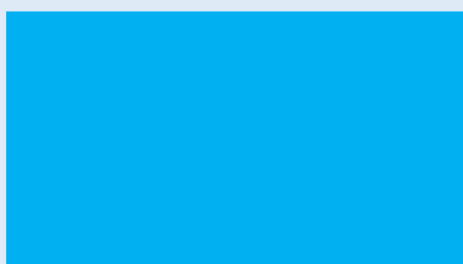


Bibliographie / Bibliography

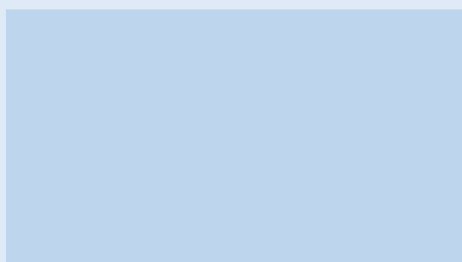
Historique en français

Historical background in English

Chenard & Walcker 24 Heures du Mans 1923



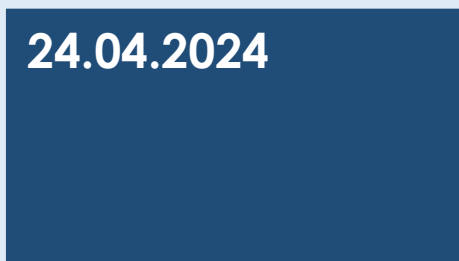
N°9 pilotée par / driven by André Lagache & René Léonard
(Gagnante – Winner)



N°10 pilotée par / driven by Raoul Bachmann & Christian
Dauvergne
(2ème place – 2th place)



24.04.2024



Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Chenard & Wlacker

24 heures du Mans, 1923-1992, tome 1

Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre, Alain Bienvenu
J-P Barthelemy
ISBN 9782909413068

Cinquante 24 Heures du Mans 1923-1982

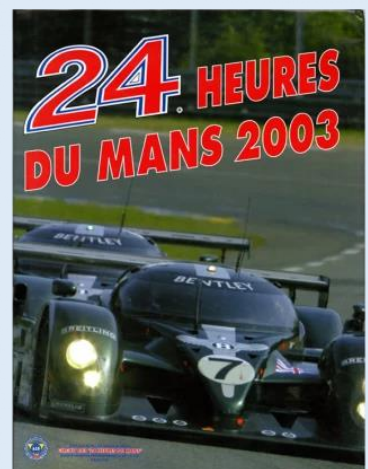
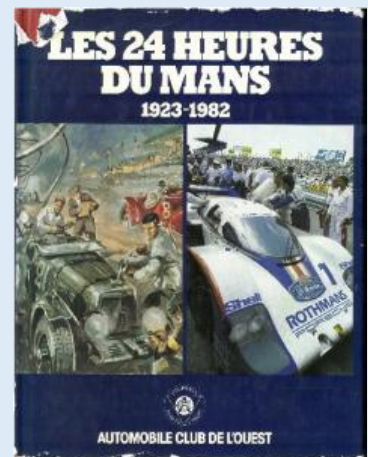
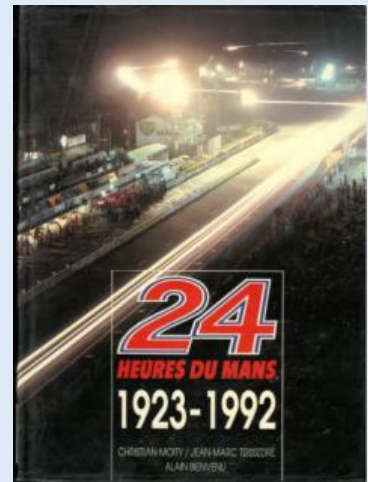
24 heures du Mans 1923-2010 Tome 1

Christian Moity & Jean-Marc Teissèdre, Didier Braillon & Pierre Moity
Editions Publi-Inter
ISBN 2-903356-08-04 9782951873780

24 Heures du Mans 2003

Christian Moity & Jean-Marc Teissèdre
Pages 12 à 15
Chronosports France
ISBN 2-84707029-86-58

<https://www.retropassionautomobiles.fr/2021/06/chenard-walcker/>



Historique en français

La marque Chenard & Walcker naît à Asnières en France en 1898 en même temps que bon nombre d'autres marques telles que Renault, Hurtu, Decauville, Rheda, Créanche, Georges Richard, Marot-Gardon, Gobron-Brillé, De Dietrich. A l'aube de la première guerre mondiale, elle est un acteur incontournable de l'industrie automobile : ses créateurs Ernest Chenard et Henry Walcker en font le 4ème constructeur de France en 1922 en termes de volume.

La marque dont l'usine est déménagée à Gennevilliers en 1907 se spécialise dans la production de voitures de milieu de gamme qui s'adressent à la petite et moyenne bourgeoisie attachée à des solutions techniques simples et éprouvées loin des grandes innovations mais reconnues pour la qualité de la production plus que par une personnalité marquée.

Cette fiabilité lui permet en revanche de s'illustrer en compétition dans les épreuves les plus célèbres et populaires de l'époque et notamment aux premières 24 Heures du Mans qui se déroulent en 1923.

Au terme d'une âpre bataille dans des conditions climatiques inhabituelles pour un mois de mai, Chenard & Walcker remporte une double victoire en hissant sur le podium 2 des 3 voitures engagées de la marque. Si le design des modèles de série est très conservateur, les carrosseries de compétition se caractérisent par des lignes très avant-gardistes pour l'époque qui témoignent des premières recherches sur l'aérodynamisme. Les voitures sont équipées d'un moteur quatre-cylindres de Chenard et Walcker de 1 978 cm³ à arbre à cames en tête. A l'arrivée, Raoul Bachmann dans sa Chenard & Walcker n°10, gêné par un autre concurrent percute Paul Gros, le deuxième pilote de la Bignan n°23, qui s'en sort avec une fracture du bras et des contusions. La n°10 termine officiellement 2ème, la Bignan, 3ème. La Chenard & Walcker n°11 de Fernand Bachmann & Raymond Glanzmann se classe 11ème. Cependant selon le règlement officiel il n'y a pas de classement final ; les voitures sont qualifiées pour 1924.

La Chenard n°9 d'André Lagache et Léonard parcourt 2 209 km soit une moyenne horaire supérieure de 92 km/h. Ce fut une révélation, car si l'on savait quelle vitesse ces voitures étaient capables de réaliser, on n'imaginait mal qu'une telle moyenne pût être maintenue.

De 1923 à 1926, l'écurie de course Chenard et Walcker s'impose en tête de la plupart des compétitions sportives automobiles où elle est représentée (jusqu'en 1937).

Cependant dans l'entre-deux guerres, contrairement à d'autres elle n'atteint pas les succès commerciaux rencontrés par Peugeot Renault et Citroën. La crise économique, les tensions entre ses dirigeants, les tentatives d'avant-gardisme transposé sur les modèles de production, la fabrication très artisanale aux coûts élevés auront raison de la marque qui dépose le bilan en juin 1936 et est rachetée par Chausson.

Le Grand Prix d'Endurance de 24 Heures qui se déroule au Mans en 1923 est la première édition des 24 Heures du Mans. Elle se déroule les 26 et 27 mai sur le tracé du circuit de la Sarthe de 17,262 km tel qu'il a été utilisé lors du Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1921. Ce week-end-là se passe sous la pluie et la piste est donc boueuse. C'est aussi le passage à l'heure d'été : la course commence le samedi à 16H mais se termine à 17h le dimanche.

Cet évènement naît de la rencontre à l'initiative de Georges Durand, secrétaire générale de l'ACO au Salon de l'Automobile de Paris en 1922 avec Emille Coquille administrateur de la société Rudge-Whitworth, et de Charles Faroux, journaliste spécialisé en sports mécaniques. Ils décident d'organiser une nouvelle épreuve d'endurance automobile d'envergure inégalée en termes de nombre de participants et de durée.

Sur les 33 voitures engagées, 30 d'entre elles sont de 17 marques françaises. Deux Excelsior viennent de Belgique et une Bentley traverse la Manche.

L'enjeu de cette course est de dépasser une distance en kilomètres dépendant de la cylindrée du véhicule pour continuer de disputer la coupe Rudge-Whitworth. Cette coupe se décline sous 2 formats : biennale (meilleure performance sur 2 GP d'endurance) et triennale (meilleure performance sur 3 GP). Charles Faroux, directeur de course avait été prévoyant puisque la quasi-totalité des voitures ont rempli leur contrat et assuré leur qualification après 16 heures de course. Pour se qualifier les Chenard & Walcker doivent parcourir 1352 Km.

L'épreuve s'adresse en effet aux modèles dits « commerciaux » avec une carrosserie tourisme dotée de tous les accessoires élémentaires (ailes-marchepied, phares, lanternes, capote, avertisseur, rétro...). Le pilote est sommé de réparer seul et sans intervention toute panne éventuelle. Un lest de 60Kg est ajouté en plus du conducteur. Elle vise à améliorer les possibilités des voitures de production en éprouvant les éléments mécaniques

La grille de départ se dessine en fonction de la cylindrée des véhicules par ordre décroissant. Les Excelsior belges s'élancent en première ligne ; les Chenard n°9 et 10 qui courent dans la catégorie Sport sont sur la 4ème et la n°11 dans la catégorie Tourisme en 5ème ligne.

Un violent orage de grêle s'abat sur le circuit juste avant le départ. André Lagache est en tête à la fin du premier tour. Bignan, Excelsior, Lorraine et Bentley sont aussi aux avant-postes sans réussir à empêcher les Chenard & Walcker de contrôler l'épreuve ni à imposer leur rythme.

Après 14 tours seulement, on inscrit le premier abandon de l'histoire avec la S.A.R.A n°31 de François Piazzoli qui privée de son éclairage subitement échoue dans le fossé et casse sa suspension.

René Marie sur la Bugatti n°29 dont le réservoir est crevé se voit contrainte d'effectuer 2 fois 5 km à pied pour ravitailler.

Si les mécaniques et les hommes sont rudement mis à l'épreuve par les conditions de course, les équipements et les protections des organes vitaux des voitures souffrent aussi. Les pluies de pierre

La Bentley n°8 de l'équipage britannique fait un tout droit à Mulsanne, mais c'est ensuite le colmatage du réservoir percé par une pierre qui la ralentit aussi qui a pour conséquence la panne sèche d'essence. Le Collège des Commissaires autorise bien Frank Clement à aller jouer les dépanneurs, mais il faut que John Duff rejoigne le stand... en enfourchant une bicyclette d'emprunt pour récupérer des bidons d'essence. Cela leur coûte presque 2 heures de temps qui permettent aux Chenard & Walcker de tête et à la Bignan de respirer. Elle est handicapée par un freinage sur les roues arrière seulement et termine avec un seul phare valide. Elle parvient pourtant dans la dernière heure de course à établir le record du tour en 9'39''.

Historical background in English

The brand Chenard & Walcker was born in Asnières in France in 1898 at the same time as many other brands such as Renault, Hurtu, Decauville, Rheda, Créanche, Georges Richard, Marot-Gardon, Gobron-Brillé, De Dietrich. On the eve of the First World War, it became a major player in the automotive industry: its founders Ernest Chenard and Henry Walcker made it the 4th manufacturer in France in 1922 in terms of volume.

This reliability, on the other hand, allowed to stand out in competition in the most famous and popular races of the time and especially in the first 24 Hours of Le Mans in 1923.

The brand whose factory moved to Gennevilliers in 1907 specializes in the production of mid-range cars is aimed at small and medium-sized bourgeoisie attached to simple and proven technical solutions far from the great innovations and is recognized for the quality of the production rather than the strong personality of its models.

After a fierce battle under unusual weather conditions for a month of May, Chenard & Walcker won a double victory by placing 2 of the brand's 3 cars on the podium. While the design of the production models is very conservative, the competition bodywork is characterized by very avant-garde lines for the time that testify to the first research on aerodynamics. The cars are equipped with a 1,978 cm³ Chenard and Walcker four-cylinder engine with overhead camshaft. André Lagache's Chenard #9 covers 2,209 km, an hourly average of more than 92 km/h. It is a revelation, because if one knew how fast these cars were capable of achieving, nobody could imagine that such an average could be maintained. At the finish, Raoul Bachmann in Chenard & Walcker car #10, blocked by another competitor hits Paul Gros, the second driver of the Bignan car #23, who gets away with a broken arm and bruises. Number 10 finishes unofficially second, Bignan third. Chenard & Walcker car number 11 of Fernand Bachmann & Raymond Glanzmann ranks 11th place. In fact, according to the regulations, there was no classification in 1923, but the cars qualified for 1924.

From 1923 to 1926, the Chenard and Walcker racing team won most of the motor sports competitions in which it was represented (until 1937).

However, in the inter-war period, unlike others, Chenard & Walcker did not achieve the commercial successes of Peugeot Renault and Citroën. The economic crisis, the tensions between its managers, the avant-garde attempts transposed on the production models, the very artisanal manufacturing with high costs will have overcome the brand that filed for bankruptcy in June 1936 and is bought by Chausson.

The Grand Prix d' Endurance 24 Heures that takes place at Le Mans in 1923, is the first edition of the Le Mans 24 Hours. It happens on 26 and 27 May on the route of the 17,262 km Sarthe circuit as it was used during the Grand Prix of the Automobile Club de France in 1921. This weekend is in the rain and the track is muddy. It is also the switch to summer time: the race starts on Saturday at 4 pm but ends at 5 pm on Sunday.

The event is the brainchild of Georges Durand, ACO General Secretary, at the Paris Motor Show in 1922, with Emile Coquille, a director of Rudge-Whitworth, and Charles Faroux, a motorsport journalist. They decide to organize a new motor endurance race of unmatched scale in terms of number of participants (35) and duration (24 hours).

Of the 33 cars entered, 30 are from 17 French brands. Two Excelsiors are from Belgium and one Bentley crosses the English Channel.

The challenge of this race is to go over a distance in kilometers depending on the vehicle's capacity to continue competing in the Rudge-Whitworth Cup. This cup is available in two formats: biennial (best performance on 2 endurance GP) and triennial (best performance on 3 GP). Charles Faroux, race director, had been forward-thinking since almost all the cars fulfilled their contract and qualified after 16 hours of racing. To qualify the Chenard & Walcker must run 1352 km.

On fact the event aimed at the so-called "commercial" models with a touring body equipped with all the basic accessories (step wings, headlights, lanterns, roof top, horn, mirrors, etc.). The driver alone undertakes the maintenance, the repairs and even the refueling without intervention. A ballast of 60Kg is added to the driver. It aims to improve the possibilities of production cars by testing the mechanical components.

The starting grid is based on the engine capacity of the vehicles in descending order. The Belgian Excelsiors are on the front line; Chenard n°9 and 10 which are racing in the Sport category are on the 4th line and car number 11 in the Tourism category is on the 5th line.

A violent hailstorm rains down on the circuit just before the start. André Lagache leads at the end of the first lap. Bignan, Excelsior, Loraine and Bentley are also at the forefront without succeeding in preventing the Chenard & Walcker from controlling the race or imposing their rhythm.

After only 14 laps, we record the first retirement in history with the S.A.R.A n°31 of François Piazzoli, losing the lighting suddenly runs into the ditch and breaks the suspension.

René Marie on Bugatti car n°29, whose tank is flat, is forced to walk twice 5 km to refuel.

If mechanics and men are rudely challenged by race conditions, the equipment and protections of vital organs of cars also suffer. The stone rains thrown by competitors' wheels destroy the headlights.

The British Bentley team No. 8 goes straight in Mulsanne curve, but it is then the clogging of the stone-pierced tank that slows it down and leads to out of fuel. The College of Marshalls does allow Frank Clement to go and play the tow truck, but John Duff has to go to the pit... riding a borrowed bicycle to pick up cans of gas. They waste almost 2 hours which allow the leading Chenard & Walcker and the Bignan to breathe. Bentley number 8 is finally slowed by braking on the rear wheels only and ends the race with only one valid headlight. In the final racing hour, however, it manages to set the lap record of 9'39".