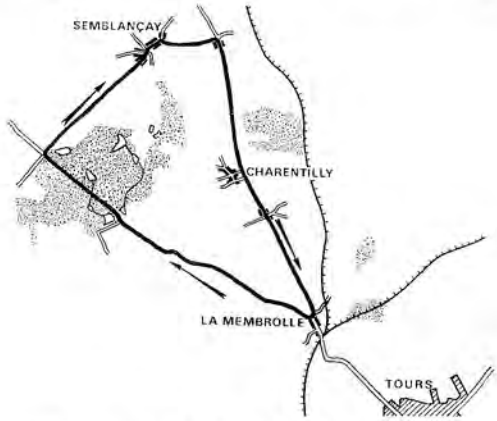
Les voitures étaient des 14 CV, type 176, 4 cylindres sans soupapes, 80 × 124 = 2.493 cmc.

Classement : Catégorie B — 24 tours du circuit soit 502,260 km.

	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 23**	**6 h 2' 51" 3/5 (83,102 km/h)**
2e	**Alfred MORILLON**	**Peugeot n° 26**	**6 h 2' 51" 4/5**
3e	**Eugène MORILLON**	**Peugeot n° 25**	**6 h 2' 51" 4/5**
4e	FLOHOT	Ariès n° 1	6 h 34' 53" 4/5

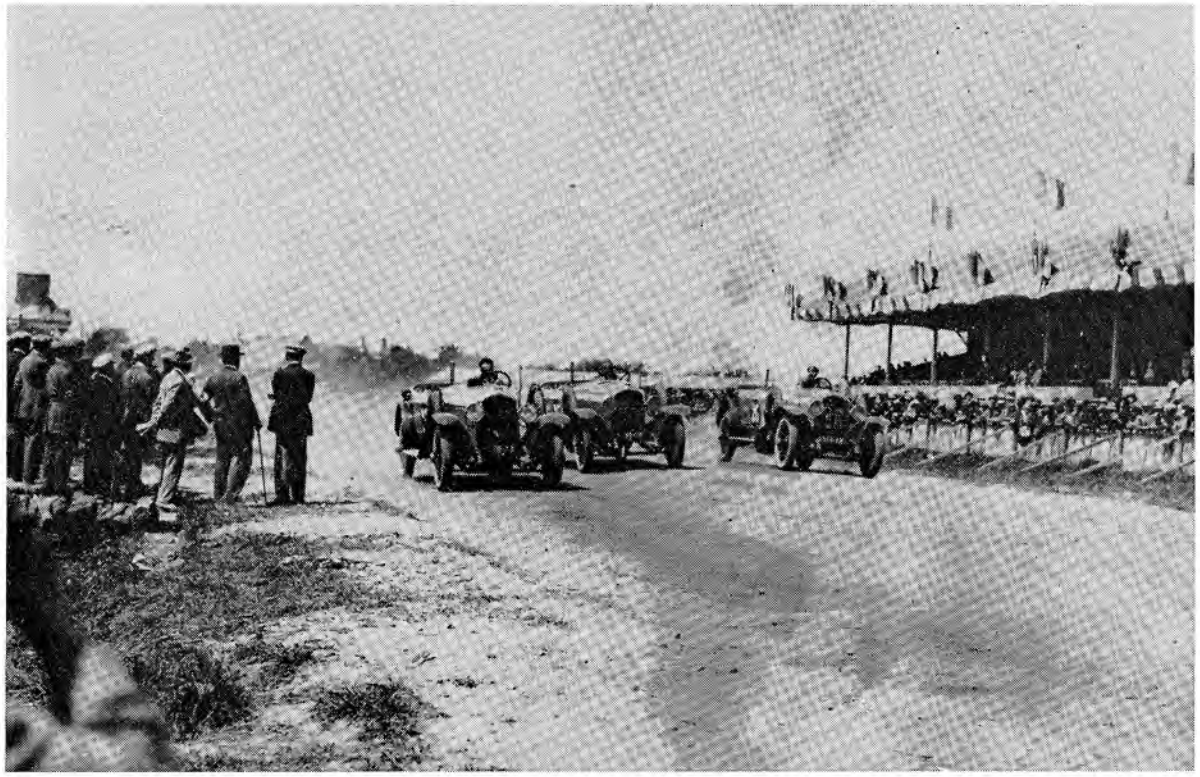
Caractéristiques des Peugeot :

Les voitures étaient des 18 CV, type 174, 4 cylindres sans soupapes, 95 × 135 = 3.828 cmc.

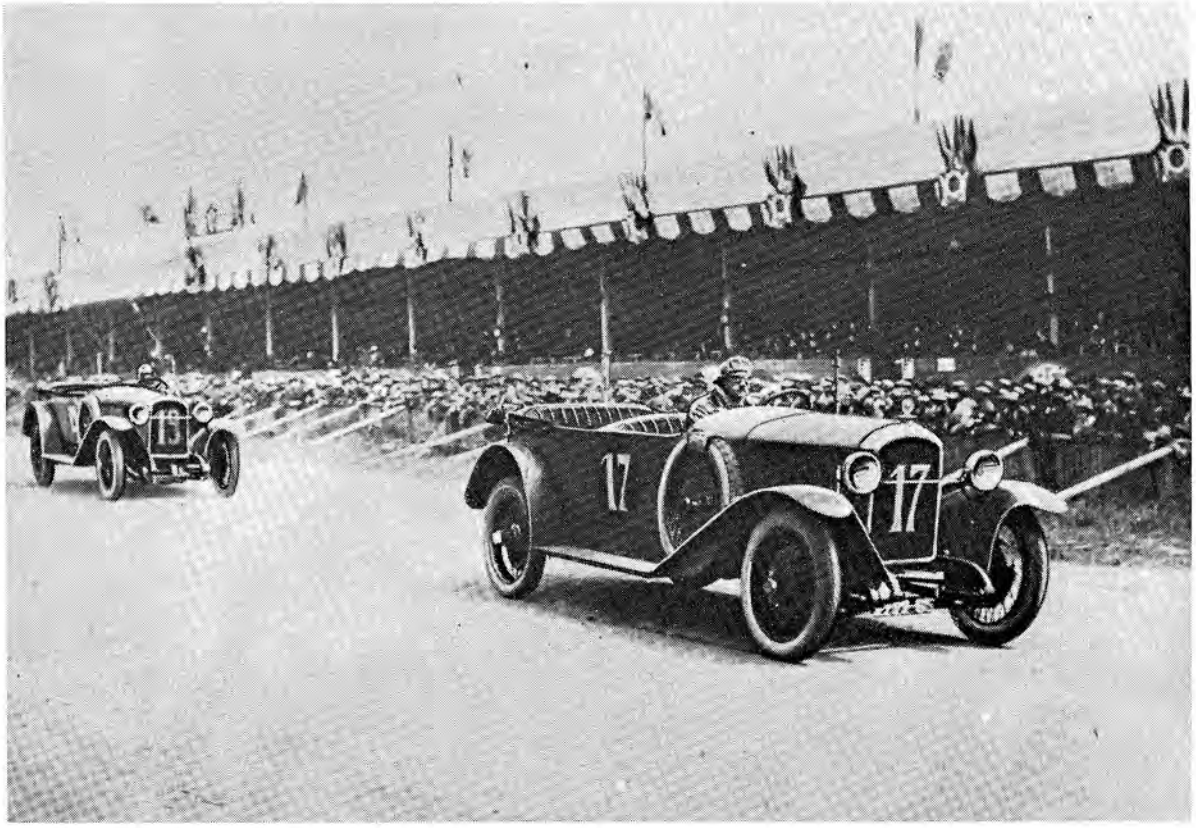


LES 4 LITRES AVANT LE DÉPART

Les Amis des Peugeot 01



LES 4 LITRES GAGNANTES EN PAQUET A L'ARRIVÉE



ARRIVÉE DES 3 LITRES : CABAILLOT DEVANT BUTEAU

Les Amis des Peugeot 01

COUPE GEORGES BOILLOT 1923

Date : Dimanche 2 septembre 1923.

Parcours : de 450 km.

Classement : Catégorie 3 à 4,5 litres.

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	**Alfred MORILLON**	**Peugeot**	**5 h 0' 42" 3/5 (89,400 km/h)**

La voiture de MORILLON était une 18 CV sans soupapes type 174.

TARGA ET COUPE FLORIO 1924

Date : Dimanche 27 avril 1924.

Parcours : Moyen circuit des Madonies (Sicile) de 108 km au tour :
— pour la TARGA : 4 tours, soit 432 km.
— pour la COUPE : 5 tours, soit 540 km.

Règlement :

La Coupe devait se courir 7 fois et revenir **à la Marque** l'ayant gagnée 2 fois.

Les vainqueurs successifs en furent :

— en 1905 : RAGGIO sur Itala,
— en 1907 : MINOIA sur Isotta-Fraschini,
— en 1908 : NAZZARO sur Fiat,
— en 1914 : NAZZARO sur Nazzaro,
— en 1921 : GOUX sur Ballot,
— en 1922 : A. BOILLOT sur Peugeot.

La Coupe devait donc être remise en jeu l'année suivante.

Classement : TARGA FLORIO.

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	WERNER	Mercédès nº 10	6 h 32' 37"

Tout le lot continue pour la Coupe Florio et effectue un 5e tour.

Classement : COUPE FLORIO.

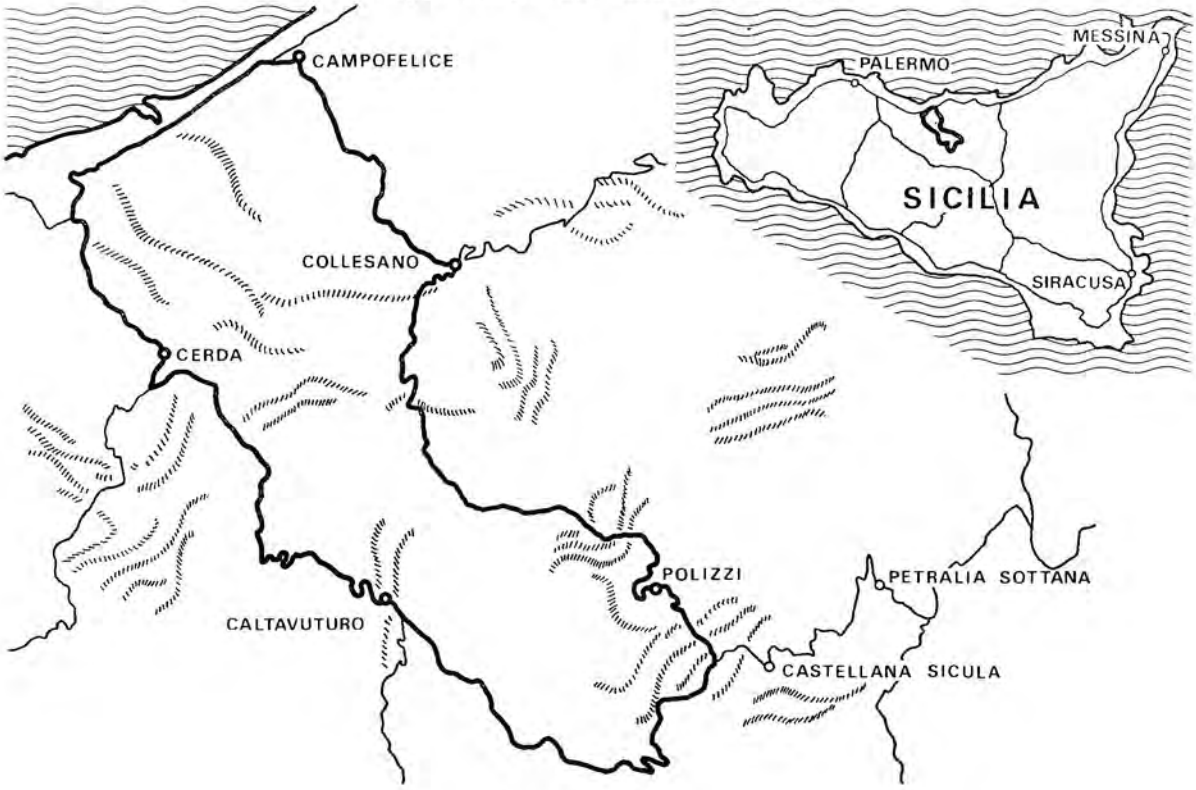
	Conducteurs	Voitures	Temps
1er	WERNER	Mercédès nº 10	8 h 17' 13" (65,163 km/h)
2e	MASETTI	Alfa Roméo nº 11	8 h 26' 3"
3e	CAMPARI	Alfa Roméo	8 h 29' 21"
4e	**A BOILLOT**	**Peugeot nº 28**	**8 h 30' 11"**
5e	DUBONNET	Hispano-Suiza	8 h 36' 18"
6e	RUTZLER	Steyr	8 h 36' 23"
7e	**FORESTI**	**Peugeot**	**8 h 39' 40"**
8e	WAGNER	Alfa Roméo	8 h 39' 44"
9e	LAUTENSCHLAGER	Mercédès	9 h 0' 16"
10e	BRILLI-PERI	Steyr	9 h 3' 6"
11e	MASERATI	Diatto	9 h 4' 2"
12e	**DAUVERGNE**	**Peugeot nº 18**	**9 h 7' 5"**
13e	NEUBAUER	Mercédès	9 h 30' 29"
14e	SHOLL	Aga	9 h 36' 22"
15e	GAMBONI	Amilcar	10 h 0' 51"
16e	SANDONNINO	Itala	10 h 1' 20"

Caractéristiques des Peugeot :

C'étaient des 18 CV, type 174 S Compétition, 4 cylindres sans soupapes, 95 × 135 = 3.828 cmc.

Les Amis des Peugeot 01

Moyen circuit des Madonies (108 km)



ANDRÉ BOILLOT, SUR PEUGEOT N° 28, AU RAVITAILLEMENT

Les Amis des Peugeot 01

PASSAGE DE DAUVERGNE, SUR PEUGEOT N° 18, DEVANT LES TRIBUNES

GRAND PRIX DE L'A.C.F. LYON 1924 (CATÉGORIE TOURISME)

Date : Samedi 2 août 1924.

Organisé par : l'Automobile-Club de France.

Parcours : 13 tours du circuit de 23,145 km au tour, soit 300,885 km.
Départ des Sept Chemins par Givors, la Grande Pavière et retour aux Sept Chemins par les Esses.

Règlement :

3 catégories étaient prévues :

— 1re catégorie : 2 places, mini 400 kg, 55 km/h de moyenne, 8 l/100 km,
— 2e — : 4 places, mini 1.000 kg, 60 km/h de moyenne, 13 l/100 km,
— 3e — : 5 places, mini 1.400 kg, 70 km/h de moyenne, 18 l/100 km.

L'épreuve se déroula en 3 phases :

1° Éliminatoire d'endurance sur 8 heures (de 0 à 8 h du matin) avec les obligations suivantes :
a) départ à minuit, capote relevée,
b) arrêt après 3 tours, pour repliage de la capote,
c) phares et lanternes devant rester allumés jusqu'à 5 h du matin.

2° Remise en ligne et départ à 11 h pour accomplir 13 tours du même circuit.

Classement : (catégorie voitures)

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**DAUVERGNE**	**Peugeot n° 38**	**3 h 17' 39" 4/5**	**91,360**
2e	GAUDERMEN	Voisin n° 37	3 h 26' 43" 3/5	
3e	PICCIONI	Voisin n° 39	3 h 40' 20" 3/5	

Les Amis des Peugeot 01

Caractéristiques des Peugeot :

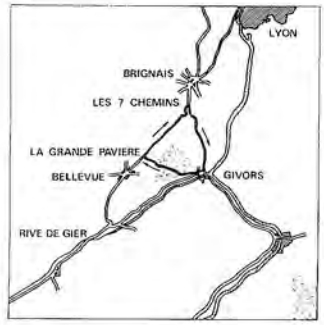
Type 174 S suralésé — 7,25 de compression — 4 cylindres 97 × 135 = 3.991 cmc.

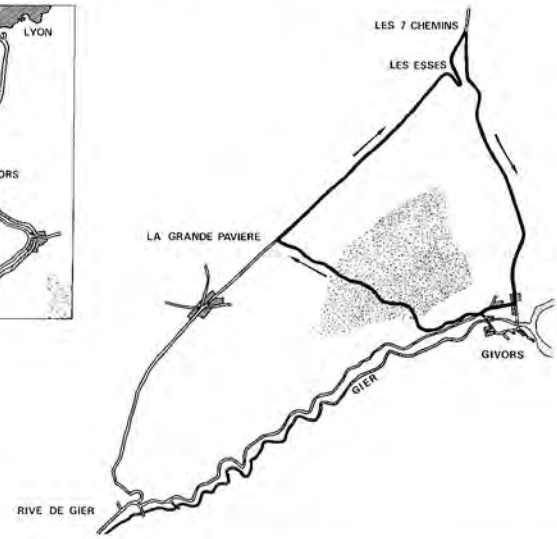
Autres partants dans les 3 catégories :

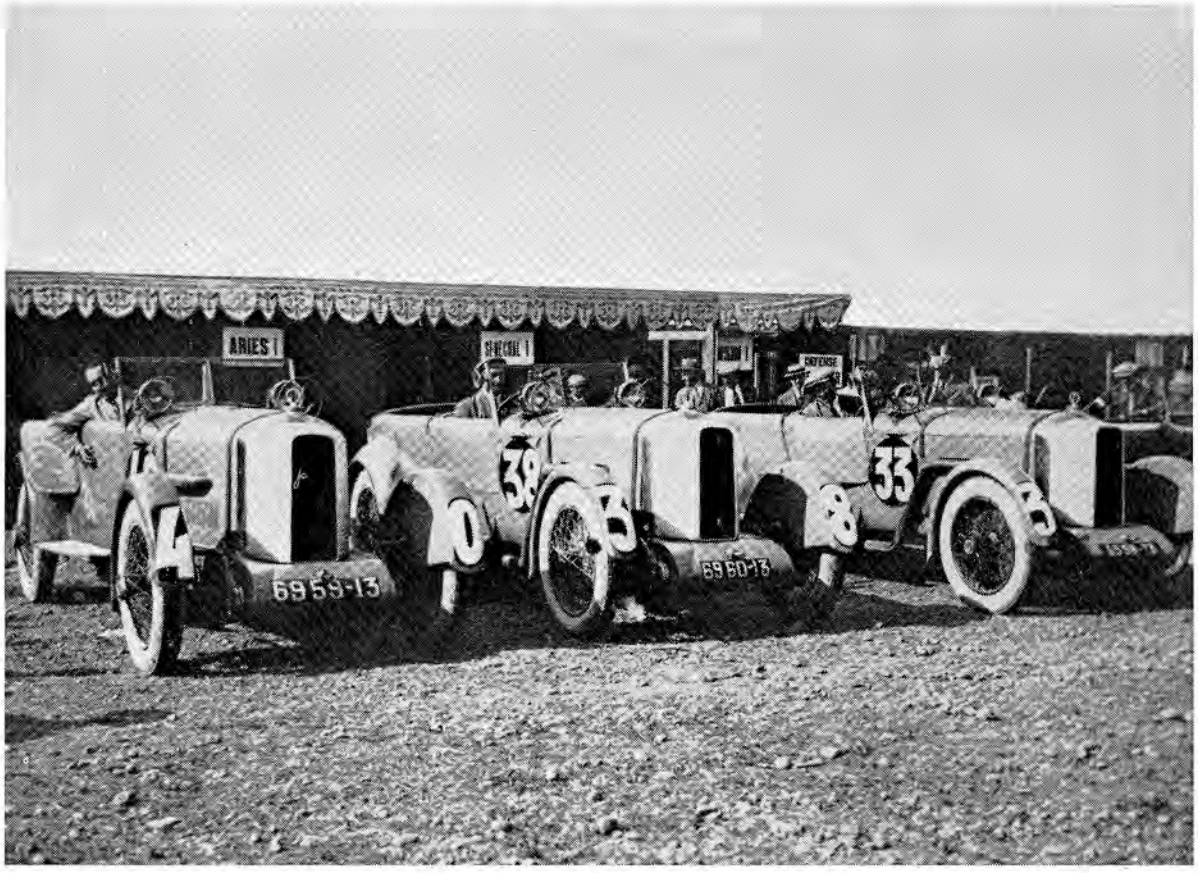
Mathis, Cottin-Desgouttes, Georges Irat, La Buire, Ariès, Ansaldo, etc.

Commentaires :

André BOILLOT (Peugeot N° 33) est accidenté au premier tour par dérapage, et abandonne après avoir heurté sa roue AR droite.

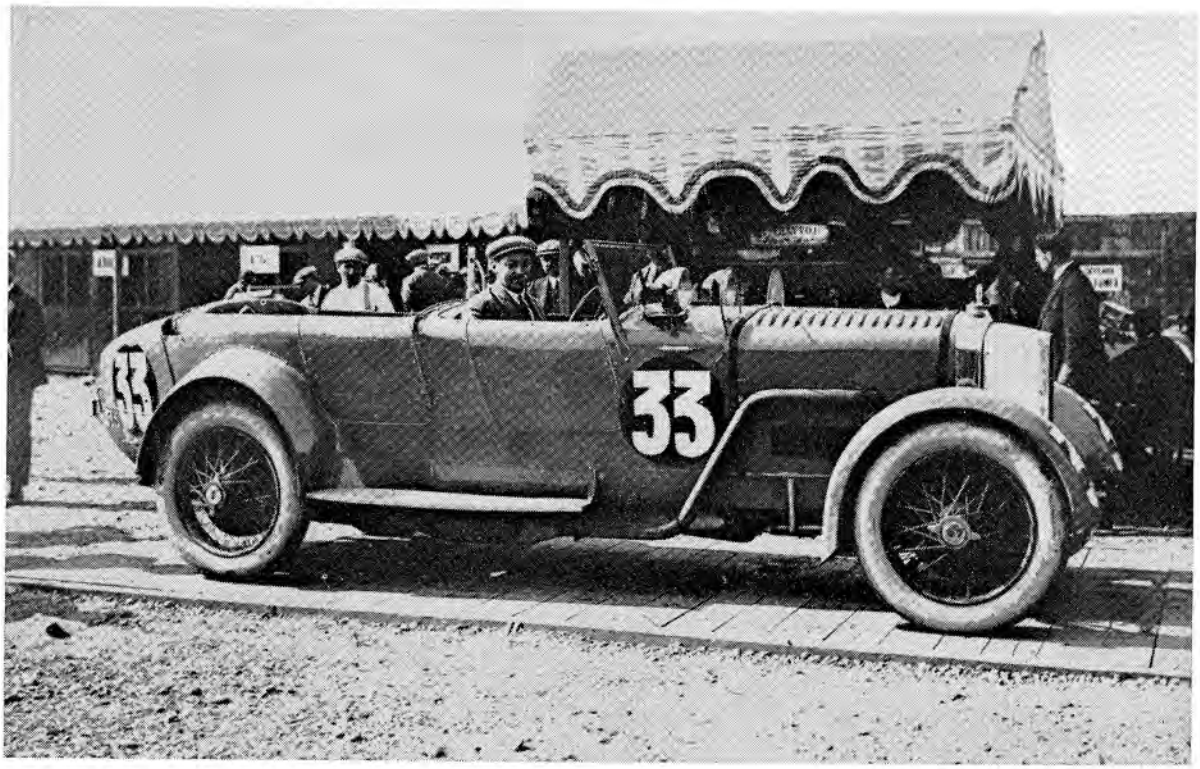




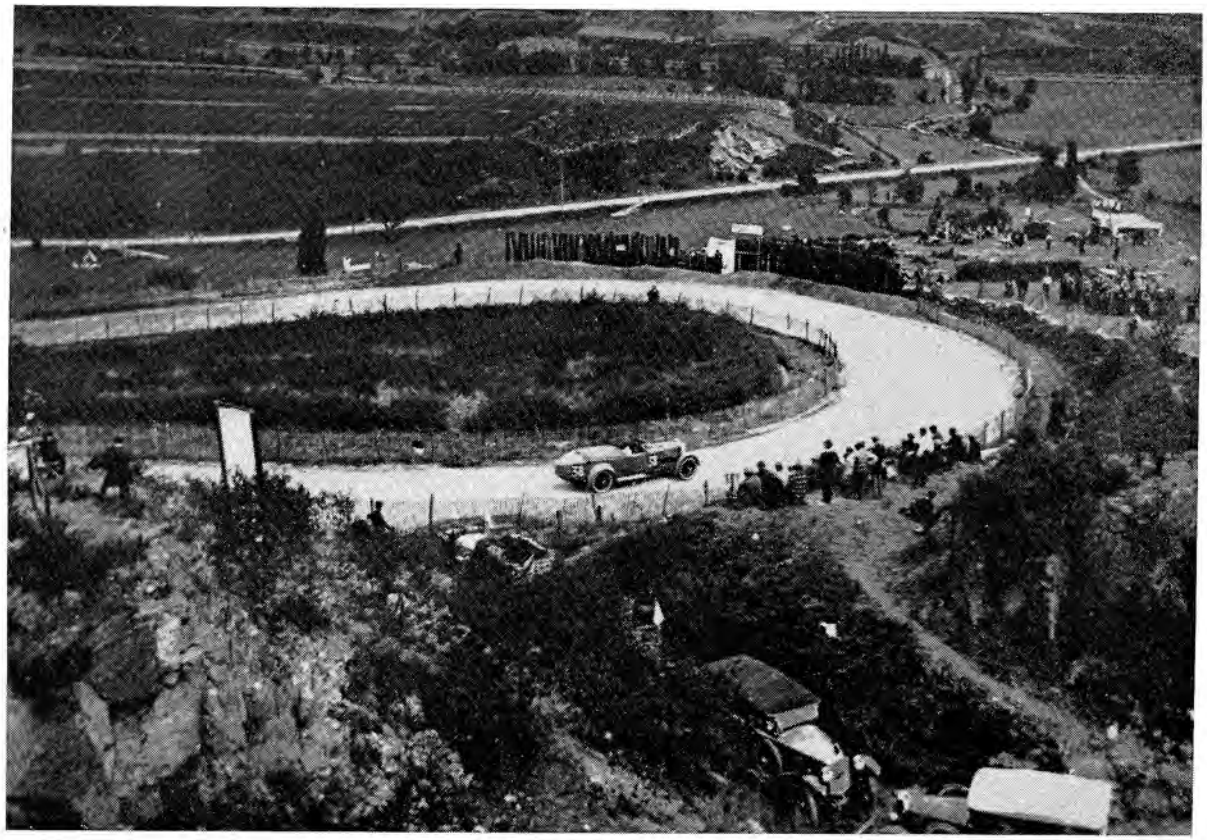


L'ÉQUIPE DES 3 PEUGEOT AVANT LE DÉPART

Les Amis des Peugeot 01



LA PEUGEOT D'ANDRÉ BOILLOT, VUE DE PROFIL



CHRISTIAN DAUVERGNE, VAINQUEUR, DANS LA DESCENTE DES ESSES

Les Amis des Peugeot 01

CHRISTIAN DAUVERGNE, VAINQUEUR, DANS LA DESCENTE DES ESSES

CHRISTIAN DAUVERGNE, VAINQUEUR, FRANCHIT LA LIGNE D'ARRIVÉE

Les Amis des Peugeot 01

TARGA ET COUPE FLORIO 1925

Date : Dimanche 3 mai 1925.

Parcours : 4 tours du circuit des Madonies (Sicile), de 108 km au tour, soit 432 km, comportant 1.500 virages au tour, une ligne droite de 6 km, une montée de 31 km, une descente de 50 km.

Règlement : La Coupe Florio était un challenge inter-marques qui devait se disputer 7 fois, et être attribuée à la Maison deux fois triomphatrice.

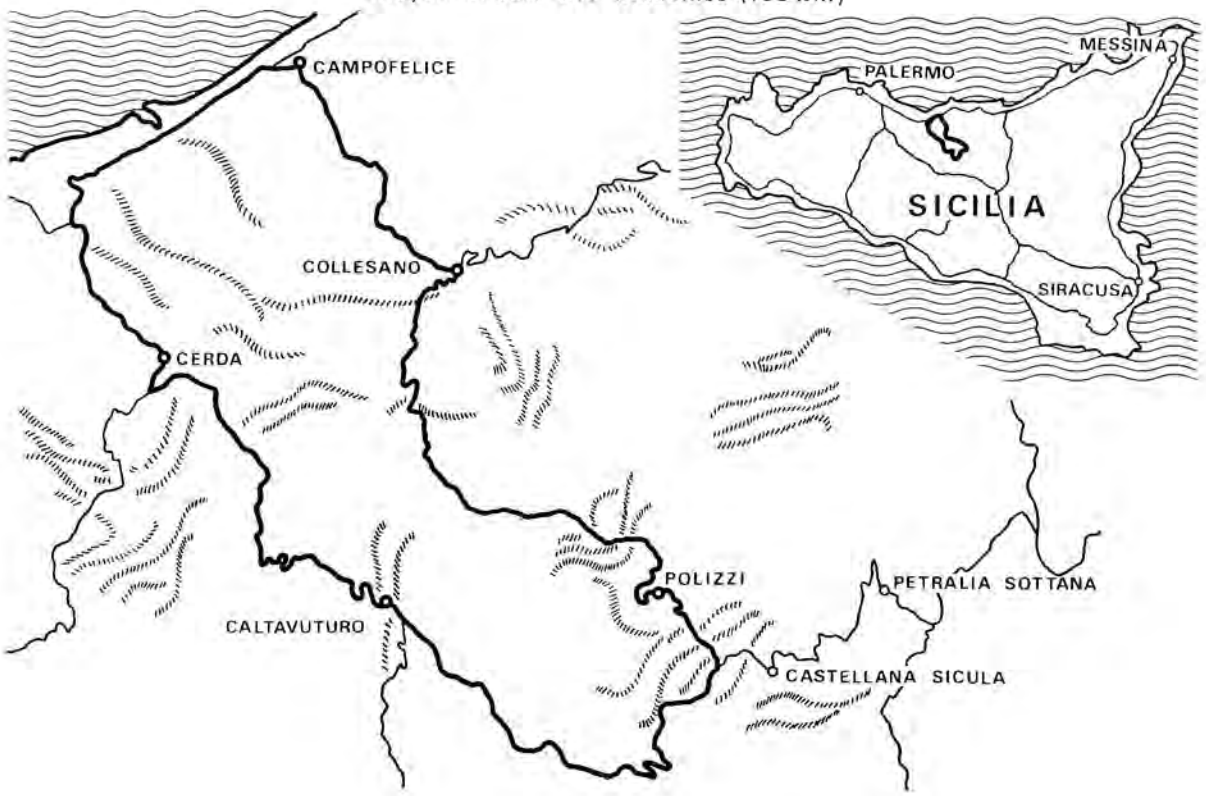
L'épreuve eut lieu en 1905, 1907, 1908, 1914, 1921, 1922 et 1924, mais la Marque victorieuse fut chaque fois différente. Il fallut donc recourir à une 8e épreuve en 1925 pour départager les vainqueurs des années antérieures, c'est-à-dire : Itala, Isotta-Fraschini, Fiat, Nazzaro, Ballot, Peugeot, Mercédès.

André BOILLOT, qui avait déjà remporté la Coupe en 1922, gagna l'épreuve devant Fiat et Itala, et la Coupe Florio fut attribuée définitivement à Peugeot.

Classement :

	Conducteur	Voiture	Temps
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 4**	**6 h 4' 35"**

Moyen circuit des Madonies (108 km)

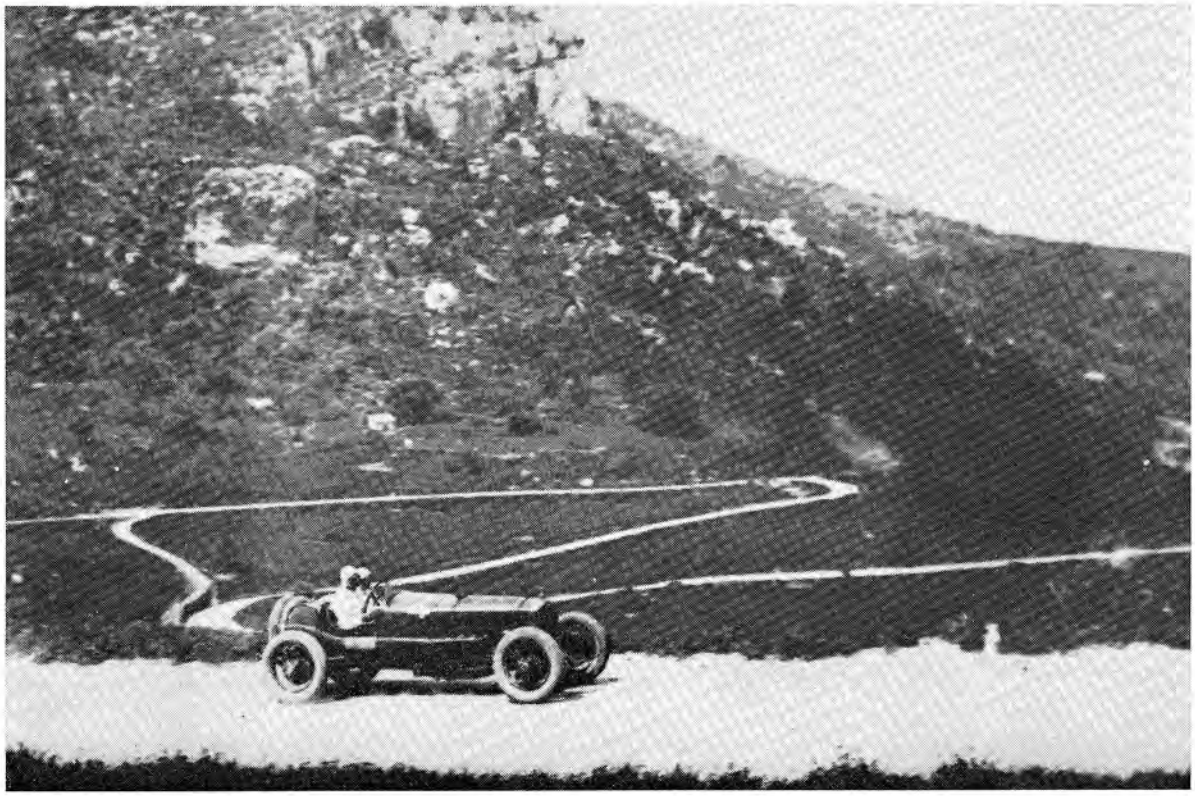


Les Amis des Peugeot 01

ANDRÉ BOILLOT AU DÉPART

ANDRÉ BOILLOT AU VIRAGE DE POLIZZI-GENEROSA

Les Amis des Peugeot 01



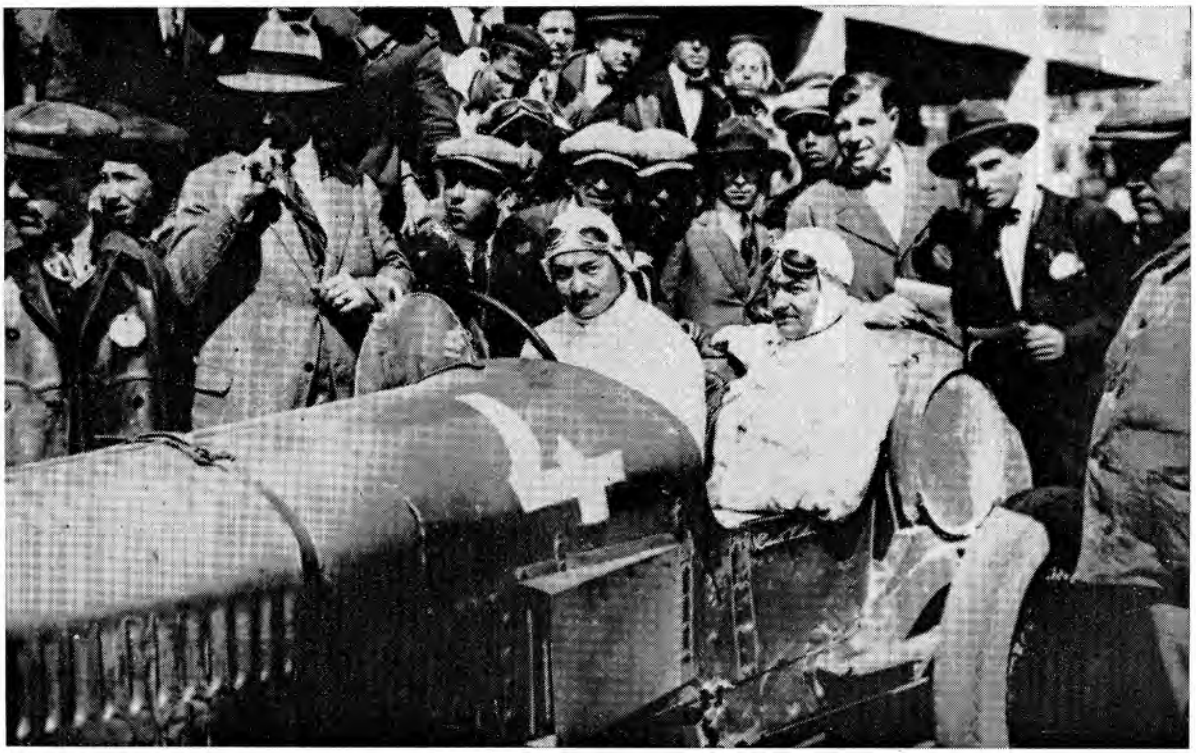
ANDRÉ BOILLOT SUR LE CIRCUIT

Les Amis des Peugeot 01

ANDRÉ BOILLOT DANS LE VIRAGE DES TRIBUNES

ANDRÉ BOILLOT PASSE DEVANT LES TRIBUNES

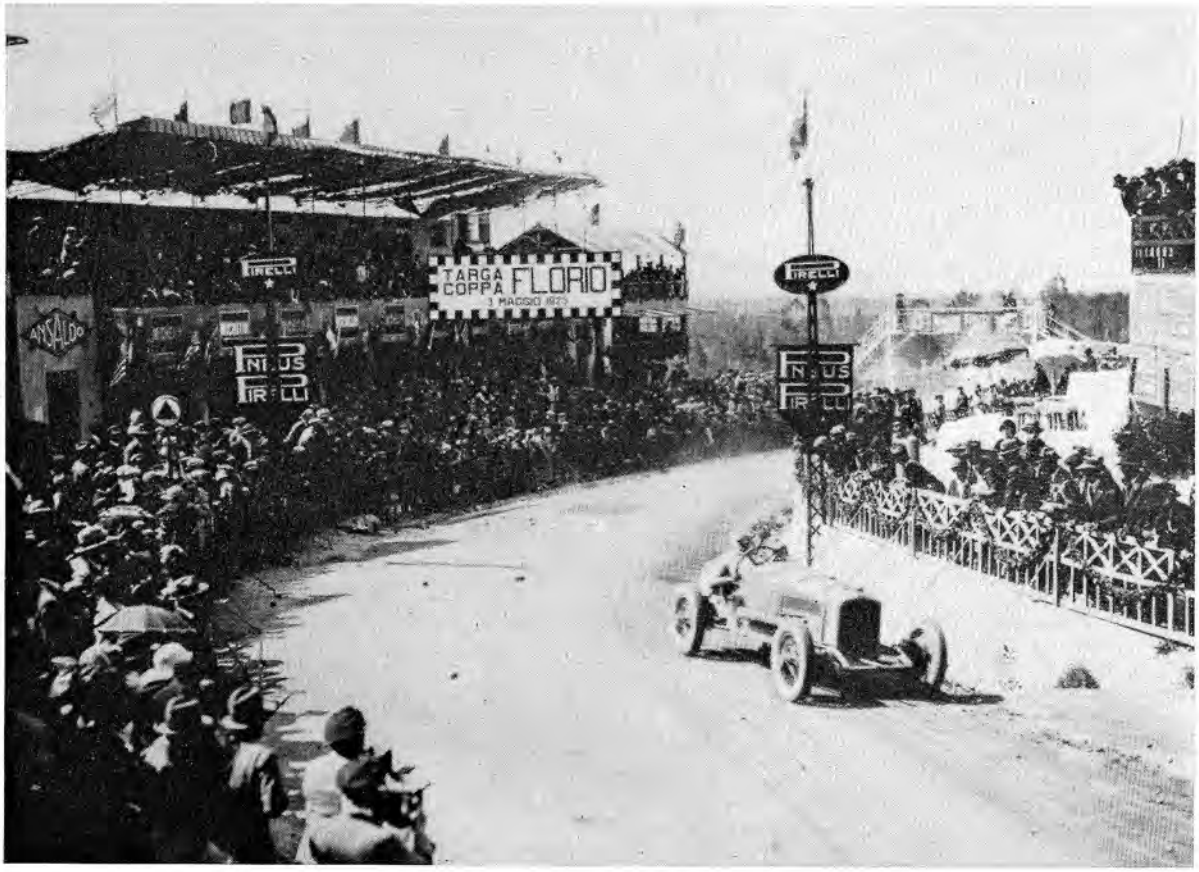
Les Amis des Peugeot 01



ANDRÉ BOILLOT A L'ARRIVÉE

DAUVERGNE PASSE DEVANT LES TRIBUNES

Les Amis des Peugeot 01



WAGNER DANS LE VIRAGE DES TRIBUNES

GRAND PRIX DE L'A.C.F. MONTLHERY 1925 (CATÉGORIE TOURISME)

Date : Dimanche 19 juillet 1925.

Parcours : l'Autodrome de Montlhéry.
84 tours de circuit de 12,500 km, soit 1.050 km.

Réglementation : Consommation maxi 22 l/100 km (dans la catégorie 3 à 5 litres).

Classement : (de la catégorie 3 à 5 litres)

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne (km/h)
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 2**	**12 h 12' 39" 1/5**	**85,800**
2e	GAUDERMEN	Steyr n° 5	12 h 55' 48" 1/5	
3e	**RIGAL**	**Peugeot n° 6**	**12 h 59' 23" 4/5**	

La consommation de BOILLOT fut d'un peu moins de 20 l/100 km.

Il y avait 6 partants :

— 3 Steyr (RUTZLER N° 1 — KINSKY N° 3 — GAUDERMEN N° 5),

— 3 Peugeot (BOILLOT N° 2 — WAGNER N° 4 — RIGAL N° 6).

Les Amis des Peugeot 01

Autres partants, dans les 3 catégories :

Steyr,
Cottin-Desgouttes,
Bugatti,
Talbot,
Mathis,
E.H.P.,
etc.

Caractéristiques des Peugeot :

Type 174 S — 4 cylindres — sans soupapes — 95 × 135 — Compression 7,2.

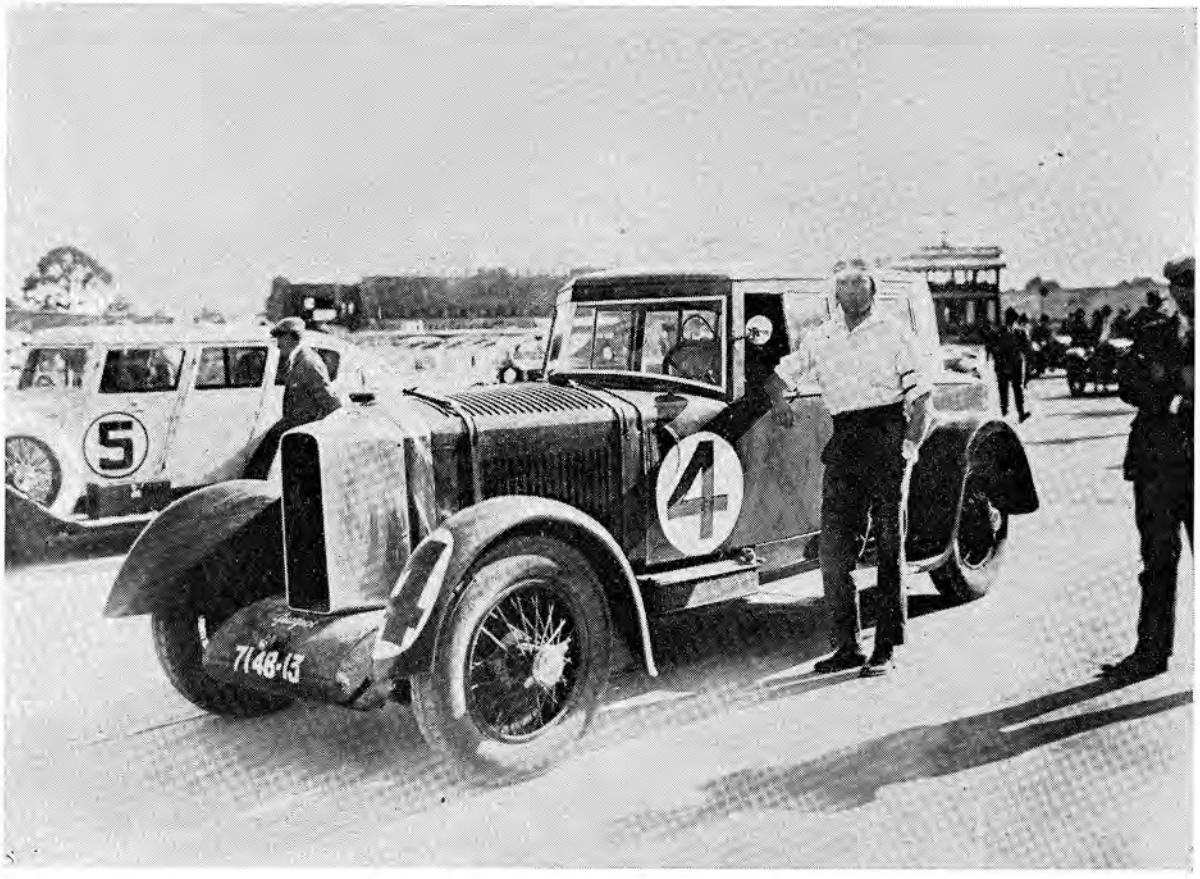
Poids total exigé équivalent à 7 personnes à bord : 1.855 kg.

Elles étaient carrossées en conduite intérieure, licence WEYMANN, par LAGACHE & GLAZMANN.

Commentaires :

Peugeot était fin prêt, et avait longuement préparé son succès (L'Auto).

Les Steyr furent victimes de leurs pneus, le règlement les contraignant, après usage des deux roues de secours, à remplacer les chambres à air crevées.



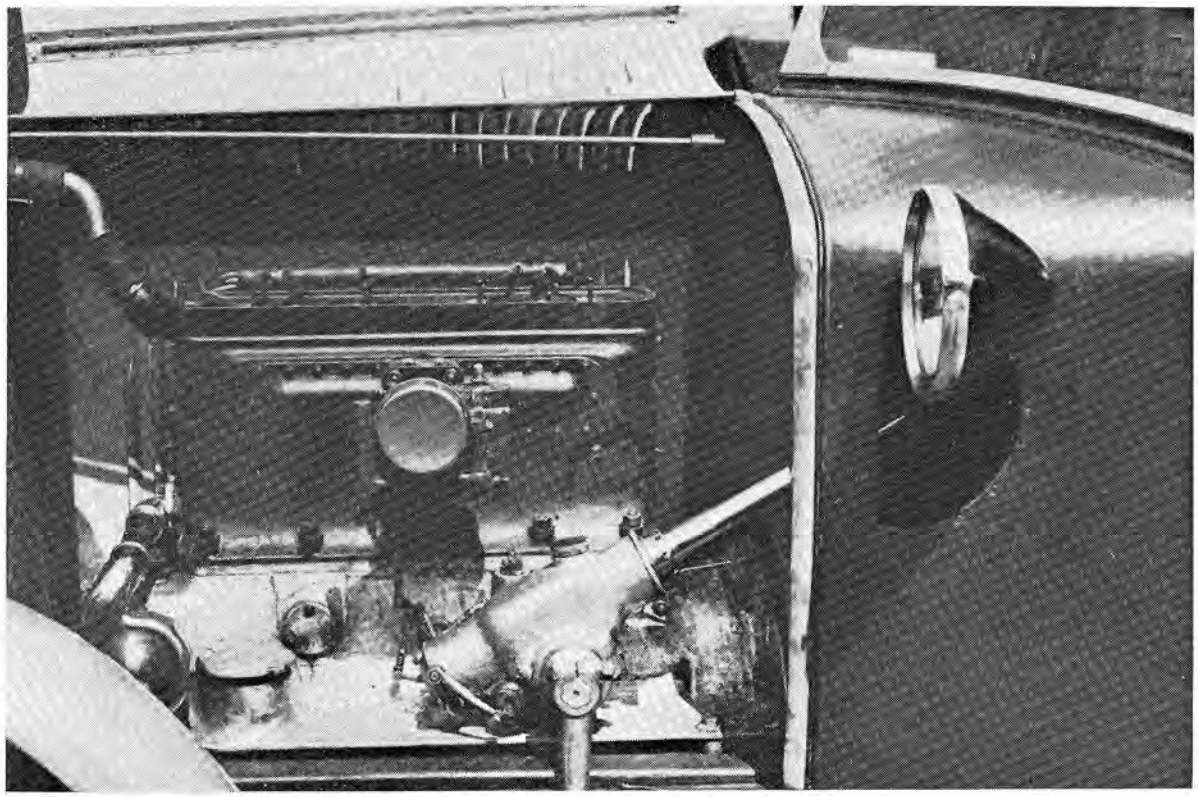
WAGNER ET SA VOITURE, AU DÉPART

Les Amis des Peugeot 01

UN PASSAGE DE BOILLOT EN VITESSE

ANDRÉ BOILLOT APRÈS SA VICTOIRE

Les Amis des Peugeot 01



LE MOTEUR DES PEUGEOT : REMARQUER LE PHARE ESCAMOTABLE DE JOUR, DISSIMULÉ DANS L'AUVENT

12 HEURES DE SAINT-SÉBASTIEN 1925

Date : Dimanche 20 septembre 1925, de 10 h à 22 h.
Parcours : Circuit de Lasarte, aux portes de Saint-Sébastien.
Classement général (indice de performance selon cylindrée) :

	Conducteurs	Voitures	Kilométrage
1er	de BUCK	Ballot	1.180 km en 12 h
2e	**RIGAL**	**Peugeot**	**1.145 km**
3e	SABIPA	Bugatti	1.050 km
4e	NICOLAS	Excelsior	1.113 km
5e	DANIELI	OM	1.095 km
6e	MINOIA	OM	1.062 km
7e	LANCIA	Lancia	1.019 km
8e	BERGIA	Lancia	1.001 km

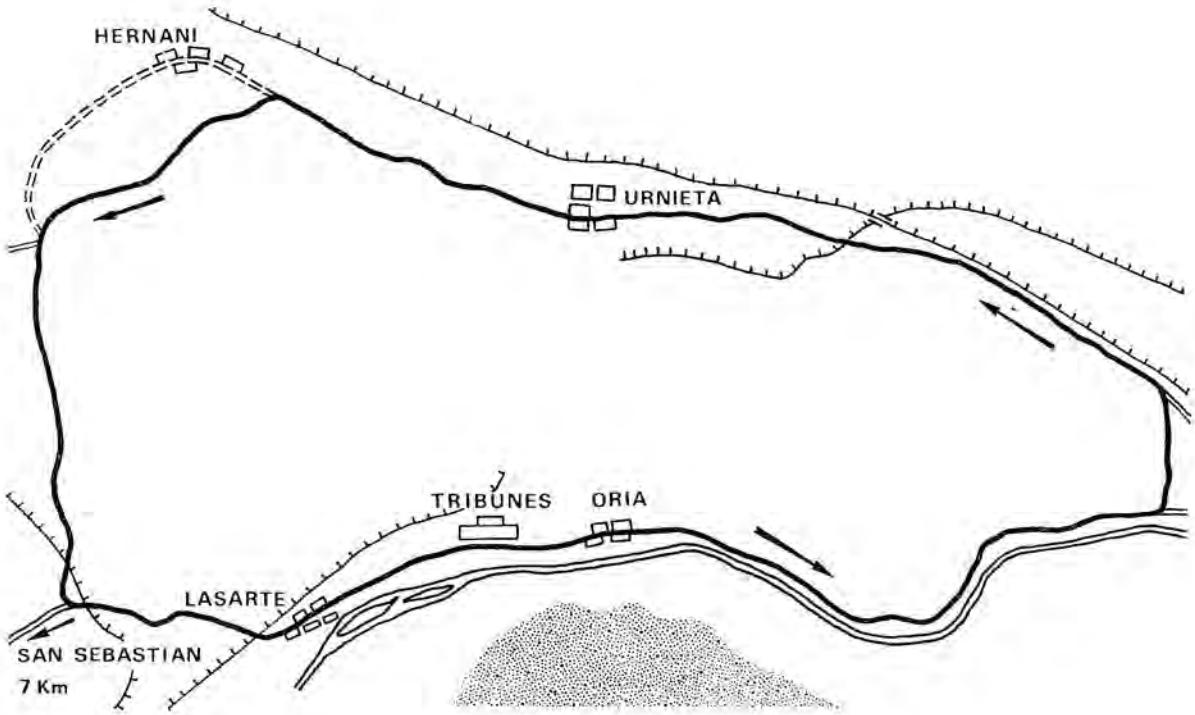
Classement par catégorie :

— **3 à 5 litres : RIGAL sur Peugeot**
— 2 à 3 litres : de BUCK sur Ballot
— 1.100 à 1.500 : SABIPA sur Bugatti.

Il y avait 15 partants, dont :

— BOILLOT sur Peugeot, — DURAY sur Excelsior, — CHARLIER sur Excelsior,
— LALY sur Ariès, — 1 Mercédès, — etc.

Les Amis des Peugeot 01



TARGA FLORIO 1926

Date : Dimanche 25 avril 1926.

Parcours : 5 tours du circuit des Madonies (Sicile), de 108 km au tour, soit 540 km, comportant 1.500 virages au tour, une ligne droite de 6 km, une montée de 31 km, une descente de 50 km (pour les 3 catégories 1.500 cmc, 2.000 cmc et plus de 2.000 cmc, les 1.100 cmc ne faisant que 3 tours, soit 324 km).

Classement général :

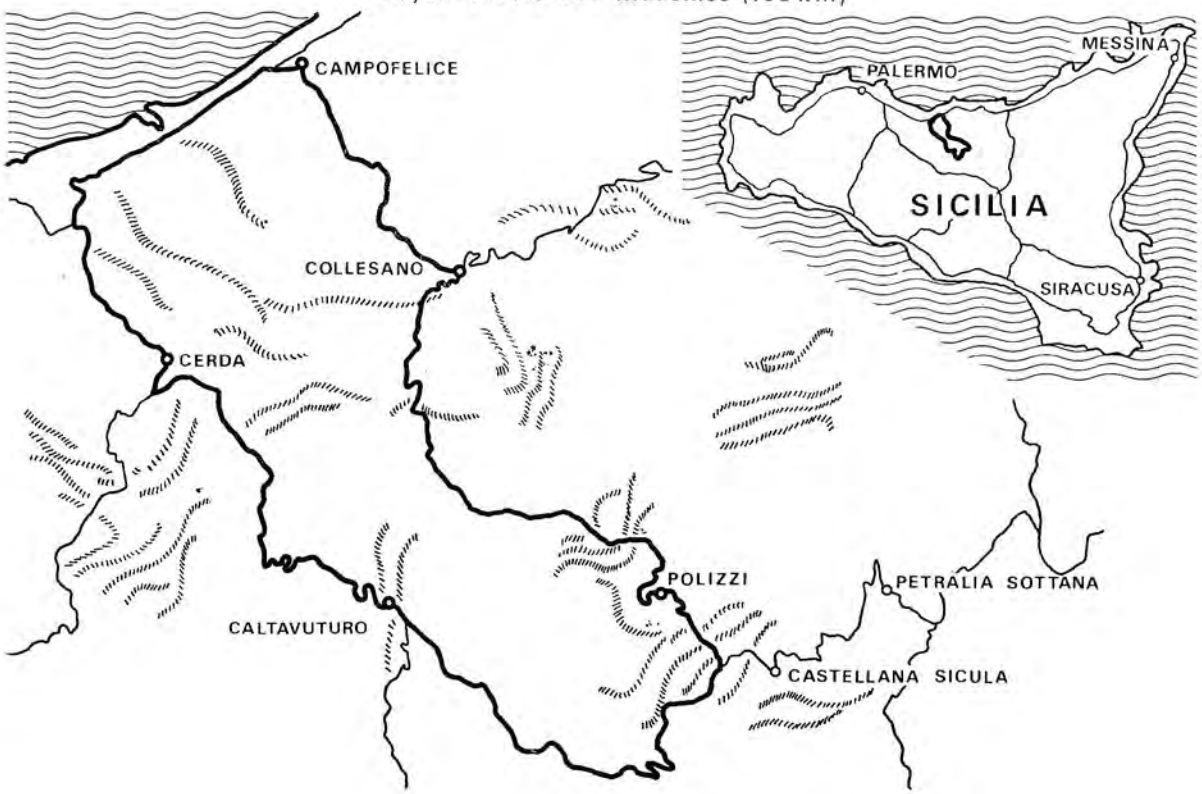
	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	COSTANTINI	Bugatti	7 h 20' 44"	73,510 km/h
2e	MINOIA	Bugatti	7 h 30' 49"	
3e	GOUX	Bugatti	7 h 35' 58"	
4e	MATERASSI	Itala	7 h 44' 24"	
5e	A. DUBONNET	Bugatti	7 h 44' 58"	
6e	**WAGNER**	**Peugeot n° 22**	**7 h 52' 25"**	
7e	BALESTRERO	OM	8 h 20' 34"	
8e	CANDRILLI	Steyr	8 h 35' 55"	
9e	MASERATI	Maserati	8 h 37' 10"	
10e	CROCE	Bugatti	8 h 45' 20"	
11e	CALIRI	Bugatti	8 h 50' 45"	
12e	MONTARINI	Bugatti	8 h 59' 20"	

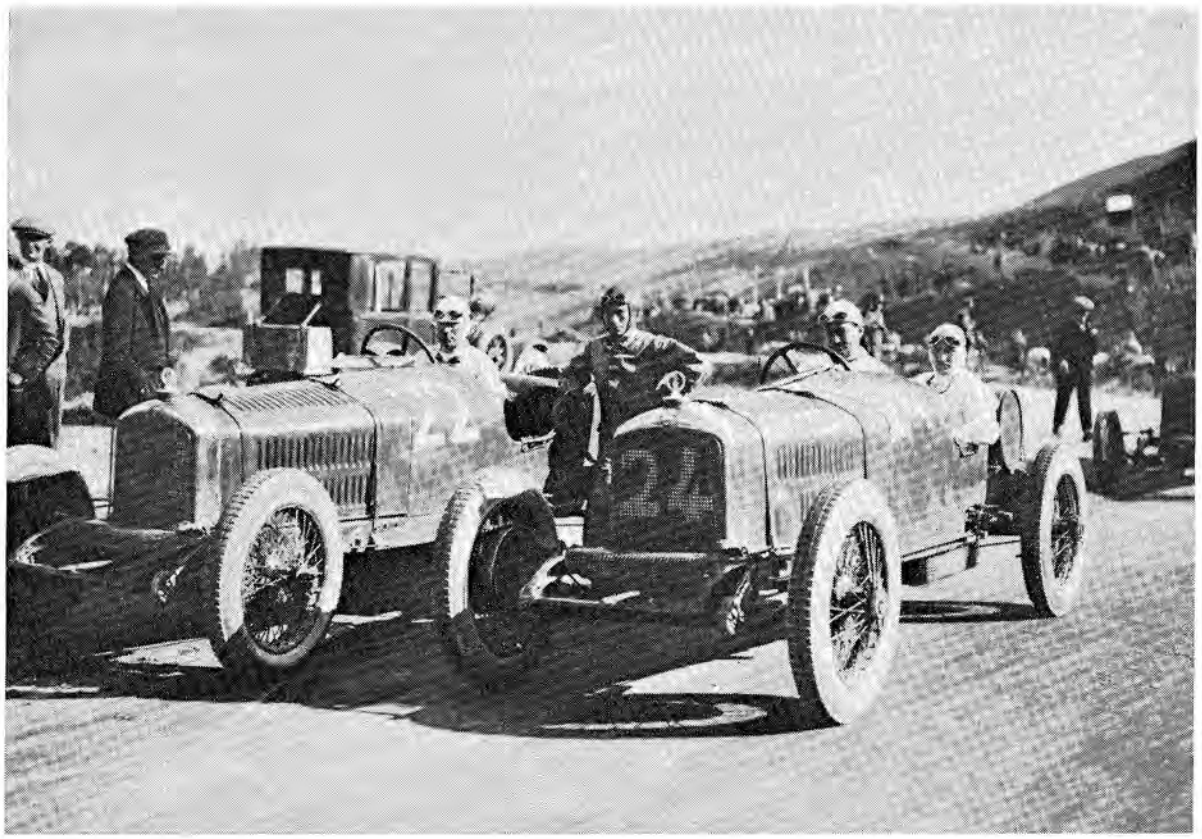
Commentaires de presse :

« PEUGEOT avait de sérieuses prétentions à la victoire individuelle, mais à la mi-course BOILLOT écrase un chien et va au fossé, crevant le carter, d'où abandon au moment où il était dans les mêmes temps que COSTANTINI. »

Les Amis des Peugeot 01

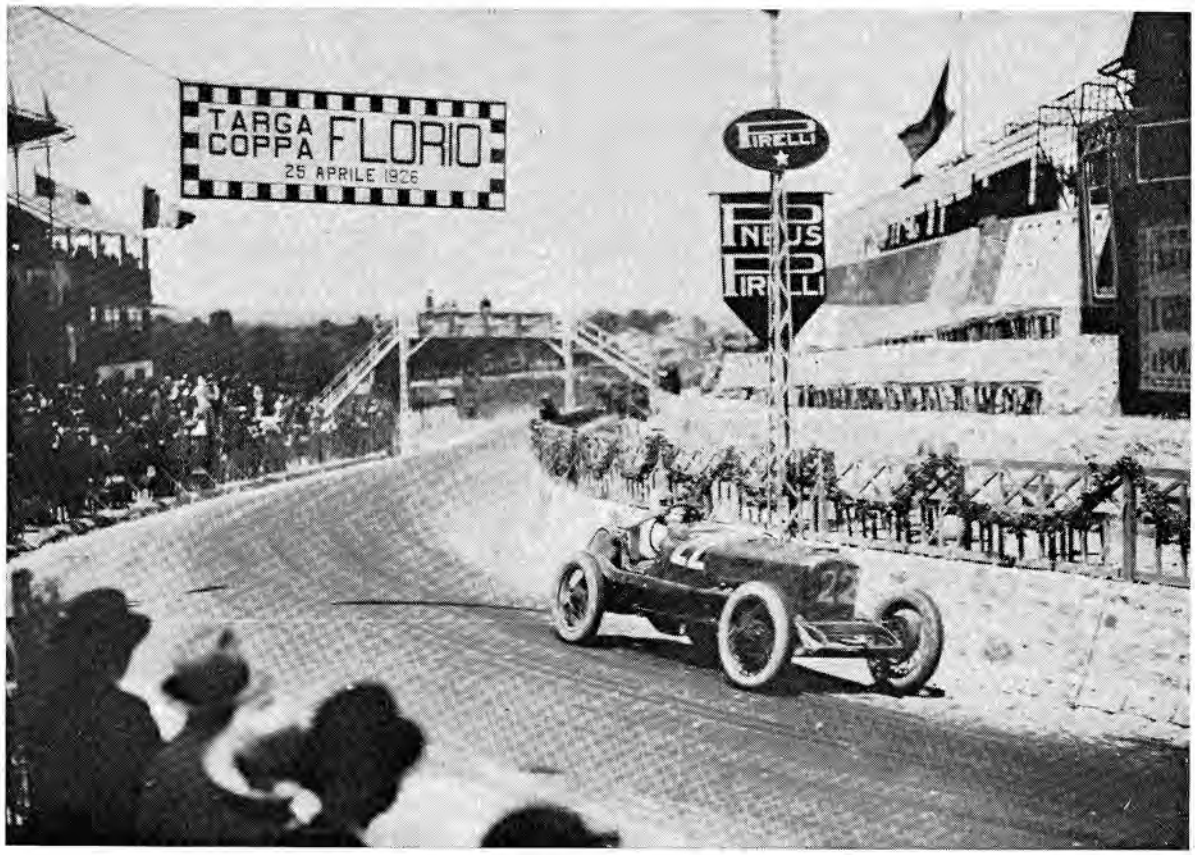
Moyen circuit des Madonies (108 km)





WAGNER (N° 22) ET BOILLOT (N° 24) AU DÉPART

Les Amis des Peugeot 01



PASSAGE DE WAGNER DANS LE VIRAGE DES TRIBUNES

GRAND PRIX D'ENDURANCE DES 24 HEURES DU MANS 1926

Date : Samedi 12 et Dimanche 13 juin 1926.

Parcours : Circuit de la Sarthe, de 17,262 km au tour.

La Peugeot N° 2 d'André BOILLOT/Louis RIGAL est éliminée au 82e tour pour montant de pare-brise cassé, alors qu'elle était en 2e place au classement kilométrique, immédiatement derrière BLOCH/ROSSIGNOL sur Lorraine-Dietrich.

Commentaires de presse :

Les Peugeot prennent presque immédiatement la tête, et la conservent jusqu'aux premières heures du dimanche. A ce moment-là, la voiture de tête fut victime du bris d'un support de pare-brise, et son conducteur jugea bon de se débarrasser du pare-brise tout entier. Deux tours plus tard, il se retrouva disqualifié. (L'Écho de la Bourse de Bruxelles.)

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX D'ENDURANCE DES 24 HEURES DE BELGIQUE 1926

(24 Heures de Spa — 3e catégorie)

Dates : Samedi 3 et Dimanche 4 juillet 1926.

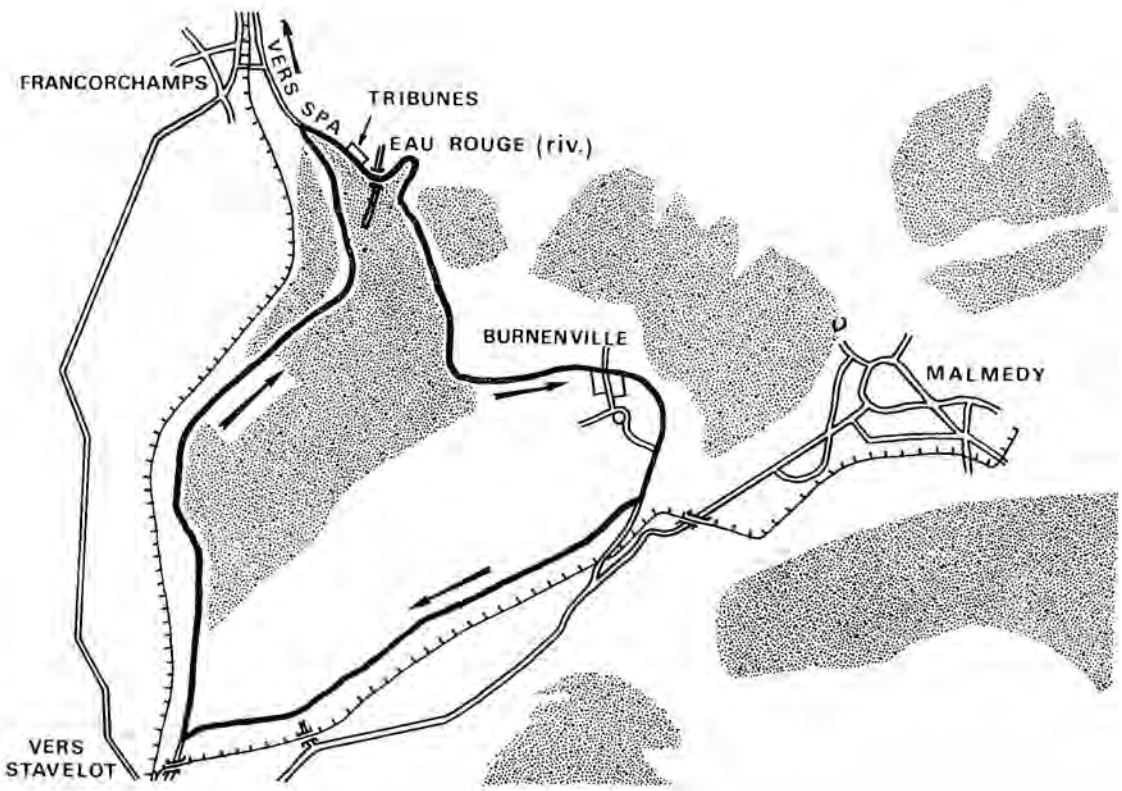
Parcours : Circuit de Spa-Francorchamps.

Classement général :

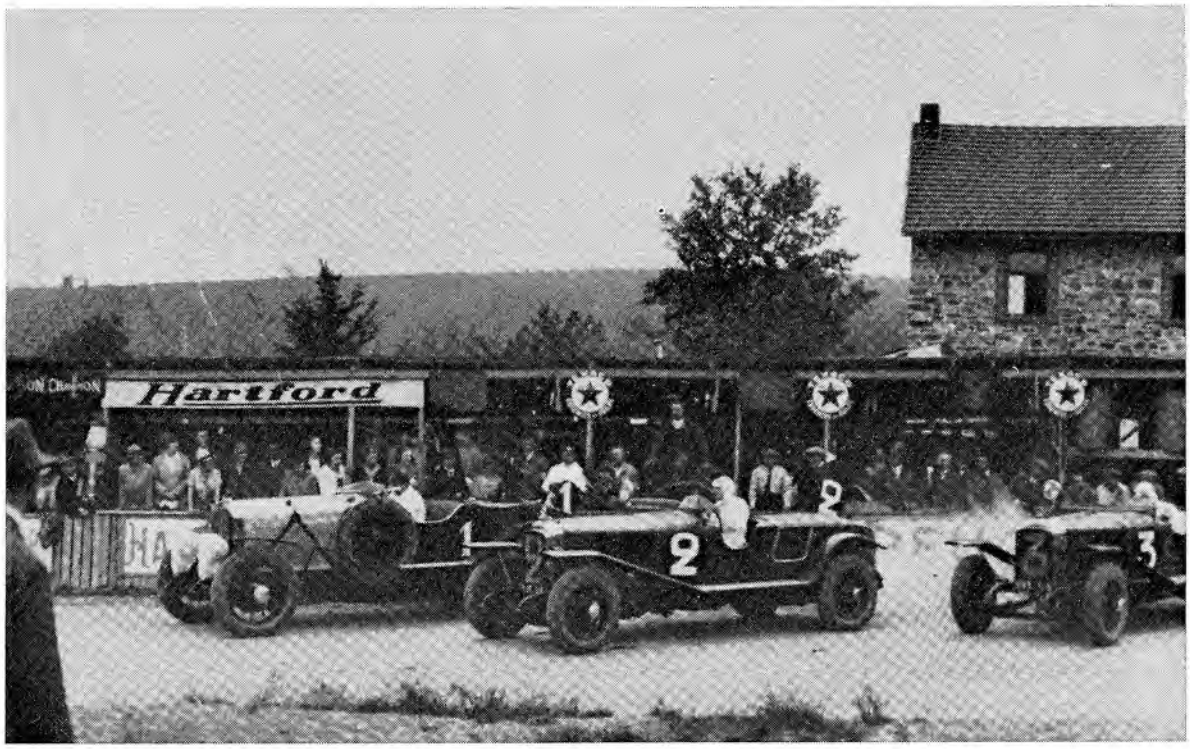
	Conducteurs	Voitures	Km	Moyenne
1er	**André BOILLOT-Louis RIGAL**	**Peugeot n° 2**	**2.294,6**	**95,618 km/h**
2e	DIELS-CAERELS	Excelsior	2.271,1	
3e	GEORGES-de-GRADY	FN	2.235,0	
	LAGACHE-LEONARD	Chenard-Walcker	2.235,0	
5e	LALY-FLOHOT	Ariès	2.204,2	
6e	LAMARCHE-MATHOT	FN	2.175,4	
	PISART-MANSO de ZUNIGA	Chenard-Walcker	2.175,4	
8e	KERVYN-LECOMTE	FN	2.160,5	
9e	ROST-BURIE	Georges Irat	2.115,2	
10e	CASSE-de VICTOR	Salmson	2.071,1	
11e	DERNY-ROSSI	Georges Irat	2.011,5	
12e	DELCROIX-VAN PARYS	Buick	1.981,7	
13e	POIRIER-FONTAINE	Th. Schneider	1.951,9	
14e	TABOURIN-LEFRANC	Th. Schneider	1.937,0	
15e	DESCHRYVER-DELVAUX	FN	1.862,5	
16e	ERRECALDE-GALOISY	Licorne	1.743,3	
17e	ABIT-REY	Ravel	1.564,6	

Tous records battus en toutes catégories.

— 29 partants. — 17 arrivants.



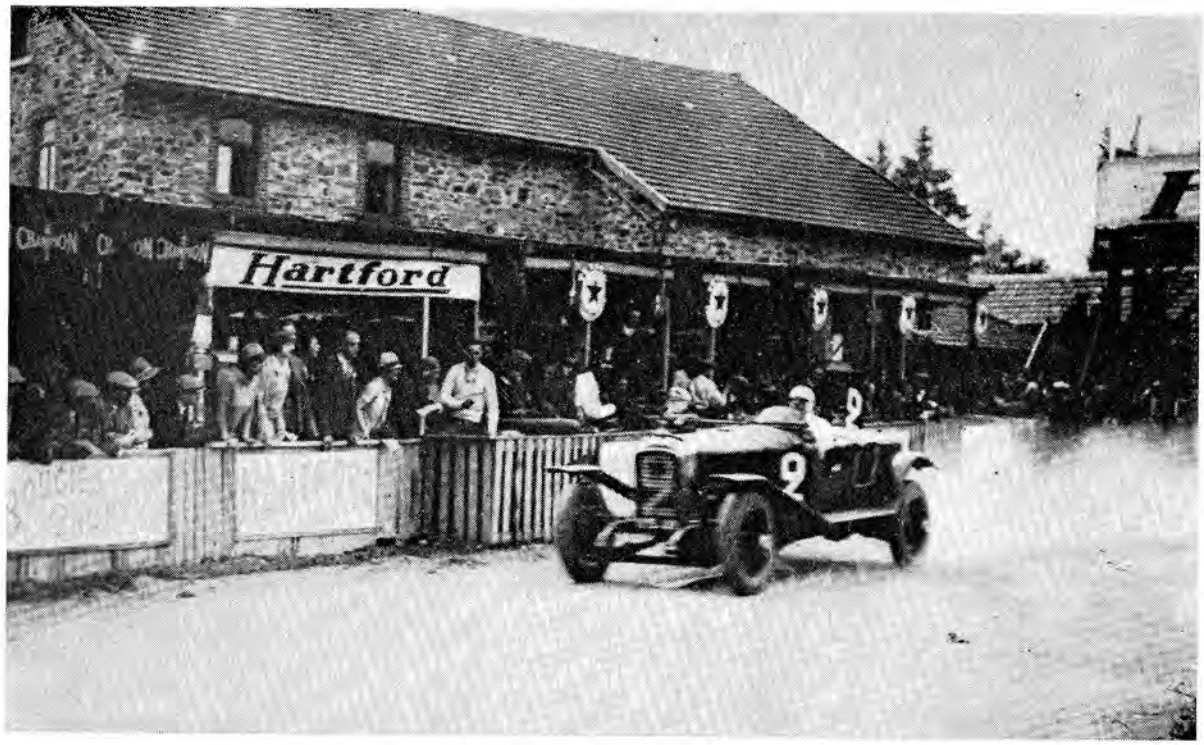
Les Amis des Peugeot 01



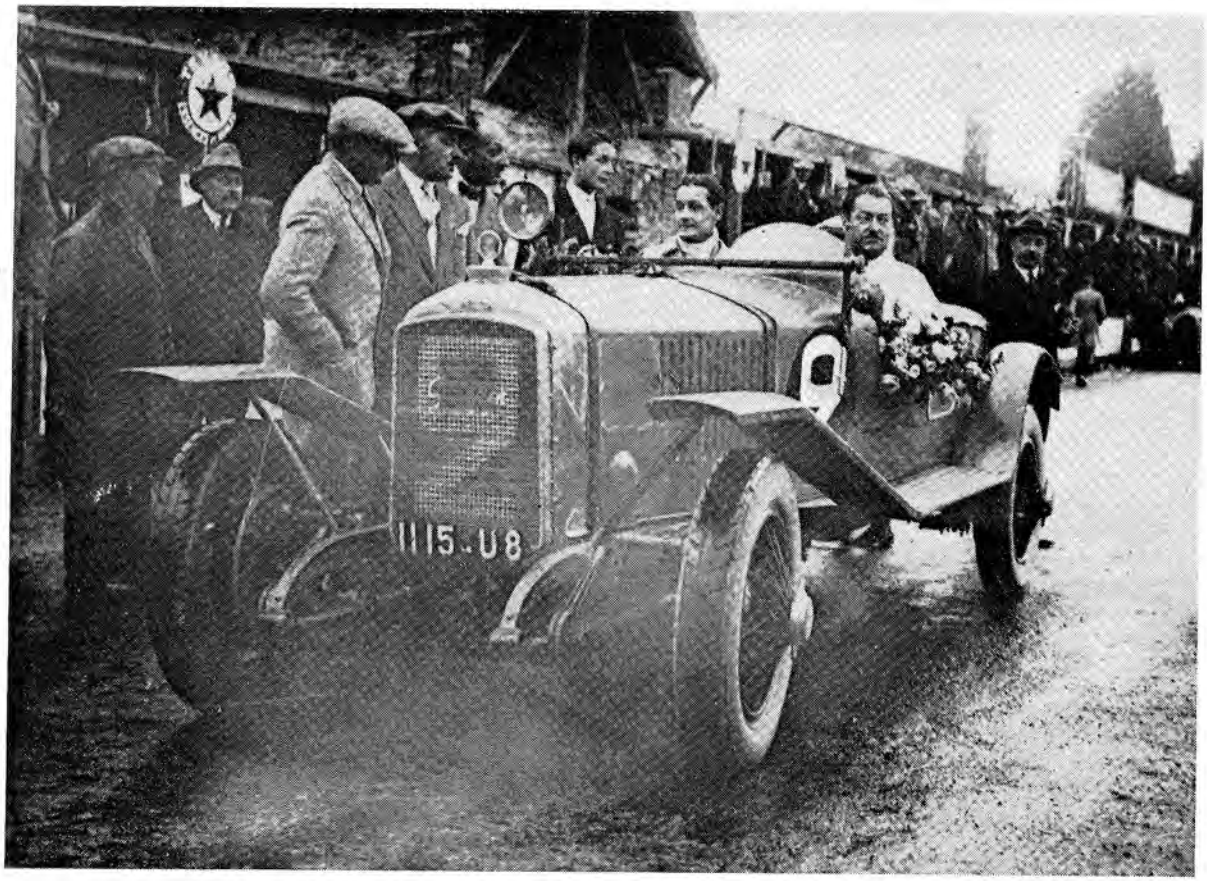
LES 3 PEUGEOT AU DÉPART

LES 3 PEUGEOT EN PAQUET DEVANT LE RAVITAILLEMENT

Les Amis des Peugeot 01



UN PASSAGE DE BOILLOT EN VITESSE



BOILLOT ET RIGAL FONT LEUR TOUR D'HONNEUR

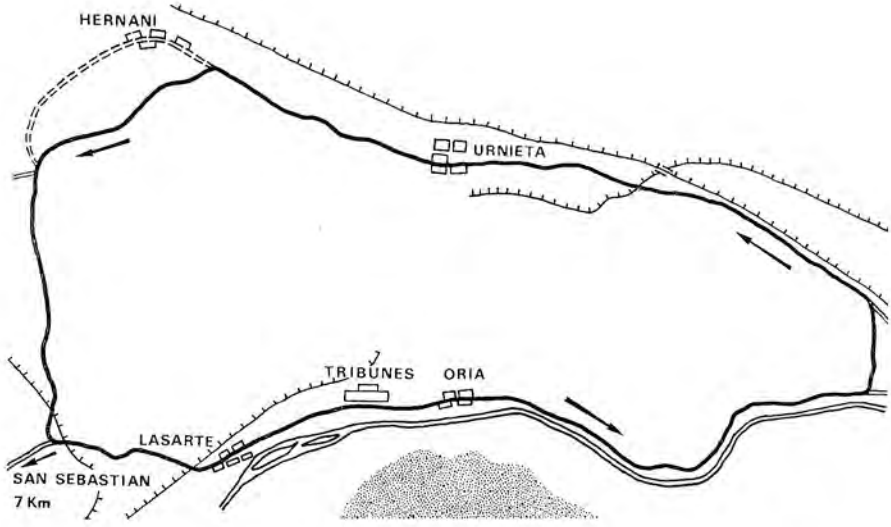
Les Amis des Peugeot 01

12 HEURES DE SAINT-SÉBASTIEN 1926
4ème GRAND PRIX TOURISME DE GUIPUZCOA

Date : Jeudi 22 juillet 1926.
Parcours : Circuit de Lasarte, aux portes de Saint-Sébastien.
Classement (catégorie 5 litres) :

	Conducteurs	Voitures	Kilométrage
1er	**André BOILLOT/Maurice SERRE**	**Peugeot**	**1.083,457**
2e	**Louis RIGAL/LETAILLEUR**	**Peugeot**	**1.078,175**

LE ROI ALPHONSE XIII S'ENTRETIENT AVEC LOUIS RIGAL
AVANT LE DÉPART DE LA COURSE



Les Amis des Peugeot 01

24 HEURES D'ITALIE 1926

Date : Dimanche 12 septembre 1926.
Parcours : Circuit de Monza.
Classement :

	Conducteurs	Voitures	Kilométrage	Moyenne
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot**	**2.614,739**	**108,974 km/h**
2e	**Louis RIGAL**	**Peugeot**	**2.588,360**	**107,830 km/h**

Une autre Peugeot, conduite par CAMUZET, se classa 6e.

LA PEUGEOT DE BOILLOT AU PESAGE, LA VEILLE DU DÉPART

COUPE DE LA COMMISSION SPORTIVE DE L'A.C.F. 1927

Date : Samedi 2 juillet 1927, la veille du Grand Prix catégorie course.
Parcours : 32 tours du circuit routier de Montlhéry, de 12,500 km au tour, soit 400 km.
Règlement : Épreuve de vitesse à consommation limitée à 44 kg de combustible et lubrifiant, essence et huile.

Les Amis des Peugeot 01

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 4**	**3 h 53' 21" 1/5**	**102,848 km/h**
2e	Michel DORÉ	La Licorne n° 16	3 h 53' 21" 3/5	
3e	Jules GOUX	Bugatti n° 24	3 h 54' 27"	
4e	GOUTTE	Salmson n° 26	3 h 54' 37" 1/5	
5e	CONELLI	Bugatti n° 34	3 h 56' 7"	
6e	CASSE	Salmson n° 10	3 h 59' 43"	
7e	ROST	Georges Irat n° 8		
8e	André DUBONNET	Bugatti n° 6		
9e	Ch. MONTIER	Montier n° 20		
10e	F. MONTIER Fils	Montier n° 32		
11e	Violette MORRIS	BNC n° 30		

Il y avait 18 partants :

1 Violet, 2 Peugeot (RIGAL, sur la 22, ne termina pas), 3 Bugatti, 1 Georges Irat, 2 Salmson, 3 Lombard, 1 Licorne, 2 Montier, 3 BNC.

Caractéristiques des Peugeot :

Châssis court, sans soupapes, 4 cylindres, 80 × 124 = 2.493 cmc, à compression élevée et réglage pauvre, dont on avait réduit la puissance à 70 ch avec une consommation de 190 g ch. h.

Le moteur était légèrement déporté sur la gauche du châssis, pour permettre d'installer le conducteur à côté de la transmission et de réaliser une voiture très basse.

Les freins AV avaient été supprimés pour allègement et par absence de nécessité de freiner durement dans une épreuve à la consommation.

Sur la carrosserie monoplace fuselée, on avait supprimé au maximum les résistances à l'avancement avec une coque sans aspérités, tous les mécanismes étant logés ou enveloppés dans la caisse aux angles arrondis.

Enfin, les radiateurs d'eau et d'huile étaient installés côte à côte.

BOILLOT disposait de 53 litres d'essence au départ. Il en avait encore 5 litres à l'arrivée, en ayant consommé 48 pour 400 km, soit 12 litres aux 100 km, et il en avait encore pour 3 tours au moins.

BOILLOT EN VIRAGE

Les Amis des Peugeot 01

LOUIS RIGAL (QUI NE TERMINA PAS) SUR LA PEUGEOT N° 22 AVANT LE DÉPART

BOILLOT APRÈS L'ARRIVÉE

Les Amis des Peugeot 01

COUPE FLORIO A SAINT-BRIEUC 1927

Date : Dimanche 17 juillet 1927.

Organisée par : L'Automobile-Club des Côtes-du-Nord et le journal l'Ouest-Éclair, sur 29 tours du circuit de Saint-Brieuc, soit 402 km.

La Coupe Florio, gagnée par Peugeot en Sicile en 1925 avec André BOILLOT, avait été remise en jeu par le constructeur.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
Catégorie plus de 3 litres :				
1er	**WAGNER**	**Peugeot n° 50**	**4 h 2' 59"**	**99,514 km/h**
	RIGAL	**Peugeot n° 52**		
3e	BLOCH	Lorraine-Dietrich	4 h 37' 46"	
Catégorie 3 litres :				
1er	LALY	Ariès n° 44	4 h 11' 29"	96,144 km/h
2e	BRUNET	Talbot	4 h 27' 31"	
Catégorie 2 litres :				
1er	ETANCELIN	Bugatti	4 h 18' 28"	93,500 km/h
	EYSTON	Bugatti		
3e	IMBERT	Bugatti	4 h 18' 32"	
4e	LEHOUX	Bugatti	4 h 18' 48"	

WAGNER (N° 50) ET RIGAL (N° 52) AU DÉPART

Les Amis des Peugeot 01

12 HEURES DE SAINT-SÉBASTIEN 1927
5ème GRAND PRIX DE GUIPUZCOA

Date : Jeudi 28 juillet 1927, de 11 h à 23 h.

Parcours : Circuit de Lasarte, près de Saint-Sébastien.

Classement (par catégorie) :

	Conducteurs	Voitures	Kilométrage
Catégorie C :			
1er	**RIGAL/SERRE**	**Peugeot**	**1.187,168**
2e	BRISSON/BLOCH	Lorraine-Dietrich	1.171,547
Catégorie D :			
1er	LALY/CHASSAGNE	Ariès	1.146,359
2e	DURAY/CHASSAGNE	Ariès	1.136,897
Catégorie E :			
1er	ROST/LEHOUX	Georges Irat n° 12	1.204,469
2e	CLAUSE/GROS	Bignan	1.110,642
Catégorie G :			
1er	BOURRIAT/BUSSIENNE	E.H.P.	1.115,553

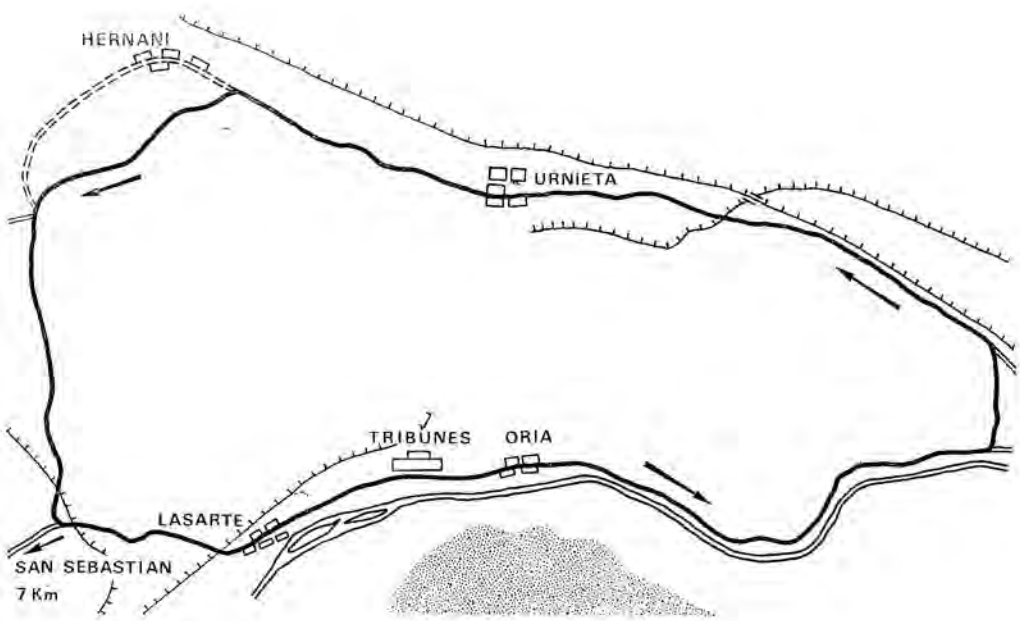
Meilleur tour : André BOILLOT sur Peugeot en 8' 54'' (116,730 km/h).

Commentaires :

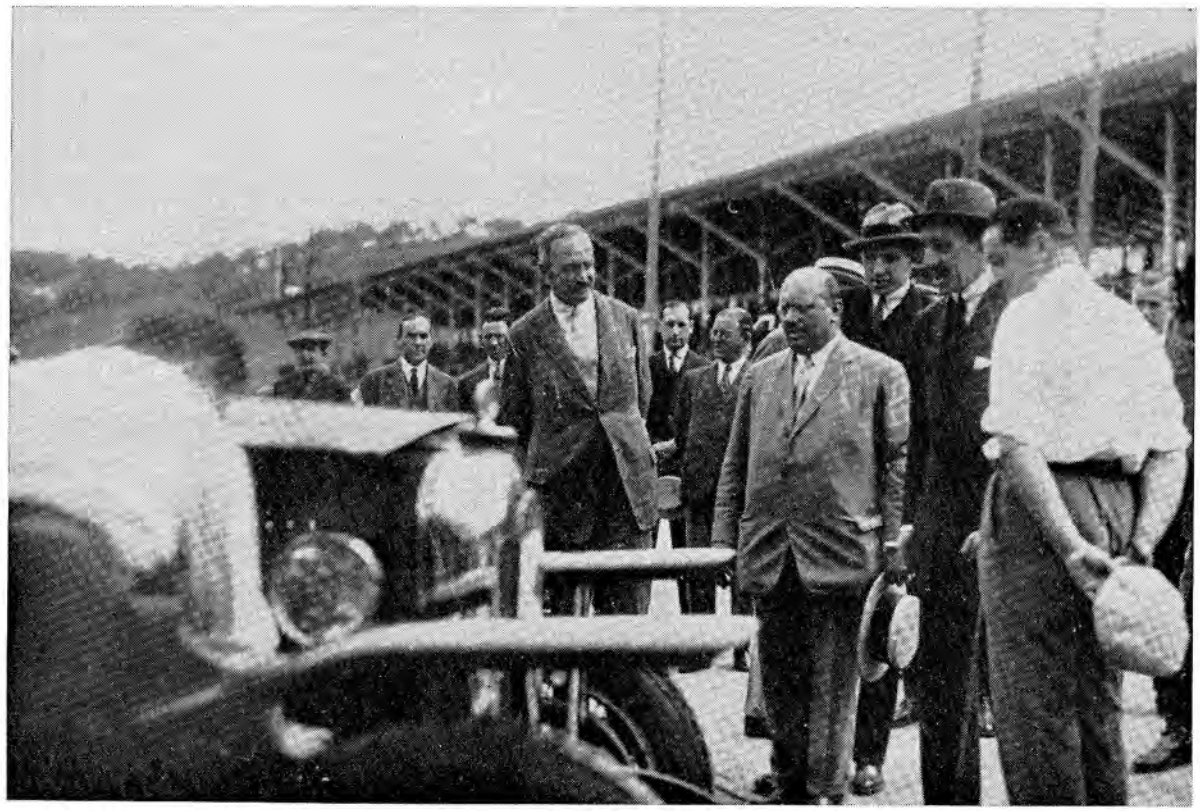
Dès le départ, BOILLOT, qui fait équipe avec WAGNER, prend la tête et augmente progressivement son avance, suivi par ROST sur Georges Irat occupant la deuxième place.

Au 21e tour, la même voiture reprise par WAGNER, dérape, heurte un arbre, brise son radiateur, et fausse son essieu AV, entraînant l'abandon.

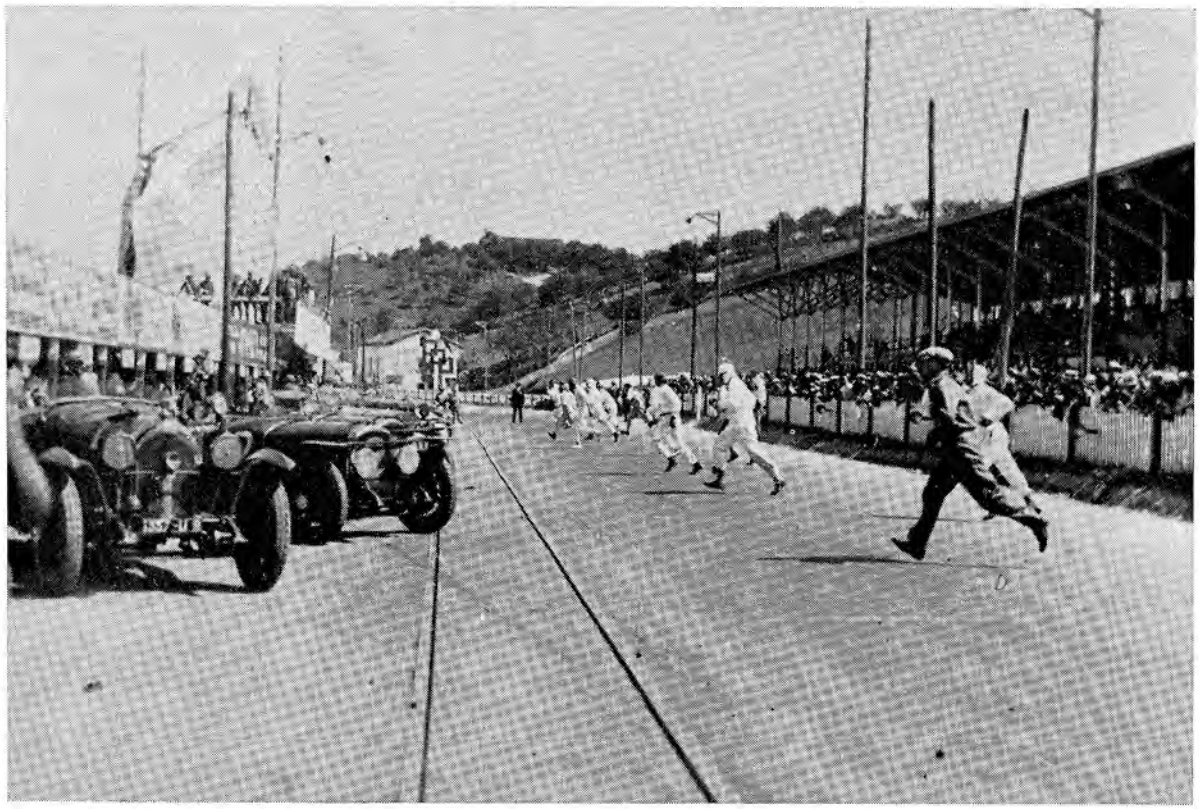
La Lorraine regagne peu à peu, arrive derrière ROST et passe RIGAL attardé au ravitaillement, mais, la nuit venue, vers la fin de l'épreuve, RIGAL revient fortement sur son concurrent immédiat, le passe et gagne sa catégorie.



Les Amis des Peugeot 01



AVANT LE DÉPART, LE ROI ALPHONSE XIII S'ENTRETIENT AVEC LES CONCURRENTS
TOUT A GAUCHE DU GROUPE, M. ISAAC KOECHLIN, A DROITE, ANDRÉ BOILLOT



LE DÉPART

Les Amis des Peugeot 01

GRAND PRIX DE L'A.C.F. 1929

Date : Dimanche 30 juin 1929.

Parcours : Au Mans, sur 37 tours du circuit de la Sarthe, de 16,380 km au tour, soit 605,320 km.

Réglementation : a) allocation totale de 85 kg de carburant et de lubrifiant,
b) poids mini 900 kg à vide.

Classement :

	Conducteurs	Voitures	Temps	Moyenne
1er	WILLIAMS	Bugatti n° 36	4 h 33' 1"	133,029 km/h
2e	**André BOILLOT**	**Peugeot n° 28**	**4 h 34' 20"**	**132,390 km/h**
3e	CONELLI	Bugatti	4 h 34' 28"	
4e	Albert DIVO	Bugatti	4 h 41' 27"	
5e	Robert SÉNÉCHAL	Bugatti	4 h 58' 27"	
6e	R. GAUTHIER	Bugatti	5 h 18' 38"	

Caractéristiques des voitures :

Type 174 S, 18 CV, sans soupapes.

Le moteur de la Peugeot de BOILLOT était un 4 litres, sans soupapes, celui des Bugatti type 35 T était un 8 cylindres suralimenté de 2,3 litres, sauf celui de GAUTHIER qui était un 2 litres.

Commentaires :

BOILLOT perd 1' 6" pour remettre un fil de bougie sauté, puis, au dernier tour, aveuglé par la pluie, ne peut virer à la Lune de Pontlieu, doit prendre la route de dégagement et repartir. Malgré cela, il se classera à 79" du vainqueur.

ANDRÉ BOILLOT

Les Amis des Peugeot 01

RECORD INTERNATIONAL DE 24 HEURES CLASSE F, 1932

Dates : du mercredi 1er juin 1932 (19 h) au jeudi 2 juin 1932 (19 h).

Parcours : Autodrome de Miramas près Marseille.

Conducteurs : André BOILLOT sur Peugeot 301 à l'occasion de son lancement sur le marché.

2.650 kilomètres 017 mètres parcourus en 24 heures, à la moyenne horaire de 110,417 km/h.

Caractéristiques de la voiture :

— type 301 C

— moteur 4 cylindres — 72,04 × 90 = 1.467 cmc.

— voies AV : 1,19 m
AR : 1,24 m

— empattement 2,70 m

— poids 640 kg

Les Amis des Peugeot 01

Automobile Club de France

SOCIETE D'ENCOURAGEMENT

Adresse Télégraphique AUTOCLUB - PARIS

COMMISSION SPORTIVE

TÉLÉPH. ELYSÉES 34-74

8 PLACE DE LA CONCORDE

CERTIFICAT

concernant la voiture PEUGEOT 301 _ C
ayant accompli les 1er et 2 Juin 1932
une tentative de record de 24 heures
à l'Autodrome de Miramas.

Marque de la voiture :	PEUGEOT
Type :	301 - C
N° du châssis :	550.770
Nom du Pilote :	André BOILLOT
Date et heure du départ :	1er Juin 1932 - 19 heures
Date et heure d'arrivée :	2 Juin 1932 - 19 heures
Distance couverte pendant les 24 heures :	2.650 kilomètres 017
Vitesse moyenne horaire :	110 kilomètres 417

Détail des arrêts au poste de ravitaillement :

Tours	Temps	Durée de l'arrêt	Observations
31	1 H 29'14"	1'26"	Changé roue AR gauche
178	8 H 03'41"	4,54"	Changé roue AR gauche et roue AV gauche, ravitaillement eau, essence, huile dévissé tubulure arrivée d'essence, soufflé, revissé.
259	11 H 44'28"	1'05"	Changé roue AR droite
342	15 H 28'44"	5'41"	Changé roue AV droite - AV et AR gauche, ravitaillement eau, essence, huile, changé durite et raccord d'arrivée d'essence au carburateur - démonté tuyauterie d'arrivée d'essence au réservoir, soufflé et remonté.
353	16 H 04'24"	2'02"	Démonté le carburateur, débouché les gicleurs, remonté.
457	20 H 50'10"	1'32"	Ravitaillement essence.

Temps total des arrêts : 16 minutes 40 secondes
Records internationaux battus
au cours de la tentative : 24 heures - classe F
Mensuration de la cylindrée : N. de cylindres 4
Alésage 72.04
Course 90
Cy. totale 1467 cc

Carrosserie 2 places, profilée sans ailes ni pare-brise

Les Chronométreurs Officiels de l'A.C.F.

Signé : MM. GALLAND, MATHIEU, RUFFIN

Les Commissaires,

Signé: MM.E.LEGRE & P.MASSONNET

Le Président
de la Commission Sportive,

A Peron

Les Amis des Peugeot 01

24 HEURES DU MANS 1937

Dates : Samedi 19 et Dimanche 20 juin 1937.

Parcours : Circuit permanent de la Sarthe de 13,492 km au tour (sens des aiguilles d'une montre).

— 49 voitures au départ,
— 17 à l'arrivée, déchet 65 %,
— 3 Peugeot au départ, 3 à l'arrivée.

Classement à la distance parcourue :

Classement général :

	Conducteurs	Voitures	Km	Km/h
1er	J. P. WIMILE/Robert BENOIST	Bugatti	3.287,938	136,977
2e	Joseph PAUL/MONGIN	Delahaye	3.193,432	133,059
3e	René DREYFUS/Henri STOFFEL	Delahaye	3.125,428	130,226
4e	de VALENCE/GÉRARD	Delâge	2.907,590	121,149
5e	SHEFFINGTON/Martin NEALE	Aston-Martin	2.768,686	115,361
6e	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler	2.766,894	115,287
7e	**Jean PUJOL/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat n° 26**	**2.739,634**	**114,151**
8e	**Ch. de CORTANZE/Maurice SERRE**	**Peugeot Darl'Mat n° 25**	**2.739,576**	**114,149**
9e	von GUILLAUME/LOHR	Adler	2.730,806	113,783
10e	**Daniel PORTHAULT/Louis RIGAL**	**Peugeot n° 27**	**2.668,060**	**111,169**
11e	Morris GOODAL/HITCHENS	Aston-Martin	2.613,884	108,911
12e	VERNET/Mlle LARGEOT	Simca	2.308,906	96,204
13e	SCOTT/HALFORD	H.R.G.	2.212,364	92,348
14e	BILNEY/Mlle RICHMOND	Ford	2.174,178	90,590
15e	LESBROS/CALARASEANO	Adler	2.160,642	90,026
16e	Miss Stanley TURNER/Miss RIDDELL	M.G.	2.082,620	86,775
17e	VIALE/Albert ALIN	Simca-Cinq	1.968,032	82,001

Classement par catégories :

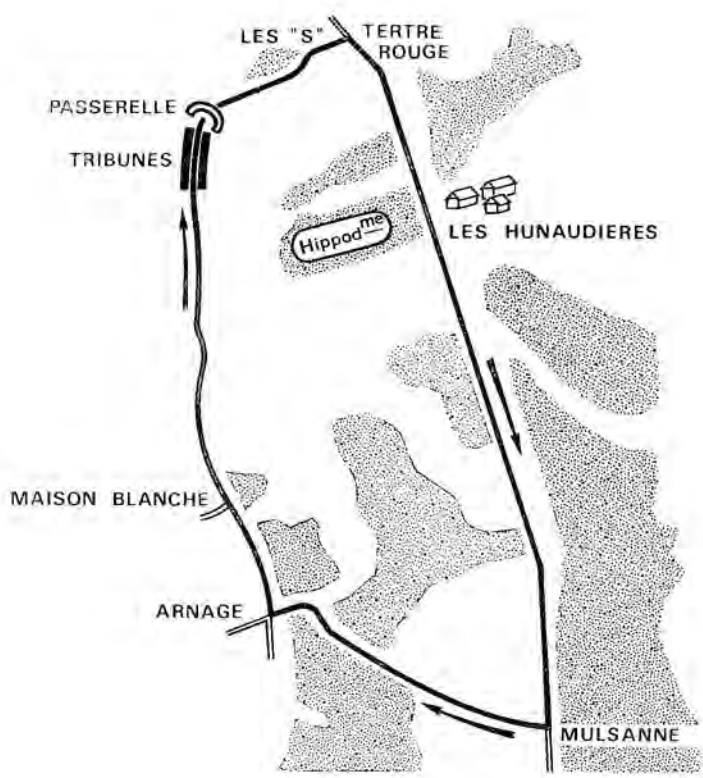
2 litres :

	Conducteurs	Voitures
1er	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler
2e	**Jean PUJOL/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat**
3e	**Ch. de CORTANZE/Maurice SERRE**	**Peugeot Darl'Mat**
4e	von GUILLEAUME/LOHR	Adler
5e	**Daniel PORTHAULT/Louis RIGAL**	**Peugeot**
6e	Morris GOODAL/HITCHENS	Aston-Martin

Les Amis des Peugeot 01

Classement à l'indice de performance :

	Conducteurs	Voitures	Indice
1er	J. P. WIMILLE/Robert BENOIST	Bugatti	1,32
2e	Joseph PAUL/MONGIN	Delahaye	1,262
3e	SHEFFINGTON/Martin NEALE	Aston-Martin	1,258
4e	René DREYFUS/Henri STOFFEL	Delahaye	1,235
5e	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler	1,227
6e	VIALE/Albert ALIN	Simca-Cinq	1,214
7e	von GUILLEAUME/LOHR	Adler	1,211
8e	SCOTT/HALFORD	H.R.G.	1,205
9e	de VALENCE/GÉRARD	Delâge	1,176
10e	**Ch. de CORTANZE/Maurice SERRE**	**Peugeot Darl'Mat**	**1,176**
11e	**Jean PUJOL/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat**	**1,176**
12e	VERNET/Mlle LARGEOT	Simca	1,164
13e	**Daniel PORTHAULT/Louis RIGAL**	**Peugeot**	**1,146**
14e	Morris GOODAL/HITCHENS	Aston-Martin	1,127
15e	LESBROS/CALARASEANO	Adler	1,089
16e	Miss Stanley TURNER/Miss RIDDELL	M.G.	1,070
17e	BILNEY/Mlle RICHMOND	Ford	1,066



Les Amis des Peugeot 01

24 HEURES DU MANS 1938

Dates : Samedi 18 et Dimanche 19 juin 1938.

Parcours : Circuit permanent de la Sarthe de 13,492 km au tour (sens des aiguilles d'une montre).

— 42 voitures au départ,
— 15 à l'arrivée, déchet 65 %,
— 3 Peugeot au départ, 1 à l'arrivée.

Classement à la distance parcourue :

Classement général :

	Conducteurs	Voitures	Km	Km/h
1er	Marcel CHABOUD/Jean TREMOULET	Delahaye	3.180,929	132,539
2e	SERRAUD/GIRAUD CABANTOUS	Delahaye	3.153,836	131,409
3e	PRENANT/MOREL	Talbot	2.959,702	123,320
4e	VILLENEUVE/BIOLAY	Delahaye	2.945,792	122,741
5e	**Ch. de CORTANZE/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat n° 24**	**2.887,976**	**120,332**
6e	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler	2.856,362	119,015
7e	LOHR/von GUILLEAUME	Adler	2.765,022	115,209
8e	J. SAVOYE/P. SAVOYE	Singer	2.360,985	98,374
9e	DEBILLE/LAPCHIN	Simca-Huit	2.329,552	97,064
10e	P. CLARK/CHAMBERS	H.R.G.	2.303,286	95,970
11e	CAMERANO/ROBERT	Simca-Huit	2.249,220	93,717
12e	BONNEAU/Mme ITIER	M.G.	2.227,546	92,814
13e	Miss FAWCETT/WHITE	Morgan	2.209,383	92,057
14e	AIME/PANTIVAUX	Simca-Cinq	2.042,754	85,115
15e	LEDUC/QUERZOLA	Simca-Cinq	1.891,400	78,808

Classement par catégories :

2 litres :

	Conducteurs	Voitures
1er	**Ch. de CORTANZE/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat n° 24**
2e	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler

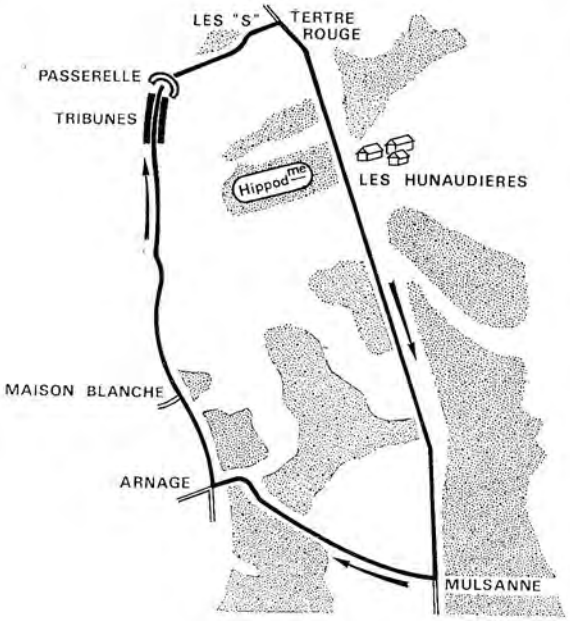
Classement à l'indice de performance :

	Conducteurs	Voitures	Indice
1er	AIMÉ/PANTIVAUX	Simca-Cinq	1,280
2e	Graf ORSSICH/SAUERWEIN	Adler	1,236
3e	LOHR/von GUILLEAUME	Adler	1,230
4e	Marcel CHABOUD/Jean TRÉMOULET	Delahaye	1,209
5e	**Ch. de CORTANZE/Marcel CONTET**	**Peugeot Darl'Mat n° 24**	**1,204**
6e	SERRAUD/GIRAUD CABANTOUS	Delahaye	1,199
7e	J. SAVOYE/P. SAVOYE	Singer	1,191
8e	LEDUC/QUERZOLA	Simca-Cinq	1,185
9e	DEBILLE/LAPCHIN	Simca-Huit	1,133
10e	BONNEAU/Mme ITIER	M.G.	1,132
11e	VILLENEUVE/BIOLAY	Delahaye	1,119
12e	PRENANT/MOREL	Talbot	1,110
13e	CAMERANO/ROBERT	Simca-Huit	1,093
14e	Miss FAWCETT/WHITE	Morgan	1,072
15e	CLARK/CHAMBERS	H.R.G.	1,024

Les Amis des Peugeot 01

Commentaires :

La Peugeot N° 26, Maurice SERRE/Daniel PORTHAULT (dit DANIEL), avait abandonné au 5e tour, après 67 km, alors qu'elle était 29e au classement.



Celle de Jean PUJOL/Louis RIGAL, N° 25, avait abandonné au 17e tour, après 229 km, alors qu'elle était 16e au classement.

Toutes deux, avec joint de culasse claqué par démontage intempestif et superflu après les essais, tandis que Ch. de CORTANZE/Marcel CONTET, qui n'avaient pas touché à leur voiture, finirent sans incident en battant le record de la catégorie 1.500 à 2.000 cmc :

— 2.887,976 km, contre 2.766,894 km établi l'année précédente par Adler.

— moyenne : 120,332 km/h contre 115,287.

LA PEUGEOT/DARL'MAT N° 24 AU VOLANT : CHARLES DE CORTANZE

Les Amis des Peugeot 01

TABLE DES MATIÈRES

Avant-Propos 1
1891 - Valentigney-Paris-Brest et retour 6
1894 - Paris-Rouen 11
1895 - Paris-Bordeaux-Paris 16
1896 - Bordeaux-Langon 19
Bordeaux-Agen-Bordeaux 20
Meeting Automobile de Spa (Belgique) 20
Paris-Marseille-Paris 21
1897 - Marseille-Nice-La Turbie-Monte-Carlo 22
1898 - Marseille-Nice 23
Bordeaux-Agen 24
Paris-Amsterdam-Paris 25
Lille-Calais-Lille 26
1899 - Nice-Castellane-Puget-Theniers-Nice 27
Course de côte de la Turbie 28
Pau-Bayonne-Pau 29
Meeting Automobile de Spa (Belgique) 29
Bordeaux-Biarritz 30
Paris-Rambouillet 30
1900 - Nice-Marseille 31
Meeting Automobile de Spa (Belgique) 31
1901 - Nice-Draguignan-Nice 31
Course de côte de Laffrey 32
Course de côte de Saint-Cergue (Suisse) 32
1902 - Critérium de consommation 33
Circuit de l'Hérault 33
1903 - Reliability Trials 34
1904 - Course de côte de Gaillon 34
1905 - Coupe Rochet - Schneider 35
Course de côte du Mont-Cenis 35
Course de côte du Val Suzon 35
1906 - Coupe Rochet - Schneider 36
Coupe des voiturettes de « l'Auto » 37
1907 - Circuit de Lombardie - Coupe des voiturettes 39
Course du kilomètre à Nice 39
Critérium de France et Coupe de la Presse 40
Meetings de Salon et du Ventoux 43
Coupe de « l'Auto » 43
1908 - Le kilomètre lancé à Nice 45
Coupe Sicilienne des voiturettes 45
1re coupe de Catalogne voiturettes 47
Grand Prix de l'A.C.F. Dieppe - Voiturettes 48
Coupe des voiturettes de « l'Auto » 51
1909 - Coupe Sicilienne des voiturettes 52
2e Coupe de Catalogne voiturettes 53
5e Coupe des voiturettes de « l'Auto » 54
2e Coupe de Normandie 56
Coupe des voiturettes de Belgique 58
1910 - Coupe Sicilienne des voiturettes 58
Meeting de Boulogne-sur-Mer 60
Coupe des voiturettes de « l'Auto » 60
3e Coupe de Normandie 64
1911 - Coupe des voitures légères de « l'Auto » 65
Course de côte du Mont-Ventoux 67
2e Meeting Automobile d'Ostende 68
1912 - Grand Prix de l'A.C.F. et Coupe de « l'Auto », Dieppe 69
Course de côte du Val Suzon 74
Circuit des Ardennes Belges et Coupe de la Meuse 75

Les Amis des Peugeot 01

1912 - Course de côte du Mont-Ventoux 78
Meeting automobile de Boulogne-sur-Mer 80
Grand Prix de France et Coupe de la Sarthe 80
1913 - Brooklands 83
7e Meeting de l'Automobile Club de la Sarthe et de l'Ouest de la France 85
Grand Prix d'Amérique à Indianapolis 85
Circuit de Provence 89
Grand Prix de l'A.C.F. Amiens 90
Coupe internationale des cyclecars 96
Course de côte du Mont-Ventoux 97
Grand Prix des voitures légères et Coupe de « l'Auto » Boulogne-sur-Mer 99
1914 - Grand Prix d'Amérique à Indianapolis 101
Grand Prix du Maroc 102
Grand Prix de l'A.C.F. Lyon 102
Meeting Automobile de Boulogne-sur-Mer 112
1915 - Grand Prix d'Amérique à Indianapolis 113
1916 - Grand Prix d'Amérique à Indianapolis 113
Courses diverses à Indianapolis 114
1919 - Grand Prix d'Amérique à Indianapolis 114
Targa Florio 115
Courses de côtes - Kilomètre lancé - Épreuves diverses 117
1921 - Meeting de Boulogne-sur-Mer 117
Invitational Speedway à Indianapolis 119
1922 - Coupe Florio 121
1923 - Grand Prix de l'A.C.F. Tours 121
Coupe Georges Boillot 124
1924 - Targa et Coupe Florio 124
Grand Prix de l'A.C.F. Lyon (catégorie tourisme) 126
1925 - Targa et Coupe Florio 130
Grand Prix de l'A.C.F. Montlhéry (catégorie tourisme) 135
12 Heures de Saint-Sébastien 138
1926 - Targa Florio 139
Grand Prix d'endurance des 24 heures du Mans 141
Grand Prix d'endurance des 24 heures de Belgique 142
12 Heures de Saint-Sébastien - 4e Grand Prix Tourisme de Guipuzcoa 145
24 Heures d'Italie 146
1927 - Coupe de la Commission sportive de l'A.C.F. 146
Coupe Florio à Saint-Brieuc 149
12 Heures de Saint-Sébastien - 5e Grand Prix de Guipuzcoa 150
1929 - Grand Prix de l'A.C.F. 152
1932 - Record international de 24 heures, Classe F. 153
1937 - 24 Heures du Mans 155
1938 - 24 Heures du Mans 157

Les Amis des Peugeot 01

ILLUSTRATIONS

DESSINS ORIGINAUX	Géo HAM
PHOTOGRAPHIES	Archives PEUGEOT LA VIE AUTOMOBILE OMNIA
Collections privées	Yves BOILLOT André CONORD Géo HAM René THOMAS
PEINTURES ET PASTELS	Bryan de GRINEAU F. GORDON-CROSBY

DESSINS de Carlo DEMAND extraits du livre "La Grande Course" édité en 1955 pour DAIMLER-BENZ par Nest VERLAG GmbH à Francfort-s/Main.

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01

EDITION LA PUBLICITÉ FRANÇAISE - R. C. SEINE 55 B 14450 - PRINTED IN FRANCE - 10-70

Les Amis des Peugeot 01

Les Amis des Peugeot 01