

le fanatique de L'AUTOMOBILE

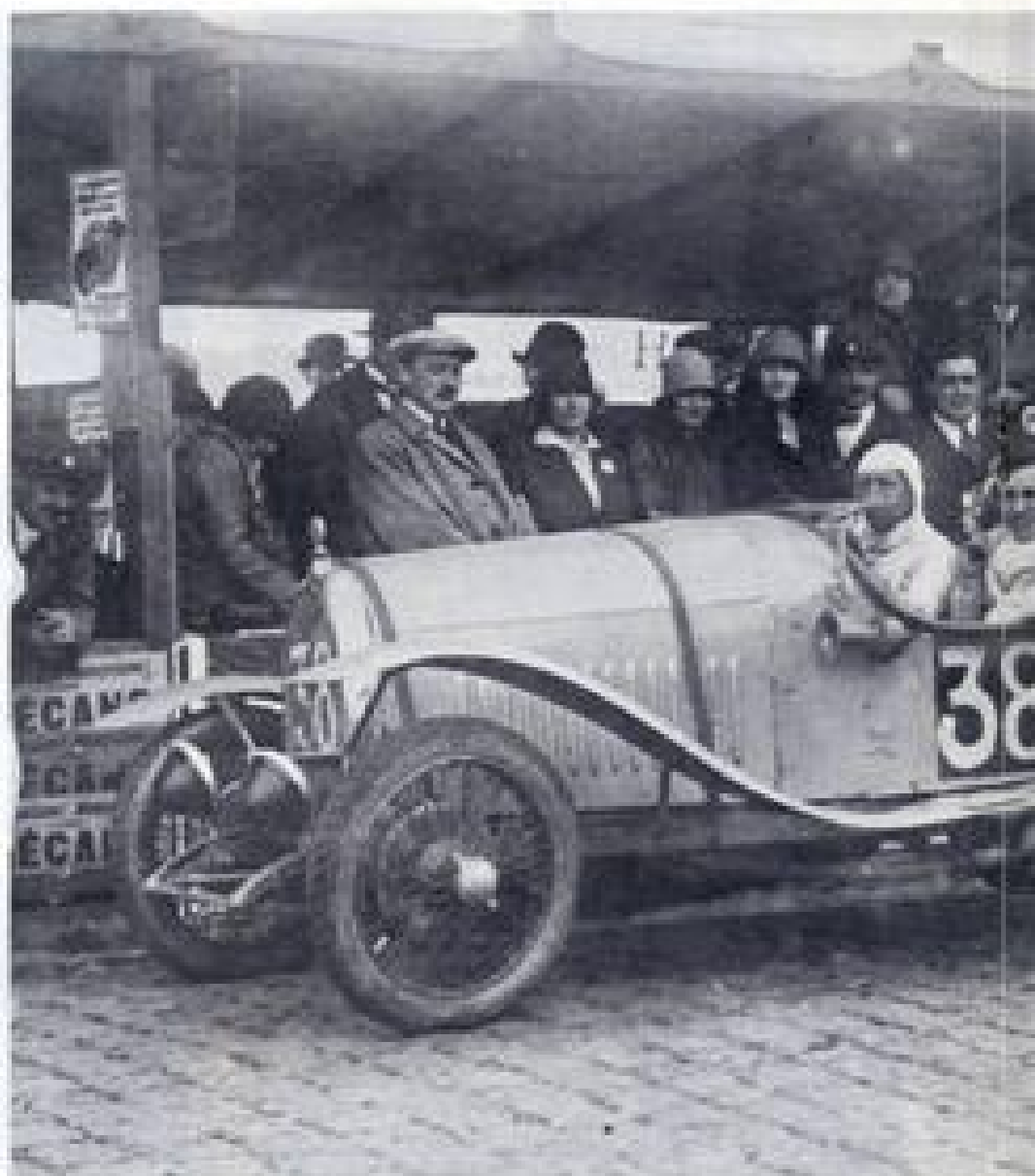
avril 1975/n°79/8f



Six cylindres Franklin à refroidissement par air 1030-1101.

Le Delfosse qui a remporté une épreuve victorieuse dans ce catégorie au Meeting des Routes provinciales.

une
marque
sportive
du nord de
la France



Delfosse

Mais l'esprit de compétition est de plus en plus ancré dans les pensées de Delfosse et l'année 1925 vit les voitures de Cambrai souvent au départ (contre temps, l'usine avait également aménagé un atelier à Valenciennes).

L'usine fabrique trois voitures de course dites Grand-Prix (pour Grand Prix de Boulogne) : pour être léger, on utilise les cadres de châssis des premiers modèles de 239 et d'empattement mais raccourcis, avec un coque avant Ferriss-Figueras et

le pont léger de Lamaitre et Gérard, avec le frein sur différentiel Hallot, le moteur était toujours le C.I.M.E. 1500 à arbre à cames en tête mais soigneusement poussé avec un criblage parfaitement équilibré par les soins de M. Delfosse lui-même. Les voitures étaient très basses (12 cm du sol), très profilées et issues d'un carénage intérieur, la première voiture avait le typique radiateur oval de chez Delfosse, mais celui-ci fut profilé à son tour : la roue de secours était à cheval dans la pointe arrière et le tube d'échappement était à l'extérieur de la carrosserie.

La première sortie de la Grand-Prix fut un succès, Delfosse l'engagea pour lui à la course de côte de Château-Thierry (en avril 1925) et remporta la catégorie 1500 course

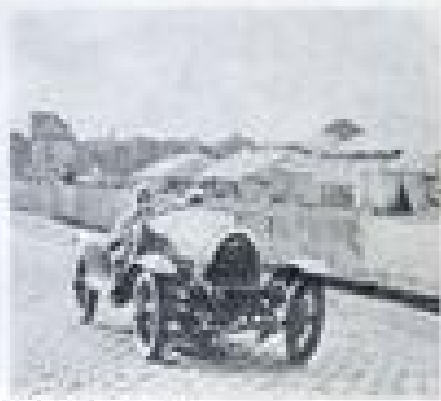
2^e partie par Serge Pozzoli



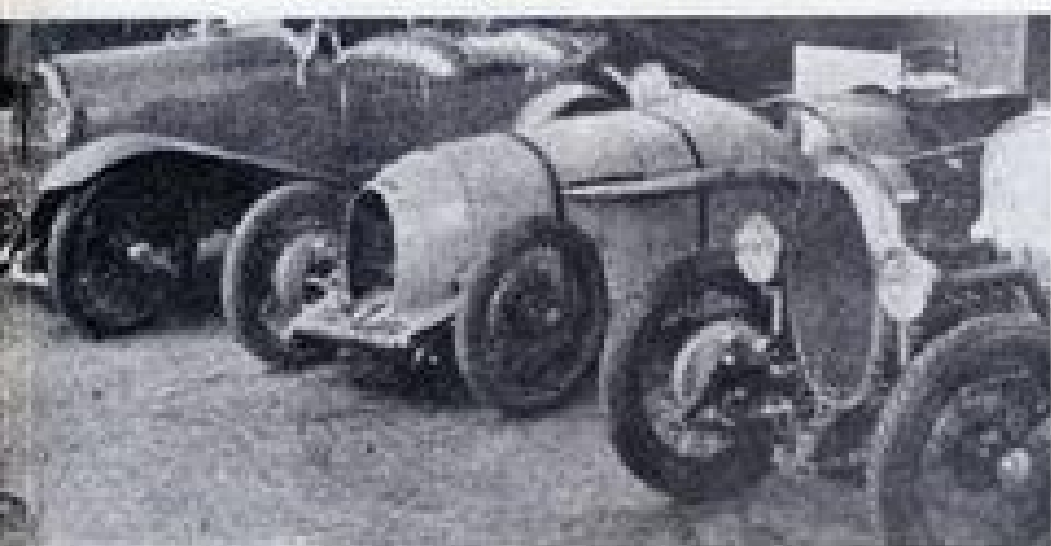
Le stand de Balon de Bruxelles en 1922.



La Delfosse en vitesse sur les pentes.



Mambal sur Delfosse.



Le stand de Balon de Bruxelles en 1922.

en 31" 2/3 (la voiture n'avait pas encore son carénage de radiateur). Par comparaison, la Bugatti qui remporta la catégorie course 2 litres fin 43" 4/5.

La semaine d'après la même voiture enlevait la catégorie 1500 cc au circuit de l'Aisne, course près de Saint-Quentin, couvrant les 189 km de l'épreuve en 2 h 32' 16".

Le 24 mai 1923, a lieu la course de côte de Poix, à côté d'Amiens, cent vingt véhicules sont engagés dont deux Delfosse en 1500 cc course, l'une pilotée par Delfosse, l'autre par un professionnel connu, Michel Doré, celui-ci emporte la catégorie en 1' 25" 4/5, Delfosse prend la seconde place de la catégorie en 1' 33" 2/5.

Au milieu du mois de juillet a lieu la course de côte du Ballon d'Alsace,



M. Delbosse à l'Abbaye.

c'est Maréchal qui pilote la 1500 cc Delbosse, il finit 2^e en 1500 mais fait également le deuxième temps général de la journée derrière la terrible Salmon de Casso qui court en catégorie 1500 et qui fait le meilleur temps toutes catégories.

Au début du mois d'août a lieu une petite épreuve en côte près de Boulogne dite course de côte de la Porte Gayolle, le meilleur temps toutes catégories est fait par Maréchal qui emble évidemment la catégorie 1500 Sport.

Fin août 1925, ont lieu enfin les épreuves de Boulogne, le jeudi le meeting de vitesse qui comporte une épreuve sur 4 kilométrés, une course de 1000 m en côte, une autre de 500 m, et un 500 m départ et arrivée arrêtés ; le samedi, le

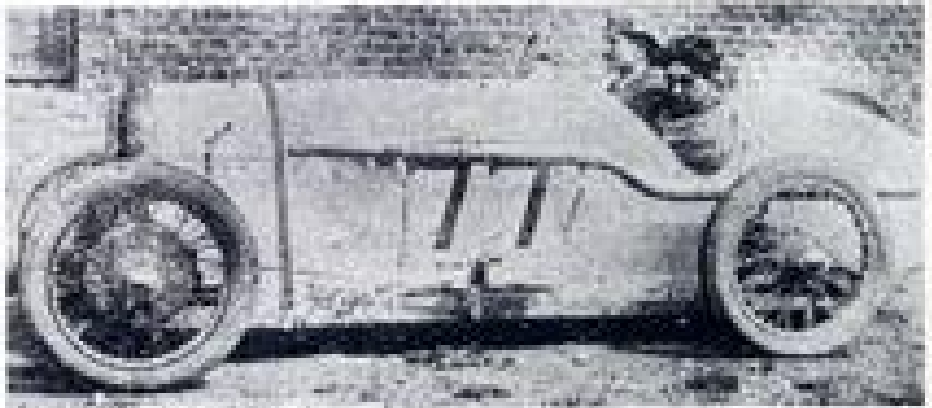
Grand Prix de Boulogne pour voitures jusqu'à 1500 cc et le dimanche la Coupe Georges Bouillon pour voitures au-dessus de 1500 cc.

Deux 1500 Delbosse, pilotées par Maréchal et Hennegrave, sont engagées dans le meeting de vitesse ; Maréchal ne faisant pas les quatre épreuves n'est pas classé, mais Hennegrave bat dans sa catégorie la très vite monoplace A.C. de l'Anglais Joyce et triomphe ; pour vous donner une idée, le temps de 500 m départ et arrivée arrêtés est de 32' 1/5 pour Hennegrave et de 32' 1/5 pour Maréchal. Hennegrave et Maréchal courent le G.P. le samedi, au passage leurs voitures font respectivement sur la bascule 650 et 620 kg.

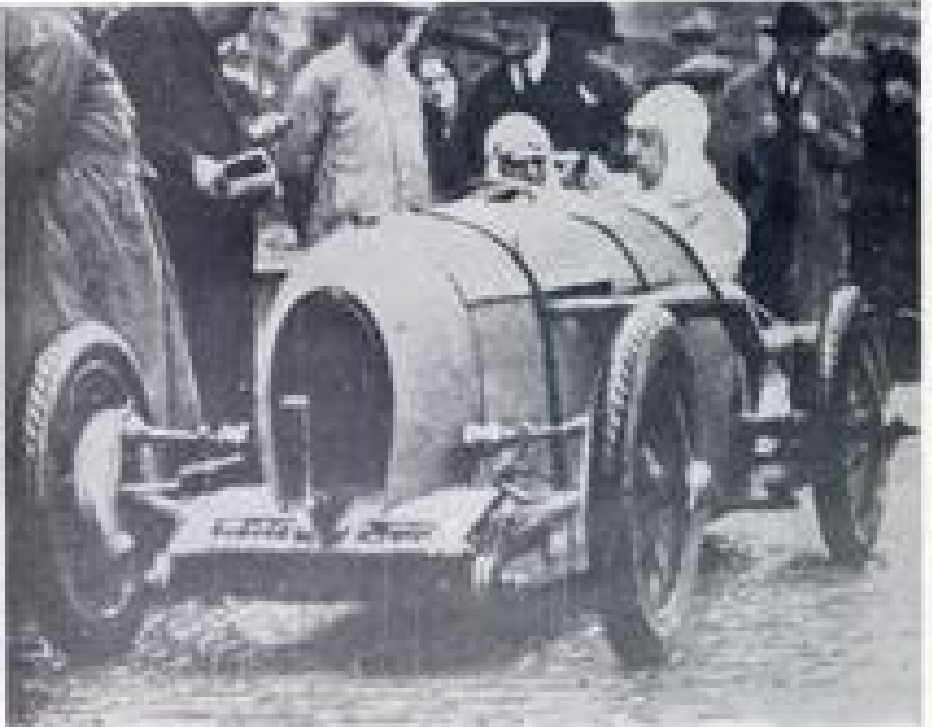
En 1100, il a des Sénéchal, B.N.C. et Salmon et en 1500 Bugatti,



Le type Grand Prix au départ à Boulogne.



M. Delfosse and Charles Henry.



Le type Grand Prix.



Le modèle Sport

Delfosse

Thomas Spécial, B.U.C. et pas moins de quatre Fraser-Nash.

Au premier tour (qui fait plus de 17 km) Hennegrave ne passe plus, en panne de magnéto, mais Maréchal est troisième de la catégorie 250 kg (il y a aussi celle des moins de 500 kg dans laquelle court la Bugatti Brescia de Marschall), à l'issue d'un ralentissement de la voiture de tête, Maréchal prend la tête mais le tube d'huile de son manomètre se casse. L'huile coule sur l'embrayage qui se met à patiner, il finit comme il peut les 448 km et termine 4^e des voitures de 250 kg, derrière la Thomas et deux Fraser-Nash. Le classement général revient à Marshall sur sa Bugatti.

C'est pendant ces épreuves qu'une 1500 cc Delfosse fut chronométrée officiellement à 162 km/h, ce qui laisse supposer 62 à 65 chevaux dans son moteur C.I.M.E. spécialement préparé.

Pour clore la saison, deux semaines après a lieu le Circuit des Routes Pavées qui commence par un meeting de plusieurs épreuves à l'instar de Boulogne, Hennegrave gagne en 1500 cc sport mais Maréchal ne fait que 3^e en 1500 courses. Pour l'épreuve de vitesse du dimanche, seul Maréchal y participe mais avec une 1500 cc sport sur châssis de 2,55 m avec des ailes et des phares, il emporte sa catégorie devant une 1500 Bugatti.

La saison a été bonne et les voitures semblent s'être bien vendues, un élégant coupé 4 places 2 portes en Pégamoïd fourni sur châssis 1200 ou 1500 venant compléter la gamme des carrosseries.

Delfosse expose ses voitures au Salon de Bruxelles fin 1915, il y a un châssis 1100, la 1500 Grand Prix et un très beau torpédo à 4 places (regardez la photographie) mais l'accueil de la fabrication est toujours sur les voitures très sportives, ce qui limite la clientèle.

M. Delfosse ayant vendu une des Grand Prix à un riche Belge nommé Lippens, celui-ci l'engage fin février 1916 à la course de côte de l'Estérel dans la catégorie course; voulant épauler son client, il descendit sur la Côte d'Azur avec un châssis sport monté de deux baquets; arrivé à Cannes, il pensa l'engager en catégorie 1500 sport mais on lui reclama des ailes; dans la nuit, il fabriqua quatre ailes avec un cadre en tube qu'il entoula.

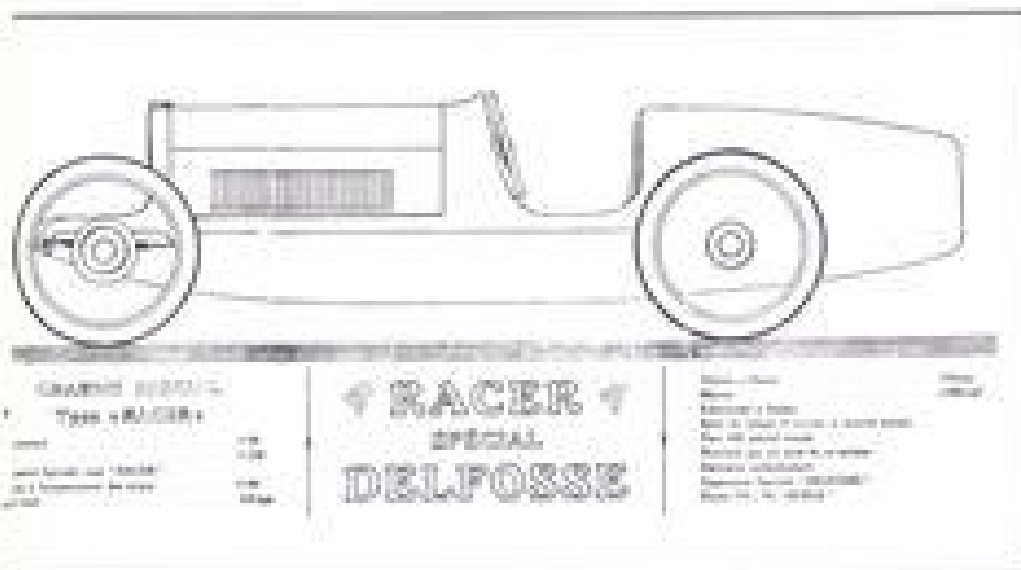
Le lendemain matin, Lippens fit 8' 14" 2/3 dans la catégorie 1500 course, prenant la 2^e place derrière la Bugatti de Caliri, 7' 58" 2/3, mais en catégorie 1500 sport gagnée par



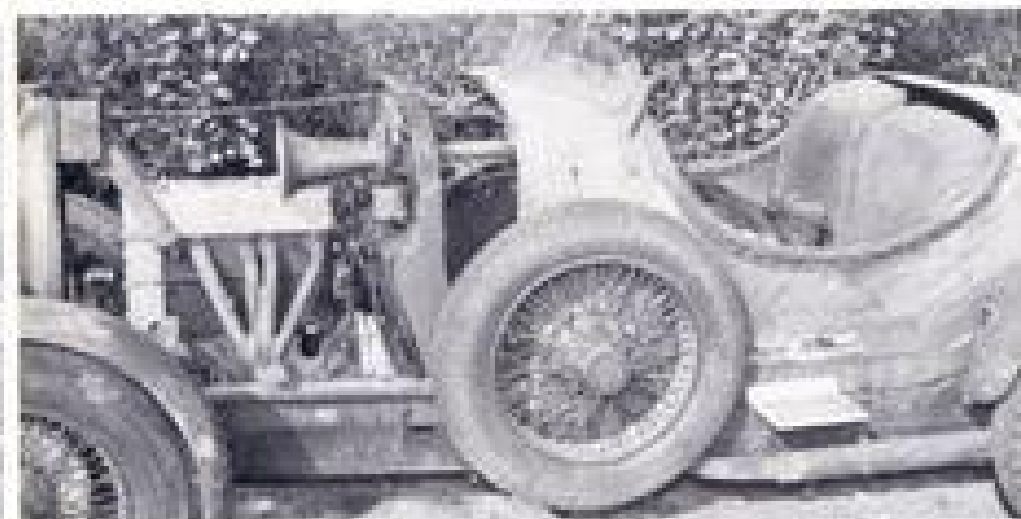
Travail en cours de site.



Travail à Miramas.



La dernière Delfosse dont la fabrication ne fut pas terminée.



Une Delfosse en train de rouler dans un musée belge.

Delfosse échoué fit encore mieux en 7' 54" 1/3.

Le 14 mars 1926, Troust entra la catégorie 1500 course en 7' 26" 1/3 à la course de côte de Piétreries.

La dernière manifestation valable eut lieu fin mars au G.P. de Provence, dans l'illuminatoire des 1500 cc Troust, pilotant une 1500 Delfosse G.P., finit 4^e derrière les trois 1500 cc Talbot à compresseur de Scorpione, Boullier et Moriconi vainant 190 km à l'heure; sur ce circuit rapide les Talbot ne pouvaient pas pour se qualifier (temps des Talbot 25' 25" 1/3 pour 90 km, temps de la Delfosse 27' 17").

En finale les Talbot triomphèrent devant des Bugatti, couvrant les 30 premiers kilomètres en 25' 11"; si l'on tient compte de la classe des pilotes, l'on s'aperçoit que la vitesse annoncée par Delfosse de 160 km/heure est bien réelle.

La mort de Lippens fit cesser l'activité sportive de la maison Delfosse, quoi que le patron se livrait à Montlibert à des essais de compresseur qui n'eurent pas de suite.

Delfosse prépara une réplique chère de ses voitures Grand Prix avec un nouveau châssis très haut d'axe et se terminant en pointe à l'arrière; les voitures recevaient un essieu Perrot-Pigancou et un pont arrière muni de tambours; elles étaient prévues pour 150 km/h; mais les dépenses pour courir avaient dû assécher le trésorier; les voitures ne furent pas terminées et la fabrication Delfosse, qui avait débité à Martre-les-Vallées, se termina fin 1926; environ 160 voitures des types CD6 et CD7 furent fabriquées dont 80% du type CD6.

M. Delfosse se reconvertis dans la vente des motosicyclettes puis dans la fabrication du matériel agricole; il a aujourd'hui une importante usine dirigée par son fils et fournit 20% des tracteurs de pompage de terre vendus sur le marché français.

**une
marque
sportive
du nord de
la France**

