

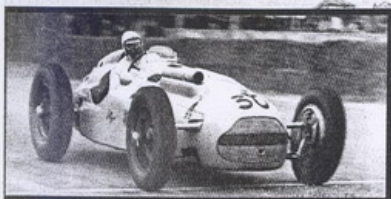
AUTOMOBILIA

N° 10

FEVRIER 1997
29 FF - 215 FB

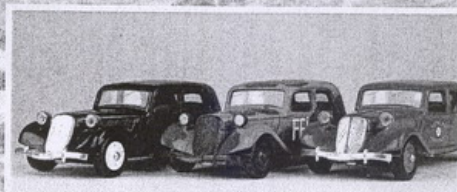
L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

SPORT AUTOMOBILE



RAPH, PILOTE DE COURSE

MINIATURES

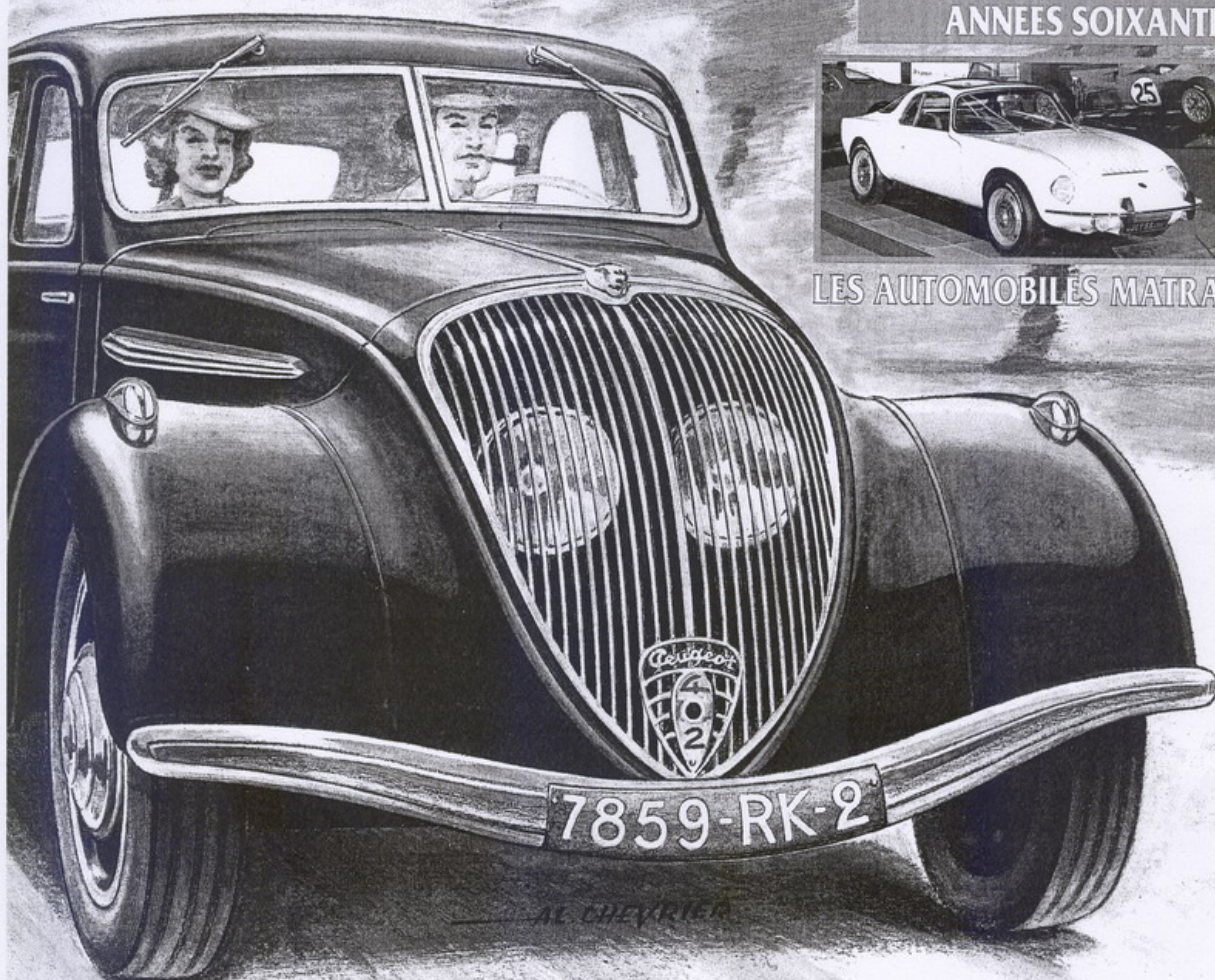


LES CITROËN 15 CV DE SOLIDO

ANNEES SOIXANTE



LES AUTOMOBILES MATRA



LA 402 PEUGEOT

M 3310 - 10 - 29,00 F





Le JEU d'OIE AUTOMOBILE du PETIT PARISIEN

10 x 10 x 10 = 63. Cette équation, quelque peu provocatrice, n'est pas un sigle ou un slogan publicitaire. Elle résume en fait une amusante épreuve, jamais rééditée, qui s'est déroulée au début des années vingt sur les routes de l'Hexagone.

PREMIERE PARTIE

**Claude
ROUXEL**

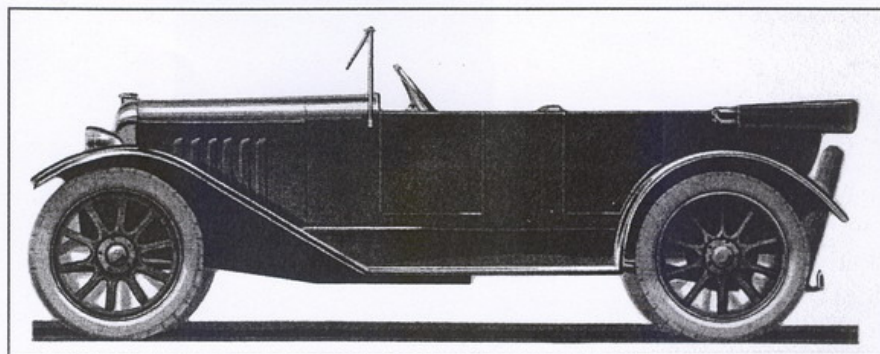
Ci-contre.
La voiture numéro un est une Peugeot. Elle est conduite par MM. Cabaillet et Morillon. Bien qu'aucune précision ne soit donnée par *Le Petit Parisien* à ce sujet, il est plus que vraisemblable que le modèle 163 BR, vendu alors 19 800 francs, est sélectionné pour le concours au détriment du type Sport 163 BS. Très peu diffusé, la fabrication en est d'ailleurs abandonnée au cours de l'année 1923. On notera un changement dans l'équipe des conducteurs. Ce sont finalement MM. Labille et Camuset qui partent au volant de la Peugeot. L'équipage formé par MM. Cabaillet et Morillon a sans doute mieux à faire. Un mois plus tard en effet, ils disputent tous les deux le grand prix de l'ACF en catégorie Tourisme. Ils y remportent l'un et l'autre de beaux succès pour leur employeur, Peugeot.

AU PRINTEMPS DE 1923, le quotidien *Le Petit Parisien*, qui se vante d'avoir « le plus fort tirage des journaux du monde entier », organise, à l'intention de ses lecteurs, un « Grand Concours National et Populaire » qui se veut à la fois simple et percutant. Dix voitures de 10 CV de dix marques différentes vont parcourir la France dans tous les sens. Leurs itinéraires sont déterminés par le sort et le jeu consiste à trouver le premier arrivé à Paris. Toutefois, depuis la fameuse course Paris-Madrid de 1903, les épreuves de ville à ville sont formellement interdites par les pouvoirs publics. De son côté, la Chambre syndicale des constructeurs a récemment rappelé à l'ordre certains de ses adhérents qui axent leur publicité sur des raids effectués à travers la France.

Le Petit Parisien doit donc imaginer un moyen spectaculaire, mais légal, pour trouver un vainqueur. Il n'est pas

Ci-dessus.
Le 21 mai 1923, à Bordeaux, le départ du jeu de l'oie automobile organisé par *Le Petit Parisien* est sur le point d'être donné. Ce soin est confié au commissaire général de l'épreuve, le journaliste Paul Meyan, debout à gauche du cliché. Automobiliste de la première heure, ce dernier est l'un des organisateurs de la course Paris-Bordeaux-Paris, disputée au mois de juin 1895. L'année suivante, il contribue à fonder l'Automobile club de France, aux côtés du comte de Dion et du baron de Zuylen. Devant lui sont rangées de gauche à droite la Renault, la Voisin, la Bignan et la Rolland-Pilain.

question de sombrer dans le ridicule du Tour de France automobile qui se termine avec 19 premiers ex-aequo. Il ne faut qu'un seul gagnant et sa désignation ne doit prêter le flanc à aucune critique. La solution est trouvée en ayant tout sim-



Règles essentielles du jeu de l'oie

Nul n'est censé ignorer la loi... pas même celle du jeu de l'oie. Mais il n'est pas ici nécessaire d'en connaître l'intégralité, quelques bonnes bases suffisent :

— Le but est d'atteindre le premier la case 63 (ici représentée par Paris) ;

— Chaque joueur avance d'un nombre de cases correspondant au nombre déterminé par les dés ;

— Toutes les neuf cases il y a une oie, et si l'on tombe sur une de ces oies on redouble ses points ;

— Au cas où le nombre de points tirés fait dépasser le 63 on revient en arrière ;

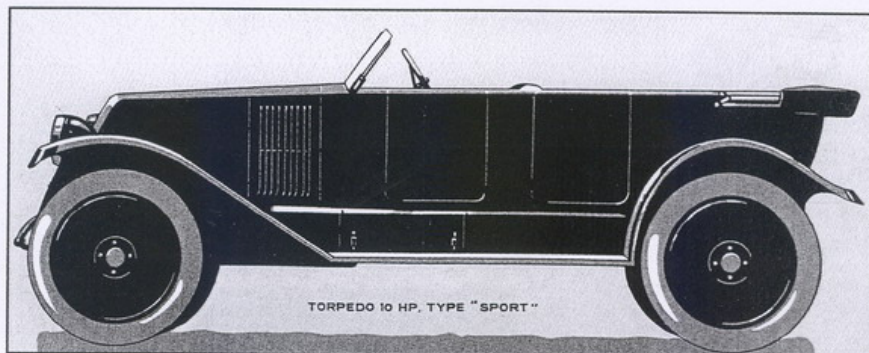
— Le joueur arrivant à la case 19 (Lille en l'occurrence) qui correspond à l'hôtelier, reste deux tours sans jouer ;

— Les cases 31 (Limoges) et 52 (Blois) étant respectivement le puits et la prison, si l'on y tombe, on ne peut en sortir que par la venue d'un autre concurrent ;

— La case 58, qui est celle de la mort, oblige le joueur à reprendre le jeu au départ. C'est la commune de Gambais qui a le redoutable honneur de symboliser ce piège... en raison de la célébrité qu'elle vient d'acquérir grâce (si l'on peut dire) à l'un de ses habitants, le sinistre Henri-Désiré Landru accusé d'avoir assassiné dix femmes et un enfant, puis exécuté ;

— Un joueur aboutissant à une case déjà occupée par un autre prend la place de celui-ci et le renvoie à celle d'où il vient ;

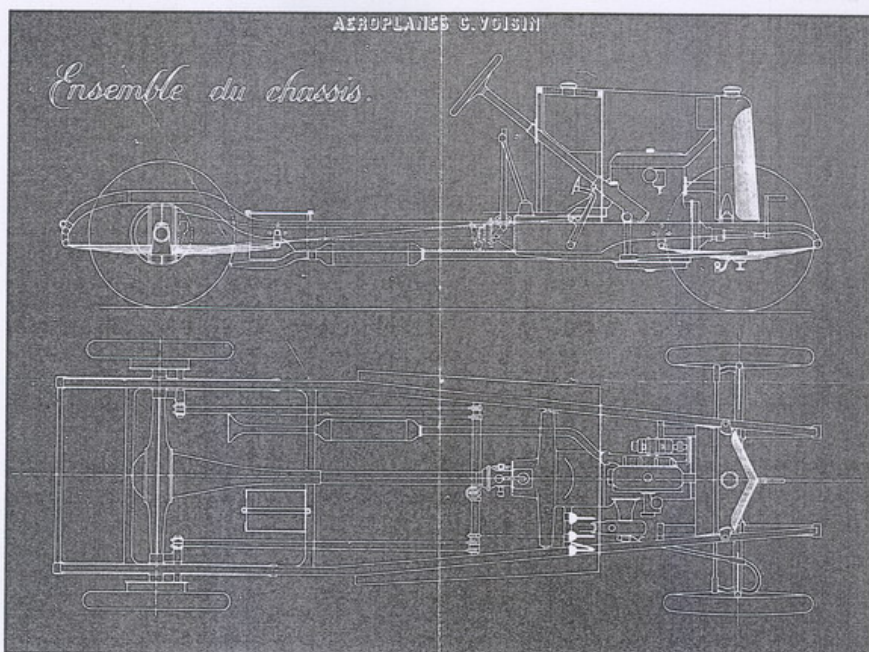
— D'autres accidents, moins contraignants, corrent le parcours.



TORPEDO 10 HP, TYPE "SPORT"

La voiture portant le numéro deux est une Renault, conduite par MM. Steux et Liocourt. Il s'agit d'un type KZ, figurant au catalogue de la firme de Billancourt au prix de 20 300 francs. Il constitue le premier modèle d'une lignée déclinée jusqu'en 1935 avec la KZ 24. Equipée de six roues jumelées, la Renault KZ traverse le Sahara en 1924. Au cours de l'hiver suivant, le Capitaine et Mme Delingette parcourent même la distance séparant Oran du Cap à bord d'un véhicule identique.

Ci-dessus.



AÉROPLANES G. VOISIN

Ensemble du châssis.

Ci-dessus.

Il est difficile de parler de bas de gamme à propos d'une Voisin, même lorsqu'il s'agit d'une 10 HP. Menée par MM. Marchet et Scotte, la concurrente numéro trois est en effet vendue 32 000 francs par le constructeur d'Issy-Les-Moulineaux. Il est plus exact de dire que cette petite 8/10 HP type C 4 est la moins puissante des Voisin. Cela ne l'empêche pas de conquérir des lauriers sportifs. Au mois de février, une Voisin C 4 se classe ainsi à la première place du rallye Paris-Nice. Comme toutes les Voisin, la C 4 possède un moteur sans soupapes.

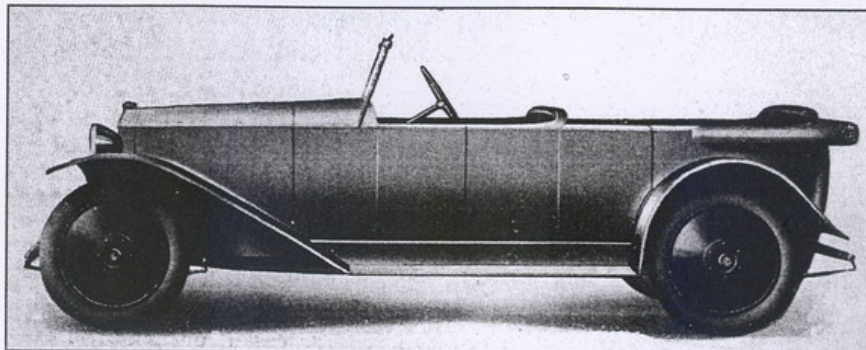
Ci-contre.

La Bignan numéro quatre est confiée à MM. Alsat et Barbillon. Dénommée type B, ce modèle est vendu 28 900 F.

D'après le catalogue, cette 10 HP est en réalité une 12 CV.

Ce modèle existe en deux versions. Le type B est doté d'une distribution à soupapes en tête commandées par culbuteurs. De son côté, le type A est muni d'une commande desmodromique des soupapes.

Il est vraisemblable que le modèle A n'a pas été retenu pour participer au concours. D'une technique plus simple, le modèle B correspond mieux à la conception assez utilitaire que le règlement du *Petit Parisien* se fait d'une 10 HP.



Aperçus du « Règlement des voitures »

— « Les engagements, au nombre de dix, sont faits par invitation » ;

— « Les automobiles prenant part au concours doivent être des voitures de tourisme du type utilitaire dit 18 CV, carrossées en quatre places » ;

— Elles sont conduites par deux personnes pouvant se relayer au volant, et, en cas d'accident les immobilisant, elles doivent être remplacées par une voiture semblable ;

— Chaque voiture est équipée d'un « compteur de tours » plombé et d'une montre enfermée dans une boîte en verre, plombée également ;

— Dans chaque voiture, un commissaire de bord « note tous les incidents de route et chronomètre, à l'aide de la montre plombée, les arrêts autorisés pour les repas » ;

— Dans chaque ville-étape, les conducteurs remettent leur carnet de bord au contrôle. Il y est reporté les indications du compteur de tours et de la montre permettant de calculer la moyenne ;

— Les distances entre certaines villes pouvant atteindre jusqu'à 800 kilomètres, les voitures ont deux jours pour effectuer leurs parcours et de ce fait les dés ne sont tirés que tous les deux jours ;

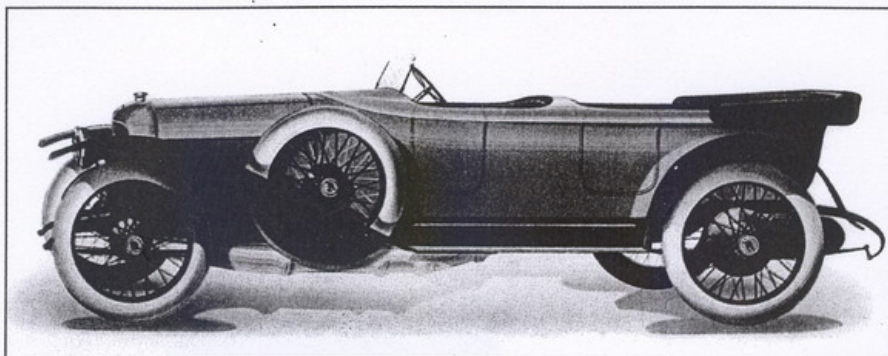
— Les conducteurs sont libres de choisir leur itinéraire mais, s'ils couchent en route, c'est obligatoirement dans une ville pourvue d'un contrôle auquel ils doivent faire viser leur carnet de route à l'arrivée et au départ ;

— Un concurrent chassé d'une ville par un autre, n'a pas à parcourir « effectivement » le trajet le ramenant au point de départ de son adversaire mais, lorsque c'est à lui de jouer, son décompte de points se fait à partir de ce lieu ;

— Bien entendu « tous les règlements de police et arrêtés municipaux des localités traversées » doivent être scrupuleusement respectés ;

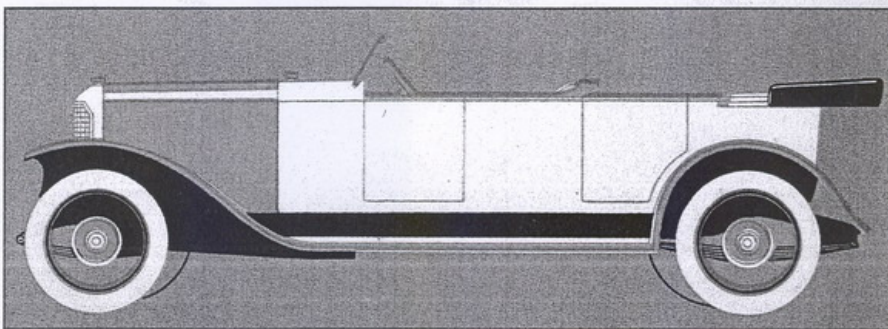
— La moyenne ne doit en aucun cas dépasser 60 kilomètres à l'heure. Si tel était le cas, « elle serait réduite d'office de moitié » ;

— Le jeu est terminé dès qu'une voiture tire les dés la menant à la case 63, Paris.



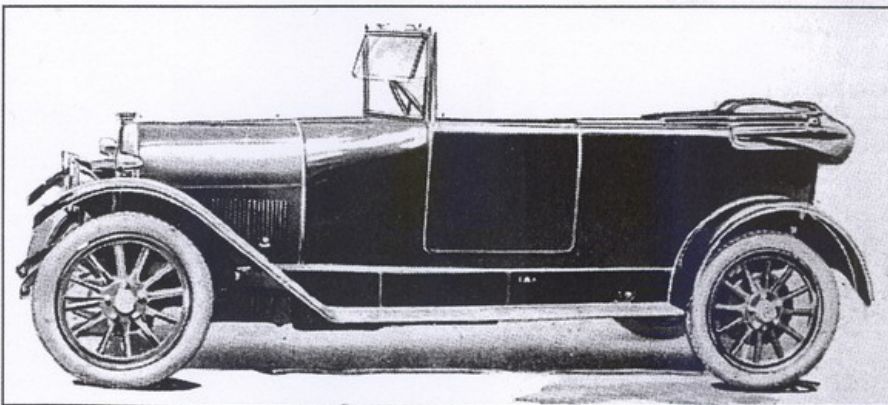
Ci-dessus.

La voiture numéro cinq est une Rolland-Pilain, conduite par MM. Duverne et Very. Sorti en 1913, le type RP est le cheval de bataille de la firme tourangelles. Vendu 23 800 francs, il reste en production jusqu'en 1927. Il subit naturellement des améliorations au fil des ans, dont le freinage sur les quatre roues à la fin de sa carrière.



Ci-dessus.

Le numéro six est porté par une Doriot Flandrin Parant. Elle est pilotée par MM. Poumet et Aubinières. Toutefois, au moment du départ, le second est remplacé par M. Lemerrier. La voiture est vendue 25 000 francs, revêtue d'une carrosserie de torpédo à six places. (Pour tous les autres compétiteurs, le prix retenu est celui du torpédo de base à quatre places). Il existe alors dans la gamme DFP une 10 HP munie d'un moteur de 65 x 120 mm d'alésage/course, et une 12 HP équipée d'un moteur de 70 x 130 mm. C'est cette dernière qui participe à ce grand jeu des 10 CV. Il n'y a pas tricherie cependant, car le catalogue indique bien une puissance fiscale de 10 HP pour le plus gros de ses deux modèles. La firme dont le logotype comprend un lévrier surmonté de la fière devise « fidèle et vite » traverse alors des moments difficiles. En effet, la concurrence des grands constructeurs, et surtout de Citroën, est alors de plus en plus rude.



Ci-dessus.

Il est écrit dans *Le Petit Parisien* que la Talbot numéro sept est conduite par MM. Mariceau et Ball. Toutefois, l'orthographe employée par le quotidien pour écrire le nom du premier pilote est manifestement erronée. Il ne peut s'agir en fait que de Jules Moriceau. Ce dernier est un pilote de bonne renommée. Au volant de Talbot DC il remporte de nombreux succès dans des épreuves courues en catégorie sport. Au reste, vendue 23 000 francs, la Talbot DC est alors une voiture unanimement appréciée.

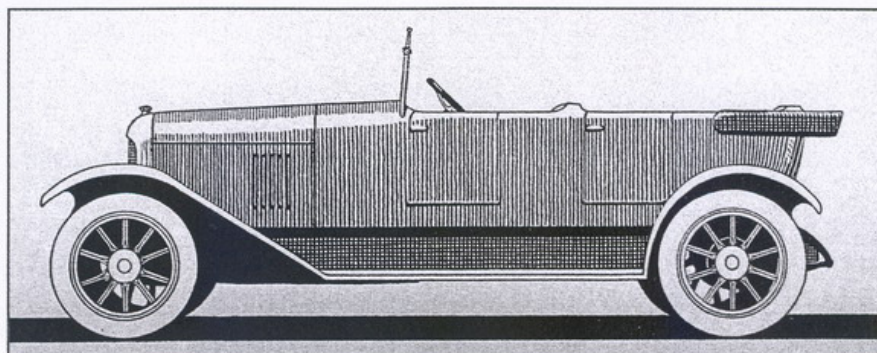
plement recours à un jeu de l'oie dont chacune des cases représente une grande ville. Paris se voyant attribuer le dernier numéro, le 63, la première voiture à y parvenir constitue une indiscutable lauréate. Dix automobiles de 10 CV de dix marques différentes partant à la conquête du 63, voici la résolution de l'équation de départ.

Simple et à la portée du plus grand nombre

Le but de tout concours lancé par un organe de presse étant naturellement d'augmenter sa clientèle, tous les lecteurs du *Petit Parisien* peuvent participer au jeu. Il leur suffira en effet de pronostiquer la marque de la voiture gagnan-

Ci-contre.

Il est assez naturel qu'une société à l'image aussi sérieuse que l'est celle de Delahaye participe au concours. Du reste, la société de la rue du Banquier produit alors une des meilleures dix chevaux du moment. Sortie à 3 781 exemplaires entre 1921 et 1926, la Delahaye type 87 fait partie des bonnes 10 CV de prix abordable. Au Salon de Paris de 1922, la voiture est en effet vendue 21 450 francs. Mais il est difficile de lutter contre Citroën. Au cours la même période, le constructeur de Javel vend plus de 140 000 exemplaires de sa 10 HP, sous forme de Type A, de B 2, de B 10, puis de B 12. Il est certain qu'affiché à 13 900 francs, le torpédo B 2 écrase la concurrence! La Delahaye numéro huit est conduite par MM. Belan et Mabout.



te, avec naturellement les inévitables mais nécessaires questions subsidiaires. Celles-ci consistent, pour la première, à trouver sa vitesse moyenne horaire (au mètre près!) sur toute la distance parcourue et, pour la seconde, à indiquer le nombre de lecteurs ayant choisi la voiture gagnante. Les concurrents, en fait, ne sont donc pas les dix équipages automobiles mais les 1 700 000 lecteurs du *Petit Parisien*.

Le premier prix, d'un montant de 150 000 francs en espèces, n'est pas négligeable puisqu'il correspond à la valeur

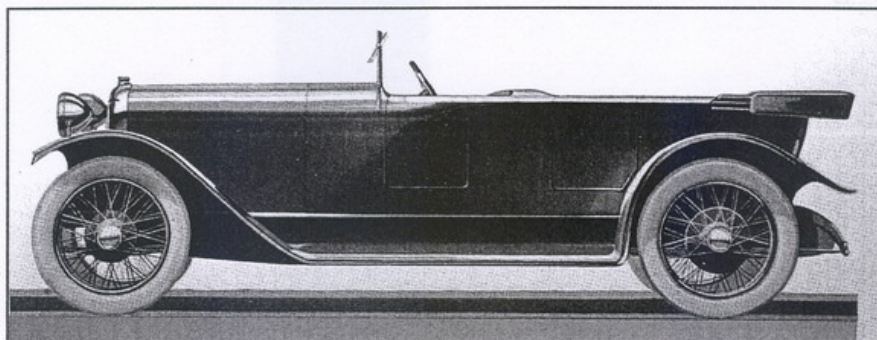
(à qui cette fantaisie du calendrier portera-t-elle chance?), est publié le « *Règlement des voitures* » dont il importe de connaître les grandes lignes pour bien suivre la partie.

La 10 CV, voiture de l'avenir

Si l'intérêt de ce jeu de l'oie automobile pour *Le Petit Parisien* et pour ses lecteurs ne fait pas de doute, il est légitime de se demander ce qu'il peut apporter à l'industrie auto-

Ci-contre.

Sous le numéro neuf figure une Chenard & Walcker, conduite par MM. Descamps et Bertrand. Ce modèle T 3 est alors tout récent puisque réceptionné par le service des Mines le 28 février. Celui-ci a d'ailleurs refusé de l'admettre dans la catégorie des 10 CV. Il possède donc une puissance fiscale de 11 CV. Au Salon de 1923, il est vendu 27 500 francs. Ce prix est à comparer avec l'évolution des tarifs de ses concurrentes entre le Salon de 1922 et celui de 1923. La Talbot passe de 23 000 francs à 26 500 francs, la Voisin de 32 000 francs à 37 800 francs, la Delahaye de 21 450 francs à 23 900 francs. Chronique au lendemain de la Première Guerre mondiale, l'inflation est un mal dont tous les industriels de l'automobile subissent les effets, y compris Citroën... Il n'en reste pas moins que le prix de la Citroën B 2 passe de 13 900 francs à 15 200 francs seulement, ce qui reste imbattable.



de dix torpédos Citroën B 2 ou de deux châssis Hispano Sui-za 32 CV! Tout le monde peut concourir. Il suffit de remplir un bulletin de participation, et il n'est pas plus nécessaire d'avoir son permis de conduire que de connaître la règle du jeu de l'oie, précise le quotidien en réponse à de nombreuses questions posées par les lecteurs. Les conducteurs des dix voitures participantes n'ont pas non plus besoin de connaître cette règle puisque, d'une part, ils ont obligatoirement un commissaire-contrôleur à bord, et, d'autre part, ils n'ont même pas à tirer les dés pour déterminer leurs destinations. Ce soin est laissé à une main innocente qui, tous les deux jours, procède à cette formalité dans les bureaux du *Petit Parisien* et décide ainsi de l'itinéraire affecté à chaque voiture.

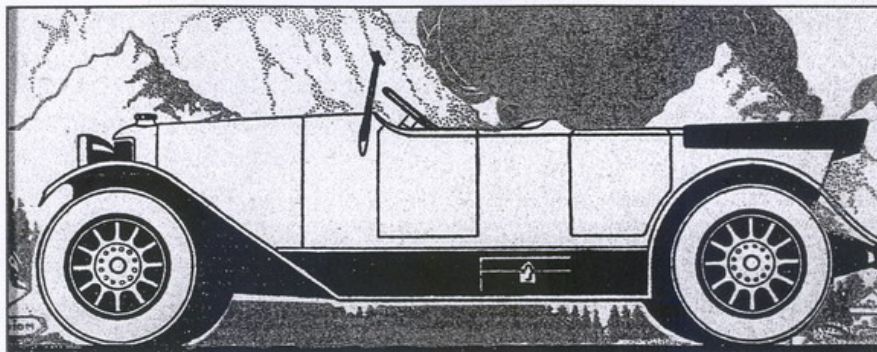
Dans les premiers jours du mois d'avril, chaque édition du journal donne des détails sur le jeu, et, le vendredi 13 avril

mobile. La cible choisie, celle des 10 CV, est adroite car c'est ce modèle de milieu de gamme qui semble promis au plus bel avenir. Tous les augures voient en ces voitures moyennes celles qui vont démocratiser l'automobile.

Les usines, au sortir de la guerre, sont équipées pour produire plus, mais la clientèle pour les grosses cylindrées n'est pas extensible, et, depuis 1919, elle a pu reconstituer son parc. Quant à la petite voiture, Citroën en tente l'expérience avec sa séduisante 5 CV, mais ses concurrents doutent avec quelque raison de la rentabilité d'une telle automobile, d'autant que ces modèles sont désavantagés fiscalement par rapport aux cyclecars. Au Salon de 1922, rares sont les constructeurs à vocation industrielle qui ne présentent pas une 10 CV (on dit encore parfois 10 HP, mais ce dernier sigle va être

Ci-contre.

MM. Roger et Perot prennent le volant de a Panhard & Levassor numéro dix. Ce modèle X 73 est vendu 24 900 francs. Comme la Voisin, il est animé par un moteur sans soupapes établi selon le système Knight. La cylindrée de la X 73 est la plus faible de toutes les participantes. Celle-ci se distingue du reste de la gamme Panhard par sa conduite à gauche et ne reste que trois ans en production. Il faut ensuite attendre vingt ans avant que le doyen des constructeurs ne revienne aux voitures de très petites cylindrées.





Ci-dessus.
Commissaires du *Petit Parisien*, chargés de veiller à la régularité du déroulement du jeu, et conducteurs, vont devoir cohabiter pendant une durée indéterminée dans l'espace limité d'un torpédo à quatre places. Les aléas du jeu de l'oie automobile risquent de mettre les nerfs des uns et des autres à rude épreuve. Mieux vaut donc apprendre à se connaître avant le départ. Rien de tel pour cela qu'une promenade en mer, pensent Edmond Tranin (à droite) et Gustave Duverne (à gauche) avant d'embarquer sur la Rolland-Pilain numéro cinq.

officiellement remplacé par CV au prochain Salon) et le phénomène s'accélère. Il n'est donc pas totalement inutile de prouver par un large déploiement sur les routes et dans les grandes villes de France que ce type de voiture est apte à rendre tous les services que l'on en attend. De plus, même si le terme ne fait pas encore partie du vocabulaire, l'apport médiatique du *Petit Parisien* n'est pas à négliger pour les constructeurs qui cherchent à s'imposer sur le marché.

Sillonner la France en faisant parler de soi tous les jours ne peut qu'être bénéfique. Le règlement a prévu que les dix élus seraient « invités ». Qui établit la liste des candidates ? Y a-t-il eu des refus ? Le journal reste très discret sur le sujet et se contente de publier les noms des dix marques qui vont s'affronter dans ce jeu. Celui-ci a déjà un certain retentissement si l'on en juge par le nombre de questions posé par les lecteurs et par le tirage déjà en augmentation du *Petit Parisien*. Mais n'est-ce pas le but recherché ?

Cette liste comporte Bignan, Chenard & Walcker, Delahaye, Doriot-Flandrin-Parant, Panhard & Levassor, Peugeot, Renault, Rolland-Pilain, Talbot et Voisin. Naturellement, ce qui saute aux yeux de l'amateur d'automobile, en 1923 comme aujourd'hui, c'est le grand absent, Citroën.

A-t-il décliné l'invitation, n'a-t-il pas été convié ? Le lecteur n'en est pas informé. Pour ne citer que quelques noms, on l'eût pourtant mieux vu dans cet échantillonnage que les brillantes Bignan, les onéreuses Voisin ou les DFP, de moins en moins diffusées. Parmi les marques injustement oubliées, on remarque également Corre La Licorne, Mathis, Unic, Zedel et quelques autres. Cet oubli montre que le quota de dix concurrents est peut-être sévère. La suite des événements prouve qu'il n'est pas si facile de jouer, même à dix, au jeu de l'oie, et un nombre plus élevé de participants aurait rendu encore plus difficile le suivi du jeu par le lecteur moyen du *Petit Parisien* ou même par l'acquéreur éventuel d'une 10 CV. Tous les jours, le *Petit Parisien* publie, dans l'ordre du tirage au sort, et donc dans l'ordre dans lequel elles jouent, des fiches techniques de toutes les voitures participantes¹.

Mise en place du jury

Le *Petit Parisien* s'est entouré d'un certain nombre de personnalités figurant au sein d'un « Comité du Concours » pour attester la régularité des opérations. On y trouve des représentants de l'Automobile club de France et du Touring club de France ou encore le célèbre rédacteur en chef d'*Omnia*, Louis Baudry de Saunier, le commissaire général et le commissaire adjoint étant respectivement Paul Meyan et François Toché. Les commissaires de bord des véhicules sont des journalistes du *Petit Parisien*. Enfin, celui de qui dépend tous les deux jours le sort des concurrents, puisque c'est lui qui tire les dés et les envoie au triomphe de la case 63 ou au désespoir des cases 31, 52 ou 58, est un jeune garçon de 14 ans, Gaston Neveux. Le quotidien français affirme qu'il est l'une des meilleures « têtes » de sa classe bien qu'il ait raté le certificat d'études l'année dernière, et qu'il est meilleur en calcul ou en histoire et géographie qu'en orthographe. « Tous les deux jours il (va lancer) à travers la France dix automobiles et trente personnes dont des millions de gens (suivront) les ébats ». Lourde responsabilité.

1. Celles-ci sont ici reproduites en y faisant quelques ajouts en indiquant le prix du torpédo à quatre places (avec toutes les réserves d'usage, les tarifs ayant tendance à changer souvent en cette année 1923) et, le cas échéant, quelques informations complémentaires. Il y a lieu de remarquer que la notion de 10 CV est assez lâche puisque l'on trouve sous ce vocable aussi bien des 8 HP que des 12 HP. Parfois même, certains constructeurs ayant une 10 CV à leur catalogue ont engagé une 12 CV !

CARACTERISTIQUES DES DIX VOITURES SELECTIONNEES

Modèle	Alésage x course	Allumage	Embrayage	Nombre de vitesses	Voie	Empattement	Freins	Pneus
Peugeot 10 HP	67 x 105 mm	Magnéto	disques	4 + AR	1,20 m	2,64 m	roues AR	760 x 90
Renault 10 HP	75 x 120 mm	Magnéto H. T.	cônes	3 + AR	1,44 m	2,80 m	roues AR	760 x 90
Voisin 8/10 HP	60 x 110 mm	Magnéto	cône	3 + AR	1,30 m	2,85 m	4 roues	765 x 105
Bignan 12 HP	75 x 112 mm	Distributeur	disque	4 + AR	1,30 m	3,05 m	4 roues	820 x 120
Rolland-Pilain 10 HP	70 x 125 mm	Magnéto	cône inversé	4 + AR	1,28 m	2,93 m	roues AR	765 x 105
DFP	70 x 130 mm	Magnéto	cône inversé	4 + AR	1,30 m	2,90 m	4 roues	765 x 105
Talbot 10 H	68 x 110 mm	Magnéto	monodisque	3 + AR	—	3,00 m	roues AR	765 x 105
Delahaye 10 HP	70 x 120 mm	Magnéto	cône	4 + AR	1,30 m	2,97 m	4 roues	765 x 105
Chenard & Walcker 10 HP	69,5 x 130 mm	Magnéto	disque	4 + AR	1,25 m	2,83 m	4 roues	765 x 105
Panhard & Levassor 10 HP	60 x 105 mm	Magnéto	cône	4 + AR	1,30 m	2,70 m	roues AR	760 x 90



Pour assurer la régularité du jeu, les bulletins des concurrents désignant la voiture arrivée la première à Paris doivent être envoyés avant le départ. Le *Petit Parisien* comptabilise quelque 1 811 683 réponses et constate que « l'adaptation de l'automobile populaire aux règles du jeu de l'oie » séduit et amuse ses lecteurs en grand nombre. Tout est prêt maintenant pour le grand départ et c'est aux dix pionniers, les dix automobiles de 10 CV, de commencer la partie et de s'élancer à la conquête des 63 plus grandes villes du pays.

Un départ laborieux

Le départ est donné de Bordeaux le 21 mai. Tout commence bien pour cinq des dix concurrents. La Peugeot s'embourbe pour Aurillac, la DFP s'envole pour Colmar, la Delahaye pousse une pointe jusqu'à Lyon et la Chenard & Walcker ne va qu'au Puy. Ses passagers, qui n'ont peut-être pas les mêmes difficultés en orthographe que notre jeune ami Gaston, lui rendent sans doute grâce de les avoir envoyés au chef-lieu de la Haute-Loire et non au puits symbolisé par la ville de Limoges! La Panhard va pointer la première à Bourg-en-Bresse. Cinq concurrents restent néanmoins cloués au poteau et ne sont autorisés à quitter Bordeaux que lors d'un tirage ultérieur des dés. Les raisons de cette pénalité se trouvent dans l'application de la règle du jeu qui veut qu'un pion (une voiture dans le cas qui nous intéresse) rejoint par un adversaire cède sa place à ce dernier et recule jusqu'à la case d'où

vient cet intrus. Pour ce premier coup, tout le monde partant de Bordeaux, case zéro, et les combinaisons des deux dés ne donnant guère plus de douze possibilités pour dix concurrents, il est inévitable que des télescopages se produisent. En l'occurrence, les derniers à jouer sont favorisés puisqu'ils ont moins de chances d'être évincés par les suivants.

Tandis que les équipages des cinq pénalisés se consolent en allant découvrir les joies des promenades en mer sur le bassin d'Arcachon. La Renault ayant le numéro deux, le jeune Gaston Neveux a tiré pour elle le six et le deux, ce qui l'envoie à Bourg-en-Bresse, case numéro huit. Mais lors de son sixième coup de dés décidant du sort de la Talbot numéro six, il obtient le même résultat, et, par conséquent, avant même d'avoir démarré, la Renault est chassée de son but par la Talbot et renvoyée à la case zéro. Le hasard étant toujours le meilleur des artisans du suspense, au dernier coup de dés, alors qu'il s'agit de donner le départ à la Panhard & Levasseur numéro dix, c'est encore le huit qui sort. La Talbot et la Renault restent donc au tapis. La Voisin numéro trois a eu un sort identique. Délogée de la case 12 par la Rolland Pilain numéro cinq, elle voit finalement cette dernière contrainte de céder sa place à la DFP. Enfin, la Bignan numéro quatre serait allée au Puy si la Chenard et Walcker portant le numéro neuf n'était venue lui brûler la politesse, la contraignant à rester elle aussi à Bordeaux avec la Talbot, la Renault, la Voisin et la Rolland Pilain.

(à suivre)

Ci-dessus.

Rien n'est laissé au hasard lors des vérifications techniques. Les gagnants du concours du *Petit Parisien* doivent non seulement désigner la voiture arrivant la première à la case 63, Paris, mais encore indiquer sa moyenne horaire, au mètre près, sur tout son parcours. Dans les conditions, le moindre détail a son importance et quelques millimètres en plus ou en moins dans le diamètre d'une roue peuvent changer, sinon la face du monde, du moins celle du concours!

L'auteur tient à exprimer ses plus vifs remerciements à René Alexis, Gilles Blanchet et à Mme Rampini, fille d'Edmond Tranin, pour le prêt des documents ayant permis d'illustrer cet article.

Ci-contre.
Peu avant le départ, les commissaires du *Petit Parisien* entreprennent de procéder aux dernières vérifications d'usage sur les voitures des concurrents. Sur ce cliché, Edmond Tranin et Gustave Duverne soumettent à leur tour leur Rolland-Pilain à l'œil attentif de Paul Meyan, penché et coiffé d'un chapeau melon. À gauche de la Rolland-Pilain est rangée la Bignan numéro quatre. Son bouchon de radiateur est orné de l'oie dont le *Petit Parisien* a bien sûr pris soin de doter toutes les participantes. Décidément vouée aux volatiles, la Bignan arbore également sur le nid d'abeille de son radiateur la cigogne chère à son créateur, Jacques Bignan. Enfin, le pavé bordelais semble prêt à mettre à rude épreuve les pneumatiques et les suspensions des concurrentes. Toutefois, celles-ci vont d'ici peu affronter des revêtements bien pires...



AUTOMOBILIA

N° 11

MARS 1997
29 FF - 215 FB

L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

EVENEMENT



RETROMOBILE 1997

SPORT AUTOMOBILE

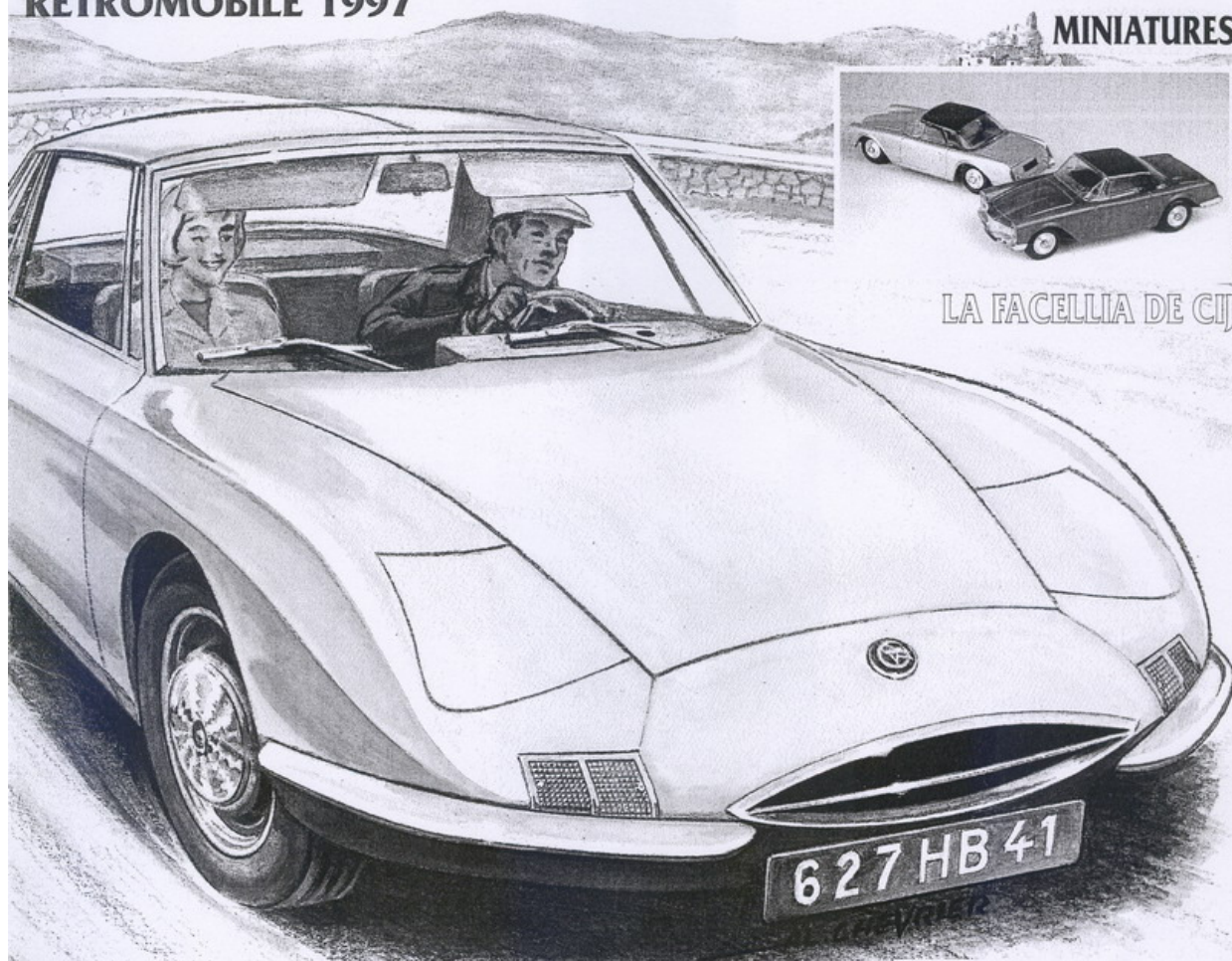


LES RACERS 500 EN FRANCE

MINIATURES



LA FACELLIA DE CIJ



LA MATRA 530

M 3310 - 11 - 29,00 F





Le JEU d'OIE AUTOMOBILE du PETIT PARISIEN

En ce printemps 1923, dix voitures françaises de 10 CV sillonnent la France en long, en large et en travers sous la houlette du quotidien *Le Petit Parisien*.

SECONDE PARTIE
LES 10 HP SUR
LES ROUTES
DE FRANCE

Claude
ROUXEL

L'auteur adresse ses plus vifs remerciements à René Alexis, Gilles Blanchet, ainsi qu'à Madame Rampini, fille d'Edmond Tranin, pour le prêt des documents qui lui ont permis d'illustrer cet article. Tous droits réservés.

La première partie du Jeu d'oie automobile du *Petit Parisien* est parue dans *Automobilia* n° 10.

LE DEPART A ETE DONNE LE 21 MAI, mais nul ne peut prévoir la durée du périple des dix concurrentes. Le sort décide... Exceptée la Talbot, à nouveau malchanceuse et qui reste à son port d'attache, Bordeaux, les retardataires involontaires entament enfin leur périple à l'occasion du second lancer des dés.

Un bond de la case zéro à la case cinq

La Rolland-Pilain numéro cinq se venge du sort contraire du premier jour. Elle tire le neuf et tombe sur une oie, ce qui lui permet de faire des pas de géant. En effet, on trouve une oie toutes les neuf cases et comme le règlement précise que l'on redouble ses points chaque fois que l'on rencontre un de ces charmants palmipèdes, notre concurrent numéro cinq, sautant de neuf en neuf cases, aurait atteint en un seul coup de dés la case 63 (Paris) si le législateur, dans son infinie sagesse, n'avait trouvé la parade à ce risque d'interruption prématurée de la partie. C'est donc seulement à la case 53 (Bourges) que la Rolland-Pilain est autorisée à se rendre. La DFP, qui a déjà fait la première étape la plus longue en reliant Bordeaux à Colmar, repart à nouveau pour un voyage au long cours vers Le Havre. La Chenard & Walcker reste admirer deux jours de plus les beautés du Puy tandis que la Panhard & Levassor monte à Nancy. Son

Ci-dessus.
A l'issue du premier départ donné le 21 mai 1923, cinq des participantes au jeu d'oie du *Petit Parisien* restent à Bordeaux. Sur ce cliché, elles sont rassemblées devant le Grand Théâtre. De gauche à droite sont ainsi rangées la Rolland-Pilain, la Talbot, la Bignan, la Voisin et la Renault. Elles constituent aux yeux des promeneurs bordelais une attraction indiscutable, dans une ville où la circulation automobile semble encore bien fluide. A l'arrière-plan, un torpédo ponté est garé devant le théâtre. Cette carrosserie habille vraisemblablement un châssis de Delahaye Type 82.

bond de la case zéro à la case 53 justifie que *Le Petit Parisien* confie au commissaire de la voiture numéro cinq le soin d'assurer le commentaire du jour le 24 mai. Edmond Tranin est un enthousiaste. « M. Meyan donne le signal du départ. Bec ouvert, cou tendu, ailes déployées, les oies de métal perchées sur nos radiateurs semblent animées du désir de gagner et nous volons vers Bourges. Ce soir nous serons près de la victoire, mais que nous réserve demain ? Attention à la cuisinière du triste Landru », écrit-il. C'est en effet au moyen de cet ustensile que cet inquiétant individu s'est débarrassé des cadavres de ses victimes. Sa ville natale, Gambais, s'est vu affecter le numéro 58, la Mort ! Le concurrent y aboutissant doit reprendre le jeu à la case zéro.



Voyages à travers la France profonde

Cette fois-ci, le jeu est lancé pour tout le monde et personne n'est pénalisé. Les dix voitures roulent toutes. Le commissaire de bord de la numéro sept s'en réjouit tout particulièrement, annonçant que la pauvre Talbot commençait à avoir des « fourmis dans les bielles ». La numéro cinq atteint la case 55 (Troyes) et continue à se rapprocher du but, la case 63... Cependant, la fatidique case 58 (Gambais) est toujours proche. La DFP est en deuxième position, mais loin derrière, à la case 32 (Clermont-Ferrand). Les choses se compliquent pour certains concurrents du fait de l'application des règles du jeu et des inévitables encombrements qui se produisent lorsque plusieurs voitures s'intéressent à la même case. On aboutit alors à des rebondissements parfois difficiles à suivre pour les joueurs, qu'ils soient à bord des automobiles ou simples pronostiqueurs. C'est ainsi que la Delahaye est successivement délogée par la Bignan et par la Panhard & Levassor, la Renault par la Chenard & Walcker et que la DFP se retrouve au puits à la case 31 (Limoges). Elle doit y rester jusqu'à ce qu'un autre concurrent vienne la libérer. La Rolland-Pilain réussit à éviter Gambais et échoue à la case 62 (Versailles), trop près de la case 63 pour l'atteindre en un seul coup. C'est au tour du commissaire de la Renault de publier son carnet de bord dans *Le Petit Parisien*. Le pauvre homme joue de malchance. Restée à Bordeaux lors du premier départ, son équipe traverse Aurillac un jour de foire. Sur la route, ils croisent des « troupeaux de toutes sortes » et sont escortés par des petits cochons roses paraissant connaître à fond le Code de la Route. « Un âne en liberté [...] venu se placer devant nous [...] tourne, court et galope pendant 500 mètres comme pour nous entraîner ». Sous le

tunnel du Lioran il fait un froid glacial. A sa sortie, ils roulent dans les nuages. Heureusement, l'accueil du Creusot leur réchauffe le cœur. « La population est sportive, enthousiaste », et les arrête à chaque coin de rue.

Une nouvelle victime de Landru

Caracolant en tête, la Rolland-Pilain est à la case 62 (Versailles). Le jeune écolier Gaston Neveux tire pour elle le six, par trois et trois. Selon la règle du jeu, cela lui permet d'avancer d'une case, d'atteindre ainsi le mythique 63 mais l'oblige à repartir ensuite cinq cases en arrière... et se jeter dans la gueule du loup, la sinistre case 58 (Gambais), la Mort. L'équipage de tête doit donc repartir à la case zéro (Bordeaux). Après un tel coup de théâtre, les difficultés des autres concurrents ne sont que pérépéties, même si la DFP croupit toujours dans son

Ci-dessus.

L'application des règles du jeu de l'oie n'autorise que cinq voitures à prendre le départ le premier jour.

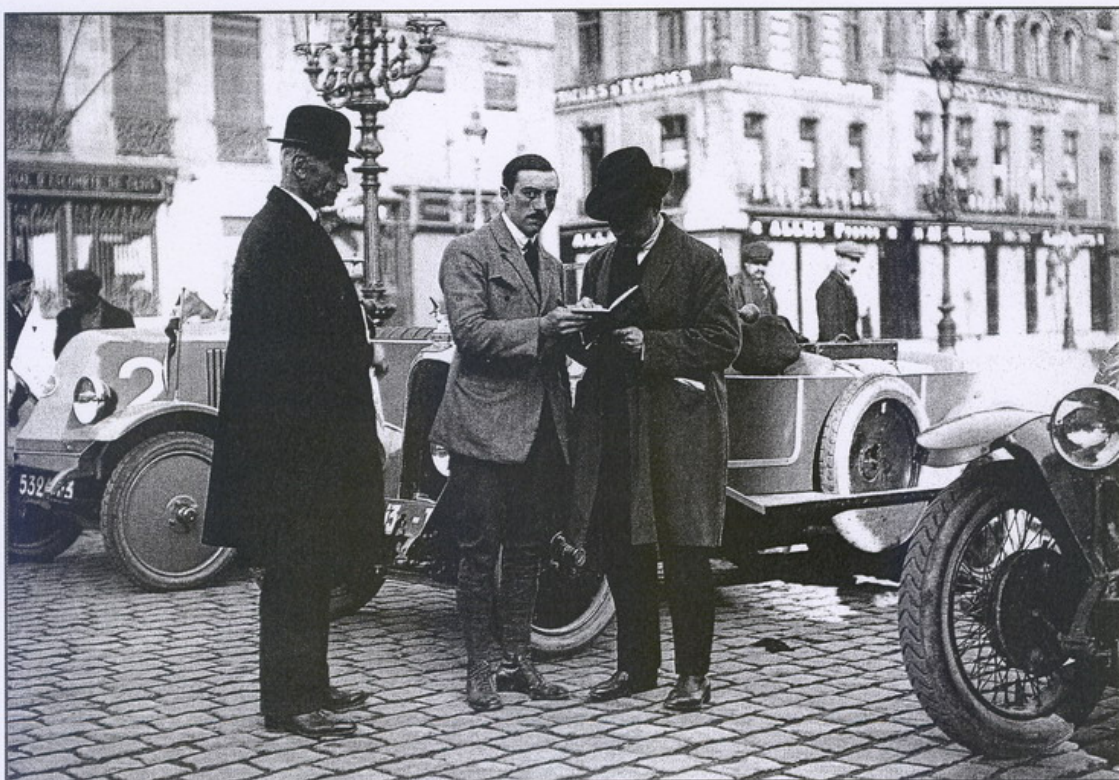
Il s'agit de la Peugeot, de la DFP, de la Delahaye, de la Chenard & Walcker et de la Panhard & Levassor.

Sur ce cliché, les cinq recalcées descendent le cours de l'intendance à Bordeaux. Sous l'œil attentif des promeneurs, la Rolland-Pilain, la Renault, la Voisin, la Talbot et la Bignan passent devant le magasin d'exposition de Renault, doublées par une conduite intérieure Mors.



Ci-contre.

La perspective de dépendre d'un coup de dés favorable pour pouvoir quitter enfin Bordeaux n'empêche ni Gustave Duverne, (à gauche), ni Edmond Tranin, (à droite), de prendre la vie du bon côté. Il est vrai que le jeu de l'oie du *Petit Parisien* est loin de se dérouler dans la tension inhérente à toute épreuve sportive.



Ci-dessus.

Le 23 mai 1923, les retardataires involontaires sont regroupées à l'entrée des allées de Tourny pour un deuxième départ. Sous l'œil vigilant de Paul Meyan, commissaire général de l'épreuve, Edmond Tranin, commissaire de la Rolland-Pilain numéro cinq, fait signer son livre de bord. Auparavant, les compteurs ont été contrôlés et les chronomètres vérifiés. L'heure du départ approche. De toute évidence, Edmond Tranin appartient à une génération que quatre ans de guerre ont familiarisée avec le port des bandes molletières...

puits à Limoges et si la Chenard & Walcker est envoyée en punition à l'hôtellerie (Lille). Elle s'apprête à y rester deux tours. Dès lors, la Peugeot prend la tête à la case 37 (Dijon) devant la Voisin à la case 32 (Clermont-Ferrand), la DFP à la case 31 (Limoges)... si quelqu'un vient la délivrer, la Panhard & Levassor à la case 30 (Niort) et la Bignan à la case 29 (La Roche-sur-Yon). Tandis que les concurrents sont au départ de cette cinquième étape, c'est au tour du commissaire de la Panhard & Levassor de prendre la plume dans *Le Petit Parisien* du 29 mai. Il ne se plaint pas du sort qui l'a désigné pour être le passager de cette voiture et considère au contraire qu'il s'agit d'une grande faveur. En effet, « la Pan-

hard a tenu à justifier son renom de bonne bête souple, aux reins solides et aux réactions harmonieuses. Elle a grimpé toutes les côtes [...] avec le sourire ». Si la route entre Bordeaux et Bourg est accidentée, il y a heureusement de bonnes auberges et d'ailleurs, aux yeux de ce béotien du voyage automobile, la principale qualité de ces « deux as du volant, à la main ferme et légère, à l'œil sûr, prudents et hardis à la fois », réside dans leur amour de la bonne chère.

Admirons le sens de l'à-propos de la rédaction du *Petit Parisien*. Dès le lendemain, le 30 mai, elle transmet le flambeau au passager d'une autre « sans-soupapes », le commissaire de la Voisin. Hélas, il ne nous est pas donné de



Ci-contre.

Tandis que les badauds contemplent nonchalamment les voitures, une certaine anxiété se lit sur les traits d'Edmond Tranin. Celle-ci est assez compréhensible au moment d'entreprendre une randonnée qui peut être longue et pénible. En effet, au lendemain de la Première Guerre mondiale, le réseau routier français est loin d'être dans un état irréprochable.



Ci-dessus.

Le deuxième départ est sur le point d'être donné. De gauche à droite, la Renault, la Voisin, la Bignan et la Rolland-Pilain réussissent enfin à s'élancer à la poursuite de leurs concurrentes plus heureuses. Seule la Talbot, à l'extrême droite de ce document, doit encore attendre des jours meilleurs. L'avenir lui réserve quelques autres désagréments. Après être enfin parvenue à quitter Bordeaux, elle se jette dans le puits de Limoges, d'où personne n'a la charité de venir la tirer. Il est évident que ses qualités routières ne sont en aucun cas la cause de cette désastreuse prestation et que seul le sort est à incriminer. Les dés ne lui ont jamais été favorables.

connaître, à cette occasion, les mérites comparés du petit moteur de 1 190 cm³ de la Panhard et du 1 244 cm³ de sa concurrente, la Voisin. C'est à d'autres qu'il faut laisser le soin de nous les révéler. Le commissaire de bord de celle qui est sans doute la plus chère de toutes les voitures lancées dans le jeu nous rend surtout compte de l'accueil qui est partout des plus chaleureux et des bons conseils reçus des spectateurs.

La sixième série de coups de dés est bénéfique à la DFP. Celle-ci est délivrée de son puits par la malchanceuse Talbot qui a été, rappelons-le, la dernière à quitter Bordeaux. La Voisin, délogée par la Renault, recule de huit cases. La Chenard & Walcker reste à l'hôtellerie, tandis que la Peugeot conserve la tête de justesse devant la Bignan et la Panhard & Levassor, toutes trois à un point l'une de l'autre. La pauvre Rolland-Pilain, revenue à Bordeaux, prend son second départ sous les quolibets de la foule, redémarre doucement et arrive à la case numéro cinq (Le Puy) après « deux mille virages » nous dit le commissaire.

A l'épreuve des routes défoncées

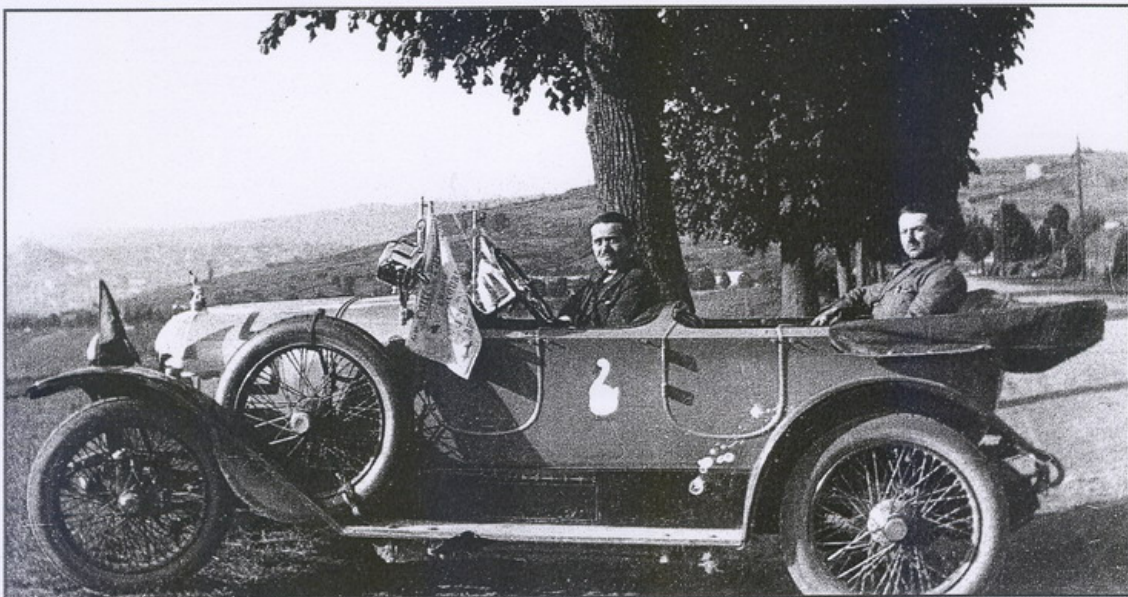
La septième étape engendre quelques bouleversements. Une oie lui permettant de mettre les bouchées doubles, la Peugeot avance jusqu'à la case 51 (Tours).

Elle se détache ainsi de ses poursuivantes dont beaucoup sont victimes de malchance, telle la Bignan. Avant même d'avoir joué, elle est successivement chassée de sa place par la Renault puis la Voisin. Au bout du compte, elle recule de quatre cases et occupe la case 34 (Moulins). La DFP, au contraire, regagne du terrain et se trouve désormais troisième, à un point de la Renault. Est-ce en raison de cette remontée spectaculaire au classement? Toujours est-il qu'en ce 1^{er} juin c'est la vie à son bord que l'on découvre sous la plume de son commissaire, Pierre Lainé. Faisant contre mauvaise fortune bon cœur, et pas vindicatif pour deux sous, il ne regrette pas son séjour au puits, Limoges en l'occurrence, en raison de l'amabilité des habitants de cette ville et aussi parce que ce repos forcé ne lui a pas déplu. Les étapes précédentes ont été en effet particulièrement longues. De Bordeaux à Colmar, de Colmar au Havre, du Havre à Clermont-Ferrand, 2 600 kilomètres sont accomplis en six jours. « La DFP a beau être une voiture bien construite, bien suspendue, une véritable voiture de tourisme, il n'empêche cependant que je suis courbaturé, moulu, rompu. [...] Vous devinez à qui j'en ai : aux déplorables routes de France [...] l'automobilisme serait une belle chose si les routes étaient mieux entretenues [...] je demeure confondu devant la résistan-

Ci-contre.

Au cours de son second circuit, la Rolland-Pilain numéro cinq fait étape à Alençon. Elle arbore avec fierté l'oie qui symbolise le jeu auquel elle participe sur le flanc de sa carrosserie et au sommet de son radiateur. Le temps d'un cliché, une population des plus variée prend la pose autour de la voiture et de son équipage, devant un débit de boisson à l'intérieur duquel « on consulte le Bottin ».





Ci-dessus et ci-dessous. L'équipage de la Rolland-Pilain multiplie les clichés pris dans les cadres les plus bucoliques. Sur la vue de profil, MM. Duverne et Véry sont dans la voiture, tandis qu'Edmond Tranin est derrière l'objectif. Au contraire, sur la vue de trois-quarts avant, ce dernier a retrouvé sa place derrière le volant. La Rolland-Pilain semble peu marquée par les kilomètres déjà accumulés. Toutefois, un examen attentif de ces deux clichés révèle l'absence du pare-brise. Il est tout à fait possible qu'il ait été démonté après avoir été brisé par une pierre. Ce type d'accident est alors monnaie courante.

ce de la machine imaginée et construite par les hommes et qui roule quand même, et vite, sur un sol qui ne semble fait que pour la transformer en ferraille ». C'est gentil, mais le pauvre Pierre Lainé connaît-il le surnom, méchant, que l'on donne aux DFP, « Dernière Ferraille Parue »...

La fièvre monte

Bonne nouvelle pour la DFP, lors de la huitième série de coups de dés elle est envoyée à la case 53 (Bourges). Elle ne se trouve plus alors qu'à trois points de la Peugeot toujours en tête, et précède très largement un groupe compact composé de la Delahaye, de la Voisin, de la Renault et de la Panhard & Levassor. Mauvaise nouvelle en revanche pour la Bignan qui effectue à nouveau une progression négative, comme on dirait pudiquement en 1997. On pardonne au *Petit Parisien* de faire un peu de triomphalisme, mais ce jeu rencontre vraiment beaucoup de succès. « Toutes les voitures enga-

gées ont pu prendre [...] leur départ pour la huitième étape. Aucun incident, aucun accident n'a marqué jusqu'ici la formidable randonnée de dix voitures lancées tous les deux jours pour de longs parcours à travers la France. Rien ne montre mieux l'excellence des 10 HP qui jouent avec un joyeux empressement le rôle de pions de notre jeu : rien ne montre mieux non plus l'adresse et l'endurance de leurs conducteurs ».

Pour le neuvième tirage, on sent le frémissement annonciateur des grands événements et, le hasard restant le plus talentueux des scénaristes, au moment où l'on voit poindre le dénouement, les vedettes se rapprochent les unes des autres avant d'attaquer le sprint décisif de l'issue de la compétition. Le *Petit Parisien* résume ainsi la situation. « Nous avons tiré hier, à seize heures, la neuvième série de coups de dés. La Peugeot tourne autour de Paris; la DFP est à Versailles, trop près pour gagner au prochain coup; la Delahaye s'en rapproche à bonne distance pour la prochaine





Ci-dessus.
Le succès populaire du jeu d'oie automobile est indéniable, à tel point que les bureaux du *Petit Parisien*, installés alors 18 rue d'Enghien à Paris, sont envahis par la foule à chaque tirage des dés. Les derniers jours, le public est si nombreux que la plupart des spectateurs doit rester dans la rue. Ce taxi Renault JR de 1922 a grand mal à se frayer un passage.



Ci-contre.
Le 11 juin 1923, la vaillante Rolland-Pilain, qui a entre-temps retrouvé son pare-brise, parvient enfin à la case 63 (Paris). La partie est gagnée, près de trois semaines après avoir quitté Bordeaux. La voiture porte un numéro d'immatriculation correspondant à l'arrondissement minéralogique de la métropole girondine.

série; la Rolland-Pilain, qui avait recommencé la partie, fait un bond formidable en venant se placer à Alençon. Et la malheureuse Talbot reste limogée »...

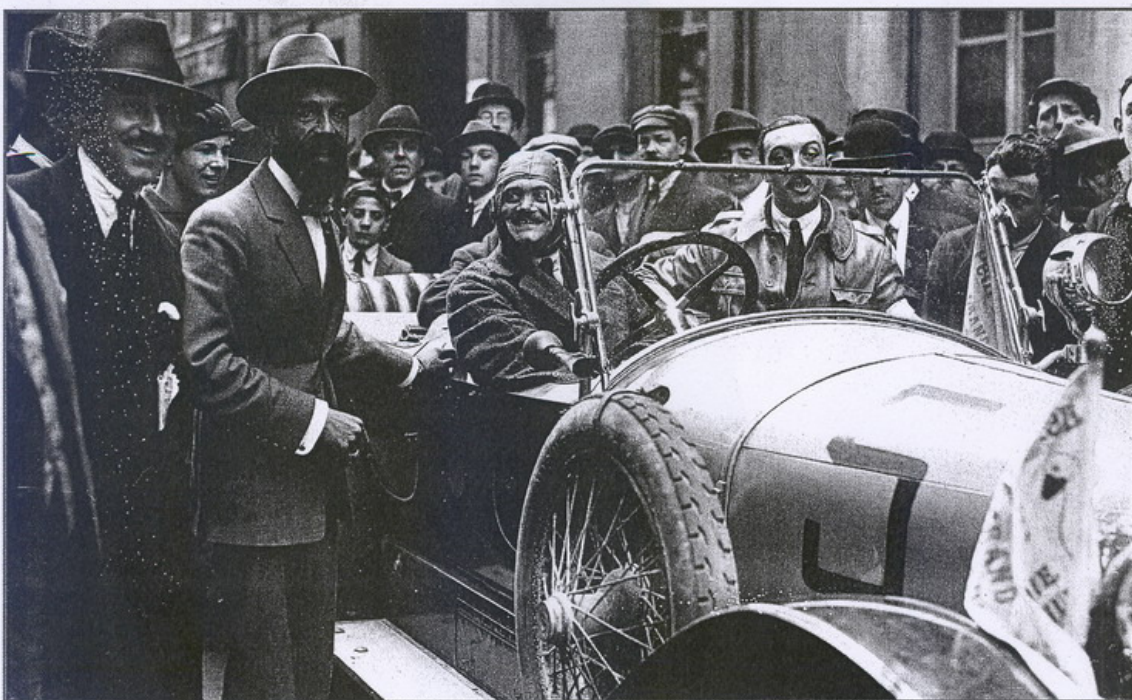
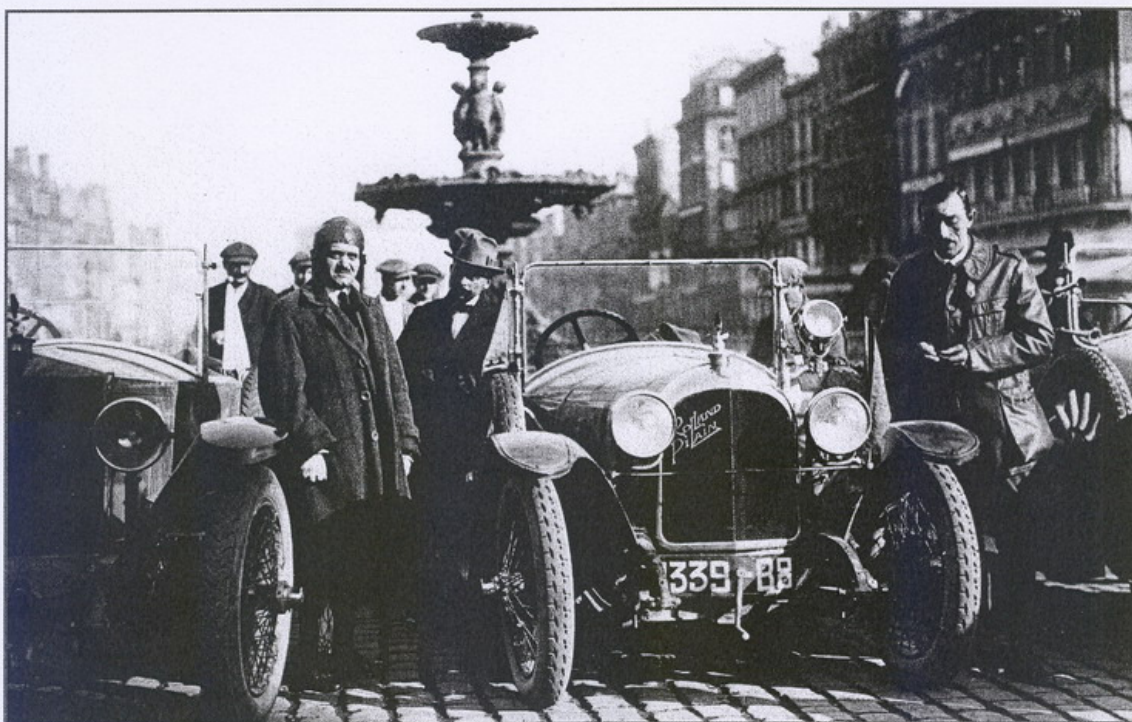
Encore une victime de Landru

Une nouvelle fois le hasard se révèle un très fin stratège en maintenant un suspense difficilement supportable pour les nerfs des concurrents, qu'ils soient au volant d'une des dix voitures ou qu'ils aient parié pour l'une d'entre elles. La DFP, trop près de Paris à la case 62, recule à la case 61 et conserve toutes ses chances de victoire, tandis que la Peugeot qui a pris sa place ne peut plus espérer l'emporter en un seul coup. La Renault, sur le point de se placer en embuscade, aboutit à Blois, la prison, que la Rolland-Pilain évite de justesse. La Voisin, la Panhard & Levassor et la Chenard & Walcker poursuivent leur progression sans ennuyer personne... même pas l'infortunée Talbot qui commence à désespérer de se voir sortir du puits où elle se dessèche, si l'on peut dire, depuis maintenant huit jours. La Delahaye est en garnison à Tours, ville qui devrait lui être favorable puisque c'est là qu'est née la marque en 1894. Hélas, on n'est jamais trahi que par les siens. Alors qu'elle se voit déjà accomplir triomphalement le trajet de Tours à Paris, le sort la dirige sur Gambais !

Comme pour prolonger les supplices qu'endurent la Talbot, la Renault et la Delahaye et mettre encore à l'épreuve les nerfs des lecteurs du *Petit Parisien*, les vainqueurs potentiels tournent toujours autour du pot et au onzième tirage aucun d'eux n'atteint la fameuse case 63. Pour mettre un peu de piment, la Peugeot, après avoir été en tête pendant si longtemps, chute et redescend en prison, délivrant par là même sa concurrente Renault. En tête, les positions se resserrent. Un outsider vient rejoindre le quatuor de prétendants à la victoire. Il s'agit de celle que l'on n'attend pas, la Rolland-Pilain numéro cinq, qui finit son second tour complet et n'est plus qu'à six points du bonheur.

Et puisqu'il faut un vainqueur

Le valeureux équipage numéro cinq est payé de tous ses efforts et les dés lui accordant cinq plus un, il obtient ainsi le viatique nécessaire pour atteindre le premier cette inaccessible case 63 ! Cette victoire est une belle revanche sur le sort. Avant que les dés ne soient tirés pour l'équipage vainqueur, un dernier coup de théâtre se produit. A peine sortie de prison, la Renault vient échouer à Gambais, devenant la troisième victime de Landru condamnée à repartir à Bordeaux. Mais le jeu s'arrête dès qu'un concurrent a atteint la case 63 (Paris). La victoire de la numéro cinq lui épargne l'humiliation du retour dans la capitale de l'Aquitaine. Le triomphe de la Rolland-Pilain est aussi celui



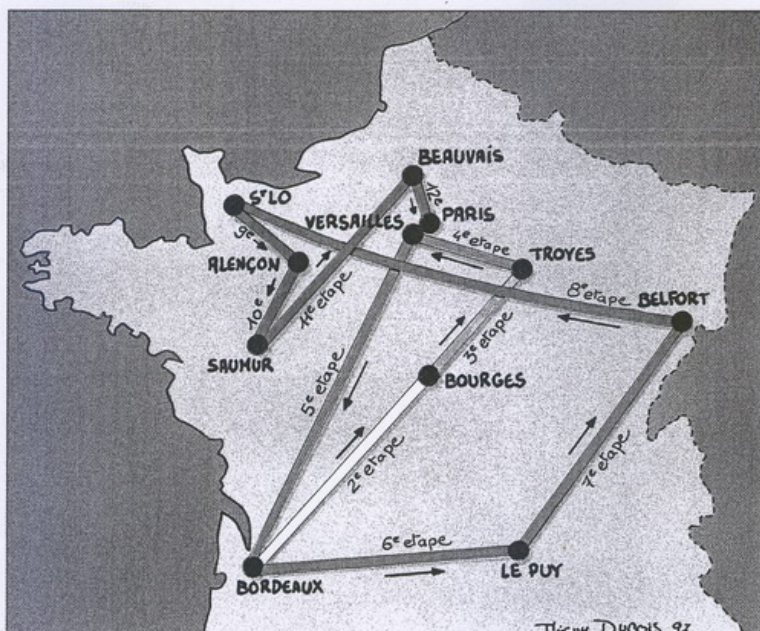
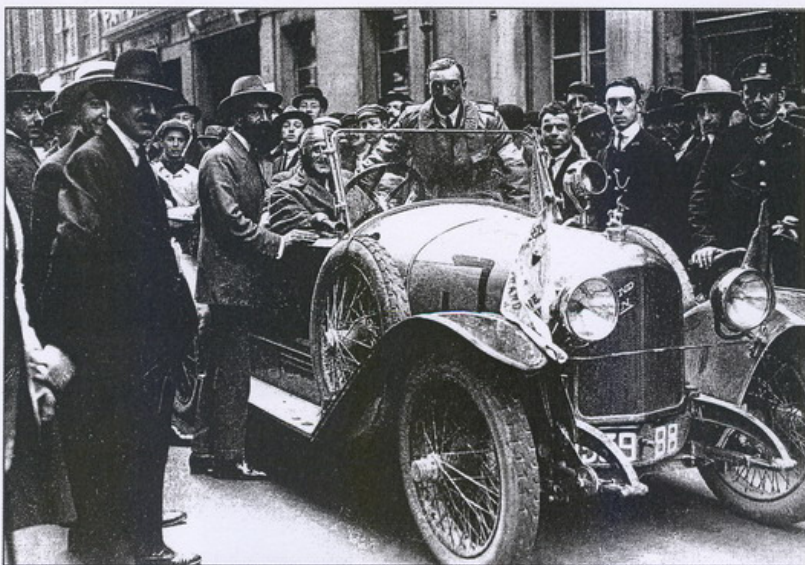
des 10 CV que veut promouvoir ce concours. « Elles ont sillonné la carte de France en tous sens et parcouru un nombre de kilomètres énorme. Or pas un accident, pas un incident d'importance n'a marqué cette série de longs voyages. Partout, en toutes circonstances, les voitures se sont présentées au départ selon la règle. Toutes terminent fraîches, comme on dit en langage sportif, malgré l'état généralement déplorable des routes de France, malgré les pluies, les orages, la chaleur, la variété et souvent

la difficulté des parcours. C'est un grand succès pour l'industrie automobile française que cette épreuve si bien surmontée. Nous étions d'ailleurs assurés qu'elle donnerait ainsi une nouvelle preuve de ses qualités et qu'elle montrerait à tous que la 10 HP est la nouvelle voiture populaire de l'avenir, robuste et régulière. Nous nous réjouissons d'avoir permis à cette vérité d'être connue de tous ». Soixante quatorze ans plus tard, il n'y a rien à ajouter à ce commentaire du Petit Parisien. □

Ci-dessus. Malgré deux tours complets, l'équipage de la Rolland-Pilain gagnante, Gustave Duverne coiffé d'un serre-tête, Edmond Tranin vêtu d'une veste de cuir, semble curieusement plus frais à l'issue de son périple (en bas), qu'au départ de Bordeaux (en haut), trois semaines plus tôt.

Ci-contre.
L'équipage vainqueur est accueilli triomphalement. Son porte-parole, Edmond Tranin, s'apprête à raconter avec force détails toutes les péripéties de son double parcours. « Gambais! La voiture cinq eut une belle mort... provisoire. Tout comme un écolier condamné à copier un grand nombre de fois un penum désagréable, j'ai fait alors mauvaise figure à l'infortune [...] Et puis les jours ont passé! [...] nous avons recommencé nos courses hasardeuses, suivi à travers les coups de dés les chances et malchances de nos amis et concurrents, et pris ainsi une bonne leçon de philosophie [...] ».

Au centre.
De Bordeaux à Beauvais, en passant par Saint-Lô et Belfort, la Rolland-Pilain victorieuse accomplit un kilométrage impressionnant. Certaines étapes sont particulièrement périlleuses. « Je frissonnais encore en songeant aux trois mille et quelques virages que nous avions patiemment comptés de Bordeaux au Puy, et dans la plupart desquels on a omis d'interposer le plus minuscule parapet entre le véhicule et l'abîme », se souvient Edmond Tranin.



Ci-dessous, à gauche.
Passée l'émotion immédiate de la victoire, le règlement du concours impose une vérification rigoureuse des compteurs et des chronomètres de bord. Celle-ci, confiée à Paul Meyan, se déroule dans les bureaux du Petit Parisien.

Ci-dessous, à droite.
Commissaires et pilotes se trouvent réunis pour sabler le champagne à l'issue d'une épreuve qui, sous sa forme ludique, a quand même eu une réelle utilité. En effet, en vingt jours de trajets rendus parfois très durs par l'état des routes ou les conditions climatiques, les dix voitures sillonnant le pays dans tous les sens n'ont eu aucune panne. Elles ont permis au jeu de se dérouler et ont prouvé que les 10 HP sont réellement au point. Le mot de la fin revient au héraut de l'équipage vainqueur, Edmond Tranin. « Souvenirs, souvenirs! Maintenant que nous avons fini, je ne puis pas ne pas être heureux. Et pourtant... quelle belle vie nous avons eue pendant trois semaines, vie d'émotions, de beaux paysages, d'imprévu. Au vrai, j'aurais bien continué ». Qu'à cela ne tienne! Un an et demi plus tard, il repart à bord d'une autre 10 HP Rolland-Pilain conduite encore par Gustave Duverne, pour un tout autre voyage sur les pistes inexplorées de l'Afrique. Tous deux y écrivent alors une des plus belles pages de l'histoire des raids automobiles. Entretemps, la firme Rolland-Pilain a fait don de la voiture gagnante du jeu de l'oie, pour qu'elle soit vendue au profit d'une œuvre charitable.

