



du côté d'hier

rolland pilain,

« la voiture des as, l'as des voitures »



De 1900 à 1950, on dénombra en France plusieurs centaines de constructeurs automobiles.

Parmi eux, Rolland Pilain sortit du rang dès 1908 en se lançant dans la course.

L'élan était donné.

Deux décennies suffirent à François Rolland et Emile Pilain pour que la firme tourangelle s'inscrive avec panache dans l'histoire de l'automobile.

La Touraine fut alors attentive aux performances de « la marque aux trois tours », qui s'illustra tant sur les circuits européens qu'en plein cœur de l'Afrique et de l'Asie.

Mais Rolland Pilain, ce fut aussi la production de voitures de grande série, exposées jusque sur les Champs-Élysées !

Élégance, finition et robustesse caractérisaient « la voiture des as, l'as des voitures », que les Tourangeaux pourront admirer les 6 et 7 juillet en plein centre de Tours, à l'occasion des 90 ans de la marque.

Un anniversaire conçu par Claude Rouxel et Gilles Blanchet, véritables « papes » du club Rolland Pilain, auxquels nous avons demandé d'évoquer les grandes heures de cette marque de collection.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Rolland Pilain et la Nationale 10

Dès les débuts de l'automobile, la Nationale 10, si familière aux Tourangeaux puisqu'elle irrigue leur province sur 85 km, s'est révélé une voie très fréquentée. Une route historique, théâtre d'authentiques exploits. Ainsi, dès 1895, cette « grand-route » voit se déployer sur sa partie sud, de Tours à Port-de-Piles, l'extraordinaire cohorte de pionniers qui disputent la première course automobile du monde, Paris-Bordeaux-Paris (d'une seule traite). Ces héros se nomment Levassor, de Dion, Michelin, etc. Après la triomphale performance de Levassor, qui couvre en 48 heures et 48 minutes les 1 200 km du trajet, la Nationale 10 sera témoin plusieurs années durant de nouvelles empoignades entre Paris et Bordeaux, les vitesses progressant régulièrement... et dangereusement.

L'élan est donné. En 1903, la France et l'Europe entière se passionnent pour une course qui devient légendaire avant même que les concurrents n'en aient pris le départ : le Paris-Madrid. Tours et l'Indre-et-Loire sont bien sûr traversés par cette folle équipée, réunissant de prodigieux bolides (jusqu'à 130 km/h dans la descente de Sainte-Maure). Une chevau-

chée fantastique et... fatale pour Marcel Renault, qui, aveuglé par la poussière d'une voiture qu'il voulait doubler, apercevra trop tard un virage. Le constructeur ne sera pas la seule victime de la non adaptation des routes aux vitesses croissantes des automobiles : huit ans seulement après la « performance » de Levassor (24 km/h de moyenne en 1895), la Mors de Gabriel couvrait le Paris-Bordeaux à 105 km/h.

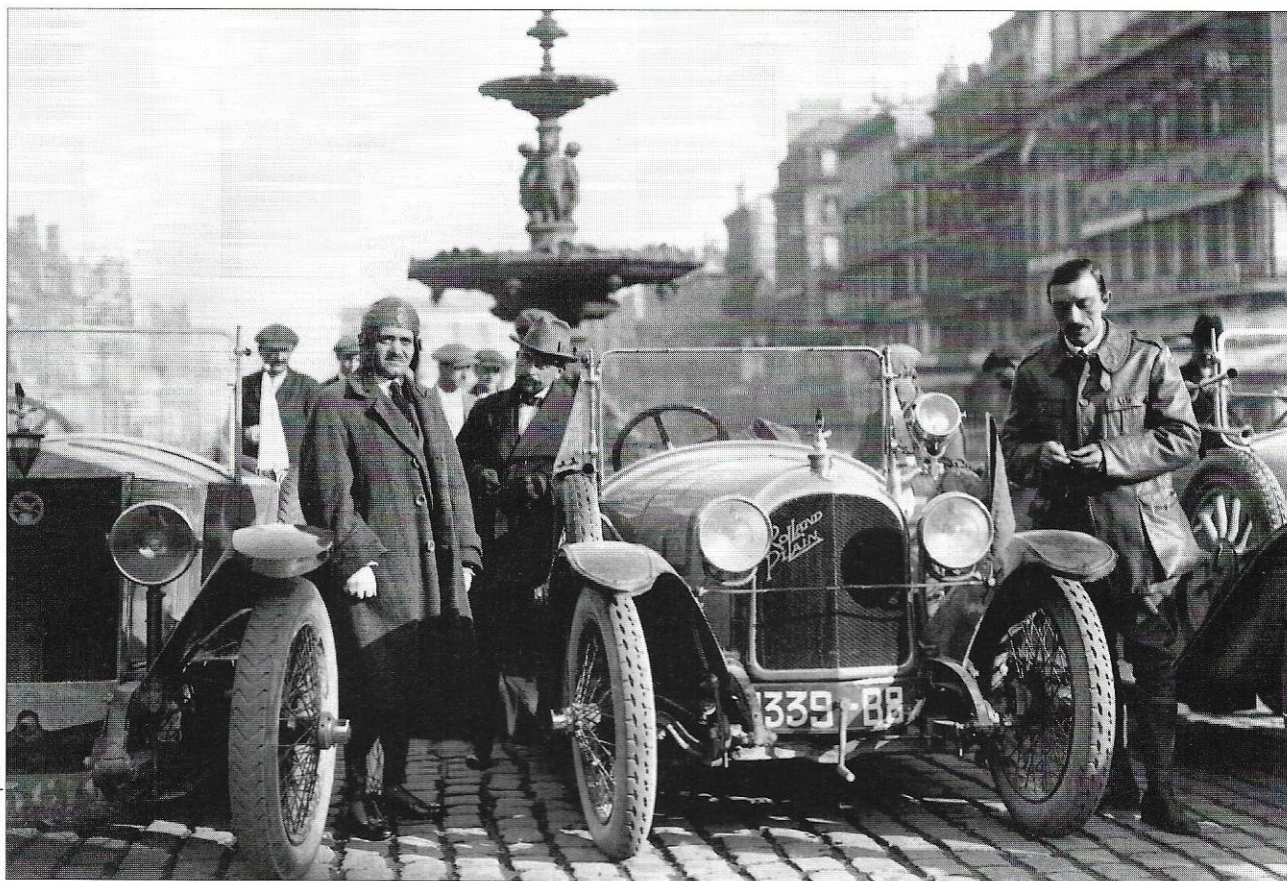
Folles vitesses ! Si folles que le gouvernement n'autorisera pas les concurrents du Paris-Madrid à repartir de Bordeaux pour la seconde étape. Plus question de disputer des courses de ville à ville, en France tout au moins. Les Tourangeaux en conserveront néanmoins un goût marqué pour l'automobile. Leur constructeur local Émile Delahaye a certes vendu son affaire, en 1898, mais d'autres passionnés ont pris la relève. Les plus connus d'entre eux sont naturellement Rolland et Pilain.

Cette si célèbre Nationale 10, qui a donc participé au développement de ce nouveau mode de transport, peut être considérée également comme l'épine dorsale de l'aventure Rolland Pilain. Les

automobiles de cette firme tourangelle, ainsi que ses animateurs parcourront fréquemment cette route et dans les circonstances les plus variées : elle sera le cadre d'exploits ou le point de départ d'aventures extraordinaires.

La Nationale 10, piste d'essais

En premier lieu et bien que l'on n'ait pu encore dater exactement les arrivées à Tours de François Rolland et d'Émile Pilain, il est à remarquer que le premier vient de Charenton dans la banlieue parisienne : est-il « descendu » par la route et a-t-il emprunté l'itinéraire de la Nationale 10 ? Cela n'aurait rien d'étonnant puisqu'il était parmi les premiers propriétaires d'automobiles. Émile Pilain est originaire de la Saône-et-Loire, mais, comme il a travaillé à Paris dans les premières années du siècle, on peut imaginer qu'il a suivi la même voie que son futur associé... quoique, n'ayant pas les moyens de posséder une voiture alors considérée comme un amusement de riches, c'est peut-être par le train qu'il a gagné la capitale du Jardin de la France. L'un ou l'autre a-t-il assisté au passage à



Mme Rampini

A Rolland Pilain, rien d'impossible : le 23 mai 1923, Gustave Duverne et Edmond Tranin s'élançaient de Bordeaux pour un périple de 3 700 km à travers l'Hexagone, à plus de 55 km/h de moyenne. Un jeu de l'oie version automobile qui vit le succès de nos vaillants héros.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier



Mime Rampini

Idée originale que celle du « Petit Parisien » : en cette année 1923 où la mode automobile est à la 10 chevaux, considérée comme la voiture moyenne susceptible de démocratiser ce mode de transport, le journal lance 10 voitures de 10 marques sur les routes nationales du pays, la première voiture arrivée à Paris devant remporter le concours. Chacune doit respecter son itinéraire, établi par un tirage au sort, et les règles du jeu de l'oie. La Rolland Pilain de Tranin et Duverne, après avoir touché au but, se retrouvera ainsi à la case départ, à Bordeaux, mais elle n'en fut pas moins victorieuse à Paris.

travers la Touraine des bolides des Paris-Bordeaux et du Paris-Madrid ? Toujours est-il qu'en novembre 1905 ils décident de s'associer pour construire des automobiles, au 95, rue Victor-Hugo à Tours. Leur société s'élance le 1^{er} janvier 1906.

Les routes nationales ne sont encore que peu empruntées par les automobiles, puisque l'on n'en compte que 25 000 en circulation en France en 1904 et 43 500 en 1909 (710 pour l'Indre-et-Loire). Il n'existe naturellement pas d'autodrome et, pour essayer leurs premiers modèles de voiture, en 1907, MM. Rolland et Pilain n'auront d'autre ressource que les routes de campagne, ces dernières n'étant guère propices à la vitesse, car bien étroites, non revêtues et souvent encombrées de volailles, chiens, chats, pour ne pas parler du bétail que l'on mène aux champs. Aussi, les constructeurs auront-ils souvent recours à la Nationale 10, dont les lignes droites sont plus adaptées aux essais de vitesse que la sinueuse levée de la Loire de Tours à Blois par Vouvray et Amboise.

À cette époque déjà, il s'avère nécessaire de faire ses preuves en course pour



Lucien Rolland, fils de François Rolland, le cofondateur de l'entreprise, compta parmi les personnalités de la Chambre syndicale de l'automobile.

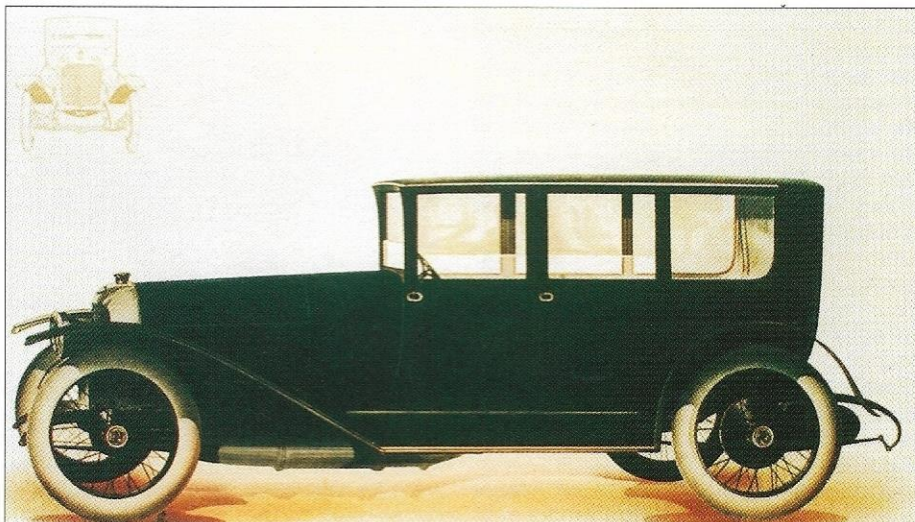
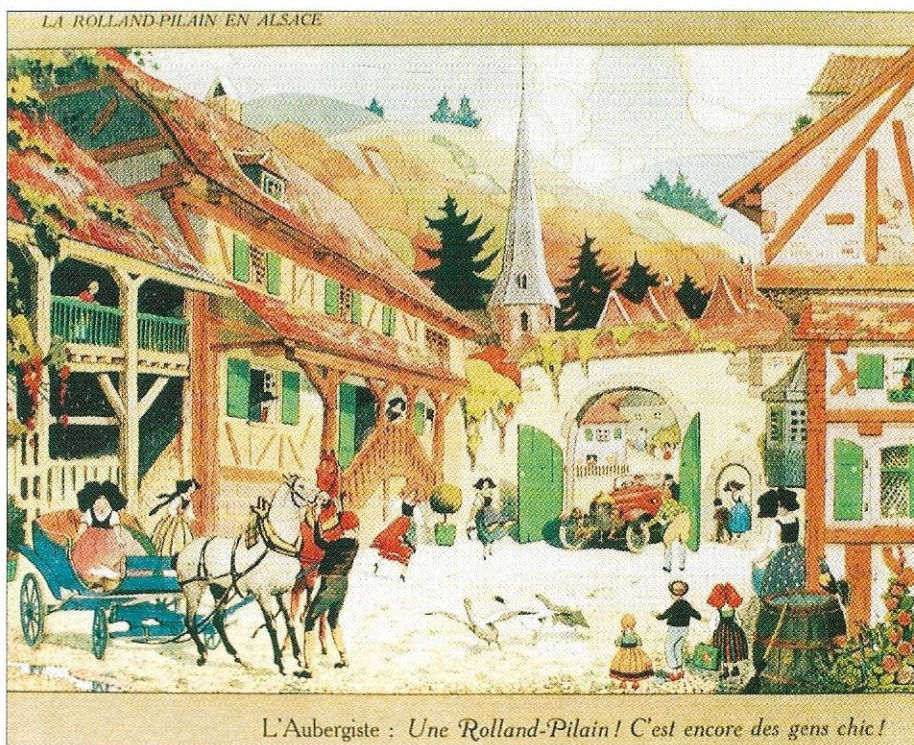
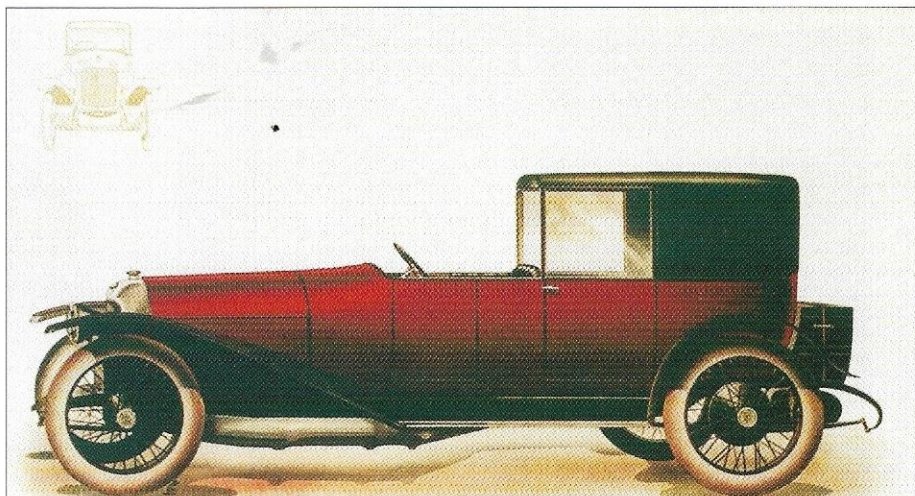
vendre des automobiles. Dès 1907, les deux associés participeront à la course de côte du Mont Ventoux, dure et probante épreuve qui se dispute depuis 1902. Les résultats ne sont guère encourageants mais la vitesse étant leur passion, MM. Rolland et Pilain entendent bien persévérer. En 1908, les voilà engagés dans la Coupe des voitures courue à Dieppe en lever de rideau du Grand Prix de l'Automobile Club de France. La démonstration étant plus réussie, les deux passionnés décident donc de faire le grand saut et de s'engager en 1909 dans le Grand Prix lui-même. En vain ! Par manque de sportivité, les deux dernières éditions ayant été remportées par des voitures étrangères, les constructeurs français décidèrent en effet de boycotter les courses et obtiendront de l'A.C.F. l'annulation de son Grand Prix. Rolland Pilain, qui figurait parmi les rares engagés, sera donc contraint de retourner aux épreuves de côte et aux sprints, pour y faire bonne figure. En 1909 ses voitures se classeront aux 2^e, 3^e et 4^e places de la catégorie à la course de côte de Gaillon, autre épreuve de renom.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Rolland Pilain en quelques dates

- 1906 : 1^{er} janvier. Démarrage de la société Rolland Pilain créée par François Rolland, le financier, et Emile Pilain, le technicien, rue Victor-Hugo à Tours.
- 1907 : 14 juin. Les trois premières Rolland Pilain sont immatriculées à la préfecture d'Indre-et-Loire.
- 1911 : 21 mars. Dépôt des statuts d'une société anonyme Rolland Pilain qui va s'installer dans une vaste usine, place Rabelais à Tours.
- 1912 : 7 décembre. Ouverture du Salon de l'Auto de Paris. Rolland Pilain y présente la RP, futur cheval de bataille de « la marque aux trois tours ».
- 1918 : 28 juillet. La fabrique de moteurs d'avion Gnome et Rhône a pris le contrôle de Rolland Pilain.
- 1921 : 5 octobre. Ouverture du Salon de l'Auto de Paris. Rolland Pilain y présente deux modèles avec « freins hydropneumatiques aux quatre roues ».
- 1922 : 23 novembre. Assemblée générale des actionnaires. La société Rolland Pilain a perdu plus des 3/4 de son capital, mais elle va poursuivre ses activités avec des changements dans la répartition de son capital.
- 1923 : 27 juillet. Rolland Pilain remporte le Grand Prix de Saint-Sébastien. 4 octobre. Ouverture du Salon de l'Auto de Paris. Rolland Pilain y présente la C 23, qui restera le fleuron de la marque.
- 1925 : 9 avril. Edmond Tranin et Gustave Duverne débarquent à Marseille après avoir réussi avec une RP 24 une extraordinaire traversée de l'Afrique de Konakry à Djibouti.
- 1926 : 21 décembre. Augmentation de capital précédée d'une diminution se traduisant par une éviction des postes de commande de Lucien Rolland et Émile Pilain remplacés par MM. Ribes et Klesch.
- 1927 : 15 juin. Le matériel de l'usine de Tours est vendu, la fabrication étant transférée à Courbevoie. 28 septembre. Gustave Duverne, accompagné de Jean Lannes, prend le départ d'une nouvelle expédition : Paris-Hanoï, que les deux hommes réussiront au prix de mille difficultés à bord d'une Rolland Pilain F 28.
- 1928 : 18 avril. Le conseil d'administration décide de déposer le bilan de la société Rolland Pilain.
- 1929 : 25 avril. Rolland Pilain bénéficie d'un concordat. Gustave Duverne va tenter l'impossible pour maintenir la société en vie.
- 1932 : 6 avril. Le concordat est résolu et Rolland Pilain replacée en état de faillite ouverte. C'est la fin.



rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

En 1910 et 1911 d'autres victoires seront remportées dans le Midi, mais aussi dans l'Ouest, particulièrement dans la Sarthe, et à l'étranger, notamment en Belgique.

Mais en 1911 Rolland Pilain va passer la vitesse supérieure. Une nouvelle société est constituée et aux locaux de la rue Victor-Hugo on ajoutera un vaste établissement situé 44, place Rabelais, à Tours, non loin des ateliers d'origine. François Rolland a fait rentrer dans la société son fils Lucien qui vient d'avoir 23 ans et auquel il veut faire une situation. Quant à Émile Pilain, dont le génie de la mécanique fait merveille, il va confier à son frère Léon la responsabilité des ateliers de fabrication. Un établissement existant déjà à Paris, au 24 bis, rue de Courcelles, la Nationale 10 est donc déjà parcourue par les voitures Rolland Pilain qui assurent la liaison avec cette succursale parisienne, bientôt contrainte de s'agrandir et de déménager au 71, avenue des Ternes, puis à Levallois-Perret.

Parallèlement à ses installations dans de plus vastes locaux, la société Rolland Pilain rénove sa gamme et, pour utiliser à plein ses nouvelles capacités de production, elle décide de renouer avec les courses de vitesse. Désirant pallier la carence de l'Automobile Club de France, l'Automobile Club de la Sarthe a en effet décidé d'organiser un Grand Prix au Mans. Rolland Pilain y engage trois voitures, les favorites de l'épreuve pour la presse spécialisée. Mais pour préparer la course, encore faut-il s'entraîner : la Nationale 10 servira donc de piste d'essais. Dès lors, que de difficultés pour nos dynamiques industriels, notamment mis en cause par une pétition des habitants de la commune de Sorigny,



Envoyée à Léon Pilain, le directeur de l'usine de Tours, cette carte postale émanait de Louis Sire, un des collaborateurs itinérants de la maison. On retrouve l'immatriculation 558 P 3 déjà vue sur la voiture de course d'Émile Pilain. Certes les véhicules de l'usine étaient des prototypes roulants et ils évoluaient beaucoup, mais on peut penser qu'il existait aussi une... valse des plaques d'immatriculation !

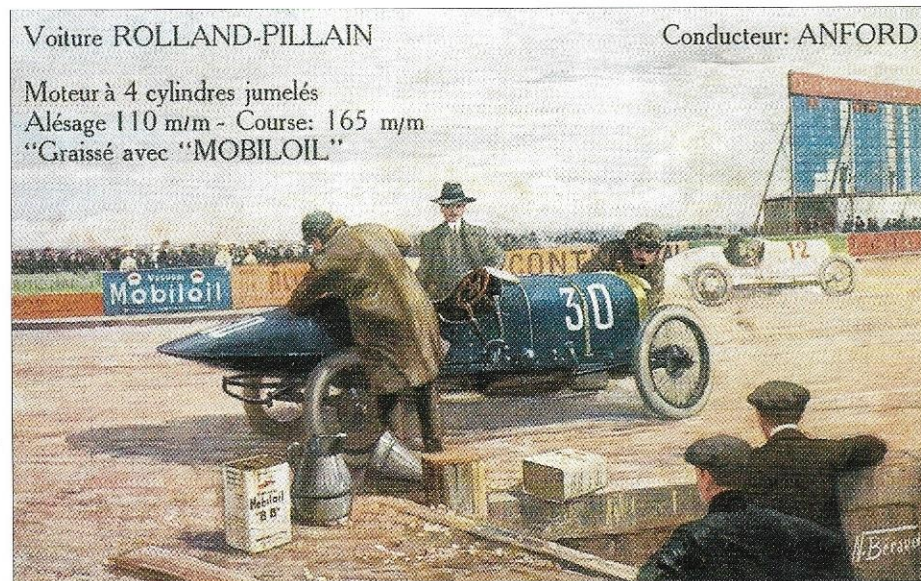


Fin 1911, la nouvelle Société Anonyme des Etablissements Rolland et Pilain est constituée : on cherche des actionnaires !

horrifiés par les vitesses atteintes par les bolides tourangeaux. Il serait toutefois malséant de rendre la population de Sorigny responsable de l'échec de Rolland Pilain dans ce Grand Prix... Les constructeurs de la place Rabelais ne désarment pas pour autant et continuent sur leur lancée. L'A.C.F., peut-être aiguillonnée par l'initiative du club sarthois, annonce la reprise de son Grand Prix de vitesse pour 1912. Rolland Pilain y engage deux voitures, mais bien qu'Émile Pilain ait lui-même piloté l'une d'entre elles au cours de l'épreuve, « l'as des voitures » ne croisera pas davantage le succès.

La course coûte cher... et elle ne rapporte que si l'on gagne ! De plus il faut faire face au développement que connaît la société. Aussi doit-elle provisoirement renoncer au Grand Prix. Les épreuves secondaires, par contre, ne sont pas abandonnées. En 1913, année où Rolland Pilain lance la voiture qui sera son cheval de bataille jusqu'en 1927, la populaire RP sur la Nationale 10, la marque sera à nouveau mise en vedette à travers une course de côte, le 15 mai, organisée dans la montée de Saint-Symphorien par l'Automobile Club de la Sarthe, qui vient d'ajouter le titre « et de l'Ouest » après avoir absorbé l'A.C. de Touraine.

Rolland Pilain s'inscrit bien naturellement dans cette épreuve et cette fois-ci la tentative sera couronnée de succès, pour la grande joie du public tourangeau heureux d'applaudir son constructeur sur ses terres. Les Rolland Pilain sont autorisées à rouler au maximum de leurs possibilités sur « leur » Nationale 10 et elles s'en donnent à cœur joie, mais la distance est bien courte : 500 mètres seulement !



Le Grand Prix de l'A.C.F. de 1912 fut disputé sur deux journées. Le deuxième jour, Émile Pilain remplaça son pilote Anford sur la voiture n°30.

rolland pilain, « la voiture des as »

La Nationale 10, piste d'essais pour un Grand Prix

Trois Rolland Pilain sont engagées dans le Grand Prix de France organisé le 23 juillet 1911 par l'Automobile Club de la Sarthe. Avec leurs gros moteurs de 6 082 cm³, à 4 soupapes par cylindre et arbre à cames en tête, développant 110 chevaux, elles sont données par la presse spécialisée comme les grandes favorites. Elles ont été construites spécialement et possèdent une pointe arrière effilée supposée améliorer la vitesse maximum. Effectivement elles atteignent les 155 km/h. Pour arrêter de tels bolides, on expérimente les freins à commande hydraulique pour lesquels Rolland Pilain va d'ailleurs déposer un brevet.

Mais, pour mettre au point des voitures aussi performantes et aussi novatrices, de quelle piste vont disposer les trois pilotes, Gabriel et Rigal, deux coureurs chevronnés, et le néophyte Fauquet, dont la famille possède une banque et va souscrire des actions de la nouvelle Société Rolland Pilain ? Ce sera la seule route offrant des lignes droites suffisantes à proximité de l'usine, soit la Nationale 10 au sud de Tours, qui remplira cet office.

Les choses se dérouleront de façon assez satisfaisante sur le plan technique, mais les ennuis viendront des riverains de la Nationale 10 et en particulier des habitants de Sorigny. Il faut reconnaître que, lorsque l'on fait des tests de vitesse entre Montbazou et Sainte-Maure, il est tentant de ne pas lever le pied dans la traversée rectiligne de cette bourgade. Cette regrettable habitude se perpétuera d'ailleurs pendant bien des décennies avant que les radars et les permis à points ne viennent freiner les ardeurs des automobilistes. En 1911 rien de tout cela n'existe et la population n'a pas d'autre recours que de faire une pétition. Plus de cent cinquante signatures sont recueillies, demandant aux autorités départementales de faire cesser des essais qui se déroulent « à une vitesse extrême qui tourne autour de 100 kilomètres à l'heure ». L'absence de moyens de mesure n'a (heureusement !) pas permis de déceler la vitesse réelle de ces voitures de course.

La pétition n'est adressée au préfet que le 26 juillet, soit trois jours après la course. Aussi les instructions données à la gendarmerie et au garde-champêtre de Sorigny pour faire cesser ces abus et faire respecter la vitesse légale de 30 km/h arrivent-elles trop tard. Hélas, Rolland Pilain n'aura pu profiter de ce sursis pour honorer son rôle de favori : un défaut de fabrication dû à un sous-traitant privera les voitures tourangelles d'une victoire à leur portée. Où pourront-elles s'entraîner en vue du prochain Grand prix ?

L'année suivante l'épreuve a lieu le 30 mai et les Rolland Pilain remportent plusieurs victoires de catégories, aux mains soit d'Émile Pilain en personne, soit du docteur Barnsby. Ce médecin tourangeau, grand amateur d'automobiles, gagne ainsi avec sa Rolland Pilain la catégorie « tourisme amateurs » 3 750 à 4 600 cm³, son second n'étant autre que... lui-même sur une Peugeot. M. Pigeaud (maire de Saint-Avertin), alors apprenti chez Rolland Pilain, nous racontait en 1994 qu'en raison de son faible poids d'adolescent, il avait été choisi pour être le passager d'Émile Pilain, couché sur le marche-pied de la voiture victorieuse ! Huit décennies plus tard il en conservait un souvenir très vivace !

Rolland Pilain a toujours une revanche à prendre sur les riverains de la Nationale 10. Aussi peut-on imaginer que c'est avec un plaisir particulier qu'Émile Pilain s'engage, le lendemain 1^{er} juin, dans la course du kilomètre lancé, organisée sur la route de Paris, à Saint-Symphorien... tout près de la propriété des Rolland, le Grand Montsoudun. Les résultats seront tout aussi fructueux... jusqu'au bon docteur et sa Rolland Pilain qui battront à nouveau le même « adversaire » et sa Peugeot ! Un petit jeu qui ne pourra hélas se renouveler les années suivantes, la guerre ayant été déclarée moins de trois semaines après ce succès. Pendant cette triste période, les Rolland Pilain continueront certes à parcourir la Nationale 10, mais ce sera alors pour assurer des liaisons avec la capitale dans le cadre de l'effort de guerre. L'usine de la place Rabelais fabriquera alors... des obus, travaillant en sous-traitance pour le constructeur de moteurs d'avions Gnôme

et Rhône, qui deviendra même actionnaire majoritaire de Rolland Pilain en 1918. Si les expéditions d'obus se font par chemin de fer, les transports par camions étant alors peu rapides et réservés à la zone de front, les liaisons Paris-Tours par la Nationale 10 seront réservées aux personnes ou à des cas particuliers. Mais il existe à Levallois un nouvel établissement et les liens se resserrant avec Gnôme et Rhône, on doit pouvoir relier Tours à Paris à toute heure et sans délai : seule l'automobile peut assurer un tel service.

« Boulevard Rolland Pilain »

Après la guerre, l'heure est au changement chez Rolland Pilain, mais la Nationale 10 n'en reste pas moins un « boulevard Rolland Pilain ». L'usine de la place Rabelais reprend très vite ses fabrications automobiles et la demande pour le modèle CR de 18 chevaux est telle que l'on va en fabriquer des châssis chez Gnôme et Rhône. Les liaisons avec Paris vont donc devenir de plus en plus fréquentes et la Nationale 10 de plus en plus souvent parcourue par les Rolland Pilain de la direction ou de l'usine. Bientôt la direction commerciale ayant quitté Tours, Lucien Rolland, et même Émile Pilain, « monteront » habiter la capitale. Ce dernier redescendra très fréquemment à l'usine, au moins une fois par semaine, ayant toutefois laissé à son frère Léon le soin d'être l'élément tourangeau de la direction et le grand responsable de l'usine et des fabrications.

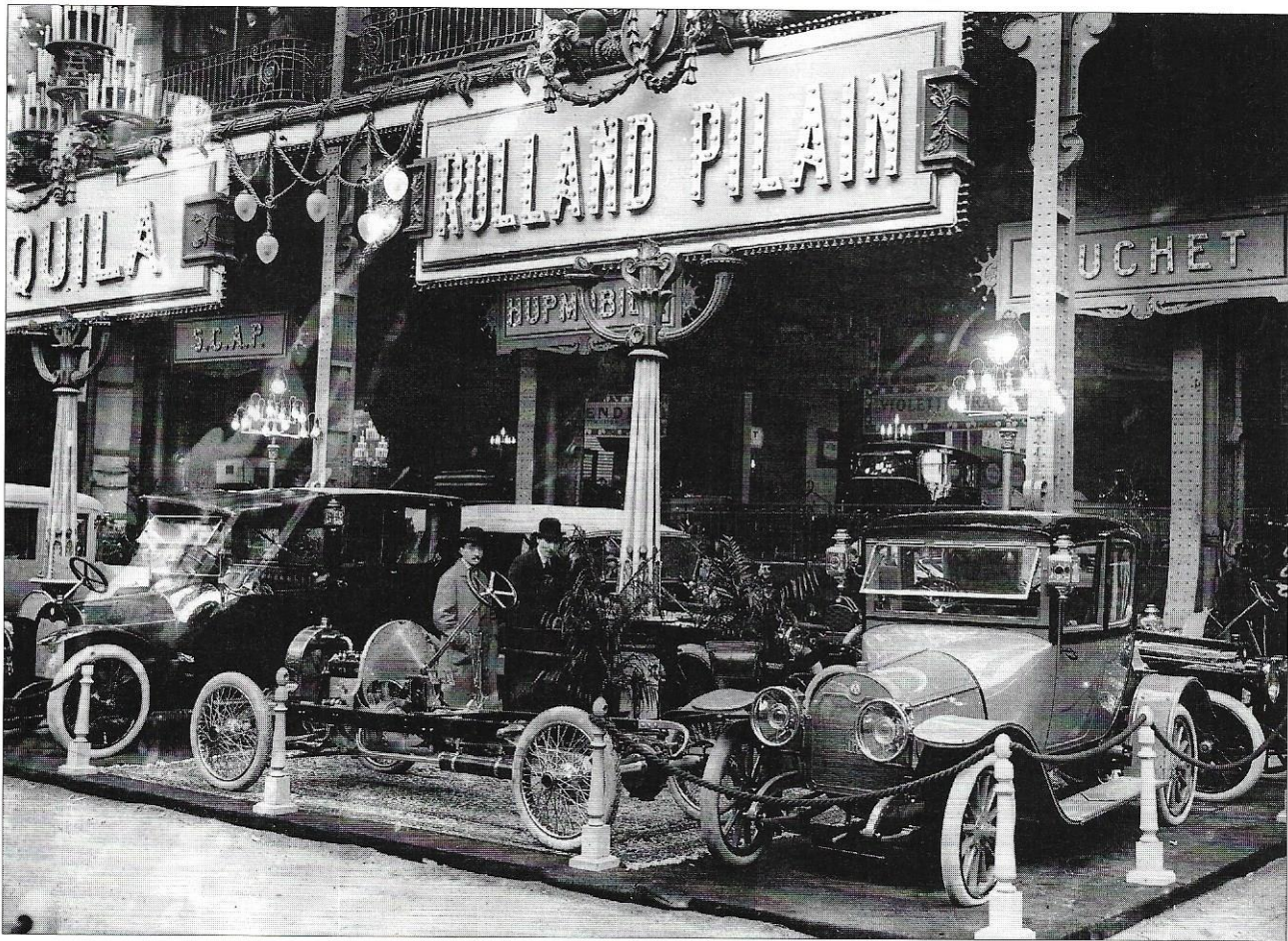
Les affaires ayant repris, retour à la course ! En 1921, la course de côte de la Tranchée verra à nouveau triompher



Une voiture de maître Rolland Pilain, ça vous classait un Tourangeau ! Surtout si « l'as des voitures » avait été carrossé en coupé-chauffeur par le garage Bernin, autre référence de l'histoire automobile tourangelles.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier



Rolland Pilain au Grand Palais, à l'occasion du Salon de l'automobile 1912. La qualité du décor n'a d'égale que le luxe et la finition des voitures présentées par « la marque aux trois tours », qui connaîtra ses plus riches heures en 1923, l'usine de la place Rabelais ayant alors compté jusqu'à trois cents employés. Les salaires y étaient considérés comme élevés et le climat social excellent. Dans le domaine des œuvres sociales, Rolland Pilain fut aussi exemplaire, une société mutualiste ayant été créée pour les ouvriers par l'entreprise, qui finançait aussi la meilleure équipe de rugby de la région.

« l'as des voitures », l'aviateur Sadi Lecoq, héros de la guerre, l'ayant emporté. Quant à Émile Pilain, il n'a rien perdu de son agilité. En 1922, relevant le défi lancé par M. Le Tournir, important garagiste tourangeau, il prend ainsi le volant de sa dernière née, la B 22, et triomphe de la Delage de son rival. Le terrain choisi ? La côte de la Tranchée ! Imprudente ambition de la part de M. Le Tournir qui aurait pourtant dû savoir que la Nationale 10 était chassée gardée pour Rolland Pilain... Une nationale que l'entreprise tourangeonne utilisera sans ménagement à l'heure des Grands Prix de vitesse, auxquels la firme a décidé de participer, un pilote expérimenté, Albert Guyot, ayant été retenu pour assurer le renom de la marque.

Laquelle en 1921 lance simultanément deux voitures au départ de Paris en direction du Sud-Ouest. À la petite RP de 10 CV on assigne un itinéraire Paris-Bordeaux-Biarritz, soit 750 km, à effectuer dans la journée, ce qu'elle réalisera à la moyenne, peu courante pour l'époque,



Génie de la mécanique, Emile Pilain fut aussi un brillant pilote, convaincu de « l'utilité des courses pour le progrès », celles-ci obligeant les constructeurs à une remise en question.

de 53,7 km/h. La tâche de la grosse CR de 18 CV est plus complexe. Il lui faut, avec quatre personnes à bord, faire Paris-Bordeaux-Paris, soit 1 100 km, dans la journée également : elle s'acquittera de cette mission avec panache puisque le trajet sera accompli en 18 heures. Réaliser une moyenne de plus de 60 km/h sur route ouverte et sur une telle distance, est une performance que sait apprécier l'acheteur éventuel. Pour bien tirer profit de cet argument de vente et le « médiatiser », comme on dirait aujourd'hui, les services commerciaux lanceront un jeu à l'intention du public : sachant que les deux voitures quitteront Paris à la même heure, il s'agit de déterminer le lieu où la rapide 18 CV croisera la petite 10 CV lorsqu'elle remontera sur Paris après s'être fait pointer à Bordeaux. Genre de problème auquel étaient rompus les candidats au certificat d'études...

D'autres constructeurs utilisent également les routes nationales françaises pour leur réclame. Mais peut-être sou-

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Le docteur Barnsby et ses Rolland Pilain

Il est pour le moins original d'être à la fois 1^{er} et 2^e d'une course et ce sur deux voitures de deux marques différentes. C'est pourtant la performance que réalise le docteur Barnsby deux jours de suite, les 31 mai et 1^{er} juin 1914, dans la côte de la Tranchée et sur la route de Paris à Saint-Symphorien.

Ce médecin est un chirurgien réputé et il fait partie de la bourgeoisie tourangelle. Celle-ci est très attachée à la marque Rolland Pilain. Vouloir établir une liste de références parmi les propriétaires tourangeaux de Rolland Pilain reviendrait à recopier des pages entières de l'Annuaire des châteaux. On trouve en effet parmi les clients de la place Rabelais des personnalités politiques comme Camille Chauvigné ; des gens du monde des affaires : les Duthoo, Verbe, Toulouse, Lefroid... ; des membres des professions libérales : Vassor... ; des officiers : d'Harambure, Durouchoux... ; des châtelains : de Sabran, Auvray, de Lauverjat, de Renty, de Wendel, de Champchevrier... et bien sûr des médecins : Guillaume-Louis, Balmelle, Gaudeau... et Barnsby !

Certains d'entre eux ont même souscrit quelques actions lors de la transformation de Rolland Pilain en société anonyme. C'est le cas du docteur Barnsby. Ce passionné d'automobile sera l'un des meilleurs clients du constructeur tourangeau. Après avoir acheté simultanément une Peugeot et une Renault en 1906, il fait l'acquisition d'une Rolland Pilain type C 12 en mai 1910. En 1911 une seconde Rolland Pilain et une Peugeot viennent la rejoindre dans son garage. Puis en avril 1912 les deux modèles tourangeaux sont revendus à l'usine qui livre à la place deux C 14.

Grâce à M. Armand Ravard, ancien de Rolland Pilain et dont le père était chauffeur du docteur Barnsby en 1914, nous savons que celui-ci possédait trois voitures à l'époque de ses performances dans la Tranchée. Outre le torpédo sport Rolland Pilain et le torpédo Peugeot, lequel était généralement utilisé pour des épreuves du style rallye, un coupé-chauffeur Rolland Pilain servait au grand chirurgien pour se faire conduire à l'hôpital ou à des réunions officielles.

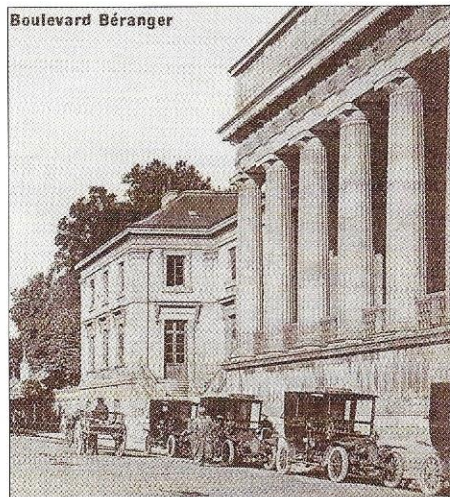
Après la guerre 1914-1918, le docteur Barnsby continuera à montrer qu'il est un connaisseur et un homme de goût dans le choix de ses voitures, en possédant une Bugatti, type 27, puis une autre, type 30 A.



ciieuse de ne pas voir de nouvelles courses de ville à ville se disputer clandestinement « contre la montre », la chambre syndicale de l'automobile s'opposera à ce genre de raids. Une consigne qui ne sera pas totalement suivie puisqu'au moment du Salon de l'Auto de 1922, la chambre syndicale infligera des amendes de 20 000 francs à trois de ses adhérents ayant contrevenu à la règle. Rolland Pilain est l'un deux. Le lundi 2 octobre, la RP qui s'était illustrée l'année précédente de Paris à Biarritz, prend le départ de la frontière belge à 0 h 01, pilotée par l'un des frères Cabour. À Paris, le volant en est cédé à M. Chate-lard, qui attaque l'inévitable Nationale 10 jusqu'à Tours, où il est relayé par Louis Sire, le chef des voyageurs, qui atteint la frontière espagnole à 18 h 40. La moyenne est de 56 km/h, ce qui est remarquable pour une 10 CV et finalement assez proche de celle obtenue par la 18 CV l'année précédente. Si l'on sait que la presse relate que la foule se presse sur le stand Rolland Pilain du Salon (à la suite de la publicité involontaire que lui fait la chambre syndicale), on peut penser que l'amende de 20 000 francs (même pas le prix d'un torpédo RP) est un investissement rentable.

Enhardis par ces performances, les essayeurs de Rolland Pilain vont reprendre leurs activités sur les lignes droites de la Nationale 10, au sud de Tours. Ses parties sinueuses, comme la côte de l'Alouette, seront le témoin d'aventures plus ou moins heureuses. Ainsi, le responsable des pilotes d'essai, Gaston Delalande, y fera connaissance avec un mur et y perdra son passager lors d'un dérapage contrôlé un peu rapide. M. Couillaud, ancien metteur au point, nous avait avoué que, pour une vitesse de pointe de 100 km/h en plat, la B 22 atteignait les 125 km/h au bas de la descente de Montbazou. Voilà « la voiture des as » parée pour le Mans !

À partir de 1923, Rolland Pilain va en effet participer durant quatre ans aux 24 Heures. Les essais de mise au point se dérouleront, eux aussi, sur le même

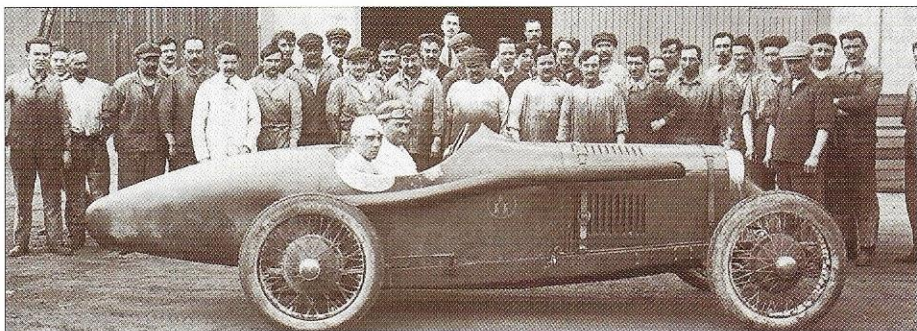


De la place Rabelais... à celle du Palais !

parcours, les pilotes n'hésitant plus à aller jusqu'à Sorigny et même au-delà. Il faut croire que ses habitants se sont résignés... ou qu'ils ont été conquis par la vitesse car, l'escalade continuant, ce seront même les voitures du Grand Prix qu'ils verront débouler à des vitesses peu inférieures à l'incroyable 200 km/h.

Vitesse d'utilité publique ? Albert Guyot, arrêté un jour par un paysan tourangeau près de Chambray, alors qu'il procédait à la mise au point de la voiture de Grand Prix, lui expliquera la finalité de la course : permettre à l'usager de « bouffer des kilomètres dans une voiture confortable, très vite et sans dépenser trop d'argent ». Dans un article confié à la revue « Très Sport », le grand pilote, avec un vocabulaire plus recherché, exposera au lecteur que s'il peut aujourd'hui effectuer le trajet Paris-Tours (par la RN 10 !) en 3 heures en toute sécurité au volant de sa Rolland Pilain de tourisme, c'est parce que celle-ci a profité des enseignements de la course : « Sans les bolides de vitesse, nous n'aurions jamais eu la petite 10 CV souple, pratique, économique, actuelle ».

Et cette petite 10 CV, tout au moins celle construite par Rolland Pilain, va pré-



Pour Albert Guyot, le Grand Prix de l'A.C.F. 1922 approche : l'heure est aux essais. En route sans doute pour la Nationale 10. Belle ligne droite que celle de Sorigny...

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Le jeu de l'oie du « Petit Parisien »

Les grands quotidiens ont souvent cherché à organiser des concours à la fois simples et attrayants pour fidéliser leur clientèle et attirer de nouvelles couches de lecteurs. « Le Petit Parisien » a une idée originale : en cette année 1923 où la mode automobile est à la 10 chevaux, considérée comme la voiture moyenne susceptible de démocratiser ce moyen de transport, il va en lancer 10 de 10 marques différentes sur les routes nationales du pays.

Le vainqueur du concours sera, pour les voitures, la première arrivée à Paris et, pour les lecteurs, celui qui aura désigné la voiture gagnante avec les inévitables questions subsidiaires consistant à trouver la moyenne exacte réalisée par celle-ci et le nombre de concurrents qui l'auront désignée.

Mais il faut se plier à deux contraintes qui vont être habilement contournées : on ne peut faire disputer une course de vitesse à 10 voitures sur des routes ouvertes et il est souhaitable, pour améliorer la diffusion du journal, que toute la France soit visitée. Il est donc arrêté que chaque voiture aura son itinéraire. Lequel sera établi tous les deux jours par un tirage au sort dans les bureaux du « Petit Parisien ».

On adopte le principe du jeu de l'oie universellement connu, et le gagnant sera le premier qui arrivera à Paris, figurée par la case 63, les dés étant tirés par une main innocente. Bien sûr, pour corser le jeu, les cases prison, hôtellerie, etc., subsisteront ainsi que, bien entendu, la Mort à la case 58, figurée par la ville de Gambais rendue célèbre par le sinistre Landru. Le concurrent venant s'échouer en ces

lieux devra recommencer le jeu depuis la case départ, soit la ville de Bordeaux.

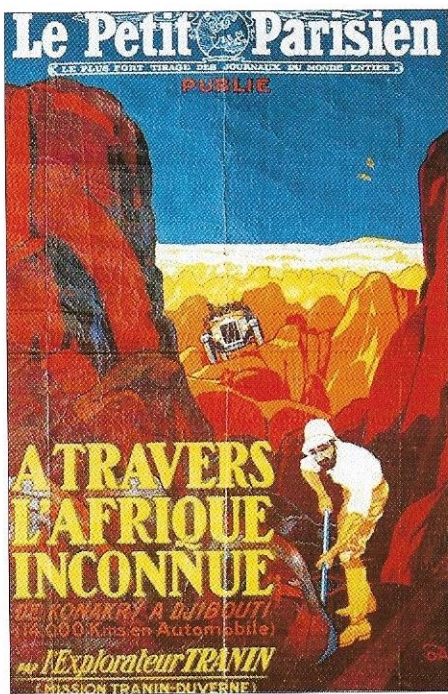
Pour Rolland Pilain, Gustave Duverne et son mécanicien accomplissent sans problème la formalité consistant à descendre la Nationale 10 de Tours à Bordeaux et ils viennent se mettre aux ordres du starter. Ils font la connaissance de celui qui sera leur commissaire de bord chargé de vérifier la régularité de leur périple, un journaliste du « Petit Parisien » nommé Edmond Tranin, avec lequel Duverne se liera d'amitié.

Le premier tirage des dés n'est pas favorable à la Rolland Pilain qui reste à Bordeaux. Après deux jours de vacances, permettant une promenade en bateau sur le bassin d'Arcachon, la voiture n° 5 prend le départ le 23 mai. Son parcours va être fulgurant : grâce au sort qui la fait tomber sur des oies à plusieurs reprises, la Rolland Pilain met les bouchées doubles et arrive à Versailles (case 62) en trois étapes. Paris (case 63) n'est plus qu'à quelques encablures.

Hélas, tout était trop beau... Tirant 6, nos héros, après avoir touché au but, se retrouvent à la case 58 : Gambais, la Mort. Il faut repartir à Bordeaux et tout recommencer. Il n'est pas nécessaire de réussir pour persévérer... et le courage va être récompensé. En sept étapes, loin d'être de simples formalités, puisque les trajets en seront Bordeaux-Le Puy-Belfort-Saint-Lô-Alençon-Saumur-Beauvais et... Paris, la Rolland Pilain sera la première à atteindre le but. Généreuse, la maison Rolland Pilain offrira la voiture victorieuse au « Petit Parisien », qui la fera vendre au profit d'une oeuvre charitable.

cisément se couvrir de gloire à deux reprises, en 1923 et en 1924, en prenant son envol à chaque fois sur cette incontournable « N 10 », avec Gustave Duverne tout d'abord. Propriétaire du garage Excelsior, rue du Rempart à Tours et administrateur de Rolland Pilain, cet habile aviateur de la Première Guerre, s'ennuyant quelque peu sur le plancher des vaches, participa en effet au Jeu de l'Oie automobile organisé par le quotidien « le Petit Parisien ». Avec le mécanicien Véry, il emprunta donc une nouvelle fois la Nationale 10 jusqu'à Bordeaux d'où partirent les 10 voitures de 10 CV de 10 marques différentes sélectionnées pour cette amusante confrontation... qu'il remporta avec sa Rolland Pilain, Edmond Tranin, grand reporter au « Petit Parisien » ayant sympathisé avec lui lors de cette épreuve. Les deux hommes se dirent vite qu'ils ont d'autres ambitions que de parcourir les routes de France en se mettant aux ordres de dès à jouer qui leur imposent un itinéraire. La vie bourgeoise pèse au héros authentique que fut Duverne durant ses combats aériens. Aussi lorsque, l'année suivante, son compère Tranin cherche un partenaire et une voiture pour aller explorer l'Afrique, il ne lui faut pas longtemps pour décider de l'accompagner. Au Salon 1924, les amis feront connaissance de deux Suisses, Borle et Vallatton-Warnery, qui s'enthousiasmeront pour leur projet. Au point d'acquiescer une Rolland Pilain RP 24 similaire à la leur afin de se joindre à eux.

Le 29 octobre 1924 à 20 h, les deux RP 24, immatriculées toutes deux à la préfecture d'Indre-et-Loire, deux jours plus tôt, au nom de Gustave Duverne,



Un film, des livres, puis des conférences ont retracé les aventures des deux explorateurs, Tranin et Duverne, à travers le continent africain.

quittent Paris pour Tours. Arrivées à 2 h du matin le 30 octobre, elles se font installer à l'usine des ponts arrière spéciaux et elles reprennent à midi la route de Bordeaux d'où elles vont s'embarquer pour l'Afrique. La Nationale 10 aura été leur rampe de lancement, mais les pistes sur lesquelles elles vont écrire leur exploit n'auront aucun point commun avec le réseau routier français, qui s'est sérieuse-

ment amélioré et que l'on considère à l'époque comme l'un des meilleurs au monde.

Depuis quelques années des Rolland Pilain arpentent la Nationale 10 à des vitesses beaucoup plus raisonnables que d'habitude. Ce sont les voitures officielles des directeurs de course des Paris-Tours et Bordeaux-Paris cyclistes. Ces épreuves sont organisées sous l'égide du grand quotidien sportif « l'Auto » l'ancêtre de « l'Équipe », dont M. Lévy, directeur commercial de Rolland Pilain, est administrateur. Le Paris-Tours est très généreusement doté par la firme tourangelle, qui offre les prix destinés aux premiers classés. « L'Auto » a également recours aux voitures de la marque pour suivre des courses dans toute la France, tels le Paris-Brest-Paris ou le populaire Tour de France.

Le directeur de course, M. Ravaud, un des patrons de « l'Auto », est généralement piloté par Louis Sire. Ce dernier a une grande habitude de la route puisqu'il a sous sa responsabilité tous les inspecteurs des ventes chargés d'animer le réseau d'agents Rolland Pilain et quand il n'est pas en tournée ou sur le parcours d'une épreuve cycliste, il passe son week-end encore au volant, en disputant des courses un peu partout. Les 26 et 28 juin 1925 par exemple, il fait emprunter une fois de plus la Nationale 10 à l'équipe Rolland Pilain, descendant gagner à Bordeaux la course de côte de Monrepos et les épreuves du kilomètre lancé départ arrêté, en catégorie Tourisme 2 Litres, au volant de la C 23. Sire ne fait là que suivre l'exemple donné par son collègue Delalande l'année précédente.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Mais hélas, tout comme avant la guerre, la course a été très onéreuse et les résultats n'ont pas été à la hauteur des espérances. Il faut à nouveau chercher des capitaux. Trop tard ! MM. Rolland et Pilain vont ainsi perdre le contrôle de leur société. En 1927, Jean Ribes et le carrossier Kelsch en prendront les rênes. Des décisions déchirantes seront vite prises. Les nouveaux patrons vont, une dernière fois, faire parcourir la Nationale 10 à la société Rolland Pilain, mais ce sera avec armes et bagages, puisque Tours est abandonnée pour une grande usine, à Courbevoie.

Sortie de route...

Dernier passage de Rolland Pilain sur la Nationale 10 ? Pas tout à fait, car le 28 septembre 1927, Gustave Duverne reprend le chemin du Sud en compagnie du mécanicien Jean Lannes. Les deux hommes font un bref arrêt à Tours, puis par Bordeaux et Hendaye, gagnent l'Espagne et l'Afrique du Nord, départ d'un extraordinaire raid dont le but final est tout simplement... Hanoï en Indochine. Gustave Duverne avait placé une partie de la fortune de sa femme chez Rolland Pilain et tandis qu'il roulait vers l'Asie, les choses s'étaient aggravées. Le magasin d'exposition des Champs-Élysées, ouvert à la belle époque de 1923, avait été abandonné et les locaux de Levallois-Perret (antenne parisienne de Rolland Pilain depuis 1921) cédés à une société qui devenait agent de la marque. Quant à l'usine de la place Rabelais, à Tours, elle avait été mise en vente. Triste fin de parcours pour l'entreprise tourangelle, qui déposa le bilan le 18 avril 1928.

Héros de l'aviation de 1914-1918, du raid africain de 1924-1925 et du Paris-Hanoï, Duverne allait se convertir en médecin-réanimateur et tout tenter pour faire revenir à la vie la marque Rolland Pilain pour laquelle il avait déjà tant payé de sa personne. Évincés par Kelsch et Ribes, Émile Pilain et Lucien Rolland, restés fidèles l'un à l'autre dans l'adversité, allaient constituer une petite société à Levallois, consacrée à la construction de petites voitures de luxe, mais la crise de 1929 lui sera fatale. Lucien Rolland devait décéder le 9 octobre 1957 chez ses cousins Pezon à Amboise. Quant à Émile Pilain, c'est à Paris qu'il s'éteignit, le 18 décembre 1958, sa dépouille mortelle accomplissant un dernier et bien triste voyage sur la Nationale 10 pour venir reposer au cimetière de Tours, à Saint-Symphorien, si près de cette Tranchée qui lui avait fait vivre de si belles heures.

Gilles Blanchet et Claude Rouxel

N.B. Sauf indication contraire, les photos de ce dossier proviennent des collections de la famille Pilain et de celles des auteurs de ce dossier, Gilles Blanchet et Claude Rouxel.

Rolland Pilain et ses aviateurs

À la fin du XIX^e siècle, beaucoup de cyclistes sont passés à l'automobilisme et au début du XX^e le nouveau rêve de ces sports-men devint l'aéronautique. Rolland Pilain a tenté de saisir cette opportunité et en 1909 et 1910 des avions équipés de ses moteurs ont volé en Touraine, à la Gloriette au bord du Cher, mais sans suite notable.

La guerre de 1914-1918 fit faire un bond énorme à ce mode de locomotion qui passa du stade artisanal au stade industriel. Rolland Pilain eut des liens très étroits avec Gnome et Rhône, fournisseur d'un nombre considérable de moteurs à l'aviation française. Après les hostilités, il ne l'oubliera pas, même si les circonstances ne se prêtaient plus à devenir constructeur de moteurs d'avion.

La paix revenue, tous les héros, émules des Roland Garros ou Guynemer, qui se sont révélés en combat aérien, durent se reconverter. L'automobile et ses courses seront pour certains d'entre eux un bon exutoire. Rolland Pilain aura des relations privilégiées avec deux d'entre eux : Gustave Duverne, l'homme des raids intercontinentaux, et Sadi Lecoq.

Ce dernier doit indubitablement sa promotion sociale à l'aviation. Issu d'un milieu paysan modeste, il devient mécanicien, travaillant sur un monoplan du nom de Zénith, que trois pilotes ont fait construire après s'être cotisés. Mais le grand jour où l'appareil fut prêt à prendre les airs, aucun des trois amis n'eut le courage de jouer le rôle de pilote d'essai et, au pied levé... si l'on peut dire, le jeune Sadi Lecoq qui, âgé de 19 ans et n'ayant jamais appris à voler, osa prendre les commandes du prototype au grand dam du constructeur.

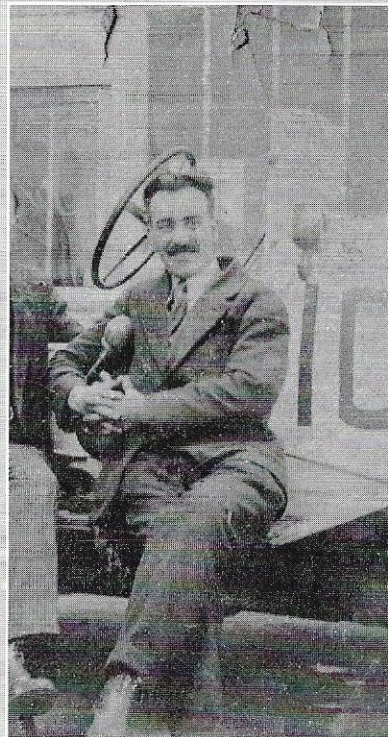
Tout se passa bien mais les commanditaires, n'ayant plus du tout envie de piloter, se retirèrent et le projet n'eut pas de suite. Sadi Lecoq serait resté mécanicien s'il ne s'était juré de gagner un jour la

coupe Gordon Bennett (version aviation et non automobile). Se privant de tout, il réussira à suffisamment économiser sur son maigre salaire d'ouvrier pour s'offrir des cours de pilotage. Sa persévérance fut récompensée et il obtint son brevet, devint bientôt pilote de meetings aériens. Il réalisa quelques prouesses, avant de partir faire son service militaire le 10 décembre 1912. Les circonstances voulurent qu'il reste sous les drapeaux beaucoup plus longtemps que prévu, mais qu'il s'y couvre de gloire dans les airs, à tel point qu'il fut

nommé instructeur puis pilote d'essai chez Blériot.

À la fin de la guerre, Lecoq quitta Blériot pour Nieuport-Delage et s'attaqua aux records. Il en amassa un bon nombre et sera sept fois recordman de vitesse et trois fois recordman de hauteur. Il terminera sa carrière comme inspecteur général de l'aéronautique civile.

Mais ce casse-cou aimait tant les émotions fortes qu'il voulut connaître également les impressions que donne la vitesse sur terre. Au volant d'une Rolland Pilain, il réalisa quelques exploits, obtenant des victoires dans différentes épreuves, dont la course de côte de la Tranchée. Homme des paris, il disputa



Sadi Lecoq : plus vite qu'un cheval de course !

en 1920 un match de vitesse contre... un cheval de course, rendant célèbre sa Rolland Pilain d'un blanc immaculé portant le n° 10. Sa popularité fut telle que, participant un jour à un concours de vitesse, tous moyens de transport confondus, entre la Porte de Vincennes et la Porte Maillot à Paris, son moteur ayant quelques ratés, il abandonna sur place sa voiture et se précipita sur un taxi dont il reléguait le chauffeur... à la place du passager... à la grande joie de celui-ci, paraît-il !

Gustave Duverne, Sadi Lecoq, les as de Rolland Pilain, il n'en fallait pas plus pour justifier le fameux slogan adopté par la marque à cette époque : « La voiture des as, l'as des voitures ». Un slogan qui tient toujours la route...

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

La course au plus haut niveau

Rolland Pilain à Tours ? Une institution en prise directe avec la ville. L'usine de la place Rabelais subventionne l'Union sportive tourangelle, réputée pour ses rugbymen. Lesquels sont employés entre les matchs pour convoier, de Tours à Niort, les voitures qui vont y recevoir leurs carrosseries. L'entreprise a aussi une équipe de boxeurs et favorise le sport cycliste.

Mais, bien naturellement, c'est le sport automobile qui est l'objet de toute son attention. Sa présence sera constante dans les épreuves régionales et pendant quatre ans une forte équipe participera aux 24 Heures du Mans, puis des records de vitesse seront battus à Monthéry, mais, comme avant la guerre 1914-1918, c'est la plus haute marche, celle des Grands Prix de vitesse, que l'on va viser avec une fabuleuse voiture.

La 8 cylindres 2 litres fera ses premières armes en 1922 au Grand Prix de l'A.C.F. disputé à Strasbourg. Les enseignements tirés de cette première course autorisent toutes les ambitions pour la saison 1923 et il le faut puisque le Grand Prix va se dérouler à côté de Tours, entre La Membrolle, Semblançay et Neuillé-Pont-Pierre. Toute la Touraine souhaite une victoire Rolland Pilain et si quelques voisins de l'usine se plaignent du bruit infernal des moteurs poussés au maxi-

um sur les bancs d'essais, parfois au milieu de la nuit, on ferme les yeux sur les vitesses atteintes dans l'Alouette ou sur la Nationale 10 entre Tours et Sainte-Maure. Dans les jours qui précèdent la course, la rue Nationale est en effervescence ; elle est parcourue par des bolides aux formes dérivées et l'on s'y presse pour voir les célébrités logées à l'Hôtel du Faisan. Au passage on ne manque pas de déguster quelques-unes des spécialités de la fameuse

six heures et demie. Pendant pratiquement les trois quarts de l'épreuve, Albert Guyot va jouer avec les nerfs des supporters tourangeaux, se maintenant aux avant-postes à la 4^e place, avec même une incursion à la 2^e à la faveur des ravitaillements. Hélas, le conte de fées se terminera au 28^e des 35 tours sur panne mécanique.

Il n'est pas nécessaire de réussir pour persévérer, dit-on. Rolland Pilain mettra cette maxime en application et trois semaines

plus tard, l'équipe de course empruntera la Nationale 10 jusqu'à Saint-Sébastien pour ce qui sera, cette fois, une chevauchée triomphale. Récompensé de tous ses efforts, Albert Guyot l'emportera haut la main, son second étant Gaston Delalande, chef des pilotes d'essai et valeureux concurrent des 24 Heures du Mans, qui a remplacé au pied levé Hémerly, victime d'une intoxication alimentaire. Rolland Pilain réalise le doublé dans le Grand Prix de Saint-Sébastien.

L'extraordinaire 8 cylindres apportait enfin, mais un peu tard, la récompense que méritaient tant d'années d'efforts

et de persévérance. Une héroïne qu'on peut admirer au musée Henri-Malartre de Rochetaillée-sur-Saône et que les Tourangeaux ont vue dans ses œuvres à Semblançay en 1993, où elle a fait une démonstration tout aussi époustouflante que soixante-dix ans auparavant.



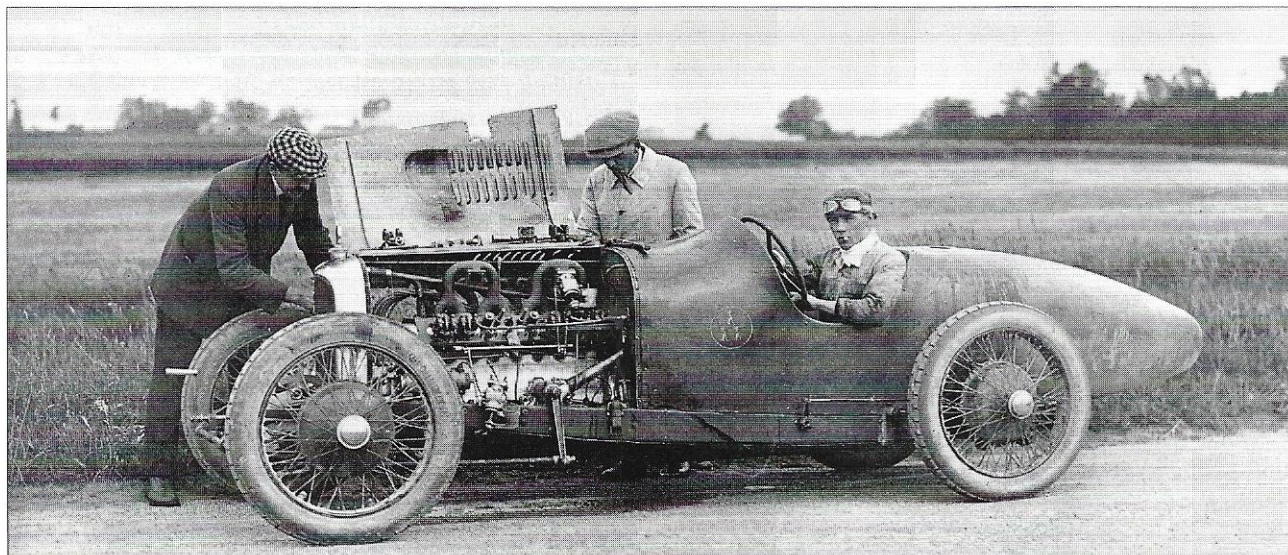
Las carreras de «motos» y automóviles en San Sebastián

CARRERA DE VELOCIDAD. - 1 LITROS
1.º Guyot. - 455 kilómetros en cuatro horas y cuarenta y cinco minutos (recorrido). Gana la Copa de S. M. el Rey.
2.º Delalande. - Ambos sobre coque.
FOTO: CAMPA

ROLLAND PILAIN

se pâtisserie Roche et de faire du lèche-vitrine devant la librairie Tridon ou la chapellerie Lussigny. C'est la fête !

Le lundi 2 juillet, toute la ville ne vit que pour ses poulains Guyot et Hémerly. Ce dernier a souhaité avoir le n° 13 et l'on espère qu'il lui portera chance. La course va durer



Demiers réglages des carburateurs pour la 8 cylindres A 22 d'Albert Guyot, peu avant le Grand Prix de l'A.C.F. de 1922.

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Antiquités sur roues

« Fallait voir ça ! Une véritable épave... Elle ne m'a pas coûté cher, mais que de boulot ! Il m'a fallu démonter trois fois le moteur et j'ai tout de même dû attendre huit ans pour qu'elle puisse rouler. Mais quel bonheur de la voir déambuler aujourd'hui, toute guillerette, sur les routes de Touraine. »

Pour Claude Delaunay, « maître pâtissier » rue Nationale à Tours (sous la fameuse enseigne Poirault), tout a commencé il y a vingt-quatre ans, alors qu'il était boulanger à Joué : « Un beau jour, j'ai eu affaire à un marchand de tapis un peu insistant, qui m'a dit pouvoir tout me vendre. J'avais dû lui lancer : "Si vous me trouvez une voiture ancienne, je vous prends votre tapis !" Le lendemain, il était chez moi et c'est comme ça que je me suis retrouvé chez André, un brocanteur de La Ville-aux-Dames, qui m'a vendu 1 300 F une berline D 26 de 1927... ou ce qu'il en restait ! Ma première Rolland Pilain. »

Depuis, en effet, deux autres modèles de « la marque aux trois tours » (deux torpédos de 1922 et 1924) ont enrichi la rutilante collection de Claude Delaunay. De Zèbre 1910 (l'une des voitures les plus légères de l'histoire) en KZ Renault 1927 (celle des pompiers d'Athée), en passant notamment par TrACTION et Taxi de la Marne, pas moins de dix antiquités dans ce garage, toutes en état de marche et assurées en bonne et due forme (seulement 500 F par véhicule... à condition de se montrer prudent sur de nombreux points).

En état de marche... Enfin, façon de parler, car en matière de voitures « rétro », mieux vaut sortir avec tournevis, clés et pinces. « Le gros problème, c'est le carburateur », assure le collectionneur... qui se doit aussi d'être un bricoleur. « Ma torpédo sport RP 24, je l'ai quasiment trouvée en pièces détachées, dans un grenier du côté de Semblançay. De toute façon, quand on restaure une voiture, mieux vaut tout démonter. Et puis être patient, car ce n'est pas facile de

Car, si les voitures ne sont pas très chères à l'achat, en revanche, les reconstituer coûte une fortune. Un pneu, ça vaut déjà dans les 1 000 F ! »

Mais la passion n'est par essence pas raisonnable. D'autant plus que chez les Delaunay, elle se révèle héréditaire : « Mon père, qui a été trente ans boulanger de Lerné, a d'abord livré son pain avec une voiture à chien. Après la guerre, il a acheté une Peugeot à chaînes qui datait de 1903 et puis il a eu une vieille Delahaye trouvée à Seully. Un beau jour, elle l'a lâché, mais elle n'a pas été perdue pour tout le monde : qu'est-ce que je me suis amusé avec, jusqu'au jour où des romanchels l'ont embarquée, pour 10 francs ! », raconte celui qu'on appelle parfois Monsieur Poirault.

Une passion génétique, en effet, les deux fils du pâtissier, tous deux boulangers (l'un rue Nationale - Chez Honoré-, l'autre à Paris), ayant en effet hérité de l'enthousiasme paternel et grand-paternel pour les antiquités de la route : Morgan pour Philippe et 403 cabriolet pour Stéphane.

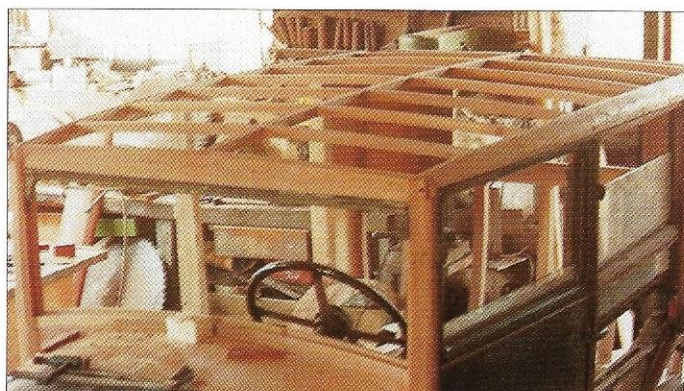
Et pour les deux fistons, ce n'est qu'un début, car on devient vite collectionneur... « La voiture ancienne, c'est quasiment une religion. Quand on y croit, on accepte aussi bien les pannes que l'absence d'essuie-glace et de chauffage. Et certains jours d'hiver, on est sacrément oxygéné... Mais le moteur qui tourne dégage quand même de la chaleur au sol. Avec les pieds chauds, on peut aller au bout du monde ! »



Un joyau qui fut épave... Superbe berline que cette Rolland Pilain de 1927 : 4,60 m de long pour quelque 1 500 kg, 4 vitesses plus la marche arrière, et pas même 10 litres au 100 pour cette 4-cylindres de 1 500 cm³, repeinte dans son bleu d'origine.

trouver les bons artisans », poursuit le passionné, qui a eu la chance de rencontrer M. Lasneau, l'ancien charron de Neuvy-le-Roi, pour remettre en état l'ossature en bois de sa berline D 26.

Difficile aussi de mettre la main sur certaines pièces, mais en matière d'auto d'antan, l'accessoire se révèle essentiel : « J'ai mis cinq ans à trouver ces phares. Et cette mascotte (la superbe sphinge ailée Rolland Pilain) m'a coûté 3 000 F.



« Quand on décide de restaurer une voiture ancienne, il faut généralement tout démonter. C'est toujours étonnant de revoir des photos de l'état initial du véhicule, alors qu'on roule dedans et qu'il paraît flambant neuf. En tout cas, pas facile de trouver certaines pièces rares et de bons artisans », explique Claude Delaunay, dont la collection compte une dizaine de joyaux motorisés. C'est à un ancien charron de Neuvy-le-Roi qu'il a ainsi confié la construction de l'ossature en bois de sa précieuse Rolland Pilain D 26 de 1927 (ci-dessus et en couverture de ce numéro).

rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Le retour des Rolland Pilain



Passionné depuis son enfance par les voitures anciennes, Claude Delaunay possède une dizaine de bijoux de la route. Membre de l'association des Amis de Rolland Pilain, il est aussi adhérent du club Renault, son « Taxi de la Mame » l'ayant ainsi mené en juin à Verdun dans le cadre d'une concentration d'une cinquantaine de « Taxis ».

Des Rolland Pilain place de la Gare ? Pas seulement une image du passé ! Les 6 et 7 juillet, « l'as des voitures » renouera avec le boulevard de ses folles années. Le culte de « la voiture des as » se poursuivra le lendemain avec l'exhibition des rutilants bolides d'antan et à travers une exposition qui réunira au Vinci nombre de photos, affiches et autres documents de collection liés à la marque tourangelle, dont l'épopée a été trop vite oubliée.

Week-end historique, en tout cas, pour les « fanas » de Rolland Pilain, dont l'association ne pouvait rêver mieux qu'une telle fête officielle pour marquer son dixième anniversaire. Regroupant des descendants des constructeurs, des anciens de l'entreprise, des passionnés de l'histoire automobile et d'heureux propriétaires de Rolland Pilain, elle a le privilège d'être présidée par... Roland Pilain, petit-fils de Léon Pilain, l'ancien directeur technique de la société. Elle s'honore aussi de compter parmi ses quatre-vingts membres Mme Janine Pilain-Funke, fille

adoptive d'Emile Pilain, ainsi que mesdames Rampini et Raveau, respectivement filles d'Edmond Tranin et de Jean Lannes, héros des extraordinaires et victorieuses expéditions Rolland Pilain en Afrique et en Asie.

Mise sur roues par Claude Rouxel et Gilles Blanchet, auteurs d'un remarquable ouvrage sur l'épopée Rolland Pilain (paru en 1985, aux éditions Edijac, mais hélas épuisé), l'association a son siège social à Tours, au 5, rue Jolivet (l'ancien domicile de Léon Pilain), la restauration annuelle ne s'élevant qu'à 50 F. Cette amicale ne se contente pas de diffuser des circulaires d'information et d'organiser des réunions et des expositions, puisqu'elle entend d'abord contribuer à la restauration des Rolland Pilain encore existantes : cent dix ont été recensées (pour la plupart en France), mais une trentaine seulement seraient en état de marche. Trente précieuses antiquités vestiges d'une historique production estimée à quelque trente mille exemplaires.

J.-L.P.

rolland pilain, « la voiture des as »

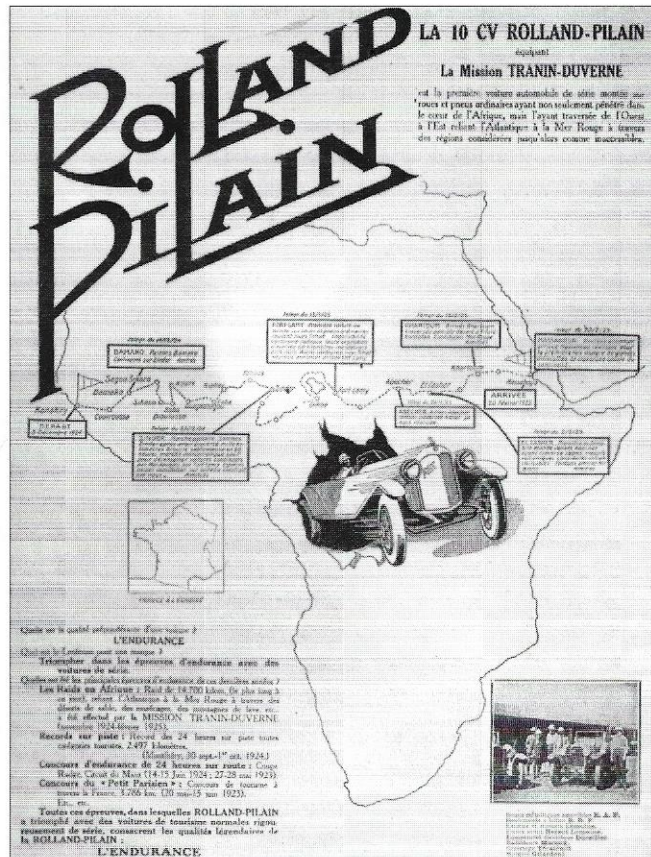
du côté d'hier

Rolland Pilain et l'Afrique

Maurice Pilain, fils de Léon et neveu d'Émile, avait quitté Tours dans le courant des années 20 pour aller s'occuper de la vente de Rolland Pilain en Algérie. Quelques victoires avaient été remportées, en Algérie également, dans des courses d'importance régionale. Dans les colonies d'Afrique Noire, on devait aussi trouver quelques voitures tourangelles vendues par des comptoirs ou des agents multi-marques, mais la grande aventure sur ce continent c'est, bien évidemment, l'expédition Tranin-Duverne de 1924-1925.

Descendues de Paris à Bordeaux par la Nationale 10, deux Rolland Pilain RP 24 grises sont accueillies à Bordeaux le 29 octobre 1924 par l'agent de la marque, M. Tourillon, qui s'occupe d'elles et de leurs équipages jusqu'à leur embarquement à bord du cargo Saint-Firmin. La destination est Konakry, en Guinée Française, d'où les deux voitures prendront la route... la piste... ou ce qui en tient lieu, jusqu'à Djibouti, à l'autre extrémité de l'Afrique.

Les deux explorateurs automobiles qui tentent ce raid inédit et au succès très aléatoire, sont Gustave Duverne, l'un des deux « navigateurs » de Rolland Pilain et Edmond Tranin. L'un et l'autre sont intrépides. Duverne, depuis qu'il doit se consacrer à gérer ses biens et ceux de sa femme, a la nostalgie des grands espaces qu'il parcourait dans son avion durant la guerre, pendant laquelle il s'est héroïquement conduit, en conservant d'ailleurs quelques séquelles dans son anatomie. Tranin, un peu plus jeune que lui, est tout



aussi courageux et n'a peur de rien. Il en a déjà donné la preuve dans sa carrière de journaliste, réussissant de spectaculaires reportages.

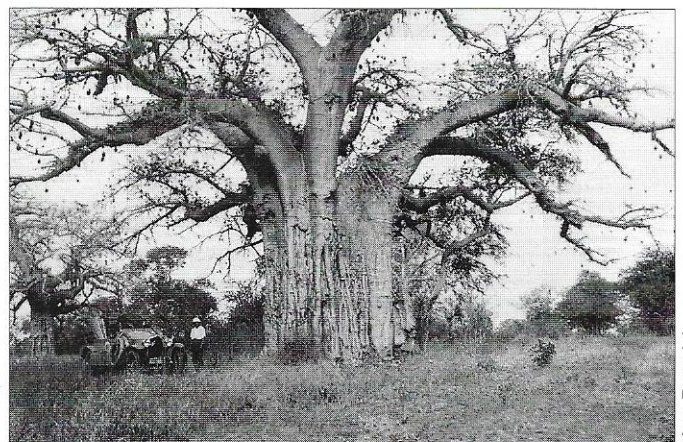
Edmond Tranin a eu l'occasion de connaître l'Afrique et il rêve d'y retourner. Il entend de nombreuses démarches pour trouver les fonds nécessaires à un tel voyage, mais il ne recueille... que des encouragements. Désirant sortir des sentiers battus et peut-être inspiré par les expéditions que lance Citroën à travers le

Sahara et que tente de suivre timidement Renault, il décide que l'automobile sera son moyen de transport.

Il contacte Ford à qui il présente un dossier très structuré dans lequel il fait ressortir tout le profit que le constructeur américain pourrait tirer d'un raid beaucoup plus probant que ceux de ses concurrents français. Il essuie encore un échec. Il se tourne alors vers celui avec qui il a, l'année passée, parcouru la France lors du jeu de l'oie du « Petit Parisien » : Gustave Duverne. Celui-ci ne se fait pas prier et accepte de partir avec une Rolland Pilain lui appartenant.

Il faut partir sans tarder à cause des impératifs. Les deux hommes se lancent, avec une belle dose d'inconscience, il faut l'avouer. Les deux Suisses qui se sont joints à eux au dernier moment, abandonneront la partie, et, restés seuls, ils réaliseront un exploit authentique que personne n'a jamais réédité depuis. En 14 000 kilomètres ils auront connu un lot de difficultés dont le seul énoncé ne tiendrait pas dans cette page.

À la performance humaine s'ajoute une performance technique, car la Rolland Pilain a triomphé de tout malgré les moyens financiers insignifiants dont bénéficiait l'expédition. Au même moment se déroulait la Croisière Noire de Citroën dont les budgets, tant pour la réalisation de l'expédition que pour sa mise en valeur, n'avaient aucune commune mesure. Un petit constructeur ne pouvait lutter contre l'ogre de Javel sur aucun plan, mais l'exploit n'en a que plus de valeur.



rolland pilain, « la voiture des as »

du côté d'hier

Rolland Pilain et l'Asie

Gustave Duverne a 36 ans, en 1927, quand Rolland Pilain quitte Tours à la suite de la mise sur la touche de ses créateurs. Il est administrateur de la société depuis déjà un certain temps, y ayant placé des capitaux appartenant, pour beaucoup, à son épouse. Les nouveaux dirigeants, Ribes et Kelsch, s'occupent de la liquidation des anciens locaux, de l'installation de la nouvelle usine de Courbevoie et du lancement des deux nouveaux modèles, la D 26 et la F 28.

Ce genre d'activité ne doit pas combler d'enthousiasme l'ancien aviateur qui préfère reprendre le large. Déjà en juin 1926, il avait formé le projet de rééditer un exploit du style de son Konakry-Djibouti et avait demandé son appui au ministre des Colonies pour réaliser une liaison Paris-Hanoï. Le projet n'avait pu aboutir en raison de troubles sur une partie de l'itinéraire, dans les Balkans et en Birmanie. En juin 1927, il réitère sa demande en précisant que « ce raid tendra à prouver que l'industrie automobile française est toujours en tête du progrès » et qu'il sollicite « non pas une subvention en argent, mais une mission officielle (...) qui permettrait d'obtenir des pays étrangers une aide réellement efficace en cas de dangers ou de catastrophes ».

L'argument financier doit convaincre le ministre car, après une enquête poussée

révéland que Gustave Duverne présente toutes les garanties d'honorabilité (il est maire de la commune de La Boulaye en Saône-et-Loire et possède un château entouré de 350 hectares !) et que son expérience sur le continent africain est le garant du sérieux de son projet, on lui accorde une mission officielle « gratuite ».

Cette fois-ci son compagnon d'Afrique, Edmond Tranin, en mission sous d'autres cieux, n'est pas de la partie. Duverne demande un volontaire parmi les mécaniciens de l'usine. Jean Lannes, jeune homme originaire d'Aire-sur-l'Adour, venu à Tours faire son service militaire et rentré chez Rolland Pilain où il travaille depuis six ans, se propose. Ses qualités en ont fait un excellent metteur au point et sa candidature est retenue. Il accompagne donc celui qui est pour lui un patron et qui, dans son livre de souvenirs,

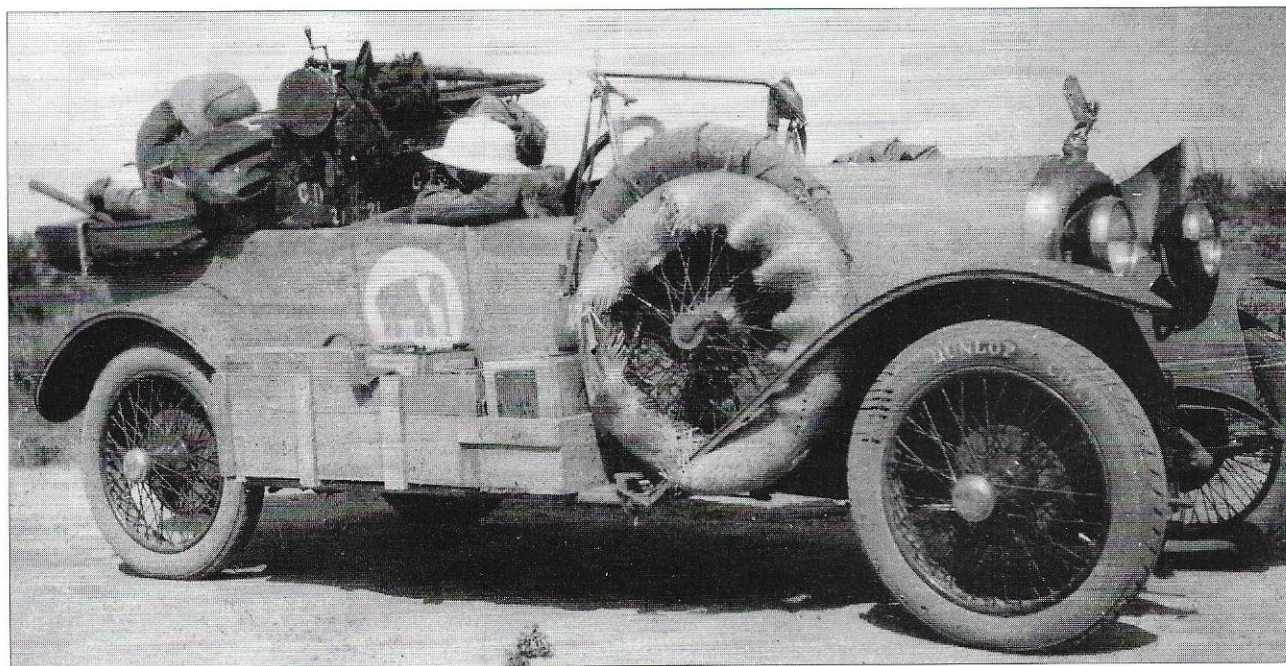
se louera de son efficacité et de son dévouement. Un photographe se joindra à eux.

Tout comme pour l'expédition africaine, il est impossible de parler de ce raid Paris-Hanoï en quelques lignes. On ne peut qu'évoquer le courage et la détermination dont ont fait preuve les deux hommes pour mener à bien cette expédition à travers l'Afrique du Nord d'abord, puis l'Asie ensuite. Ils ont tout vécu et Jean Lannes a réalisé des miracles pour permettre à la voiture de les

mener à bon port.

Ainsi, à la suite d'ensablement dans les dunes entre El Kantara et Jérusalem, la voiture se trouva bloquée sur une ligne de chemin de fer. Un contact un peu brutal avec un train a projeté le véhicule à 4 mètres. La belle carrosserie Kelsch était bien détériorée : qu'à cela ne tienne, on la réparerait comme on l'avait fait trois semaines avant lorsqu'en déchargeant la voiture d'un bateau, la corde utilisée s'était cassée deux fois de suite ! Puisqu'une carrosserie tout acier se vantait de sa solidité, une carrosserie souple pouvait bien en faire autant.

Arrivés en Indochine nos héros auront deux surprises, l'une agréable en étant accueillis à Hanoï par une escorte de trente Rolland Pilain, l'autre moins réjouissante : ils y apprendront en effet la « sortie de route » de la société.



Pour effectuer la jonction Atlantique-Océan Indien, Tranin et Duverne utilisèrent un véhicule de série dont la garniture arrière avait été enlevée afin de placer pièces, matériel de rechange, huile, eau, essence, roues, etc. Mieux valait tout prévoir...

Mme Rampini