

Edito

Les rédacteurs de notre petit journal sont heureux de vous présenter ce numéro 35 du Piston'né. Nous vous l'avons bien dit, avec un cuisinier et un électricien aux manettes, vous aurez des recettes de cuisine, et des sujets électriques ...Si vous voulez des conseils ou astuces techniques concernant la mécanique ou la carrosserie, il faut nous envoyer des articles.

Après ce petit clin d'œil, merci à ceux qui ont contribué à cette édition.

Nous souhaitons à tous une excellente année 2015 et, pour les plus anciens (du club) sortez de vos tiroirs les photos de nos manifestations depuis 1985, car nous vous donnons rendez vous pour le numéro « spécial 30 ans » du Piston'né en fin d'année.

En attendant,...

bonne lecture

Laurent, Alain



Sommaire

Au sommaire de ce numéro 35

- ❖ Page 2 PANHARD 24 le dossier
- ❖ Page 8 La PANHARD 24 BT de Raymond
- ❖ Page 12 L'ALCYON type 23 de Fernand
- ❖ Page 18 Les LOGOS des marques automobiles
- ❖ Page 32 Inventions et Nouveautés en 1920 (journal Omnia)
- ❖ Page 34 Sortie 4 Jours du VAL DE LOIRE
- ❖ Page 36 St Quentin, histoire des Ets SERET (2)
- ❖ Technique auto
 - Page 38 La signalisation de nos anciennes
 - Page 40 La recette des Vosges

La PANHARD 24

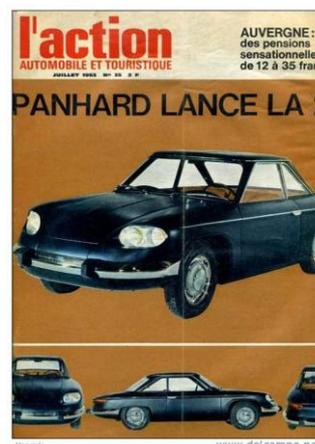


HISTORIQUE

Présentation de la 1^{ère} 24 CT en juin 1963, elle sera construite par Panhard et commercialisées par Citroën , mais ce sera aussi la dernière voiture avec la B et la C , produite par Panhard avec elle s'arrête l'épopée du 1^{er} constructeur d'automobiles français.



Louis Bionnier est rentré chez Panhard en 1921, c'est pourtant lui qui a mené une réalisation aussi moderne que la carrosserie de la 24 CT. Chez Citroën, il fera en un temps record la Dyane



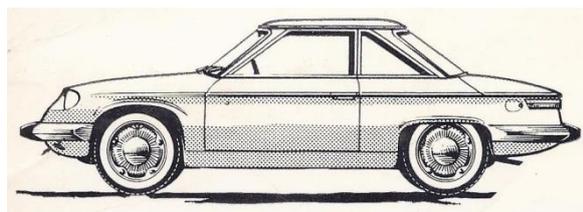
Pourquoi « 24 » ?

La légende dit :

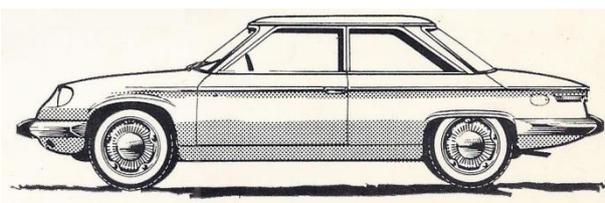
- 1) Présentée officiellement le 24 Juin 1963*
- 2) Pour rappeler le palmarès du bicylindre aux 24 heures du Mans*

Son créateur, Louis BIONIER et son équipe ont innové avec beaucoup de talent, solution audacieuse et réalisation d'avant-garde, lignes tendues, pavillon presque plat, phares carénés qui concilient pour la première fois l'aérodynamisme l'efficacité et l'esthétique (d'ailleurs , Citroën s'en inspirera pour les phares de la DS). Depuis 1955 la coopération de Citroën aurait dû être plus approfondie MAIS !..... dans son accord avec Panhard, Citroën lui interdit de construire une autre berline, la PL 17 sera la dernière berline pour Panhard , il ne reste que le créneau des coupés sportifs et élégants qu'il sauront mettre à profit. La 24 CT sera un coupé fonctionnel et raffiné, un degré encore jamais atteint en France à cette époque , mais la CT est une deux places + deux , elle sera épaulée en 1964 par la BT, une vraie quatre places deux portes et toujours la sécurité et une carrosserie étudiée dans les moindres détails.

Quelle différence entre la 24 CT et la BT ? Bien quelle soit identique mécaniquement, la BT est plus longue de 25 cm.



Panhard 24 CT



Panhard 24 BT

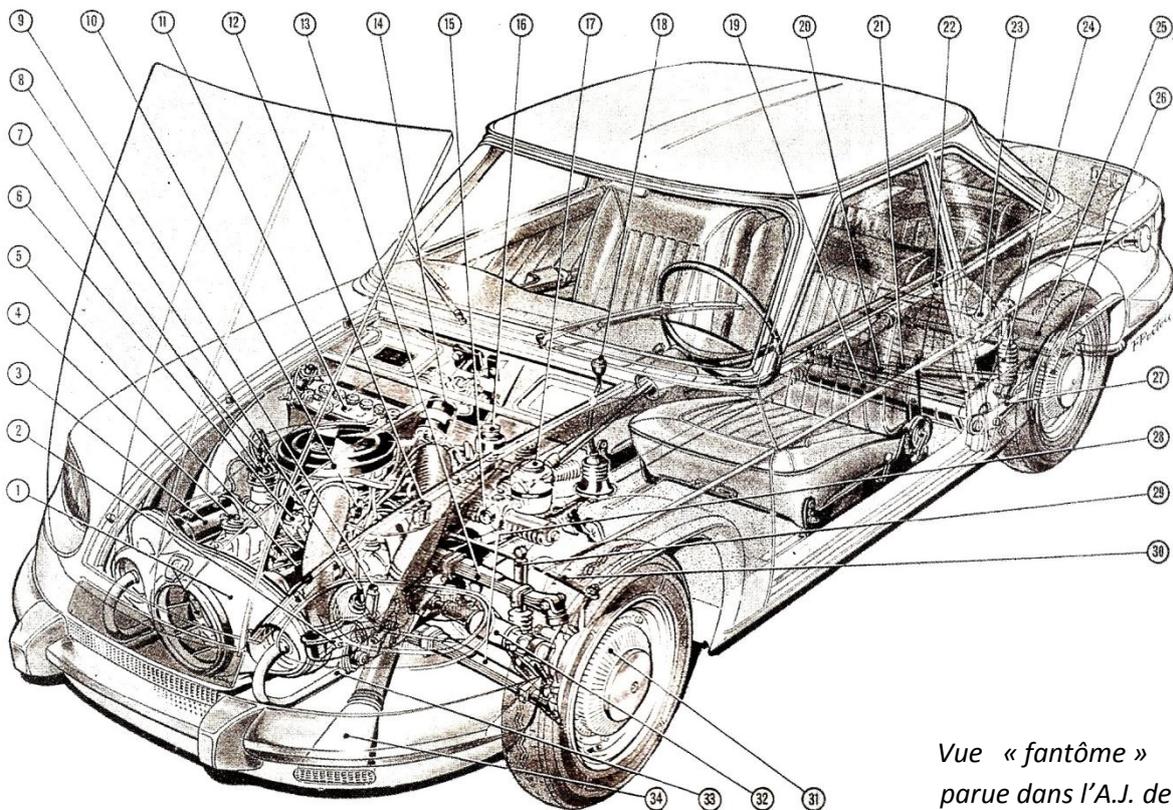
D'autre part, des versions avec un équipement « simplifié » étaient également présentes au catalogue : La 24 C depuis l'origine et la 24 B parallèlement à la 24 BT



Tableau de bord
24 C ou B



Tableau de bord
24 CT ou BT



Vue « fantôme »
parue dans l'A.J. de
l'époque

Coté MOTEUR :

La 24 CT (Coach Tigre) cylindrée 850 cm³ 1^{er} moteur le M 8 s (60 ch . SAE tigre, 150 kmh) puis en 1965 : moteur M 10 s (un peu plus de 60 ch . SAE tigre 160 kmh).

La BT : (Berline Tigre) cyl. 850 cm³ : moteur M 8 s (60 ch SAE tigre 150 kmh) 1^{er} moteur de la CT.
A partir de 1965 la CT et la BT seront équipées de freins à disques , (quatre étriers à l'avant, deux à l'arrière).

Les Modèles Panhard 24

Modèles	24c	24ct		24b	24ba	24bt
Type Mines	N2	N1		N5	N5	N4
Production	10/1963 07/1964	10/1963 07/1964	08/1964 07/1967	08/1964 07/1967	07/1965 07/1966	08/1964 07/1967
N° de série	2400001 (Série étoile 2401001) à 2401994	2301001 (Série étoile 2303301) à 2308775	2312002 à 2323604	2600002 à 2609212	2606101 à 2607575	2500002 à 2517491
Moteur	M 8 N	M 8 S	M 10 S	M 8 N		M 8 S
Puissance (ch DIN)	42 ch à 5250 tr/mn	50 ch à 5750 tr/mn	50 ch à 5800 tr/mn	42 ch à 5250 tr/mn		50 ch à 5750 tr/mn
Puissance (ch SAE)	50 ch à 5250 tr/mn	60 ch à 5750 tr/mn	60 ch à 5800 tr/mn	50 ch à 5250 tr/mn		60 ch à 5750 tr/mn
Couple (m.kg DIN)	6,8 à 3000 tr/mn	7,5 à 3300 tr/mn	8 à 3650 tr/mn	6,8 à 3000 tr/mn		7,5 à 3300 tr/mn
Carburateur (Zenith)	36 WIN	38 NDIX	38 NDIX	36 WIN		38 NDIX
Freins	Tambour	Tambour	Disque	Tambour		Disque
Longueur m	4,26	4,26	4,26	4,49	4,44	4,49
Poids vide Kg	835	840	840	840	810	875
Vitesse Maxi	135	152	160	135		147
Nombre d'exemplaires	1623	8774	5699	2037	161	10650



MÉCANIQUEMENT SANS ÉGAL

L'ensemble mécanique des PANHARD 24 est sans égal. Il a subi, dans des circonstances difficiles le redoutable banc d'essai de nombreux rallyes et épreuves sur circuit dans lesquels il a été plus de 1.500 fois victorieux. Les fameux moteurs M6 et Tigre qui équipent les 24 C et 24 CT sont refroidis par air : pas de radiateur avec les soucis qu'il comporte. Ils sont dotés des bielles "Tour Eiffel" (brevet PANHARD) qui assurent au vilebrequin une longévité et une sécurité à toute épreuve. La boîte de vitesses des PANHARD 24 est conçue pour utiliser, avec le meilleur étagement, les ressources des moteurs M6 et Tigre. Dotée de 4 vitesses entièrement synchronisées, cette boîte, robuste et silencieuse, permet une conduite facile en montagne comme en terrain plat. Sa commande au plancher est particulièrement précise et sélective. La qualité de la suspension de grande flexibilité à amortissement hydraulique, parfait cet ensemble mécanique réputé à juste titre comme "Mécaniquement sans égal".

ESSAIS DE LA PRESSE EN 1964.

Sur l'anneau de Montléry une 24 CT tourne pendant quatre heures à 152,496 kmh, vitesse maximale (avec le moteur M 8 s), chiffre très honorable surtout si l'on tient compte de la cylindrée ; En revanche, les accélérations et surtout les temps relevés lors de la reprise à 40 kmh en quatrième sont d'une modestie un peu décevante et traduisent assez bien la difficulté de ce moteur à retrouver son second souffle lorsqu'il tourne en dessous de 3000 tours.

RIX en 1964 : la 24 CT - 11.100 francs de l'époque

Comparaison : coupé SIMCA 1000 - 12.000 francs CARAVELLE 1100 - 10.960 francs
Ces deux voitures sont d'ailleurs les seules productions nationales à concourir en petite et moyenne cylindrée en France à cette époque.



Simca 1000 coupé



Renault Caravelle 1100

Dernière Panhard de tourisme, malgré ses qualités, la 24 ne peut survivre, transplantée dans la gamme d'une autre marque (Citroën). Citroën la juge trop coûteuse à fabriquer et le 20 juillet 1967 à 16 heures décide son arrêt. 26.962 Panhard 24 ont été produites, tous modèles confondus. Pour un dernier modèle c'est l'un des plus beaux et des plus agréables de l'époque, beaucoup de firmes aujourd'hui disparues ont cessé leur activité avec une voiture hybride.

Une Interview de Jean Panhard, industriel, né le 12 juin 1913 à Paris 8^e / décédé le 16 juillet 2014 à 101 ans, fils de Paul Panhard, industriel, neveu de René Panhard fondateur avec Emile Levassor de la société Panhard et Levassor, 1^{ère} voiture à moteur Daimler en 1891. Il fut Directeur technique en 1937 de la Société Panhard et Levassor, puis Secrétaire Général et administrateur en 1948, Directeur Général adjoint en 1949, Président Directeur Général de 1965 à 1981 etc

- Quand je revois des 24 aujourd'hui, avoue Jean Panhard, cela me fait de la peine que ce modèle soit resté sans suite, je me dis qu'il y avait là une base dont on pouvait se servir : sa carrosserie était si élégante et tellement en avance on aurait dû faire l'effort d'y mettre un moteur quatre cylindres, mais Citroën n'a pas voulu, pourtant ce moteur avait été envisagé : Panhard présente en février 1957 un moteur presque inédit, bien que typiquement Panhard, il reprend les cylindres de la Dyna même alésage, mêmes soupapes avec une course différente, c'est un très original quatre cylindres à plat ce moteur, type 4 HD dérive de la Dyna.

Les passionnés de voitures Panhard attendaient impatiemment un quatre cylindres à plat, malheureusement ce sera pour la nouvelle automitrailleuse AML et le Véhicule de transport de troupe VTT M3 Panhard qu'il sera attribué.



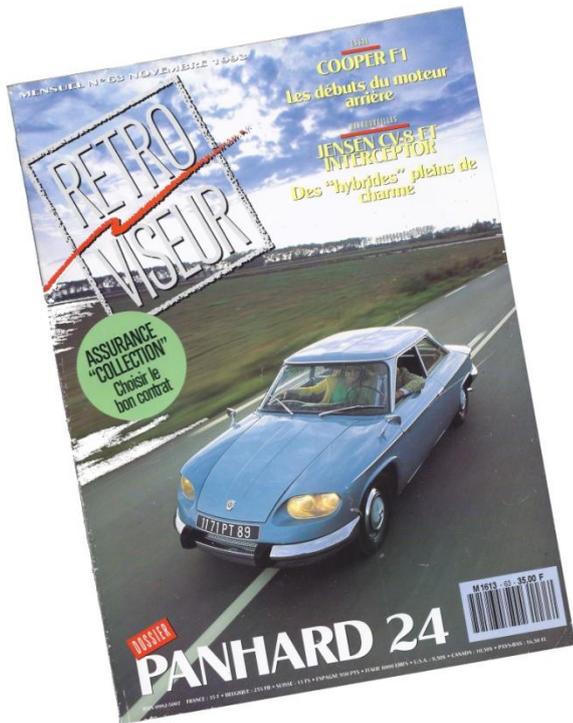
Panhard AML



Panhard VTT M3

Depuis 1955, un accord lie Panhard à Citroën tout se passe comme s'il y avait un malentendu entre l'avenue d'Ivry et le quai de Javel. Panhard compte sur une aide financière pour développer ses moyens mais Citroën fait la sourde oreille et en 1965 Panhard ne peut plus survivre et doit se résoudre à la fusion, (Citroën à gagné le bras de fer). Seul le département des blindés légers existait toujours .

BIBLIOGRAPHIE :



Raymond G.



Restauration de ma PANHARD 24 BT

Propriétaire : Guidé Raymond
Adresse : 7, rue de la 24ème Division Britannique 02490 Le Verguier

Marque : PANHARD
Genre : VP
Type : N4
Puissance fiscale : 5 CV
Puissance réelle (DIN): 50 CV à 5750 tr/mn
Puissance réelle (SAE): 60 CV à 5750 tr/mn
Date de mise en circ. : 25/06/1965

Après avoir restauré une P60 que vous connaissez tous, vient une PANHARD qui m'avait été proposée par un ami que je voyais de temps en temps. Il l'avait ramené de la région de Perpignan et en avait entrepris la restauration. Il avait confié la réfection du moteur et de la boîte à Robert, mais en tant que retraité, il partait souvent en vacances (8 à 9 mois de l'année), de ce fait, la voiture n'avancait pas et un jour, il a baissé les bras et s'est décidé de la revendre, c'était en 2002.

Ayant fait affaire avec lui, j'ai donc repris la restauration. J'ai commencé par le dessous : Grattage, peinture puis les freins. Première désillusion : La voiture avait été tapée par derrière, chose que l'on n'avait pas vu lorsque je suis allé la voir avec Robert, car assez bien maquillée depuis longtemps.

Cela m'a donné pas mal de tracas, je vous passe les séances de tôlerie car les deux ailes arrières avait été habilement recoupées, d'où nécessité de racheter deux ailes. J'en ai trouvé une à Amiens, et l'autre à la frontière du Luxembourg.

Entre temps, j'ai déménagé de Gauchy au Verguier, le temps de se réinstaller, des années sont passées, puis ce fût des ennuis de santé qui m'ont retardé et ce n'est que depuis 2010 que j'ai repris sérieusement la restauration. Aujourd'hui terminée, contrôle technique OK, juste à temps pour l'expo ASQBA.

Les différentes étapes de la rénovation :

A première vue, la voiture présentait bien, pourtant, j'allais vite déchanter.

1. Gratter le dessous et peindre
2. Réfection des freins (à disques) 4 étriers à l'avant, 2 à l'arrière, pas de problème, un jeu d'enfant.



3. Carrosserie, alors là, ce fût autre chose, l'aile arrière droite présentait quelques petites perforations mais surtout, elle avait été recoupée sur la longueur de près de trois à quatre centimètres et lorsque je l'ai démontée, je me suis aperçu que la tôle derrière était pliée, ce qui explique que l'on avait recoupé cette aile, d'où déformation de tout l'arrière. L'aile arrière gauche, elle aussi avait été recoupée (un peu moins) j'ai du emprunter un vérin pour rattraper tout l'arrière, ensuite ce fût l'ajustage de divers éléments (beaucoup de temps).



4. Préparation de tous les éléments pour la peinture, grattage, ponçage et mise en apprêt anti-rouille (beaucoup, beaucoup d'heures).



5. Peinture des éléments dans une teinte d'origine puis remontage et (beaucoup, beaucoup d'heures d'ajustage) car tous ces éléments sont fixés par des boulons de 7mm tous remplacés par des boulons inox. Au total, j'ai du racheter deux ailes arrière, une portière, tous les joints de portières et carreaux ainsi que le capot arrière.





6. Remise en état de la sellerie surtout le dossier arrière, le haut du ski, brûlé par le soleil et l'assise côté chauffeur, défoncée. Pose d'une moquette à l'intérieur et dans le coffre, remplacement du ciel de toit par un neuf.



7. Remplacement des pneus



Tout a été revu de A à Z

Je peux vous dire que c'est une voiture assez difficile à restaurer, beaucoup plus que la P60.

Enfin, aujourd'hui c'est fini.

Commencée en 2002, finie en 2014, il faut garder le moral !..



Juste à temps pour l'expo !...

Raymond G.

Restauration d'une moto 125 Alcyon 1953

=====

Historique : C'est une épave qui était restée depuis de nombreuses années dans un sous sol, elle était en partie démontée, mais complète. La propriétaire qui la vendait pour un prix modique était veuve, son mari l'avait récupérée en échange d'une mobylette, mais elle ne savait pas le nom de cette personne (comme il y avait encore le numéro d'immatriculation sur la plaque , on verra bien!!!!.) En rentrant chez moi, je commence par trier les morceaux, et surprise !... je trouve sous le réservoir dans le logement pour le passage du cadre, une bande cuivre bizarre ! Je reconnais de suite que c'était un morceau de feuillard, du 30 x 1 utilisé chez Hazemeyer pour faire les circuits de terre dans les tableaux en fonte. Après le décapage de la plaque, je peux lire un nom et une adresse, c'est bien un ancien tourneur de chez Hazemeyer, que je connaissais et en plus sa moto était garée à coté de ma 125 Peugeot dans le garage de l'usine, quelle coïncidence!!

=====

Présentation Alcyon type 23

Les caractéristiques:

- moteur Zurcher 2 temps Alésage 52 mm Course 58 mm
Cylindrée 123,18 cc
- Carburateur Gurtner R 179 gicleur 27
- Allumage volant magnétique Magnéto France Type 18 /2 s
- Avance maximum : 5 à 6 mm
- Embrayage à disque unique à sec
- Boîte de vitesses séparée 3 rapports
- Fourche parallélogramme - Jantes acier
- Freins tambours - Les mâchoires sont en laiton
- Réservoir Mottaz
- Phare Ducellier
- Puissance fiscale 1 cv
- Poids 75 kg
- Production : 1949 à 1956

=====

Mon premier boulot c'est d'avoir une carte grise premier problème ! Je me rends à la sous Préfecture avec le numéro d'immatriculation pour savoir s'il est possible de retrouver éventuellement l'adresse de la personne qui avait fait la demande d'immatriculation . A mon grand étonnement, j'apprends que la moto est toujours au fichier des véhicules immatriculés, ça me permet d'avoir la confirmation du nom (c'est bien monsieur Bone qui travaillait chez Hazemeyer)

J'ai maintenant l'adresse.

Mais pour obtenir un certificat de cession, et un certificat de non gage d'une personne décédée !! problème, il ne me reste que la solution d'une demande à la Fédération Française des Véhicules d'époque.

Un seul ennui, c'est que la F.F.V.E. demande une photo du véhicule, hélas j'ai déjà démonté les morceaux que j'avais de la moto pour voir l'état des pièces, il me faut maintenant la remonter entièrement pour faire une photo !!

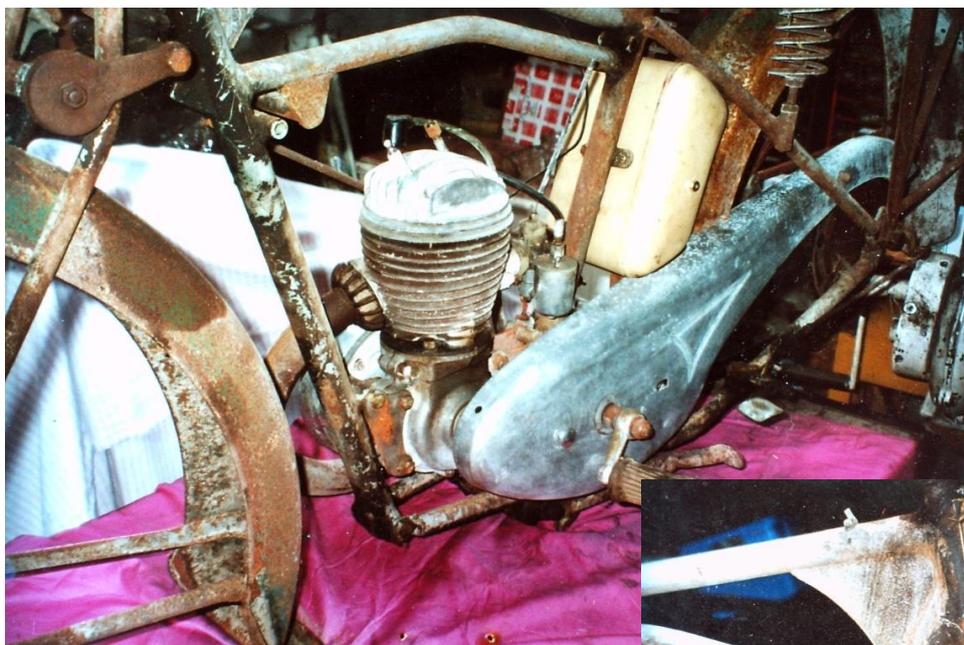
Un conseil : Commencer toujours par la carte grise avant le début des travaux de rénovation.

Photo après le remontage dans son jus -



J'ai maintenant la carte grise : Je peux commencer le travail .
Quelques photos avant de démonter et en cours de démontage





A vous de juger l'état
de la machine



=====

Détails des travaux

- 1) **Le moteur** : il a un peu plus de 16000 kms (le compteur étant d'origine et le câble n'étant pas cassé)
Mais au démontage il y a un segment de cassé, le cylindre est rayé, le piston aussi - il faut réaléséer !...Toute la partie basse est bonne , pas de jeu que se soit le vilebrequin, ou la bielle, un bon nettoyage et c'est ok
- 2) **Le volant magnétique** : il est en bon état, à ma grande surprise il allume encore - un nettoyage, un coup de vernis isolant sur les bobines , remplacer le condensateur et les vis platinées et c'est prêt à remonter -
- 3) **La boîte de vitesses** : elle n'est pas bloquée, les vitesses passent bien, par contre l'embrayage est collé, les ressorts sont rouillés et grippés sur leur axe, (**L'embrayage est à bouchons entre deux disques**). La boîte sera vidangée et rincée - l'embrayage il y a beaucoup plus de travail !! il faut poncer les disques à la pierre à l'huile, remplacer les bouchons, les ressorts (heureusement dans mon stock de vieux matériel électrique j'ai trouvé mon bonheur). J'ai eu des problèmes pour le graissage, j'avais voulu faire le plein d'huile ? mais je n'ai pas trouvé de bouchon de niveau. J'ai cherché sur internet, et j'ai trouvé un internaute qui avait eu le même problème, il avait

rempli la boîte avec une cartouche de graisse pour cardans, c'est ce que j'ai fait.

- 4) **Le carburateur** : en bon état, pas de jeu dans le boisseau, l'aiguille bien droite, le gicleur est en bon état , un bain dans du diluant cellulosique, un coup de soufflette, c'est ok
- 5) **Le cylindre et la culasse** : l'état du cylindre et du piston : il faut ré-aléser et changer le piston !! Le problème est de trouver un piston première cote réparation, pas évident .
J'ai eu la chance à l'expo de Reims de trouver un vendeur qui avait une caisse de pistons de toutes sortes ; Le vieux piston et pied à coulisse en main , nous avons cherché un bon moment, et trouvé le bon piston et de plus, emballé dans son papier gras d'origine. J'ai trouvé des segments chez Chambrier . Il ne rester plus qu'a faire réaléser, ce que j'ai fait chez Soissons Rectification .
- 6) **Les roues moyeux et freins** : Le mauvais état de l'ensemble était tel qu'il y avait tout à refaire à neuf . J'ai commencé par faire le plan du rayonnage, **très important pour refaire une nouvelle roue**. Après avoir dé rayonner les roues, seul les moyeux sont récupérables après une sérieuse remise en état. D'abord un bon nettoyage, tout est rouillé, grippé, faut pas se laisser abattre !!! je me décide, une commander chez Chambrier pour refaire les roues.
- 7) Pour le reste, le cadre, la fourche ainsi que les autres pièces c'est rouillé, il y a encore des traces de peinture mais rien de piqué , il y aura des pièces à remplacer : Le guidon avec ses poignées, le dessus de selle avec les ressorts, l'ensemble optique de phare, le compteur et toutes les petites pièces nécessaires à une bonne rénovation.

=====

Maintenant au Boulot

- 1) Ponçage de tous les éléments récupérables, mise en anti rouille et en peinture au pistolet, le cadre et la fourche sablés par Alain et peint en poudre époxy et cuit au four à 180 degrés
- 2) Nettoyage de la partie interne du réservoir, décapage et vitrification
- 3) Remontage du moteur : (ajustage des segments, remontage du cylindre, du volant magnétique (**calage de l'avance a l'allumage plus facile quand il n'y a pas de culasse**), pose de la culasse de la bougie et du carburateur. Le moteur est prêt a être essayé. Je le fixe à l'établi, un peu d'essence dans le carburateur, on enroule une sangle autour du volant magnétique, on tire fort et ça démarre. le moteur étant en bon état de marche.

- 4) Les roues : les mâchoires de frein étaient irrécupérables, trouver des mâchoires : une chance, j'ai deux jeux en Motobécane c'étaient les mêmes. Il me reste maintenant rayonner la roue, avec un gabarit de centrage et des rayons à la bonne longueur , et surtout en commençant, du côté tambour , je fais un pré-serrage des écrous , et après la pose de tous les rayons , je les serre tous au raz des rayons, une vérification sur un gabarit (**une demi fourche équipée de deux palpeurs réglables**) Quelques retouches de serrage , et c'est bon ! ça ne voile pas et ça ne saute pas.



Je peux commencer le remontage complet de la machine avec toutes les surprises que l'on peut avoir, comme pour la remise en place du ressort du parallélogramme de la fourche!!! mais enfin c'est comme pour le reste il suffit de combiner un peu et ça marche , quelque problèmes pour le réglage de l'embrayage à bouchons , il faut avoir de la patience et faire un réglage progressif et faire un serrage pendant plusieurs jours pour tasser les bouchons . Enfin après quelques heures de travail chaque semaine, c'est terminé un peu d'essence quelques coup de kick et ...

ça démarre. **Que du plaisir !!!!**



Il reste maintenant à régler les réglages (Embrayage-freins- accélération- et levier de vitesses) .

Beaucoup de temps ! Mais quelle satisfaction



Fernand D.

• Les logos des marques automobiles

Il est bien sûr important pour une firme ou une marque d'être reconnue grâce à une représentation graphique (dessin, symbole, etc.) appelée logotype (ou logo). Nous vivons entourés de logos. Mais comment et pourquoi ont-ils été créés ? Ils ont une histoire. Découvrons ici l'histoire amusante des logos automobiles que nous croisons quotidiennement sans presque jamais les voir.

ALFA ROMEO

En 1915, **Nicola ROMEO** prend le contrôle d'ALFA (- Anonima Lombardo Fabbrica Automobili). créée en 1910. Le logo d'ALFA ROMEO représentera alors les armes de la ville de Milan au temps des croisés, c'est à dire une croix rouge sur fond blanc, et un serpent dragon avalant un infidèle, blason des **VISCONTI**



Blason des VISCONTI



Nicola ROMEO avec Enzo FERRARI

ALPINE

Jean Rédélé fonde la marque ALPINE en 1955



Jean Rédélé

AUDI

Auguste HORCH fonde en 1899 une firme portant son nom dont il quitte la direction en 1909. Empêché d'utiliser son patronyme pour sa nouvelle firme, il choisit le nom **AUDI** ("écoute" en latin). **HORCH** étant issu du mot "hören" ("écouter" en allemand). Les quatre anneaux du logo représentent quant à eux l'union des marques **AUDI**, **DKW**, **WANDERER** et **HORCH**.



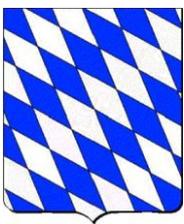
L'union des 4 constructeurs (avec leur ancien logo) –



Logo actuel

BMW

Jusqu'en 1919 la firme construit des moteurs d'avions mais en est interdit par le traité de paix. En 1922, elle prend le nom de Bayerische Motoren Werke (**BMW**), se tourne alors vers la production automobile. L'emblème représente une hélice stylisée aux couleurs de la Bavière (blanc et bleu). Il est inchangé depuis sa création.



Le blason de la Bavière



*Le dessin qui inspira la création
du logo BMW*



Logo actuel

CITROËN

Lorsqu'il se lance dans la production automobile en 1919, André Citroën décide de conserver le logo de son ancienne entreprise de production d'engrenages en forme de chevrons. Le logo évoluera au cours du temps mais conservera son traitement jaune et bleu jusqu'aux années 80. La firme lui préfère alors les couleurs rouge et blanc pour plus de dynamisme. Le relief est renforcé en 2009 avec l'apparition d'un logo en trois dimensions.



André CITROËN



DAF

La firme **DAF** (Doorne Automobielen Fabriek) créée par la famille **VAN DOORNE**, installée à Eindhoven aux Pays Bas en 1928, produit sa première voiture en 1959. Le logo est simplement le mot **DAF** stylisé. En 1976, **DAF** fusionne avec **VOLVO** et construit, dès lors, les modèles de cette marque aux Pays-Bas. La dernière voiture entièrement conçue par **DAF** arrêtera sa production en 1988.



- Les frères VAN DOORNE -



FERRARI

Le fond jaune du logo représente les couleurs de la ville de Modène. Le fameux cheval cabré est la représentation d'un trophée rapporté par un ami d'**Enzo FERRARI**, pilote de chasse, qui avait abattu un avion allemand portant les armes de la ville de Stuttgart, un cheval cabré



Enzo FERRARI -

FIAT

Le logo de **FIAT** (Fabbrica Italiana Automobili Torino). Créé en 1968, les quatre lettres sur fond bleu, reste le plus utilisé par la firme. **FIAT**, fondée en 1899, n'a pas eu, avant cette date, de réel signe de reconnaissance si ce n'est les quatre lettres de **FIAT**.



FORD

La firme, fondée par **Henry FORD** en 1903, adopte son sigle définitif (FORD écrit sur un ovale bleu) en 1927. La calligraphie du mot **FORD**, quant à elle, a été choisie dès 1903. Elle avait été réalisée par l'ingénieur en chef d'**Henry FORD** qui l'utilisait sur son papier à lettre. A noter que le bleu et le blanc sont les couleurs officielles des Etats-Unis en compétition.



Henry Ford

HONDA

La firme japonaise créée en 1948 par **Soichiro HONDA** n'aborda l'automobile qu'en 1964. Pour sa branche auto, le sigle de la firme n'est autre qu'un H stylisé.



JAGUAR

En 1935, la Swallow Sport Company choisit un nouveau nom : **JAGUAR**. Le logo, remplaçant le SS d'actualité peu glorieuse, représente l'animal de face gueule ouverte. De nos jours, un **JAGUAR** bondissant est arboré par les nouveaux véhicules de la marque.



- Le logo de la Swallow Sport Company



Le lion gueule ouverte -



Le Jaguar bondissant

LADA

La firme **AUTOVAZ**, créée dans les années 60 par les soviétiques, débuta la construction des **LADA** en 1970 à Togliattigrad en Russie. Le logo **LADA** est un L stylisé.



LAMBORGHINI

La marque fut créée en 1963 par **Ferruccio LAMBORGHINI**. Le logo de **LAMBORGHINI** représente un taureau qui n'est en fait que le signe astrologique de **Ferruccio LAMBORGHINI**.



LANCIA

Vincenzo LANCIA fonde sa firme en 1906. Son logo, blanc et bleu, est symbolisé par une lance (un jeu de mot avec son nom) sur laquelle est fixé un drapeau sur fond de volant à quatre branches.



- Vincenzo LANCIA -

MASERATI



Inspiré par Neptune, l'un des sept frères **MASERATI** dessina un trident rouge sur fond blanc au milieu de la fontaine de la Piazza del Nettuno à Bologne.



Bindo, Ernesto et Ettore Maserati.

MAZDA

Jyujiro MATSUDA fonde la firme **MAZDA** en 1934. Le "Tsu" japonais ressemble au "Z" occidental et **MATSUDA** devient **MAZDA**. En 1997, **MAZDA** choisit un logo en forme de M figurant des ailes abandonnant ainsi, à la demande de **RENAULT**, ceux en forme de losange créés dès 1990.



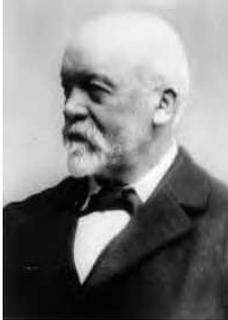
Ancien logo Mazda



Les fameux logos au losange (1990 et 1992)

MERCEDES

La Marque **MERCEDES** est fondée de la fusion de **DAIMLER** et de **BENZ** en 1926. La Terre, l'Air et l'Eau symbolisent les trois branches de la célèbre étoile. Ces trois éléments sont ceux propres à l'automobile qui doit les vaincre.



Daimler et Benz



MITSUBISHI

MITSUBISHI signifie trois diamants en japonais, d'où ces trois pierres rouges disposées en triangle. La firme **MITSUBISHI** a été fondée en 1914 . C'est la plus ancienne marque japonaise.



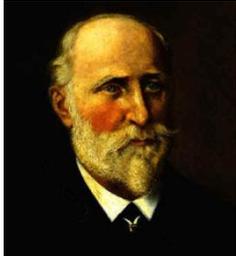
NISSAN

La firme **NISSAN** est issue de la fusion de la marque **DATSUN** (créée en 1914 par **DEN**, **AOYAMA** et **TAKEUCHI**) et de la société **NIHON SANGYO** en 1934. D'ailleurs, en 1981, toutes les **DATSUN** deviennent **NISSAN**. Le logo actuel est celui de 1981 avec le nom **NISSAN** représentant l'horizon sur un cercle symbolisant le soleil levant.



--OPEL

La firme **OPEL** est fondée à Rüsselsheim en Allemagne en 1898 par les cinq fils d'**Adam OPEL**. Le premier logo est un ovale où s'inscrit **OPEL** en lettres gothiques. En 1937, il devient un Zeppelin stylisé traversant un cercle. En 1963, le Zeppelin devient un éclair au milieu d'un cercle. En 1970, la couleur noire sur fond jaune est utilisée à des fins publicitaires.



- Adam OPEL - Ancien logo OPEL On devine encore le Zeppelin

PANHARD

En 1886, René **PANHARD** demande à Emile **LEVASSOR** de s'associer avec lui. Ils entament la fabrication, sous licence, des moteurs à gaz Otto et Langen puis du moteur à pétrole Daimler avant de se lancer dans la grande aventure des automobiles mues par un moteur à essence légère de pétrole. Ces deux hommes ont ainsi fondé la plus vieille marque automobile française



René **PANHARD**, Emile **LEVASSOR**

PEUGEOT

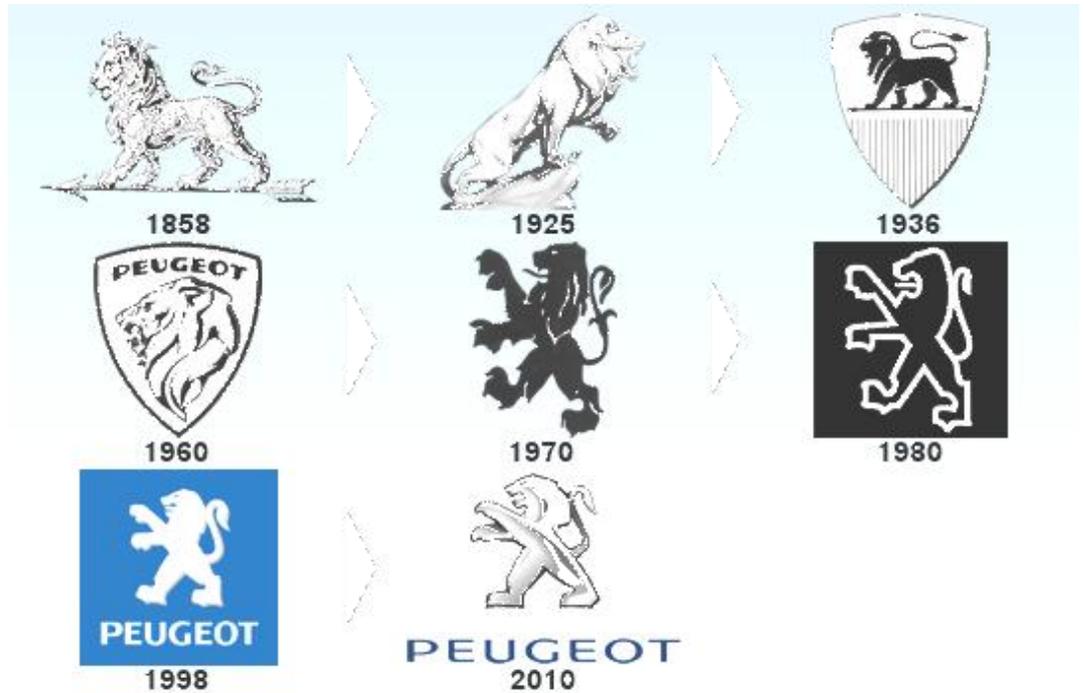
L'atelier des frères **PEUGEOT** était basé à Lyon. Ils prirent ainsi comme emblème le lion de cette ville. Cette marque fut fondée en 1896 par **Robert PEUGEOT**.



- Le blason de la ville de Lyon –

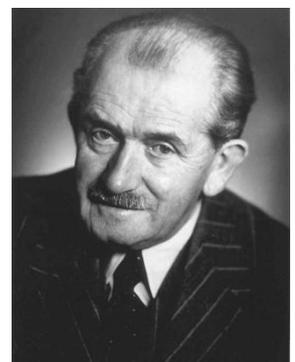


Robert PEUGEOT



PORSCHE

L'emblème choisi par **Ferdinand PORSCHE** représente les armoiries de la maison de Wurtemberg au milieu desquelles se trouve le blason de la ville de Stuttgart, le cheval cabré. La marque **PORSCHE** date de 1949.



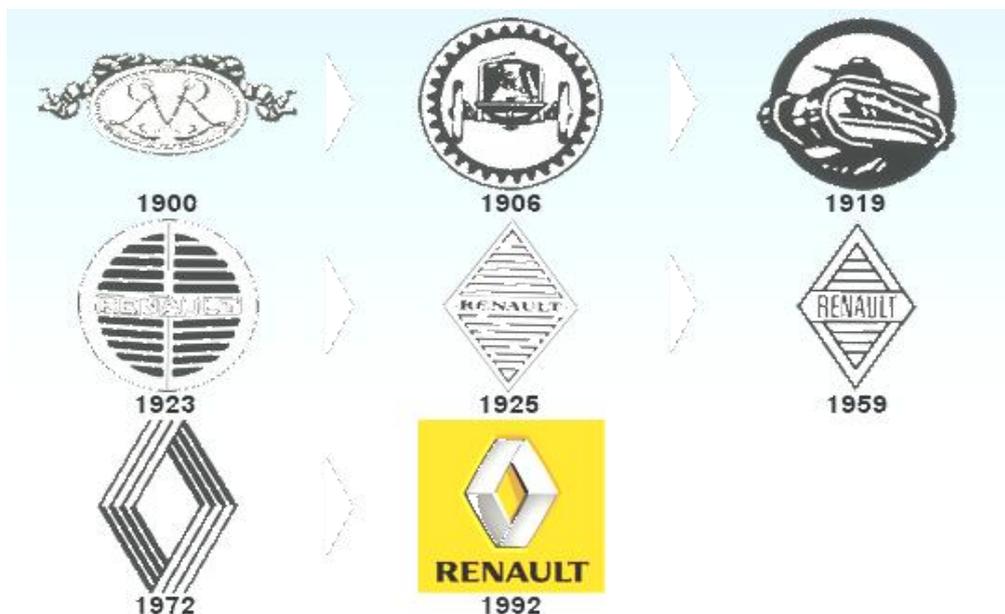
Ferdinand PORSCHE

RENAULT

Le losange de **RENAULT**, firme créée en 1898 par **Louis RENAULT**, est apparu en 1925 parce que la firme avait besoin d'une ouverture pour placer un avertisseur. On choisit le losange qui resta le symbole de **RENAULT**. Il fut redessiné une dizaine de fois jusqu'en 1992 pour atteindre sa forme peut-être définitive.



Louis RENAULT



ROLLS ROYCE

Ce logo représente un double R pour symboliser le nom des deux fondateurs de la marque en 1904 : **Charles ROLLS** et **Henry ROYCE**. D'abord de couleur rouge, il devint noir après la mort de **Charles ROLLS**. Malgré tout, la statuette surplombant la calandre reste l'un des symboles de **ROLLS ROYCE**.



Charles ROLLS et Henry ROYCE



La célèbre statuette, emblème de ROLLS ROYCE



ROVER

Le drakkar de ce logo est synonyme de vagabond des mers et de corsaire. C'est la traduction du mot **ROVER**. La firme **ROVER** a été fondée par **STARKEY** et **SUTTON** en 1904.



SAAB

Née en 1937, la Svenska Aeroplan Aktie Bologet (**SAAB**) prit comme logo un bombardier sur ses premiers véhicules automobiles. D'abord en 1964, puis suite à sa fusion avec **SCANIA**, la firme en change. Depuis le début des années 80, c'est l'aigle couronné, symbole de la royauté suédoise, de la puissance et de l'excellence, qui représente la marque.



SEAT

SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo) est une firme fondée en 1949 et installée à Barcelone. Le logo de **SEAT** est un simple S stylisé.



SIMCA

En 1934, Henri Théodore **PIGOZZI** fonde la **SIMCA** (Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile) après avoir construit des **FIAT** sous licence.



Henri PIGOZZI Logos SIMCA-FIAT, SIMCA, l'appétit d'oiseau, CHRYSLER, TALBOT

SKODA

La firme **SKODA** est fondée à Pilsen en République tchèque en 1925 par l'absorption de l'entreprise **LAURIN** et **KLEMENT** (créée par **Vaclav LAURIN** et **Vaclav KLEMENT**).

Le logo de **SKODA** représente une coiffe d'indien en souvenir des voyages aux Etats-Unis effectués par **Emil SKODA**, le fondateur.



- Vaclav LAURIN, Vaclav KLEMENT (à gauche) et Emil SKODA (à droite)

SUBARU

La firme **SUBARU** est fondée en 1953 par le groupe Fuji Heavy Industries. La première **SUBARU** apparaît en 1959 avec comme logo un ovale jaune constellé de six étoiles jaunes sur fond bleu, **SUBARU** étant un groupe de corps célestes faisant partie de la constellation zodiacale du Taureau dont seules six des 250 étoiles sont visibles à l'oeil nu. Fuji Heavy Industries est également né de la fusion de six entreprises. Quels symboles.



SUZUKI

Créée en 1909, la firme **SUZUKI** n'apparaît sur le marché automobile qu'en 1962. Le logo de **SUZUKI** est un S rouge stylisé.



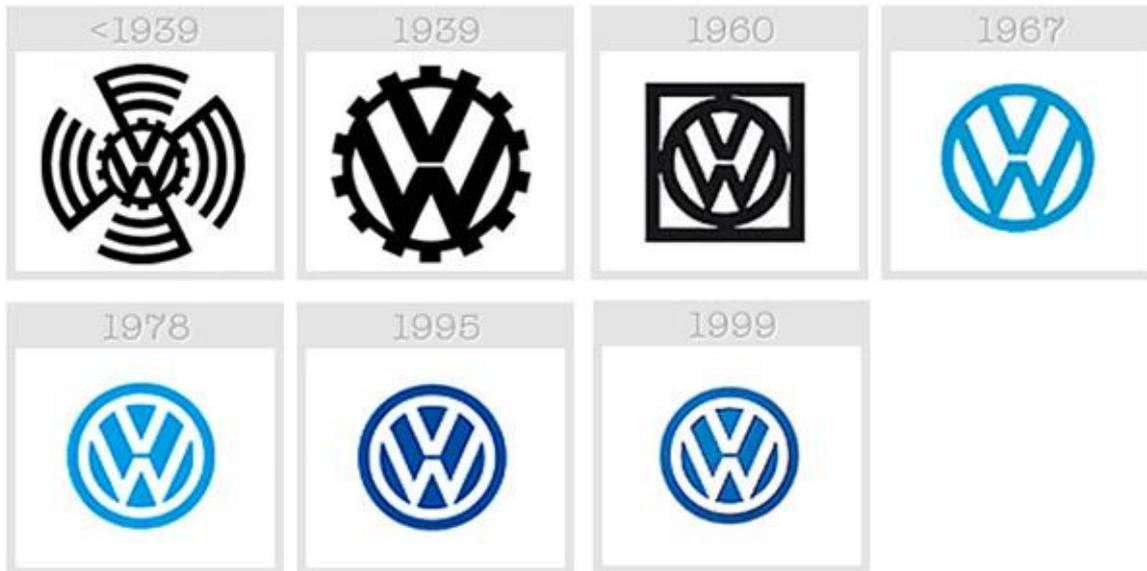
TOYOTA

L'emblème actuel date de 1990. L'ensemble représente le T de **TOYOTA**. Il est constitué de trois ellipses qui symbolisent "l'union du consommateur et de l'âme du produit". La firme **TOYOTA** a été créée en 1937



VOLKSWAGEN

La firme **VOLKSWAGEN** fut fondée en 1938 sur l'ordre d'**Adolf HITLER** d'abord à Stuttgart, puis à Berlin et enfin à Wolsburg. Dès 1938, la première voiture ("la coccinelle") conçue par **Ferdinand PORSCHE** apparut. Le logo de **VOLKSWAGEN** représente le V de "Volks : du peuple" et le W de "Wagen : voiture" dans un cercle. A l'origine, une roue crantée entourait le cercle. Elle disparut après la 2ème Guerre mondiale



VOLVO

VOLVO veut dire "je roule" en latin. Le cercle percé d'une flèche symbolise l'acier suédois synonyme de puissance. La firme **VOLVO** fut fondée en 1927 par **Assar GABRIELSSON** et **Gustaf LARSON** à Göteborg en Suède.



- Assar GABRIELSSON
et Gustaf LARS



Ce qu'on écrivait sur l'automobile en 1920

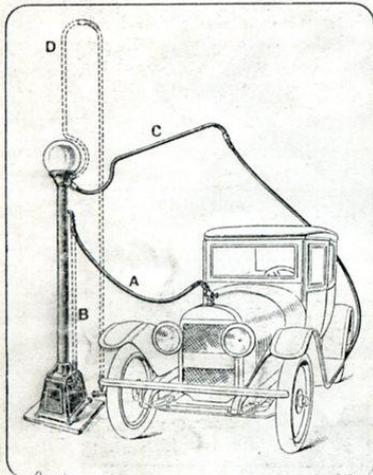


INVENTIONS ET NOUVEAUTÉS

Poste d'eau et d'air comprimé pour garages modernes.

Dans un garage moderne, on ne doit plus gonfler les pneus par une pompe, ni remplir d'eau le radiateur au moyen d'un arrosoir. Voici comment on procède à ces deux opérations à Chicago :

Une colonne creuse — surmontée d'une



POSTE D'EAU ET D'AIR COMPRIMÉ. — A, tuyau d'eau pendant le remplissage du radiateur. — B, position normale du tuyau d'eau. — C, tuyau d'air comprimé relié à un pneu arrière. — D, tuyau d'air dans sa position normale.

boule lumineuse afin que la colonne soit bien signalée — porte une tuyauterie d'air (alimentée par un petit compresseur d'air électrique dissimulé dans le pied de la colonne); cette tuyauterie se relève d'elle-même en position verticale quand on l'abandonne; elle met automatiquement en marche le compresseur lorsqu'on la tire à soi.

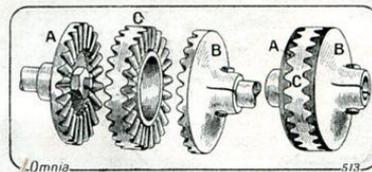
La colonne porte également une tuyauterie d'eau dont notre figure explique le fonctionnement.

Dispositif extrêmement heureux, qui met les tuyaux à l'abri de tout accident. Adoptons-le en France.

Un ingénieux cardan de caoutchouc pour magnéto.

On sait qu'une magnéto ne doit pas être commandée de façon rigide par l'arbre qui l'entraîne. Il faut une cer-

taine-souplesse latérale. La magnéto anglaise Simms vient de trouver une solution bien simple qu'indique notre figure : entre deux pignons métalliques, l'un de 25 dents, l'autre de 24, est intercalée une



CARDAN EN CAOUTCHOUC. — A et B, pignons métalliques. — C, intermédiaire en caoutchouc.

pièce à dents toute en caoutchouc. Le réglage peut se faire à moins d'un degré. Voilà qui est simple et constitue de bonne mécanique automobile.

Quelle quantité d'essence ai-je encore? — « Le Nivex ».

Cette question nous hante tous lorsque nous conduisons. Elle nous inquiète aujourd'hui d'autant plus que l'essence est de rencontre plus difficile, et qu'en somme un peu d'étourderie sur ce point peut nous laisser en détresse.

Des indicateurs de niveau d'essence, on en a déjà imaginé beaucoup, certes. Mais

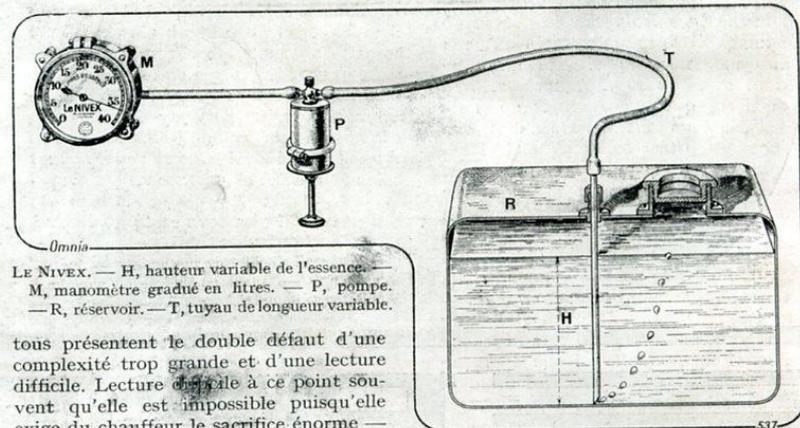
L'indicateur de niveau pratique n'est donc, et ne peut être, que celui qu'on peut consulter à tout moment et sans descendre de voiture, tout en roulant. L'inventeur du « Nivex », M. Badin, l'a bien compris et a résolu le cas avec une jolie maestria. Voici la chose :

Supposez que dans votre réservoir se trouve une hauteur H d'essence. Si un tube, terminé en sifflet à la partie basse, y plonge jusqu'au fond, le liquide, ayant pénétré dans ce tube par le sifflet, s'y trouve à la même hauteur H.

Si maintenant nous voulons chasser l'essence de ce tube, en la refoulant dans le réservoir au moyen d'une petite pompe à air, nous sommes obligés d'exercer sur la colonne d'essence une pression d'autant plus grande que cette colonne est plus haute, autrement dit, que le réservoir renferme davantage de litres d'essence.

La pression à exercer est toujours proportionnelle au contenu du réservoir. Il suffit donc que notre petite pompe soit reliée à un manomètre, gradué en litres en corrélation avec la capacité du réservoir, pour qu'un seul coup de pompe détermine sur la colonne d'essence l'effort exactement nécessaire pour la refouler, effort dont la valeur s'inscrit immédiatement en litres sur le cadran.

Le manomètre est fixé au tablier, sous



LE NIVEX. — H, hauteur variable de l'essence. — M, manomètre gradué en litres. — P, pompe. — R, réservoir. — T, tuyau de longueur variable.

tous présentent le double défaut d'une complexité trop grande et d'une lecture difficile. Lecture difficile à ce point souvent qu'elle est impossible puisqu'elle exige du chauffeur le sacrifice énorme — tous les chauffeurs me comprendront, car c'est là de la psychologie automobiliste — de descendre de sa voiture ! Et puis, quand on est descendu et qu'on se penche sur le cadran, on s'aperçoit que la boue ou la poussière l'a complètement recouvert, et qu'on n'y peut lire un chiffre !

les yeux du conducteur. La petite pompe, à portée de sa main. Quant au tuyau qui unit la pompe au réservoir, il peut avoir toute la longueur nécessaire.

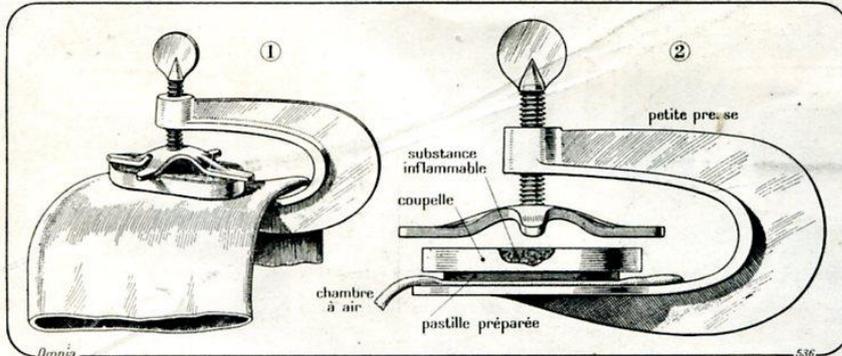
Compliments à l'inventeur de cette originale et bien pratique nouveauté.

(Voir la suite des Inventions et Nouveautés, page 12.)

Le « vulcanisateur 5 minutes ».

Un réparateur simple des chambres à air nous est né, le « vulcanisateur 5 minutes ». Rendons grâce ici à l'ingéniosité américaine. Elle a fait une fort jolie trouvaille. Qu'on en juge.

Jusqu'ici, on le sait, les pièces que



LE « VULCANISATEUR 5 MINUTES ». — 1, l'appareil mis en place sur une chambre à air. — 2, la petite presse et la coupelle renfermant le combustible.

nous collions sur les chambres, à l'aide de dissolution, exigeaient beaucoup de patience, de soin et de temps, — et ne tenaient pas ! La chaleur développée par la marche les décollait rapidement.

Pour qu'elles tiennent rivées à la chambre, il est nécessaire qu'elles soient vulcanisées. Or un vulcanisateur est un bibelot délicat. Il faut, de plus, qu'il soit construit de telle façon que la température ne puisse pas dépasser un certain degré, et il est indispensable qu'on n'expose pas à son action pendant trop longtemps la chambre blessée. Faute de ces soins, ma foi, la chambre ressort de l'hôpital beaucoup plus malade qu'elle n'y est entrée !

De plus, le vulcanisateur n'est pas un appareil portatif, ou du moins pas assez léger pour qu'on puisse l'emporter en voyage commodément.

Cet Américain a eu l'astuce heureuse. Il a du coup trouvé la solution à toutes les difficultés que nous venons d'exposer !

Le combustible, il l'a constitué par

une substance rougeâtre, dont il garde secrète la composition, une sorte de carton, qu'on allume en un point, et dans la masse de laquelle peu à peu se propage ensuite l'inflammation, sans que les courants d'air l'incommodent trop fâcheusement.

L'égalité de température et de durée de vulcanisation, il l'a obtenue tout simple-

ment en adoptant une petite coupelle, en métal embouti, d'une contenance bien déterminée, dans laquelle il enferme juste la quantité nécessaire de son combustible pour que la coupelle parvienne à une température connue, celle que dégage le combustible, et que l'opération se fasse dans un temps connu aussi (celui que met à brûler la totalité du combustible).

Enfin, sous la coupelle il a fixé une pastille de la substance vulcanisante et réparatrice qui doit adhérer à la chambre à air et en boucher la perforation. Substance qu'il a d'ailleurs protégée contre les souillures par un petit papier.

Tout cet ensemble (coupelle, combustible enfermé dans la coupelle, disque de réparation, et protecteur de ce disque), nous le nommerons *pastille*, du nom de l'élément principal. Il y a des pastilles de toutes dimensions, des oblongues même pour la réparation d'éclatements.

Dès lors, comment procède-t-on à une réparation de chambre ? C'est un jeu d'enfant — d'enfant du moins qui a la permission de jouer avec les allumettes !

On commence par se mettre, autant que possible, à l'abri du vent, et par frotter les abords du trou de la chambre à réparer au moyen de papier de verre et d'essence, afin de nettoyer le caoutchouc et de l'aviver. Puis on choisit une « pastille » assez large pour couvrir la blessure en la débordant d'un bon demi-centimètre tout autour ; et on enlève, à l'ongle ou à la pointe d'un couteau, la feuille de papier protectrice.

Alors on place avec soin la pastille sur

la chambre, on la consolide au moyen de la petite presse que renferme le nécessaire, en ayant soin que les branches reposent de façon égale sur les bords de la coupelle.

Ceci fait, on soulève dans la coupelle un morceau du carton combustible et on l'enflamme. Désormais, il n'y a plus qu'à laisser le phénomène s'opérer.

La totalité du combustible brûle, échauffe naturellement la coupelle, laquelle par conductibilité porte la pastille à une température telle que la vulcanisation s'opère.

Peu à peu le feu s'éteint de lui-même. Attendez cinq minutes encore. Desserrez la petite presse, jetez la coupelle vide. — C'est fait !

Avez-vous à réparer une coupure ou un éclatement de 4 à 5 centimètres de longueur ? Vous pouvez utiliser soit des pastilles oblongues et disposées à cet effet, soit même employer l'une après l'autre plusieurs pastilles rondes, de telle façon que chacune recouvre d'environ 1 centimètre la précédente.

Enfin il existe un « vulcanisateur 5 minutes » pour garage, appareil mural à quatre postes qui permet la réparation simultanée de quatre chambres diversement blessées.

Le caractère le plus extraordinaire de cette nouveauté est... sa valeur réelle. Par elle les réparations se font, à coup sûr, vite, à bon marché. Et c'est pour un chauffeur la solution d'un gros problème de vie pratique.

A titre de mémoire nous rappelons à nos lecteurs que nous offrons quelques-uns de ces appareils aux gagnants du *Concours du Parc diabolique* inséré dans le présent numéro.

Pour déverrouiller la R. A. F.

Une de nos meilleures roues, une des plus répandues, la R. A. F., vient d'imaginer pour le démontage de son verrouillage un petit appareil très simple et très robuste. Nos figures en expliquent le maniement beaucoup plus clairement que notre plume ne pourrait le faire.

La petite arche se visse sur les filets du moyeu et fait ainsi corps avec lui. Il suffit alors d'appuyer la paume de la main sur le poussoir pour que le barillet s'enfonce, et de faire tourner d'un quart de tour ce poussoir pour que le barillet demeure enfoncé.

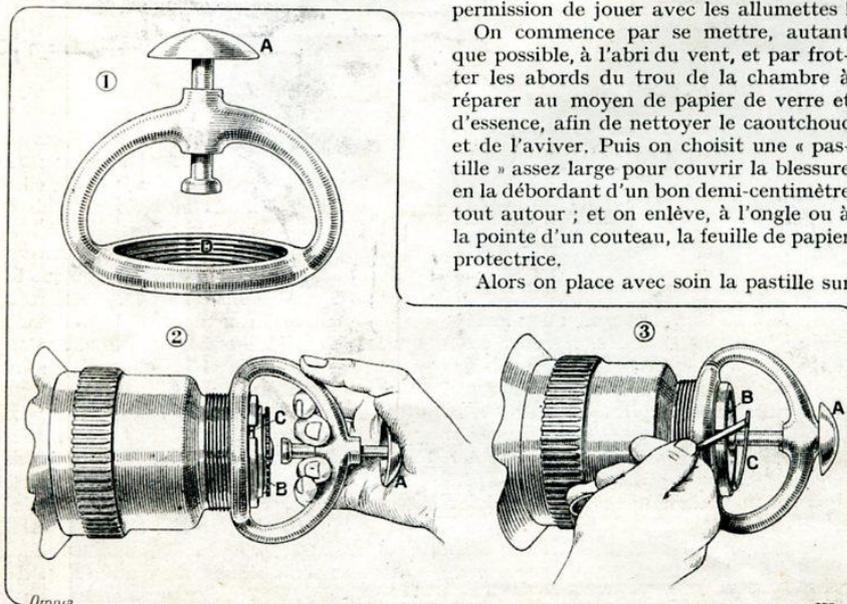
Dès lors vous êtes maître de la situation. Enfoncez dans l'encoche du moyeu (figurine 3) une tige quelconque ; le segment, qui normalement empêche le barillet de sortir, est extrait facilement. Et tout le verrouillage est ainsi entre vos mains, comme sur un établi d'atelier.

Jadis, on se le rappelle, l'opération présentait des difficultés. Certains prenaient la tige d'un marteau, qu'ils s'appuyaient sur le ventre pour repousser le barillet...

Cherchez, et vous trouverez les solutions heureuses ! Que la R. A. F. trouve ici, en surcroît, nos compliments pour ce petit rien.

DOCENDO.

(Nous donnons à la page 90 — à titre de simple renseignement — les adresses des fabricants des appareils décrits.)



DISPOSITIF POUR DÉVERROUILLER LA ROUE « R. A. F. ». — 1, L'appareil. — 2, L'appareil monté sur le moyeu. — 3, Le poussoir ayant été bloqué, l'opérateur soulève tout à son aise le segment qui lui-même bloque le barillet. — A, poussoir. — B, barillet. — C, segment. — D.

Sortie 4 jours du Val de Loire

Le camping POILLY LEZ GIENS



La faïencerie de GIENS



Le pont-canal de BRIARE



St Benoît, abbaye de FLEURY



Eglise de GERMIGNY DES PRES



Château de GUEDELON



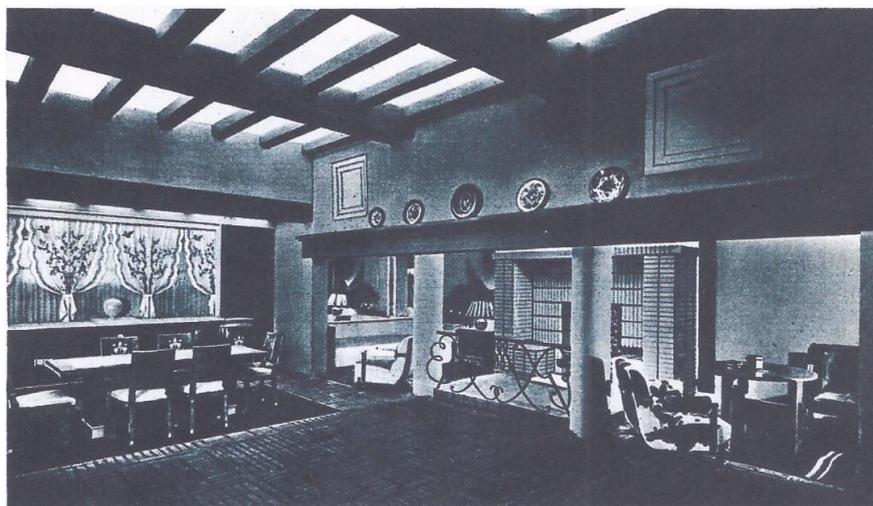
St Quentin, histoire des Ets SERET (2)



Le premier épisode, paru dans le numéro 34 du Piston'né, relatait la période 1853 (création de l'entreprise) jusqu'en 1919 (destruction de la guerre 1914 – 1918) Voici la suite (1920 à 1953 année du centenaire)

- 1923** Le magasin de la rue d'Isle et de la rue de la Sous Préfecture est pour la troisième fois reconstruit. Il est affecté au commerce de l'Ameublement et de la Décoration.
- 1926** Le commerce des fers, provisoirement installé sur les ruines des magasins de la rue de Vesoul, ne pouvant pas se rétablir sur le terrain bouleversé du 28, Boulevard Cordier, reprend son activité d'avant guerre au 70 boulevard Cordier, avec un aménagement parfaitement adapté.
- 1935** Il faut attendre l'année 1935 pour voir se terminer les travaux, commencés en 1933, du magasin de quincaillerie. L'immeuble nouveau a pris l'alignement de la nouvelle rue de Lyon, et répond aux besoins modernes du commerce de la quincaillerie.
- 1936** Le 26 décembre 1936, Armand SERET, après cinquante trois années de pratique commerciale, disparaît. Travailleur acharné, c'est à son bureau que la mort vient le frapper. Le 19 décembre, alors qu'il signait son courrier, il fut soudain terrassé par une congestion, dont les suites devaient, quelques jours plus tard, l'enlever à l'affection des siens. La Maison **SERET FRERES** est durement éprouvée. Les hautes vertus de cet homme de bien, dont la vie toute entière peut être citée en exemple, sa compétence, son dévouement, son activité inlassable firent qu'Armand SERET occupa de nombreux postes importants dans la cité où il était unanimement connu et estimé. Elu juge au Tribunal de Commerce en 1898, administrateur de la Banque de France depuis 1908. Membre puis Vice-Président de la Chambre de Commerce de Saint- Quentin et de l'Aisne, Secrétaire du Comité Lyon-Saint-Quentin créé en 1918. dont le but est de répartir les libéralités de la ville de Lyon. Pour faciliter le retour des Saint-Quentinois dans les foyers dévastés et de réorganiser les diverses œuvres sociales d'assistance (dispensaires, habitations à bon marché, groupes scolaires). Nommé Chevalier de la Légion d'Honneur, quelques mois avant sa mort, Armand SERET était en outre, Officier d'Académie et titulaire de la médaille de la reconnaissance française 1914-1918.
- 1937** Le 24 décembre 1937, son frère, son associé, Paul SERET, après une courte maladie, s'éteint à son tour, à l'âge de 73 ans. Nouveau deuil cruel pour la Maison, qui, en un an, perdait ses deux chefs. Les deux frères, bien que différents, se complétaient très heureusement et restent étroitement confondus dans leur œuvre. Paul SERET se consacra, lui aussi, corps et âme, à la prospérité de la Maison **SERET FRERES**, à cette grande famille de collaborateurs et d'employés. Il laissa une empreinte ineffaçable de goût et de sentiment d'art, véritable don de soi, avec le souvenir d'une grande, souriante et souvent discrète bonté. Il était de ces hommes, si rares aujourd'hui, qui, aux qualités de l'esprit, ajoutent celles du cœur. Ancien Juge au Tribunal de Commerce, Président de la Société des Amis des Arts, Président de l'Association Amicale des anciens élèves de l'Ecole de la Tour, Paul SERET était Officier d'Académie. Artiste né, il contribua puissamment au développement artistique de notre ville ; Sa réputation d'ensemblier s'étendait bien au-delà de notre région. Il participa à de nombreuses expositions où se manifestait son réel talent. Il a laissé un grand nombre de croquis, d'aquarelles et de tableaux. En 1925, Paul SERET illustra, de croquis saisissants de naturel et débordants de vie, un important ouvrage d'Elie Fleury "Sous la Botte", histoire de la Ville de Saint-Quentin pendant l'occupation allemande du mois d'Août 1914 à Mars 1917. Son crayon, vif et mordant, traça les scènes les plus typiques de cette occupation. En 1927, il réunit à Paris, dans un immeuble proche des Champs- Elysées, une collection de meubles anciens et de copies de grandes époques : manifestation parisienne d'une grande maison de province.

Lors' de l'Exposition Internationale de 1937, le Comité avait mis au concours : L'ameublement et la décoration de la "pièce où l'on vit" dans "un pavillon de la campagne picarde". Paul SERET résolut parfaitement le problème: Son projet, classé premier par un jury, présidé par Monsieur LAPRADE, Inspecteur Général



des Beaux Arts, fut réalisé et eut un vif succès. Le créateur obtint, dans le classement international, le diplôme d'Honneur. Armand et Paul SERET, ayant accompli leur tâche, laissaient à leurs descendants le soin d'animer l'outil de travail qu'ils avaient forgé au cours de tant d'années. La troisième génération reprend donc le flambeau **SERET FRERES**. Elle comporte quatre animateurs, les trois fils d'Armand SERET et un gendre de Paul SERET : Pierre CASSINE-SERET, licencié en droit, succède à son beau-père, dont il est le collaborateur depuis 1923 ; Pierre SERET, diplômé des Hautes Etudes Commerciales, succède à son père, dont il est le secrétaire depuis 1928 ; Robert SERET, diplômé de l'Ecole Supérieure de Commerce de PARIS, a commencé son activité en 1931 ; René SERET, diplômé de l'Ecole Supérieure des Sciences Economiques et Commerciales, apporte son concours depuis 1931 ..

1939 Pierre, Robert et René' SERET sont mobilisés, ainsi que 42 Employés parmi les plus actifs. Tous les camions sont réquisitionnés. Les Services de Fabrications d'Armement du Ministère de la Défense Nationale et de la Guerre" comprenant l'aide et le rôle que peut remplir l'organisation **SERET FRERES** dans l'approvisionnement des Usines de la région, requièrent les Divisions **FERS & QUINCAILLERIE**.

1940 C'est, pour la troisième fois en 75 ans, l'invasion de SAINT-QUENTIN et une nouvelle épreuve pour la Maison **SERET FRERES**. Robert et René SERET sont prisonniers; Pierre CASSINE et Pierre SERET assurent, seuls, la marche de l'affaire. Pierre SERET est nommé, le 3 Août 1940, Président de la Délégation Spéciale chargée d'administrer la Ville de SAINT-QUENTIN, puis Maire en .1941, et il exerce ces fonctions jusqu'à sa démission, en MARS 1943. La Maison **SERET FRERES** vit dignement les 52 mois d'occupation, comme elle l'a fait en 1870-1871 et 1914-1918, s'efforçant de remplir son rôle sans manquer à sa tradition d'honneur.



1944 Les 21 et 22 Juin, 6 bombes viennent frapper les Magasins de Fers. Les bureaux sont détruits: le pont roulant et les hangars sont fortement endommagés. Enfin, le 3 Septembre. SAINT-QUENTIN est libéré. Peu après, Robert et René SERET reprennent leur poste. Chacun des Dirigeants et des Employés, animé de la meilleure ardeur, apporte son concours à la mise au point d'une organisation' rationnelle qui doit continuer le renom de la Maison **SERET FRERES**.

1951 Le chiffre d'affaires dépasse un **MILLIARD DE FRANCS**

1953 La Maison **SERET FRERES** fête son Centenaire. Les animateurs actuels sont heureux de rendre hommage à leurs prédécesseurs, à Jules SERET, à Armand et Paul SERET, et d'associer à cette fête, leurs Employés qui ont tant contribué à l'édification et au succès de la Maison.

La Page technique :

La signalisation de nos « anciennes »

Je vous propose aujourd'hui d'améliorer la signalisation arrière de nos anciennes à l'aide d'un produit moderne qui peut être dissimulé au vu de sa relative petite dimension.



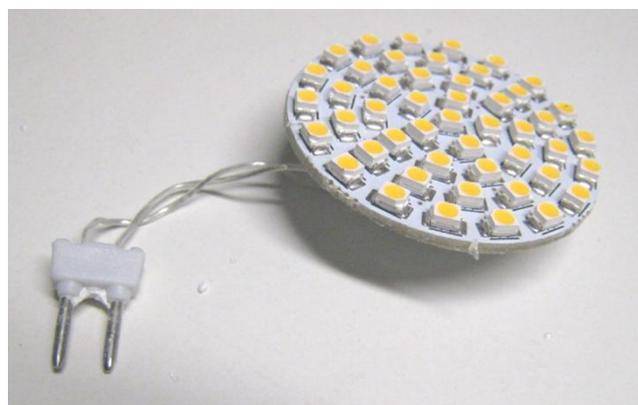
Certaines ampoules prévues pour des spots sur transfo 12 Volts peuvent être alimentées par du courant continu, **mais attention, pas toutes** Faire un essai au préalable.

L'avantage de ces ampoules, c'est leur faible consommation (3 à 4 Watts) et leur bonne luminosité (plus de 200 lumens).

Si le produit s'allume raccordée à une batterie, et si la place pour l'installer est restreinte, on est prêt pour casser la partie « enrobage ».



On se protège les yeux, on casse délicatement (à l'étau par exemple)



on récupère la partie interne on vérifie son fonctionnement



Pour le clignotant de la 125 LT (même en 6 Volts ça marche), mais ça rentre tout juste; Attention, avec les LED il faut une centrale clignotante spéciale.



Avec la lampe LED double fonction veilleuse / stop (pourtant bien en 6 Volts), je n'étais pas satisfait du résultat pour le stop, j'ai donc ajouté mon « système » en parallèle



← Veilleuse d'origine

← Feu ajouté



Le nouveau feu ajouté a été acheté chez un fournisseur bien connu (Renel je crois). J'ai démonté le cabochon et l'ai remplacé par l'intérieur d'un catadioptré, et inséré le circuit de l'ampoule LED. Comme le feu s'illuminait un peu trop fort pour une veilleuse, j'ai raccordé en série une petite résistance (quelques dizaines d'ohms). De ce fait, en court-circuitant la résistance à partir d'une commande au tableau de bord, je pourrais faire une fonction « feux de brouillard arrière »

*Adaptation sur la voiture
Voici le résultat*

Ma prochaine étape sera peut être de doubler les clignotants à l'arrière ; la faible consommation des ampoules à LED permet de ne pas ralentir la fréquence de clignotement (phénomène que l'on constate quand on branche une remorque).



Alain M.

L'autre Page technique : *La recette des Vosges*

Toffaille à la Françoise

Ingrédients (pour 4 personnes):

- Munster 1 pièce
- Lardons vosgiens ½ kg
- Oignons émincés 2 gros
- Pommes de terre 1,5 kg
- Vin blanc ¼ l

- Cuire les pommes de terre en robe des champs
- Faire revenir les oignons avec les lardons
- Eplucher les pommes de terre, les couper en rondelles

Dans un plat allant au four,

- Faire des couches successives d'oignons, lardons, puis de pommes de terre
- Recouvrir de tranches de munster
- Mettre le vin blanc
- Mijoter au four, environ 20 mn à 170°
- Faire gratiner selon goût

Laurent C.

Le transport automobile d'autrefois

Purrey à vapeur type B



Berliet à essence type M



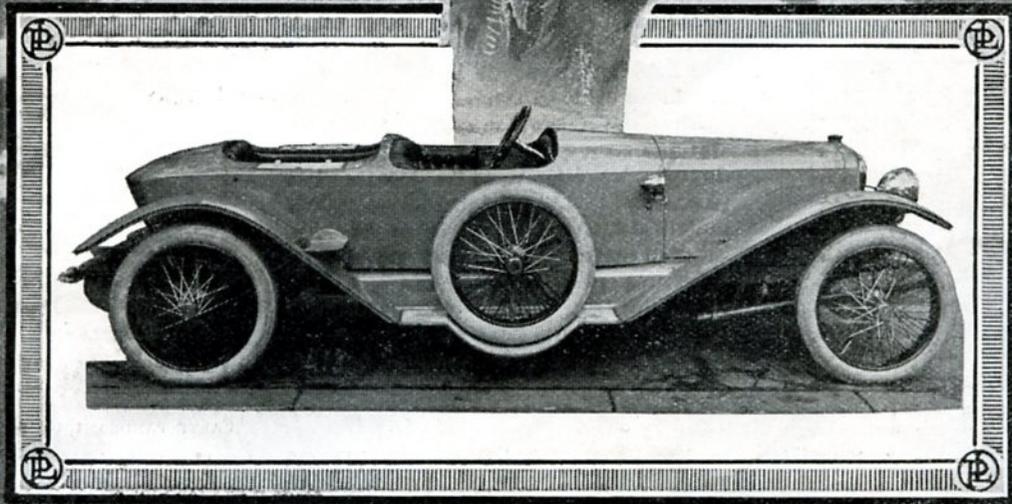
ÉLEGANCE

RAPIDITÉ

SILENCE

SOLIDITÉ

SIMPLICITÉ



*Les atouts de la Voiture
Panhard*

PANHARD ET LEYASSOR

VOITURES AUTOMOBILES
MACHINES A BOIS

19 AVENUE D'IVRY