

UNE EXTRAORDINAIRE PERFORMANCE

136.000 **KMS**
SANS ARRÊT

104 **KMS** ^A **DE MOYENNE**

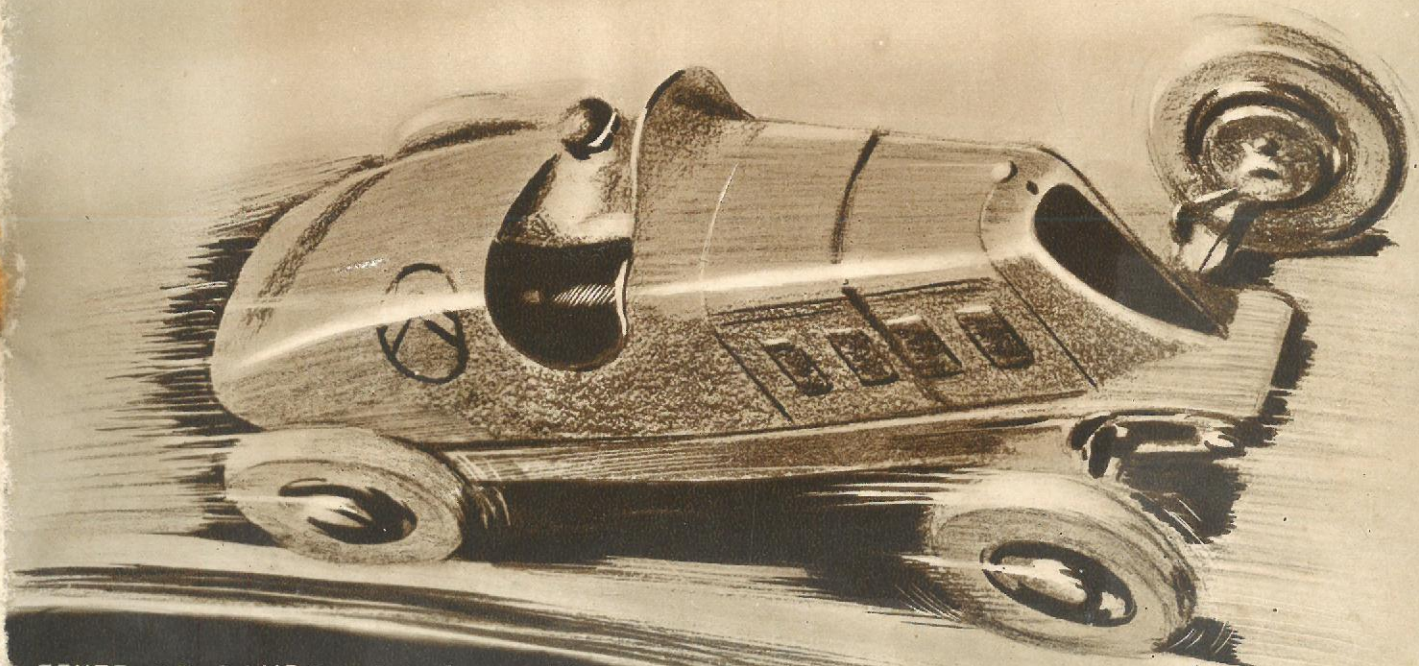
CITROËN

DÉTENTEUR DE

TOUS LES RECORDS

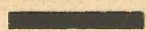
**DE DISTANCE
ET DE DURÉE**

(au delà de 50.000 kms et de 17 jours)



TEXTE DE BAUDRY DE SAUNIER

UNE
EXTRAORDINAIRE
PERFORMANCE



UNE EXTRAORDINAIRE PERFORMANCE

136.000 kms sans arrêt
à 104 de moyenne

CITROËN

détenteur de

TOUS LES RECORDS

DE DISTANCE ET DE DUREE

(au delà de 50.000 kms et de 17 jours)

D'où vint l'idée

L'origine de cette glorieuse aventure est une histoire d'huile de graissage. Elle date de la fin de l'année 1931.

A cette époque la Société des Huiles Yacco, ayant dans ses laboratoires acquis des résultats importants pour la lubrification des moteurs d'automobiles, désira par un coup de caisse puissant les faire connaître au public.

Comment frapper ce coup pour que la France tout entière l'entendît et qu'il se répercutât dans le monde ?

Le meilleur était de jouer avec le public franc jeu, un jeu simple, un jeu de bon sens. Il fallait tout bonnement montrer ce que valent ces huiles sur une voiture donnée qui roulerait pendant plusieurs semaines sans arrêt et à des vitesses très élevées, sur une voiture soumise par conséquent à un effroyable travail d'usure.

Pour que la démonstration fût pleinement probante, il fallait tout d'abord que la voiture choisie pour l'épreuve fût d'un type de grande série, et que chacun pût ensuite acheter une voiture identique. Ici, en effet, une automobile « truquée » pour les besoins de cette publicité ne démontrerait rien aux gens sérieux.

Il fallait enfin que toutes les conditions de la démonstration : l'identification de la voiture choisie — la sincérité des temps et des distances qui allaient être réalisés par elle — l'utilisation constante d'huile Yacco du commerce — fussent contrôlées d'une façon très rigoureuse, qui ne prêtait à discussion nulle part au monde.

C'est ainsi que Yacco, ayant d'une part besoin d'une voiture très solide et très vite, choisit une Citroën C6 de série.

Et, désirant d'autre part un contrôle aussi sévère que loyal, demanda à l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus (A.I.A.C.R.) d'imposer à la performance projetée son autorité partout respectée. Alors, et alors seulement, l'épreuve pouvait en effet prendre toute sa valeur de démonstration puisqu'elle se déroulerait dans la zone élevée des Records Officiels qui, espérait-on, pourraient être des Records Internationaux et Mondiaux.

Nous verrons un peu plus loin que les faits ont réalisé cet espoir et que la moisson des grands records réalisés par la Citroën fut d'une abondance que les intéressés les plus ambitieux n'osaient pas envisager.

L'A. I. A. C. R. n'est pas une bagatelle

Avant que nous n'abordions le palmarès sportif où désormais le nom de Citroën revient en litanie si prolongée qu'elle tourne un peu à l'obsession, je voudrais expliquer à mes lecteurs pourquoi ce n'est pas bagatelle que de se soumettre ainsi au contrôle de l'Association Internationale des Automobile-Clubs Reconnus ! Je voudrais leur rappeler aussi comment s'établissent les Records Internationaux et Mondiaux.

* * *

D'abord pourquoi n'est-ce pas bagatelle que de se soumettre au contrôle de l'A.I.A.C.R. ? Les raisons sont nombreuses :

L'Article premier de cette Association le dit, l'A.I.A.C.R. est le **seul Pouvoir Sportif International qualifié** pour établir et faire appliquer les règlements destinés à encourager et à régir les manifestations sportives et les records automobiles. Et en même temps elle est le **Tribunal International de dernière instance**.

« Seul pouvoir sportif qualifié » — « Tribunal sans appel » — Voilà ce qu'est l'A.I.A.C.R. ! Hors d'elle on peut obtenir un record local, régional, national. Mais il est impossible, sans elle, d'obtenir un Record que tous les pays sportifs du monde reconnaissent. C'est bien net.

On devine que l'A.I.A.C.R. n'admet ni la fantaisie, ni l'à-peu-près, ni le contrôle « bon



La piste de vitesse de l'auto-drome de Montlhéry. Le tour complet représente 2.548 mètres.

garçon »! D'abord parce qu'il y a tout de même, dans tous les pays sportifs, d'honnêtes hommes qui ont la fierté de ne se prêter jamais à la moindre complaisance quand l'honneur le leur ordonne. Ensuite, et de toute évidence, parce que les nations sont toutes — disons le mot — jalouses les unes des autres; qu'elles n'admettent pour valable une performance étrangère que s'il est vraiment impossible de la discuter; et qu'à cet effet les pouvoirs sportifs de tous les pays ont pris leurs sécurités morales pour que le voisin ne leur fasse pas prendre pour de l'or ce qui ne serait que du cuivre habilement poli.

Aussi l'A.I.A.C.R. est-elle représentée dans tous les pays par l'élément (chez nous l'Automobile-Club de France) qui, au point de vue sportif, possède la compétence et l'intégrité les plus certaines. Aussi également, le Code Sportif International qui est appliqué par tous ces éléments d'élite est-il minutieux jusqu'au tatillonnement et inflexible jusqu'à la cruauté!

L'Automobile-Club du pays où a lieu une tentative de record international ou mondial délègue, pour analyser et disséquer l'épreuve, des **chronométreurs** et des **commissaires** dont le rôle est très exactement défini. Chaque tour de piste est chronométré; au Procès-Verbal figure, de toute obligation, le temps réel constaté, en minutes, secondes et cinquièmes de seconde. A la fin de chaque tour également doivent être totalisés les nombres de tours faits jusqu'alors, les temps réalisés, et les distances couvertes depuis le début de l'essai. Les temps sont pris chaque fois au moment où la voiture passe à la ligne de départ. La vitesse n'est enregistrée que compte fait de tous les arrêts, de quelque nature qu'ils soient. Etc...



Le 5 mars, les Commissaires de l'A.C.F. vérifient les appareils qui serviront aux ravitaillements en huile.

On voit donc que rechercher un Record International ou Mondial, c'est admettre la juridiction la plus sévère, et se livrer à elle les mains liées dans le dos. Les chronométreurs avec leurs prises de temps rigides comme des chiffres, et les Commissaires avec leurs applications inflexibles du Code Sportif International, constituent une sorte de tribunal, au cœur cimenté, qui n'a au-dessus de lui aucune Cour d'Appel! Si vous n'êtes pas satisfait de son jugement, vous n'avez qu'à regretter l'audace que vous avez eue de la solliciter! Et puis, à vous résigner! C'est tout.

Record international et record mondial font deux

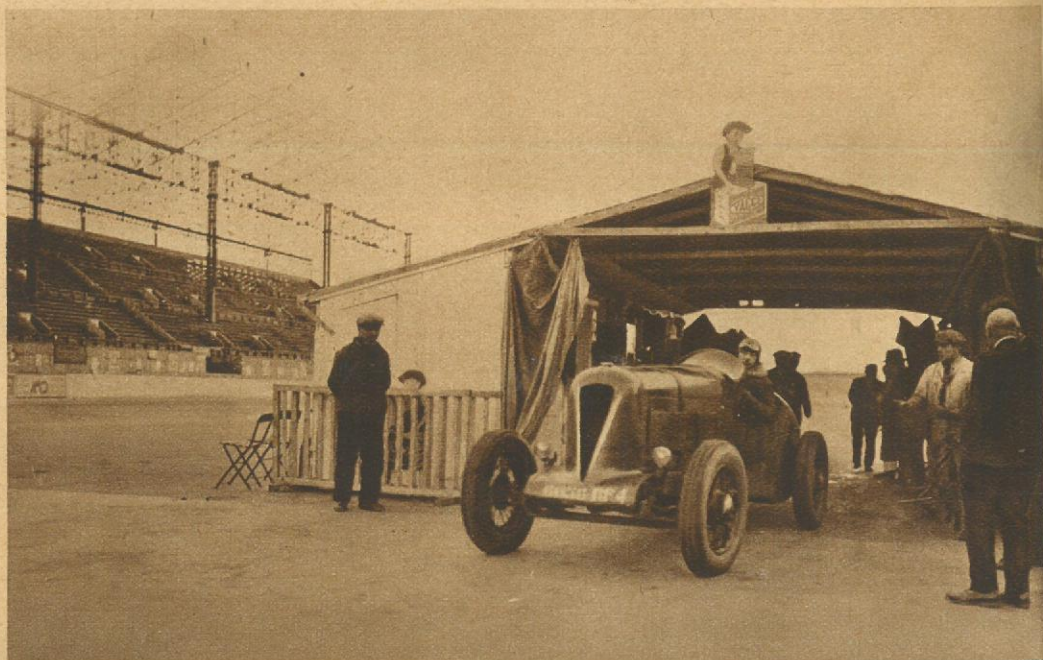
Avant de poursuivre, je rappellerai encore que les grands Records qui sont enregistrés dans tous les pays se présentent sous deux formes un peu différentes. La distinction doit être précisée :

1^o **Le Record International.** — C'est un record reconnu par l'A.I.A.C.R. comme la meilleure performance qui jusqu'alors ait été réalisée entre voitures ayant la même cylindrée.

On a admis que les cylindrées sont rangées en 8 classes, qui vont de 350 centimètres cubes à 8.000. — La voiture C.6 est de la classe D, de la classe qui comprend les véhicules de 2.000 à 3.000 centimètres cubes.

2^o **Le Record Mondial.** — Ici, plus de considération de cylindrée. Le record mondial est celui qui constitue pour le monde entier, et quelle que soit la cylindrée, la performance la meilleure.

Rosalie II prend le départ pour la ronde fantastique.



**Au premier virage elle
a déjà pris sa vitesse.**

Il faut tout tirer de son bord

Enfin, pour bien apprécier les enseignements pratiques que nous apporte l'extraordinaire performance dont la présente étude fait l'analyse, on doit savoir dans quelles conditions le Code Sportif International admet qu'une automobile essayant d'établir un record dont la durée est supérieure à vingt-quatre heures, fasse son ravitaillement et, éventuellement, ses réparations.

Ces conditions sont singulièrement dures. Je me bornerai à citer le paragraphe 2 de l'article 5 du Code :

« Au poste de contrôle, sous la surveillance du ou des Commissaires, les ravitaillements, réparations, changements de pièces sont autorisés, à l'exception du remplacement de tout ou partie des organes suivants : le ou les groupes de cylindres, les pistons, bielles, vilebrequins, carter inférieur et carter supérieur du moteur, arbres à cames, boîte de vitesses et ses engrenages, châssis, ponts arrière et avant et leurs pièces.

« Les réparations et changements de pièces ne pourront être effectués qu'au moyen de l'outillage, du matériel et des pièces de rechange se trouvant à bord du véhicule pendant toute la durée de la tentative. Ces réparations et ces changements de pièces ne pourront être faits que pendant que le véhicule est arrêté.

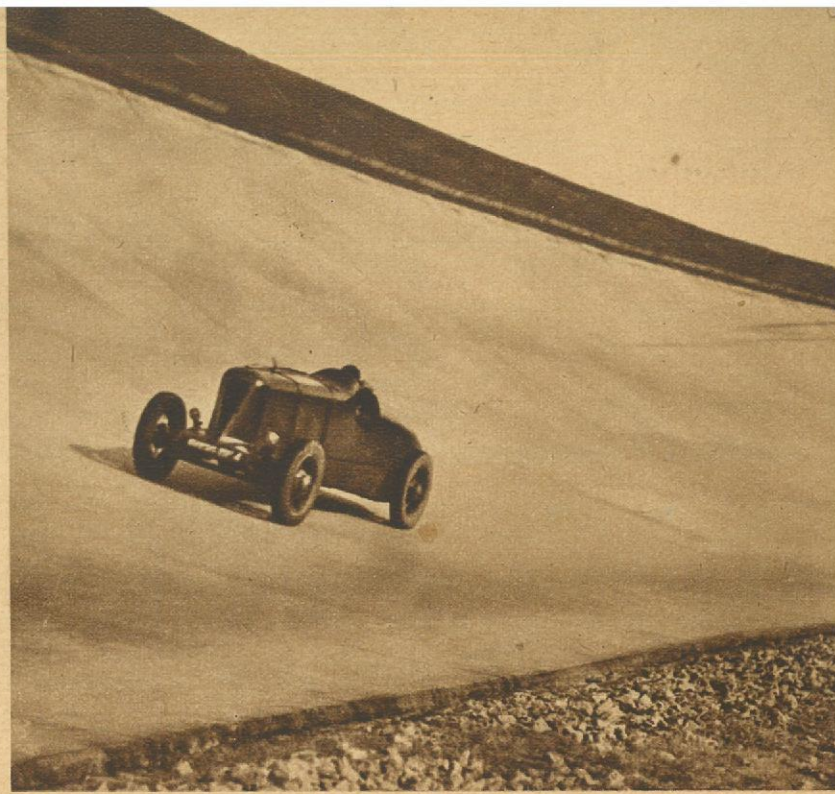
« Toutefois les ravitaillements en eau, carburant, lubrifiant, roues, pneumatiques et bougies, ainsi que l'emploi des ustensiles nécessaires à ces ravitaillements, sont autorisés au poste de contrôle, sans limitation.

« En cours de route les ravitaillements, réparations, changements de pièces ne sont autorisés qu'à la condition qu'ils soient effectués strictement par le personnel du bord et au moyen de l'outillage des pièces de rechange ou des matières se trouvant sur le véhicule.

« Les changements de conducteurs ne sont autorisés qu'au poste de contrôle ».

Par conséquent vous n'êtes autorisé à réparer la voiture que si l'outillage nécessaire se trouve à bord, et si la pièce de rechange est elle-même à bord !

Rien, pas un joint de bougies, pas une goupille fendue, ne peut vous venir de l'extérieur !



Arrêt. Ravitaillement en essence, en huile, en eau. Changement de conducteur, etc...

Quelle était la situation du record mondial de la plus grande distance quand se présenta à Montlhéry la C.6 Citroën

Ne remontons qu'à 1925.

En cette année là, le Record Mondial de la plus grande distance était de 10.000 kilomètres. Il avait été établi par la Maison Italienne Ansaldo.

En 1926, il était un peu monté d'abord à 15.000 kms, (voiture italienne OM); puis à 25.000 (voiture anglaise Invicta).

En 1927, pas de changement. En 1928, une automobile américaine, Marmont, porte le record à 45.000. Mais elle se le laisse ravir, la même année, par l'Américaine Studebaker qui couvre la même distance mais dans un temps plus court.

Enfin, en 1930 le record est battu par une marque française, Voisin, qui le porte à 50.000 kilomètres.

Presqu'aussitôt le Code Sportif International est rendu beaucoup plus dur par l'A.I.A.C.R. Si bien qu'aucun compétiteur n'ose plus s'attaquer au Record; il paraît presque impossible qu'on le batte. **C'est qu'en effet, le nouveau règlement réduit considérablement le nombre des pièces dont l'échange peut valablement être fait au cours de l'épreuve, et crée l'obligation, dont je viens de parler, d'avoir à bord ces rares pièces de secours...**

...Mais, se présente la C6 d'André Citroën...

Les deux Rosalie

Rosalie I.

La voiture choisie pour tenter la gloire de battre les Records Internationaux de sa classe et les Records Mondiaux qui existaient à l'époque, est tout d'abord une C6F. (Les cinq conducteurs d'élite qui doivent la monter en se relayant au volant tous les 500 kilomètres, lui donnent le nom de « Rosalie », pour des raisons que l'Histoire n'a pas à rechercher. Ce sont MM. César Marchand, Fortin, Combette, Le Roy de Présalé et Lucien Marchand.)

Du 22 Octobre au 1^{er} Novembre 1931, Rosalie, sœur de 100.000 sœurs identiques, tourne sans arrêt sur l'autodrome de Montlhéry. Et tout de suite elle démolit ou établit 14 Records Internationaux (Catégorie D, cylindrées de 2.000 à 3.000 c.c.).

Entre autres faits, elle élève la moyenne de vitesse du Record International D (25.000 kms) de 89 km. 640 à 108 km. 511 à l'heure, et celle des 15.000 miles de 89 km. 736 à 108 km. 422. De plus, elle établit tous les records de durée de sa catégorie de 2 à 9 jours inclus.

Ainsi Rosalie a parcouru 25.000 kms à la moyenne de plus de 108 kms à l'heure, roulant jour et nuit sans autres arrêts que ceux qu'ont nécessités les changements de conducteur et les ravitaillements. Le lecteur n'a pas besoin de mon aide pour tirer la conclusion de ce fait officiel.

Mais les organisateurs de l'épreuve, piqués au jeu sportif, veulent du mieux encore, du plus « brillant », des performances qui longtemps demeurent imbattues!

La C6G Citroën, plus riche encore que la C6F en qualités routières et en puissance, vient d'apparaître sur le marché. Adieu, Rosalie I! Ils achètent un châssis C6G chez un agent de Citroën, et Vive Rosalie II!

Rosalie II

Rosalie II, dont le nom étincellera longtemps au firmament de l'industrie automobile du monde entier, est donc constituée par un simple châssis C6G de série sur lequel on a monté une carrosserie profilée, en tôle d'aluminium, spécialement aménagée pour qu'elle pût emporter les rares pièces de rechange et le maigre outillage autorisés par le Code Sportif International.

Après quelques essais sur piste et menus réglages, on prend rendez-vous avec les chronomètres et les commissaires de l'Automobile-Club de France, et le sort en est jeté!..

Le 5 Mars 1932, à 15 h. 30, Rosalie II entre en piste et commence sa ronde, une ronde qui va durer 54 jours!... Une ronde qui, par sa régularité et son extraordinaire vitesse, va mettre en poussière tous les Records que vénéraient encore les sportifs du monde entier.

Massacres et résurrection

Elle tourne!... Si j'osais employer une expression un peu étrange, j'écrirais : « Elle tourne... et elle démolit tout ».

Elle tourne en effet, si régulièrement et si vite que voici tout de suite jetés bas par elle les Records Internationaux de sa catégorie D (2 à 3 litres de cylindrée) : celui de 10.000 kms (de 107 kms 967

Ravitaillement. Les commissaires de l'A. C. F. prélèvent un échantillon d'huile qui sera analysé au laboratoire de l'A. C. F. pour identification avec les prélèvements antérieurs et avec les prélèvements d'huile Yacco du commerce.



de moyenne) remonté le 9 mars à 114 kms 604; et celui des 25.000 kms remonté le 15 mars de 108 kms 511 de moyenne à 110 kms 580!

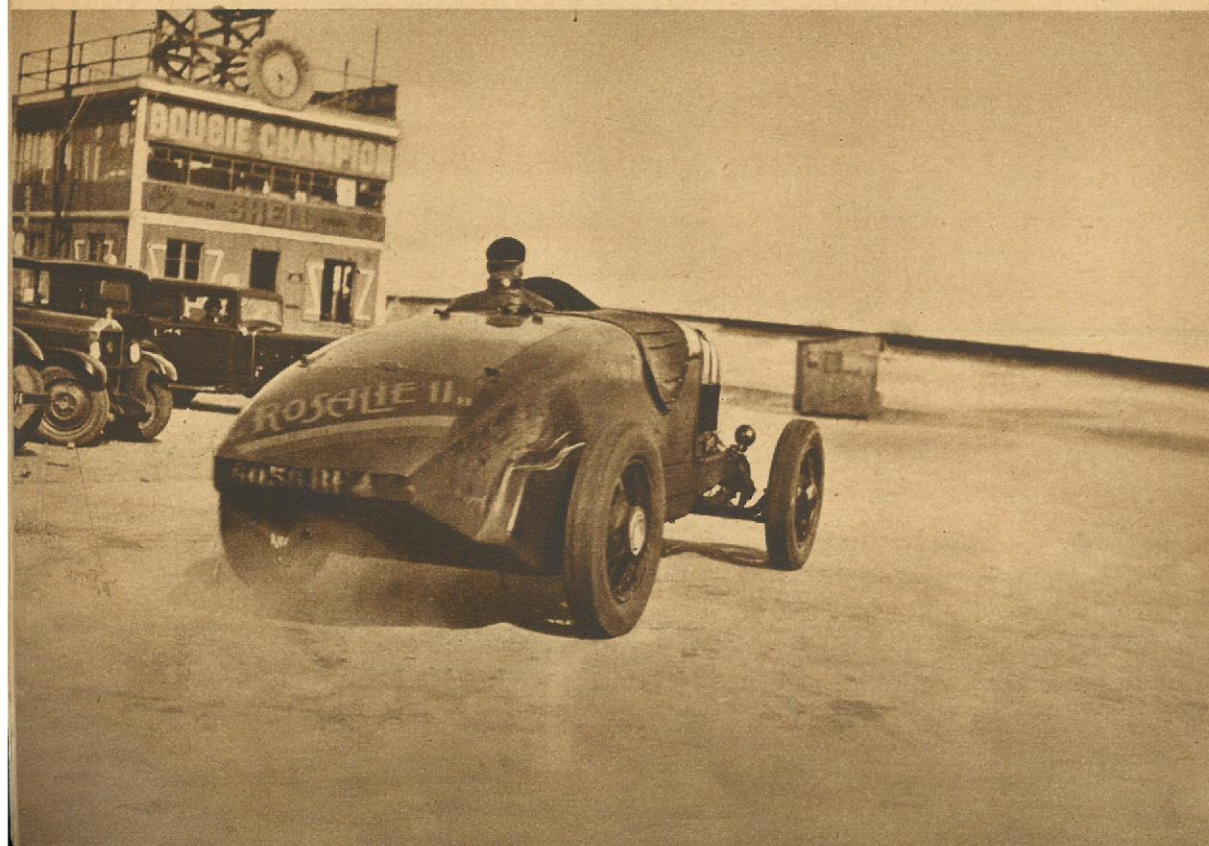
Les Records Internationaux sont par terre. — Cette catégorie D étant ainsi rasée de ses records, Rosalie II n'a plus qu'à en établir de neufs sur le terrain déblayé!... Le 24 Mars elle établit le Record International de sa catégorie des 30.000 milles par 108 kms 171 et, le lendemain, celui des 50.000 kms par 108 kms 044 de moyenne.

Elle tourne toujours... Mais dans le vide, pourrait-on dire, car elle a réglé avec un incomparable brio la question des Records Internationaux. Elle n'a plus rien devant elle en ce genre.

Les records mondiaux surgissent

La voilà donc parvenue bien vite à la région des Records Mondiaux. Elle y trouve encore le vide puisque, jusqu'alors, aucune automobile, de quelque nationalité et de quelque cylindrée qu'elle fût, n'avait dépassé en durée ni 50.000 kms ni 30.000 milles. Toutes les performances qu'elle accomplira à partir de ces chiffres seront donc des Records Mondiaux. Mais, on va le voir, elle placera les dragées singulièrement haut, et le concurrent qui un jour probablement voudra essayer de les dénicher devra terriblement tendre le bras et se bien hausser sur la pointe des pieds!...

Ne nous attardons pas dans l'énumération des Records qu'elle établit entre le 50.000^e km et le 100.000^e km. Voici Rosalie II, le 14 Avril, soit après quarante jours et nuits de folle vitesse, qui atteint ses 100.000 kms!... Sa moyenne de marche, y compris tous les temps nécessaires aux changements de conducteur et au ravitaillement, atteint la moyenne réellement



**...vaillante,
Rosalie II
repart pour
continuer
sa moisson
de records.**

Tours après tours,
les kilomètres
s'additionnent.
On approche
des 100.000.

stupéfiante de
104 kms 331!...

Certes, il y a un
an encore, aucun
des techniciens les
plus compétents
n'aurait admis, je
crois, que l'indus-
trie automobile
avait réalisé de
tels progrès que
pareille prouesse
fût possible!



On n'y pouvait pas croire

Si on analyse avec soin un tel fait, contrôlé minutieusement, seconde à seconde, avec la sévérité que j'ai dite plus haut, on va d'étonnement en étonnement!

Généralement, en effet, on admet qu'une automobile parcourt en une année 20.000 kms environ. C'est donc cinq années de travail normal que représentent ces 100.000 kms!... Et c'est un travail exécuté en 958 heures (40 jours) au lieu de... 43.800 (5 fois 365 jours).

Ces derniers chiffres notamment nous donnent de l'ahurissement! Quand on songe à l'importance énorme qu'ont les périodes de repos et les allures modestes pour la conservation des pièces d'une machine en travail, on conclut logiquement de ces données qu'une voiture capable de fournir l'effort, extraordinairement anormal, de 100.000 kms en 958 heures, doit, dans des conditions normales de fonctionnement, survivre 40 fois cinq ans!... Mettons, si vous voulez, qu'elle pourrait faire un service de 15 ou 20 ans en pleine vaillance — si la Mode inexorable ne venait beaucoup trop tôt la retirer des rangs.

L'extraordinaire performance se rehausse en outre de cet autre fait, tout aussi officiel et splendidement déconcertant, que, pour la mener à bonne fin, Rosalie II n'a pas eu à subir la moindre réparation! On n'a même pas dû décalaminer son moteur! Quant à l'huile, on l'a vidangée au bout de 70.000 kms seulement; on s'est contenté pendant toute l'épreuve de ramener à son plein le carter du moteur tous les 500 kilomètres.

Bref, le 14 Avril lors de son passage au 100.000^e km, la C6G s'était adjugé 60 records Internationaux et 30 Records Mondiaux! 30 Records Mondiaux de Distance et de Durée (autrement dit, je le rappelle, RECORDS POUR N'IMPORTE QUELLE VOITURE DE



Ayant atteint le 100.000^e kilomètre, Rosalie II s'arrête.

N'IMPORTE QUELLE PUISSANCE) étaient par la Citroën portés : d'une part, du simple au double, de 50.000 à 100.000 kms; et d'autre part, de 17 à 40 jours!.. Tout simplement.

A la fin d'un déjeuner, deux surprises

On peut bien penser qu'un tel événement ne peut se passer sans provoquer un ardent enthousiasme du personnel qui y a si largement contribué, des organisateurs, des chronométreurs et

**M. Citroën félicite
les conducteurs.**



M. André Citroën félicite M. Dintilhac pour la bonne qualité de ses huiles et le remercie d'avoir choisi une voiture Citroën pour les éprouver.

commissaires officiels, des journalistes, et aussi d'une foule de mouches et bourdons attirés par un miel aussi parfumé!...

Le 100.000^e km. échu, on arrête donc Rosalie II, chacun veut la flatter de la main, comme une bête de sport incomparable... Et l'on s'en va, dans un déjeuner aux environs de l'autodrome de Montlhéry, célébrer sa victoire éclatante...

Fête charmante assurément. Mais au dessert, M. André Citroën s'écrie soudain : « Hé, Messieurs, pourquoi avons-nous arrêté Rosalie ? Nous a-t-elle montré tout ce dont elle est capable ? »...

M. et M^{me} Citroën, M^{me} Jacqueline Citroën, MM. Bernard et Maxime Citroën, M. Dintilhac, M. Lacoste, M. Marchand sablent le champagne.





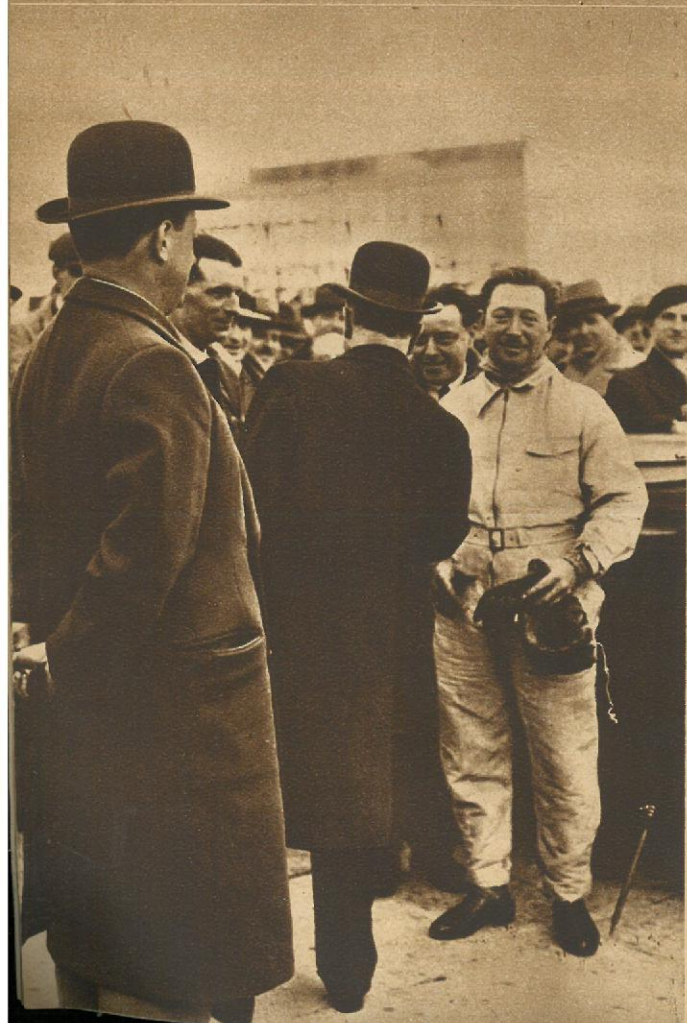
Ayant atteint le 100.000^e kilomètre, Rosalie II s'arrête.

N'IMPORTE QUELLE PUISSANCE) étaient par la Citroën portés : d'une part, du simple au double, de 50.000 à 100.000 kms; et d'autre part, de 17 à 40 jours!.. Tout simplement.

A la fin d'un déjeuner, deux surprises

On peut bien penser qu'un tel événement ne peut se passer sans provoquer un ardent enthousiasme du personnel qui y a si largement contribué, des organisateurs, des chronométreurs et

**M. Citroën félicite
les conducteurs.**



M. André Citroën félicite M. Dintilhac pour la bonne qualité de ses huiles et le remercie d'avoir choisi une voiture Citroën pour les éprouver.

commissaires officiels, des journalistes, et aussi d'une foule de mouches et bourdons attirés par un miel aussi parfumé!...

Le 100.000^e km. échu, on arrête donc Rosalie II, chacun veut la flatter de la main, comme une bête de sport incomparable... Et l'on s'en va, dans un déjeuner aux environs de l'autodrome de Montlhéry, célébrer sa victoire éclatante...

Fête charmante assurément. Mais au dessert, M. André Citroën s'écrie soudain : « Hé, Messieurs, pourquoi avons-nous arrêté Rosalie ? Nous a-t-elle montré tout ce dont elle est capable ? »...

M. et M^{me} Citroën, M^{me} Jacqueline Citroën, MM. Bernard et Maxime Citroën, M. Dintilhac, M. Lacoste, M. Marchand sablent le champagne.



M. Citroën parle devant le micro pour le cinéma parlant.

et décide de lui faire continuer sa ronde.

Puis, toujours fervent de prouesses sportives et de progrès mécaniques d'où qu'ils viennent, annonce, au milieu de l'attention générale, avec l'enthousiasme si communicatif qui lui est propre, qu'il offre une prime de un million au premier constructeur, quel qu'il soit, qui, avant le 1^{er} Octobre 1932, aura battu les records établis par Rosalie II lorsqu'elle serait obligée de s'arrêter!..

Un sentiment de stupeur admirative se lit alors sur le visage de tous les convives. On se regarde, on se tait et soudain un tonnerre d'applaudissements éclate saluant ce geste magnifique.

Du temps à rattraper!...

On se précipite à l'autodrome. On remet en route Rosalie qui en semble épanouie elle-même. M. André Citroën donne personnellement le départ... Et voici notre Rosalie raboutant son Record Mondial tout frais des 100.000 kms à tous ceux qu'elle espère établir encore et très haut!...

Mais les chronométreurs et commissaires sont aussi inflexibles après le café qu'avant les

M. André Citroën et M. Dintilhac devant le tableau d'affichage des 100.000 kilomètres.



**M. André Citroën
donne lui-même
le signal du
nouveau départ.**

hors-d'œuvre : le temps perdu à table l'est pour la piste aussi! Rosalie n'a donc qu'à essayer de le rattraper!...

Quelle prétention! pensent la plupart des assistants en fumant leurs cigares...



De plus en plus vite

Point. La ronde continue. Rosalie II presse son train comme si les 100.000 kms n'avaient été qu'une petite promenade d'entraînement; elle regagne l'heure et demie du filet de bœuf « record » et de l'omelette printanière. Et, dix jours après, elle atteignait les 130.000 kms à 104 kms 358 de moyenne. La moyenne avait ainsi, depuis le 100.000^e km. monté de 27 m. C'était le 50^e jour de marche ininterrompue à plus de 100 à l'heure.

Un méchant petit pignon

Voici que le 54^e jour, à l'aube duquel avaient été couverts 134.866 kms, Rosalie II se met à ralentir... Puis elle s'arrête... Qu'a-t-elle?

Les ingénieurs font ouvrir le moteur : un pignon de la distribution vient de lâcher! Le Code Sportif International admet fort bien le remplacement de cette pièce, à la condition naturellement que sa remplaçante se trouve à bord... Or, elle ne s'y trouve pas!..

C'est par conséquent l'arrêt final. Le Record Mondial de Distance et de Durée appartient donc à la C6G Citroën par les chiffres vraiment stupéfiants de 136.083 kms 660 parcourus en 1308 heures 9 min. 12", soit à l'allure moyenne de 104 kms 127! (Voir pages 22-23 la liste complète des records établis.)

On ne nous en contera pas !

En gens pratiques, nous nous demanderons tout de suite pourquoi ce pignon a lâché et quelles conséquences aurait eu, pour un particulier possédant la même voiture (Ah! la grâce que je lui souhaite!) ce lâchage.

**Rosalie s'élançe à
la conquête de
nouveaux records.**

Ce pignon n'est pas en métal, mais en une matière plastique moulée, analogue à de la fibre par exemple. Dans toutes les voitures au monde l'analogue de ce pignon est aussi en matière plastique moulée, qui assure un roulement très doux et très silencieux. En travail normal jamais une telle pièce ne flanche.

Par contre, il n'est pas d'organe, dans la machine la plus soignée de la terre, qu'on ne puisse amener à défaillir si on le condamne à un travail anormal! Or, j'ai montré plus haut que 100.000 kms en 958 heures font travailler une voiture près de 40 fois plus qu'il n'est normal! Le pignon en question a subi, au cours de la tentative, quelques **cent dix millions de révolutions!**

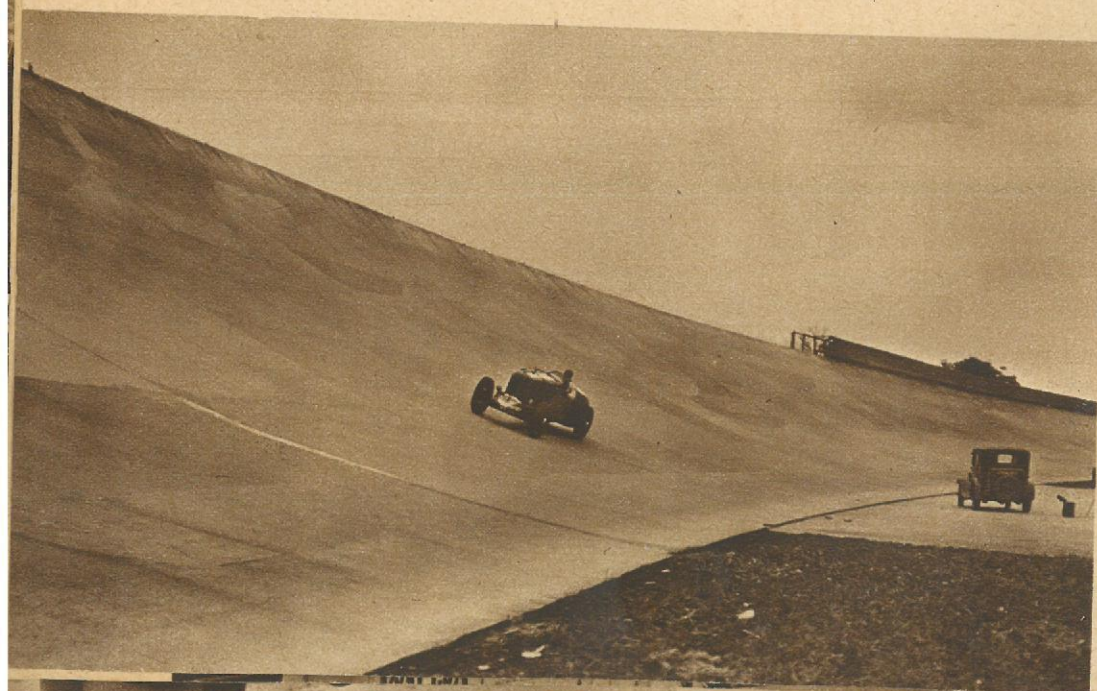
On soupçonne à peine la valeur du travail moléculaire qu'il a subi là! Bien qu'à l'origine, à l'usinage aussi bien qu'au montage, il ait été parfaitement centré, il s'est légèrement déformé à ce travail démesuré parce que sa structure interne n'est nécessairement pas aussi homogène que celle d'un pignon en métal; il s'est un peu excentré, en provoquant à la longue l'usure qui a provoqué la rupture d'une dent.

Il est clair d'ailleurs que, dans les conditions normales d'utilisation d'une voiture, les phénomènes dus à la température intérieure du moteur sont tout différents de ceux qui ont lieu dans une machine maintenue pendant **54 jours et nuits** dans un travail exorbitant! La machine qui fait des efforts normaux suivis de longues périodes de repos, défie vraiment l'usure quand elle est

d'excellente fabrication et que son graissage est bien assuré.

L'incident du pignon moulé n'a donc, très sincèrement, aucune valeur dans la pratique, parce qu'il y est absolument irréalisable!

Il y a du temps à rattraper. Rosalie prend de la vitesse.



Combien cela aurait-il coûté ?

Au reste, quelle eût été, pour un particulier possesseur d'une telle voiture, la dépense occasionnée par un tel incident ?

Ouvrons le Catalogue des Pièces Détachées de Citroën où, on le sait, le coût des organes de remplacement et celui de leur installation sur le châssis, sont très exactement indiqués :

Le prix d'un pignon céloron est de 72 francs.

Le prix de la main-d'œuvre nécessaire pour sa mise en place, 95 francs.

Ajoutons, pour ne rien omettre, le coût de quelques arrêtoirs. La somme totale qu'entraîne ce petit malheur est inférieure à 170 francs.

Notons que c'est là — et très officiellement — la seule dépense de réparation qu'ait entraînée la glorieuse voiture pour couvrir 136.000 kilomètres !

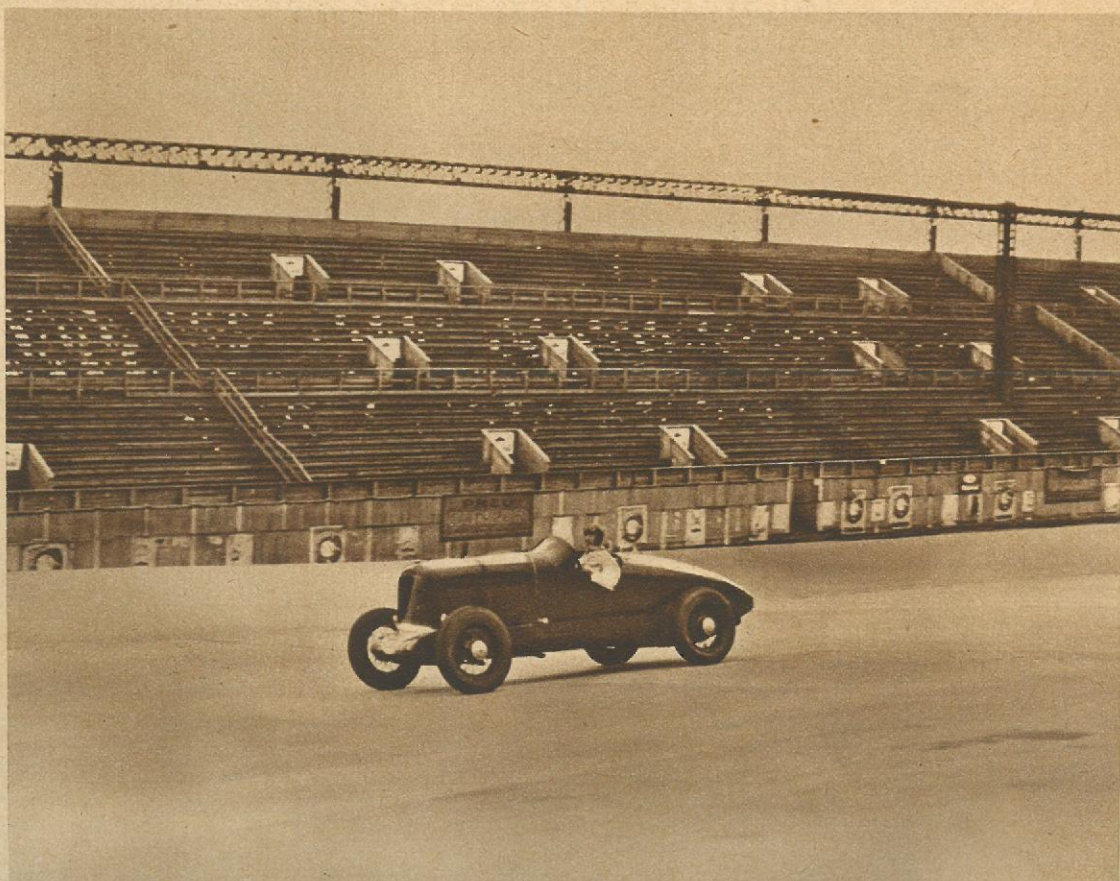
Donc, un millime par kilomètre.

Rosalie II eut de l'esprit

Et sait-on ce qu'il advint de cette réparation à l'eau de rose ?

Rosalie II fut aussitôt remise en piste, et le 4 Mai, officiellement contrôlée par les inflexibles de l'Automobile-Club de France, elle faisait aux organisateurs de l'épreuve cette farce spirituelle de rouler plus vite qu'elle ne l'avait fait : elle couvrait en une heure 116 km. 339 !

Le matin du 54^e jour, 134.866 kilomètres avaient été couverts.



Pour la récompenser on l'autopsie solennellement

Pensez-vous qu'alors les spectateurs portèrent Rosalie II en triomphe jusqu'au Musée où elle devait finir ses jours ?

C'est méconnaître l'ingratitude des hommes ! On l'emmena au Laboratoire de l'Automobile-Club de France, où vite on la démantibula, l'ouvrit dans toutes ses cavités et la désossa dans tous ses membres, pour constater officiellement qu'aucune de ses soupapes n'avait été changée en cours de la folle randonnée, que ses cylindres n'avaient pas cinq centièmes de millimètres d'usure et cent autres phénomènes énormes ou microscopiques...

Et les compétences, ainsi que les sciences, qui avaient assisté à l'autopsie incroyable, s'en allaient, en remuant un peu du chef, se disant : « Mais cependant, 136.000 kms, c'est cinq fois le Tour de la Terre à la latitude de Paris ! C'est 54 millions de tours pour chaque roue de la voiture ! C'est 200 millions de révolutions pour le vilebrequin ! La course du piston dans le cylindre de cette C6G étant de 100 millimètres, pour un tour de vilebrequin chaque piston, parcourant 2 fois cette longueur, a donc fait plus de 40.000 kms dans son cylindre ! Soit 240.000 kms pour les 6 pistons ! Et pas d'usure !.. Quels sujets de méditation ! »

Si Rosalie II avait une âme, elle devait penser, éparse dans le Laboratoire de l'A.C.F. « Remontez-moi, Messieurs ! Refaites de moi la belle harmonie que j'étais, reconduisez-moi à Montlhéry, je grimperai vers le 200.000^e km pour voir la température sportive qui règne là-haut ».

BAUDRY DE SAUNIER.



Le 14 Avril, au moment où
" ROSALIE II " venait de
dépasser son 100.000^e kilomètre,
M. ANDRÉ CITROËN,
dans un geste sportif dont toute
la Presse a signalé l'élégance,

a offert un prix de

1.000.000

d e F r a n c s

à la première Marque française
ou étrangère qui réussirait à
battre, avant le 1^{er} Octobre 1932,
les records de " ROSALIE II ".

**AUCUN CONSTRUCTEUR
N'A RELEVÉ CE DÉFI**

Rien mieux que cette abstention
ne pouvait souligner la haute
valeur des nouveaux records
établis et consacrer d'une façon
plus éclatante les incomparables
qualités de la

CITROËN

Une prime d'un million de francs est offerte par M. André Citroën

Elle est destinée au constructeur qui battra le record de 100.000 kms. qui vient d'établir une de ses voitures

PERFORMANCE D'UNE CITROËN

mille kilomètres, à 104 de moyenne



Depuis six semaines, à l'autodrome de Montlhéry, une Citroën...
Elle est destinée au constructeur qui battra le record de 100.000 kms. qui vient d'établir une de ses voitures

DE UITDAGING VAN CITROËN

Als gradegedie van de fabriek van Citroën...
De record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
André Citroën assistant, hier, à l'autodrome de Montlhéry, à la réalisation d'une tentative...
Le record des 100.000 kilomètres

O "Citroën" de Montlhéry, continuez à andar

Segundo as últimas notícias...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Records, records!

La Citroën des Records de la maison d'Automobilistes, même sans un usage quotidien de sa voiture, convertit mille kilomètres en 10 ans ? Ajoutez que 104 ans de moyenne pour une voiture de moins de 3 litres cylindre, cela veut dire que le moteur marche, presque à pleine puissance, pendant six semaines. Or, on n'a même pas eu à changer une soupape.

CITROËN SHATTERS FRESH RECORDS

A test of strength and durability which few machines could equal and which few drivers would attempt, was accomplished by the Citroën car on March 31 at Montlhéry. The car went out on the track at 10:30 a.m. and after 48 hours of continuous driving, a total of 98,400 miles, it returned to the garage without a single broken part. The car was driven by M. André Citroën, who has set a record for a 6-cylinder car of 100,000 miles in 104 days, 23 hours, 23 minutes, 20 seconds, at an average speed of 104 km. per hour.

Les records Yacco-Citroën à Montlhéry

La Société Yacco a mis en piste à Montlhéry une voiture Citroën 6 cylindres de 75.12 x 100 mm., ce qui correspond à une cylindrée totale de 2.1.630. Elle a accompli 100.000 kilomètres, des conditions parfaites, sur l'huile Yacco, grâce à l'usage d'un moteur parfait.

Sur la piste derrière la Rosalie II

Comment vivent ceux qui depuis 48 heures tournent sans arrêt...
Le record des 100.000 kilomètres

Records, records!

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

A qui le million ?

Quelques considérations...
Le record des 100.000 kilomètres

Motor Topping Endurance Mark To Get \$40,000

Paris - A prize of 1,000,000 francs...
Le record des 100.000 kilomètres

UN GESTE BIEN SPORTIF

La prime d'un million de M. André Citroën...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Les records de "Rosalie II"

Qu'est-ce qu'un record du monde ?

Une de quatre fois le tour de la France...
Le record des 100.000 kilomètres

Records, records!

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

WHEN WORLD RECORDS FALL

100,000 KILOMETERS IN 104 DAYS, 23 HOURS, 23 MINUTES, 20 SECONDS

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

Records, records!

Le record des 100.000 kilomètres...
Le record des 100.000 kilomètres

La presse européenne commenta longuement dans ses colonnes l'exploit de "Rosalie II" et le geste sportif de M. Citroën

AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

COMMISSION TECHNIQUE**LABORATOIRE D'ESSAIS**

TÉLÉPH. : MAILLOT 788

NEUILLY-SUR-SEINE
80, BOULEVARD BOURDONNo 1163**PROCÈS-VERBAL D'ESSAI**

M. DELPEYROUX, Ingénieur du Laboratoire de l'Automobile-Club de France, a procédé sur la demande de la Société des Huiles YACCO, 44 avenue de la Grande Armée, Paris, au contrôle de l'essai suivant :

La voiture CITROEN C6 dite " Rosalie II " qui avait établi le record du monde des 130.000 kilomètres et un certain nombre de records intermédiaires, a été amenée au Laboratoire de l'A.C.F sous la surveillance d'un commissaire.

Il a été constaté que l'arrêt du véhicule était dû à la rupture de 6 (six dents) du pignon en matière comprimée entraînant l'arbre à cames .

Ce pignon a été remplacé sous notre surveillance par un pignon de série et il n'a été procédé à aucune autre modification ou réparation.

La voiture a été remise sous scellés et gardée au Laboratoire de l'Automobile-Club de France.

Le 4 Juin 1932, sous la surveillance d'un commissaire, la voiture a été ramenée sur l'Autodrome de Linas Montlhéry et a procédé à des essais de vitesse.

Ces essais ont été chronométrés par M. L. CARPE, chronométreur officiel de l'A.C.F.

Essais de vitesse sur une heure

Pilote : M.C. MARCHAND

Piste de vitesse (2548^m,24)

Distance parcourue en 1 heure : 116 km 339 ou 72 miles 29

Paris , le 6 Juin 1932

1^r INGENIEUR du LABORATOIRE



Association Internationale des

Automobile - Clubs Reconnus

8, PLACE DE LA CONCORDE, PARIS

RECORDS DU MONDE

DE VITESSE EN AUTOMOBILE

L'A. I. A. C. R. est la seule Autorité ayant pouvoir d'homologuer internationalement les records en automobile. Ces records se divisent en **RECORDS DU MONDE** (plus grande vitesse absolue réalisée sur une distance déterminée ou dans un temps donné, sans distinction de puissance ou de cylindrée), et en **RECORDS INTERNATIONAUX PAR CLASSE DE CYLINDRÉE**.

La liste ci-dessous est la LISTE OFFICIELLE DES RECORDS DU MONDE arrêtée au 1^{er} JUIN 1932
 Pour les listes des Records Internationaux, s'adresser à l'A. I. A. C. R., Rue de la Concorde, PARIS.

RECORDS DE DISTANCE

DISTANCE	CONDUCTEURS DATE ET LIEU	ENGAGES	MARQUE DÉCLARÉE	TEMPS H. M. S. 1/10 ^e	MOYENNE A L'HEURE EN KILOMETRES ET MILES
DÉPART LARGE					
1 Km.	Sir Malcolm Campbell 21.12.22 - Daytona	Sir Malcolm Campbell	MILNER-CAMPBELL-SPECIAL	8" 30	404.494
1 Mile	"	"	"	14" 17	408.721
3 Km.	"	"	"	43" 11	399.023
3 Miles	"	"	"	1' 14" 13	390.669
10 Km.	"	"	"	1' 33" 75	384.102
10 Miles	Norman Smith 21.12.22 - Daytona Beach, N. S.	Brown SMITH	ENTERPRISE	3' 39" 40	264.047
DÉPART ARRÊTÉ					
1 Km.	J.-G.-P. Thomas 21.12.22 - Daytona	J.-G.-P. THOMAS	THOMAS-SPECIAL	23" 74	439.860
1 Mile	Kaye Don 17.12.22 - Brooklands	LATE DON	SUNBEAM	35" 72	402.193
30 Km.	M. Eldridge 21.12.22 - Brooklands	M. ELDRIDGE	MILLER	14' 12" 74	241.084

RECORDS DE TEMPS

TEMPS	CONDUCTEURS DATE ET LIEU	ENGAGES	MARQUE DÉCLARÉE	DISTANCE PARCOURUE	MOYENNE A L'HEURE EN KILOMETRES ET MILES
DÉPART ARRÊTÉ					
1 Heure	G. E. T. Eyston 6.10.22 - Brooklands	G. E. T. EYSTON	PANHARD-LEVASSOR	210 Km. 392	210.392
3 Heures	Driva of Chiron 1922 - Brooklands	M. DENOST	BUGATTI	582 Km. 430	194.130
6 Heures	Apr. Du Don Burke, Fred. Doherty 21.12.22 - Brooklands	M. LATE DON	DELAGE	1.130 Km. 902	188.484
12 Heures	Marchand, Javel et Girault 21.12.22 - Brooklands	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	2.178 Km. 917	181.376
24 Heures	"	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	4.383 Km. 851	182.650
48 Heures	Zander, Pardo, Chiodi 21.12.22 - Brooklands	M. DENOST	ALFA-ROMEO	7.292 Km. 049	151.918
3 Jours	Marchand, Noel, Lirioff et Prédal 17.12.22 - Brooklands	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	10.238 Km. 989	142.483
4 Jours	"	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	13.803 Km. 830	143.790
5 Jours	"	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	16.373 Km. 022	138.123
6 Jours	"	Site des Aéroplanes VOISIN	VOISIN	19.698 Km. 721	136.796

30 Miles	G. E. T. ESTON	PAIRARD-LEVISSOR	22 43' 31"	212,433	192,01	7 Jours	VOISIN	23,234 Km. 893	138,302	83,03
100 Km.	G. E. T. ESTON	PAIRARD-LEVISSOR	28' 17" 16"	212,117	131,80	8 Jours	VOISIN	23,846 Km. 427	134,616	83,64
100 Miles	G. E. T. ESTON	PAIRARD-LEVISSOR	43' 34' 09"	211,903	131,67	9 Jours	VOISIN	28,794 Km. 038	133,303	82,83
200 Km.	G. E. T. ESTON	PAIRARD-LEVISSOR	36' 31" 63"	211,043	131,14	10 Jours	VOISIN	31,963 Km. 001	133,187	82,75
200 Miles	H. RENOST	BUGATTI	1 h. 41' 41" 80"	189,899	118,00	11 Jours	VOISIN	32,643 Km. 223	123,648	76,83
300 Km.	H. RENOST	BUGATTI	2 h. 33' 21" 82"	193,093	119,98	12 Jours	VOISIN	33,744 Km. 036	124,111	77,12
300 Miles	H. RENOST	BUGATTI	4 h. 11' 33" 90"	191,803	119,24	13 Jours	VOISIN	38,424 Km. 987	123,137	76,33
1,000 Km.	LATE BOA	DELAGE	3 h. 18' 37" 30"	188,309	117,01	14 Jours	VOISIN	41,434 Km. 304	123,316	76,63
1,000 Miles	LATE BOA	DELAGE	8 h. 35' 38" 20"	187,264	116,36	15 Jours	VOISIN	43,737 Km. 366	121,493	73,49
2,000 Km.	LATE BOA	DELAGE	10 h. 42' 20" 34"	186,816	116,08	16 Jours	VOISIN	46,840 Km. 033	121,979	73,79
2,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	17 h. 43' 08" 38"	181,430	112,87	18 Jours	CITROËN	48,901 Km. 006	119,837	74,48
3,000 Km.	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	16 h. 29' 42" 90"	181,870	113,00	19 Jours	CITROËN	49,293 Km. 308	108,100	67,17
3,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	26 h. 31' 00" 52"	182,073	113,13	20 Jours	CITROËN	31,819 Km. 048	107,936	67,08
4,000 Km.	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	21 h. 38' 33" 93"	181,969	113,07	21 Jours	CITROËN	34,302 Km. 366	107,743	66,93
4,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	42 h. 33' 37" 87"	131,232	93,97	22 Jours	CITROËN	36,403 Km. 432	106,829	66,38
5,000 Km.	Zobler, Tenta, Chiuai	ALFA-ROMEO	27 h. 30' 39" 83"	181,744	112,93	23 Jours	CITROËN	38,332 Km. 046	106,797	66,36
5,000 Miles	Marchand, Havel et Kirhof	VOISIN	34 h. 50' 27" 78"	146,727	91,17	23 Jours	CITROËN	64,027 Km. 124	106,712	66,31
10,000 Km.	Marchand, Havel et Kirhof	VOISIN	67 h. 38' 23" 03"	147,117	91,41	26 Jours	CITROËN	66,322 Km. 346	106,607	66,24
10,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	116 h. 28' 31" 27"	138,163	83,85	27 Jours	CITROËN	69,034 Km. 344	106,343	66,20
13,000 Km.	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	103 h. 52' 27" 24"	141,677	88,03	28 Jours	CITROËN	71,398 Km. 236	106,343	66,20
13,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	173 h. 20' 09" 60"	137,600	83,30	29 Jours	CITROËN	74,114 Km. 334	106,486	66,17
20,000 Km.	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	146 h. 03' 08" 32"	136,937	83,09	30 Jours	CITROËN	76,602 Km. 023	106,476	66,16
20,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	241 h. 43' 40" 90"	133,130	82,73	31 Jours	CITROËN	79,192 Km. 236	106,441	66,14
25,000 Km.	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	181 h. 16' 20" 73"	137,912	83,69	32 Jours	CITROËN	81,293 Km. 963	103,834	63,77
25,000 Miles	Si des Aeroplans VOISIN	VOISIN	326 h. 01' 46" 46"	123,404	76,88	33 Jours	CITROËN	83,707 Km. 327	103,691	63,67
30,000 Km.	C. G. L. Marchand, de Pradel et Vin Dammeux	VOISIN	224 h. 39' 38" 78"	133,331	82,97	34 Jours	CITROËN	86,096 Km. 702	103,311	63,36
30,000 Miles	Marchand, Havel, Kirhof et Pradel	VOISIN	402 h. 39' 30" 26"	119,802	74,44	35 Jours	CITROËN	88,473 Km. 783	103,328	63,43
35,000 Km.	Si des Bailes YACCO	VOISIN	282 h. 20' 49" 94"	123,900	77,03	37 Jours	CITROËN	90,864 Km. 237	103,167	63,33
40,000 Km.	Si des Bailes YACCO	VOISIN	324 h. 14' 31" 38"	123,364	76,66	38 Jours	CITROËN	93,249 Km. 601	103,011	63,23
40,000 Miles	Si des Bailes YACCO	VOISIN	603 h. 42' 07" 68"	106,631	66,26	39 Jours	CITROËN	93,308 Km. 601	104,724	63,07
43,000 Km.	Si des Bailes YACCO	VOISIN	369 h. 41' 33" 60"	121,722	73,63	40 Jours	CITROËN	97,909 Km. 433	104,604	63,00
50,000 Km.	Si des Bailes YACCO	VOISIN	416 h. 30' 44" 82"	119,948	74,33	41 Jours	CITROËN	100,110 Km. 136	104,281	64,80
50,000 Miles	Si des Bailes YACCO	VOISIN	700 h. 04' 40" 87"	103,867	63,78	42 Jours	CITROËN	102,738 Km. 469	104,409	64,88
60,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	301 h. 32' 28" 67"	106,783	60,33	43 Jours	CITROËN	104,943 Km. 609	104,113	64,69
60,000 Miles	Si des Bailes YACCO	CITROËN	922 h. 28' 04" 33"	104,676	63,04	43 Jours	CITROËN	107,304 Km. 936	104,171	64,73
70,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	636 h. 36' 04" 87"	106,333	60,21	46 Jours	CITROËN	110,633 Km. 129	104,219	64,76
70,000 Miles	Si des Bailes YACCO	CITROËN	1080 h. 32' 03" 83"	104,236	64,78	47 Jours	CITROËN	112,394 Km. 319	104,234	64,78
80,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	751 h. 33' 43" 99"	106,446	66,14	48 Jours	CITROËN	113,142 Km. 823	104,296	64,81
80,000 Miles	Si des Bailes YACCO	CITROËN	1233 h. 47' 33" 90"	104,331	64,84	49 Jours	CITROËN	117,673 Km. 093	104,320	64,82
100,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	833 h. 26' 39" 39"	103,208	63,37	50 Jours	CITROËN	120,124 Km. 943	104,310	64,82
100,000 Miles	Si des Bailes YACCO	CITROËN	1033 h. 29' 27" 43"	104,217	64,76	51 Jours	CITROËN	123,668 Km. 463	104,324	64,82
110,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	1150 h. 30' 06" 08"	104,272	64,79	52 Jours	CITROËN	125,188 Km. 374	104,341	64,83
120,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN	1243 h. 42' 39" 36"	104,338	64,84	53 Jours	CITROËN	130,247 Km. 203	104,367	64,86
130,000 Km.	Si des Bailes YACCO	CITROËN				54 Jours	CITROËN	134,866 Km. 804	104,064	64,63

LILLE, IMPRIMERIE L. DANEL

Reproduction de l'affiche officielle éditée par L'A. I. A. C. R.

AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

SOCIÉTÉ D'ENCOURAGEMENT

COMMISSION TECHNIQUE**LABORATOIRE D'ESSAIS**

TÉLÉPH. : MAILLOT 785

NEUILLY-SUR-SEINE

80, BOULEVARD BOURDON

No _____

PROCÈS-VERBAL D'ESSAI**NOTE ANNEXE**Tentative du 4 Mai 1932

Voiture CITROEN C6 (Rosalie II)

Chronométrateur : M. L. CARPE

Pilote : M. C. MARCHAND

Piste de vitesse de Montlhéry (2548^m,24)

<u>Tours</u>	<u>Temps</u>	<u>Moyenne</u>
1 arrêté	1' 31" 4/5	
2.....	1' 12" 1	127 ^k ,059
3.....	1' 12" 3	
4.....	1' 11" 4	127 ^k ,766
5.....	1' 12" 1	
6.....	1' 11" 4	
7.....	1' 12" 2	
8.....	1' 11" 4	
9.....	1' 11" 3	128 ^k 128
10.....	1' 12" -	
11.....	1' 11" 2	128 ^k ,482
12.....	1' 11" 3	
13.....	1' 12" -	
14.....	1' 11" 4	

