Bibliographie / Bibliography

Historique en français

Historical background in English

Lorraine Dietrich B3-6

N°4 pilotée par / driven by STALTER & Edouard Brisson
3ème / 3rd place

N°5 pilotée par / driven by Gérard de Courcelles & Marcel Mongin
2ème / 2nd place

N°6 pilotée par / driven by Robert Bloch & André Rossignol
Gagnante / Winner

21.05.2025

Bibliographie / Bibliography

A lire, à voir, et/ou à écouter :

Lorraine Dietrich B3-6
24 Heures du Mans 1926

De la chrysalide au Papillon...La 15 CV Lorraine Dietrich
Philippe Leroux -2009. - Vol. 1 : 3.
ISBN 9782953374704

1896-1905 De Dietrich à Lorraine-Dietrich... naissance d'un constructeur automobile Philippe Leroux - 2010. - Vol. 2 : 3.
ISBN 9782953374711

1905-1914 de Lunéville à Argenteuil ... naissance d'une "usine moderne."
Philippe Leroux, 2016. - Vol. 3 : 3
ISBN 9791095317005

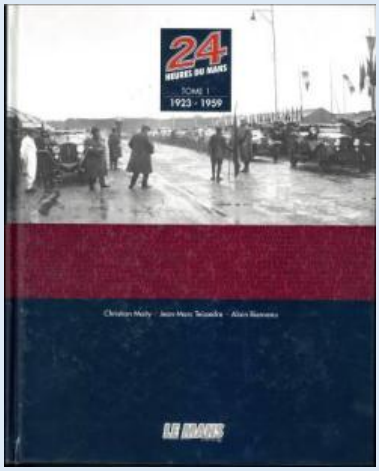
24 heures du Mans, 1923-1992, tome 1
Christian Moity, Jean-Marc Teissèdre et Alain Bienvenue. Ed. J-P Barthelemy. - Vol. 1 : 2.
ISBN 9782909413068

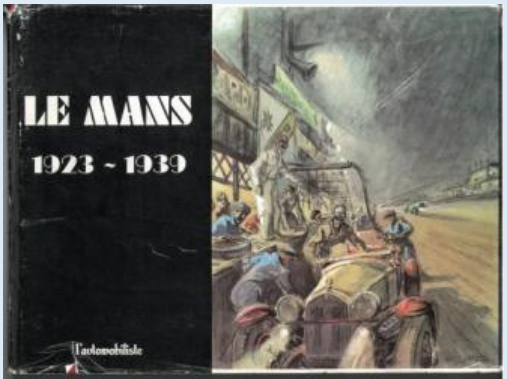
Le Mans 1923-1939
Ed. L'automobiliste
ISBN











Historique en français

Naissance la marque

La société de Dietrich et Compagnie de Lunéville nait en 1880 de l'obligation pour Eugène de Dietrich, déjà propriétaire d'une fabrique de matériel roulant ferroviaire, de voitures et de moteur d'avions à Reichshoffen en Allemagne, d'avoir une usine en France pour pouvoir poursuivre ses livraisons aux compagnies de chemin de fer françaises. Elle acquiert par ailleurs le brevet d'Amédée Bollée Fils pour construire sous licence la nouvelle voiture à pétrole. Elle signe aussi des accords avec les ingénieurs Turcat et Mery pour la construction d'automobiles haut de gamme « de Dietrich et Cie ». L'entreprise emploie quelques années le jeune ingénieur Ettore Bugatti dans son unité de Reichshoffen.

En 1905, la famille de Dietrich se désengage de l'usine de Lunéville qui est reprise par le neveu d'Eugène, Adrien de Turckheim. L'entreprise se transforme en SA et prend l'appellation de Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich et Cie de Lunéville, plus connue sous le nom de « Lorraine Dietrich ». Elle adopte pour marque et emblème la croix de Lorraine, or sur fond bleu.

En 1907, une seconde usine est implantée à Argenteuil en région parisienne et se spécialise dans la fabrication de voitures de tourisme. Le marché européen semble à portée de main mais l'apparition de la Ford T et la crise du caoutchouc provoquent la première crise automobile et les pertes succèdent aux gains. La firme est sauvée in extremis par l'arrivée au capital de Charles Nicaise qui s'entoure de Marius Barbarou au bureau d'études et de Mr Wallach à la direction commerciale. Pendant la guerre, Lorraine-Dietrich se tourne vers la fabrication de matériel militaire lourd tant que l'usine d'Argenteuil produit des moteurs d'avions.

Au sortir de la guerre, il est décidé de dessiner une nouvelle voiture moderne robuste mais aussi légère pour relancer la marque ; ce devrait être la A1-6. En attendant, pour faire patienter la riche clientèle de la marque avide de nouveaux modèles, on reconditionne un des derniers modèles d'avant-guerre.

En 1929, le projet de développer une voiture populaire est obsolète. Face à Renault, Peugeot et Citroën dont le développement est exponentiel, Lorraine n'a de choix que de s'orienter vers la fabrication de modèles de luxe. Mais c'est l'aéronautique qui va prendre le dessus sur la construction automobile grâce à la création de la Société Générale Aéronautique, fusion de plusieurs avionneurs autour de Lorraine-Dietrich à l'initiative du gouvernement français. L'aventure prend fin en 1934 avec la faillite de l'entreprise.

L'usine d'Argenteuil continue de produire des camions sous licence Tatra. Les dernières Lorraine sortent de l'usine en 1935. C'est durant cette période trouble qu'on revoit des B3-6 Sport aux 24 Heures du Mans engagées par des indépendants. L'usine de Lunéville se spécialise jusqu'en 1939 dans le matériel de chemin de fer en produisant notamment l'autorail Lorraine. La marque Lorraine-Dietrich est reprise par un de ses concurrents Gnome et Rhone en 1941.

Lorraine aux 24 Heures du Mans 1926

Depuis 1924, obligation est faite aux conducteurs de démontrer publiquement l'efficacité des systèmes de protection. A la fin du 5ème tour, chaque pilote doit s'arrêter à son stand « capoter » seul, couvrir au moins 20 tours capote levée et faire vérifier la fiabilité

du système. En 1925, les voitures sont parquées en épi, moteur arrêté, capote baissée et soigneusement sanglée, les pilotes de l'autre côté de la piste se ruent au baisser de drapeau sur leur auto, montent la capote et démarrent. C'est le premier départ type Le Mans qui sera en utilisé jusqu'en 1969.

Ce point de règlement sur la capote sera en vigueur jusqu'en 1927 seulement.

Lorraine Dietrich participe à la première édition des 24 Heures du Mans en 1923. Sur 3 voitures engagées, 2 terminent ; septième et dix-neuvième. En 1924, Lorraine termine 2ème et 3ème derrière la Bentley Sport n°8 de John Duff et Frank Clement. En 1925, Gérard de Courcelles et André Rossignol remporte leur première victoire et la n°4 de Stalter et Brisson termine 3ème.

En 1926, Lorraine remet son titre en jeu avec trois voitures engagées. L'arrivée de Peugeot dans la course fait oublier l'absence de Chenard & Walcker qui se retire pour participer à d'autres courses à l'étranger. Bentley ajoute une Super Sport, inspirée de la Lorraine Dietrich B3-6 « Sport » de 1925 à ses deux Speed Models. La participation américaine s'étoffe aussi avec une Overland et une Willys Knight. Au total, ce sont 41 voitures qui sont engagées par 4 nations et 17 marques dont 13 sont françaises. Grâce à l'électrification, le « circuit » se modernise sur la ligne des stands qui est éclairée de 20 heures à 6 heures du matin.

Les hommes de l'usine d'Argenteuil décident de faire une synthèse des modifications de l'année précédente. Pour le radiateur, ce sera le type de la n°4 de 1925, dont le montage est plus simple, le système plus efficace et plus léger : deux petits radiateurs d'huile font leur apparition de part et d'autre du radiateur d'eau. Cela entraine des modifications du dessin de la calandre. Pour éviter de ne pouvoir utiliser la réserve totale de 100l d'essence comme cela s'est produit en 1925 et de tomber en panne d'essence étant donné la position plus haute des carburateurs par rapport au fond du réservoir, on décide d'ajouter une pompe à main de mise sous pression du réservoir d'essence.

En raison du règlement qui impose qu'au-delà de 2 crevaisons, le pilote ne peut se contenter de changer de roue (obligation lui est faite alors de démonter le pneu, remplacer la chambre à air, de remonter et gonfler), l'apparition du pneu à tringles semble la solution idéale. Plus besoin de démonte-pneu, il suffit de sortir l'épingle de sûreté, de dégager le cercle et de tirer sur le pneu afin qu'il glisse sur la jante. Le partenariat avec Dunlop s'impose donc.

En ce qui concerne la carrosserie, on adopte le système de stockage des roues de secours dans un compartiment situé sous le coffre dans la pointe arrière. Les batteries, comme sur le modèle de 1925 sont repositionnées dans des caissons profilés intégrés aux marchepieds. Cela dégage la place nécessaire pour installer 4 vraies portes, dont celle du pilote largement échancrée pour une position au volant plus confortable. Le radiateur à pans coupés est remplacé sur la version présentée au salon de l'auto de Paris de 1921, par un radiateur en forme d'ogive, plus fluide et plus moderne.

Sur la tranche de l'auvent est installé le compte-tours « billard » inventé par la Société Barbier et Fils pour compter les points au billard. Celui-ci est beaucoup plus simple d'utilisation que le boulier compte-tours utilisé jusqu'alors.

Dès le début mars, toutes ces nouveautés sont testées sur la 4ème voiture mulet sur la route de Rouen et c'est confiants que les 3 équipages arrivent au Mans.

Les voitures sont placées en épi dans l'ordre décroissant des cylindrées par souci de sécurité pour éviter que les plus rapides / puissants n'aient à doubler des concurrents moins

rapide. C'est sans compter sur l'opération « capotage » particulièrement longue notamment pour les pilotes de l'usine d'Argenteuil. Le système de capote des B3-6 est plutôt complexe : la totalité de la longue toile se range dans un compartiment situé derrière le dossier de banquette.

C'est donc une Bentley qui gagne à ce petit jeu suivie de près par la Peugeot n°2 d'André Boillot qui lui ravit la tête à la fin du premier tour. La Lorraine de Bloch est 5ème. Les deux autres sont 8ème et 9ème derrière la 2nde Peugeot.

Dès les 6ème et 7ème tours, les 2 Georges-Irat abandonnent. A la fin de la première heure, la Lorraine de Bloch pointe déjà en 2ème position, la n°4 de Stalter est remontée en 4ème position et la n°5 de Marcel Mongin, plus scrupuleux de respecter le tableau de marche, se classe 8ème.

Les premiers ravitaillements ont lieu peu après le début de la troisième heure. C'est aussi le moment de replier et ranger les capotes, qui dépliées jusque-là, détériorent l'aérodynamisme. Un commissaire supervise les opérations, déplombe et re-plombe le bouchon de réservoir. L'opération pour la n°6 avec changement de pilote prend 2 minutes. La ronde des ravitaillements chez Lorraine se déroule sans accrocs grâce à la préparation imposée par M. Wallach en amont de la course.

Après les 20 tours capotés, les 10 premiers du classement sont toujours coude à coude. Duller dans la Bentley n°8 passe à l'attaque mais dans sa fougue part à la faute à Mulsanne. Il lui faudra plus de 30' pour retrouver la piste.

Alors que la 5ème heure sonne, la Peugeot de tête et la Lorraine n°6 de Rossignol restent dans le même tour. Après 6 heures de course, la Lorraine n°6 de Rossignol compte un tour d'avance sur la Peugeot n°3 aux mains de Gérard Dauvergne qui profite que le pare-brise de la Peugeot n°2 de Rigal montre des signes de faiblesse pour lui prendre la deuxième place.

A mi-course, celle-ci ressemble de plus en plus à un duel franco-français entre les Peugeot et les Lorraine-Dietrich. Pourtant la Peugeot n°3 de Wagner qui pointe en 4ème position s'arrête sur panne de démarreur. Et quelque temps plus tard, c'est au tour de la n°2 de André Boillot doit rentrer au stand pour remettre en place le pare-brise qu'il tient à la main. Opération impossible, la voiture doit abandonner.

Le duel franco-français se transforme donc en franco-anglais. Les Bentley en embuscade se jettent à corps perdu dans la bataille et c'est la Super Sport n°9 de Gallop qui casse son moteur la première. La dernière Bentley en course de Sammy Davis s'accroche à la troisième place, mais quand Gérard de Courcelles alors en 2nde position accélère afin de la faire décrocher et bat le record du tour en 9'03'' soit près de 115km/h, le seul espoir de Bentley est d'assurer une place d'honneur… Trente minutes avant la fin pourtant c'est le drame quand Davis actionne les freins à la fin des Hunaudières, ceux-ci ne répondent pas et il se retrouve dans le bac à sable, contraint à l'abandon, laissant le champ libre aux 3 Lorraines qui s'emparent pour la première fois des 3 premières places.

Après cette victoire historique, il faudra attendre 1937 pour entendre de nouveau la Marseille résonner dans l'enceinte du circuit sarthois.

Dès le lendemain de la victoire les trois voitures prennent le chemin des Champs-Elysée pour s'exposer dans la vitrine du magasin de la marque. La voiture gagnante est ensuite exposée dans son jus pendant une quinzaine de jours dans le garage de Saint Didier à Paris (8ème arrondissement) Quelques mois plus tard, Lorraine –Dietrich abandonne la course automobile faute de soutien des pouvoirs publics.

Sur le salon de l'automobile de Paris en 1926, Lorraine Dietrich est le seul constructeur à proposer à la vente un modèle en tout point identique au modèle qui a gagné Le Mans. C'est pourtant un modèle conçu en 1919 qui ne connaît le succès en compétition que 5 ans après sa naissance qui reçoit les louanges de la presse et du grand public. On reconnait la robustesse et la fiabilité de cette voiture de luxe qui pouvait atteindre les 135km/h sans avoir jamais aucun ennui ni aucune panne tout en frisant les 100 km de moyenne. A cela s'ajoute aussi la grande sportivité des équipages français Lorraine reconnue par les autres concurrents qui ont dû subir leurs assauts.

Historical background in English

Birth of a car manufacturer

The company of Dietrich & Compagnie of Lunéville was born in 1880 from an obligation for Eugène de Dietrich, already owner of a factory of railway equipment, cars and aircraft engines at Reichshoffen in Germany, to have a factory in France so that he can continue to supply the French railway companies. It also buy the patent from Amédée Bollée Fils to build under license the new petrol car. It also signs agreements with the engineers Turcat and Mery for the construction of high-end cars «de Dietrich & Cie». The company employs the young engineer Ettore Bugatti in its Reichshoffen unit for a few years.

In 1905, Dietrich's family disbands from the Lunéville factory which is taken over by Eugène's nephew, Adrien de Turckheim. The company is transformed into SA and takes the name of Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich & Cie de Lunéville, better known as «Lorraine Dietrich». It adopts as its brand and emblem the cross of Lorraine, gold on a blue background.

In 1907, a second factory was established in Argenteuil in the Paris region and specialized in the manufacture of tourism cars. The European market seems within reach but the birth of the Ford T and the rubber crisis cause the first car crisis and losses follow gains. The firm is saved in extremis by the arrival in capital of Charles Nicaise who surrounds himself with Marius Barbarou at the design office and Mr Wallach at the commercial management. During the war, Lorraine-Dietrich turned to manufacturing heavy military equipment while the Argenteuil factory produced aircraft engines.

At the end of the war, it was decided to design a new modern car robust but also light to relaunch the brand; it should be the A1-6. In the meantime, to make wait the rich clientele of the brand eager for new models, one of the latest pre-war models is reconditioned.

In 1929, the project to develop a popular car is obsolete. Faced with Renault, Peugeot and Citroën whose developments are exponential, Lorraine has no choice but to turn towards the manufacture of luxury models. But it is the aeronautics that will take over the car construction thanks to the creation of the Société Générale Aéronautique, merger of several aircraft manufacturers around Lorraine-Dietrich at the initiative of the French government. The adventure ended in 1934 with the bankruptcy of the company.

The Argenteuil factory continues to produce trucks under Tatra license. The last Lorraine cars left the factory in 1935. It is during this troubled period that we see the B3-6 Sport at the 24 Hours of Le Mans entered by independents. The Lunéville factory specializes until 1939 in railway equipment, producing in particular the railcar Lorraine. The Lorraine-Dietrich brand is taken over by one of its competitors Gnome and Rhone in 1941.

Lorraine in Le Mans in 1926

Since 1924, drivers have been required to publicly demonstrate the effectiveness of protective systems. At the end of the 5th lap, each driver must stop at his pit to "crash" alone, cover at least 20 laps with the hood raised and have the reliability of the system checked. In 1925, the cars are parked with the hood down and carefully strapped on, the drivers on the other side of the track roll down their flag on their car, put up the hood and

start. This is the first Le Mans type start that will be used until 1969. This hood regulation will be in force until 1927 only.

Lorraine Dietrich participates in the first edition of the 24 Hours of Le Mans in 1923. Out of 3 cars entered, 2 finish; seventh and nineteenth. In 1924, Lorraine finished 2nd and 3rd behind the #8 Bentley Sport of John Duff and Frank Clement. In 1925, Gérard de Courcelles and André Rossignol won their first victory and #4 of Stalter and Brisson finished 3rd.

In 1926, Lorraine put its title back into play with three cars. The arrival of Peugeot in the race makes forget the absence of Chenard & Walcker which withdraws to participate in other races abroad. Bentley adds a Super Sport, inspired by the 1925 Lorraine Dietrich B3-6 «Sport» to its two Speed Models. American participation is also growing with an Overland and a Willys Knight. In total, 41 cars are entered by 4 nations and 17 brands of which 13 are French. Thanks to the electrification, the circuit is modernized on the pit lane which is enlightened from 8 pm to 6 am.

The men of the Argenteuil factory decide to make a synthesis of the modifications of the previous year. For the radiator, it will be the type of the n°4 of 1925, whose installation is simpler, more efficient and lighter system: two small oil radiators appear on either side of the water radiator. This causes changes in the design of the grille. In order to avoid not being able to use the total reserve of 100l of gasoline as happened in 1925 and to run out of fuel due to the higher position of the carburetors with respect to the bottom of the tank, It is decided to add a hand pump for pressurizing the fuel tank.

Because of the regulation that requires that after 2 punctures, the driver cannot just change the wheel (he is then obliged to disassemble the tire, replace the inner tube, and inflate), the appearance of the rod tire seems the ideal solution. No need for a tire iron, just take out the safety pin, release the circle and pull the tire so that it slides on the rim. The partnership with Dunlop is therefore necessary.

For the body, the spare wheel storage system is adopted in a compartment located under the trunk in the rear end. The batteries, as on the 1925 model are repositioned in profiled boxes integrated into the steps. This frees up the space needed to install 4 real doors, including the driver's one largely slotted for a more comfortable steering position. The radiator with cut-edges is replaced on the version presented at the auto show of Paris of 1921, by a radiator in shape of ogive, more fluid and more modern.

On the edge of the awning is installed the «billiard» counter invented by the Société Barbier & Sons to count points at billiards. This one is much easier to use than the tachometer used until now.

From the beginning of March, all these innovations are tested on the 4th mule car on the road to Rouen and it is confident that the 3 crews arrive at Le Mans.

The cars are placed in herringbone formation in descending order of engine capacity for safety reasons to avoid that the faster/ more powerful have to overtake competitors less fast. This is without counting on the operation "roof up and down" particularly long especially for the pilots of the plant of Argenteuil. The roof system of the B3-6 is rather complex: the entire long canvas is stored in a compartment located behind the seat back.

A Bentley wins this little game, closely followed by André Boillot's #2 Peugeot which takes the lead at the end of the first lap. Bloch's Lorraine is 5th. The other two are 8th and 9th behind the 2nd Peugeot.

From the 6th and 7th laps, the 2 Georges-Irat retire. At the end of the first hour, Bloch's Lorraine is already in 2nd position, Stalter's No. 4 is back in 4th position and Marcel Mongin's No. 5, who is more scrupulous about respecting the road map, ranks 8th.

The first refueling take place shortly after the start of the third hour. It is also the time to fold and store the roofs, which unfolded until then, deteriorate aerodynamics. A scrutineer oversees operations, uncorks and refills the tank cap. The operation for n°6 with driver change takes 2 minutes. The round of refueling at Lorraine runs smoothly thanks to the preparation imposed by Mr. Wallach before the race.

After the 20 laps, the top 10 of the positions are still neck and neck. Duller in the #8 Bentley goes on the attack, but in his ardent drive, he takes Mulsanne's fault. It will take him more than 30' to get back on track.

As the 5th hour begins, leading Peugeot and Rossignol's #6 Lorraine remain in the same lap. After 6 hours of racing, Rossignol's Lorraine #6 has a lap ahead of the Peugeot #3 in the hands of Gérard Dauvergne who takes advantage of the windshield of Rigal's Peugeot #2 showing signs of weakness to take second place.

At mid-race it resembles more and more a French-French duel between the Peugeot and the Lorraine-Dietrich. However, Wagner's Peugeot #3, which is in 4th position, stops when the starter fails. And some time later, it is the turn of car n°2 of André Boillot must go back to the pit to put back in place the windscreen that he holds in his hand. Operation impossible, the car must abandon.

The French-French duel thus becomes a Franco-English one. The Bentleys in ambush are throwing themselves into battle and it is Gallop's #9 Super Sport that first breaks its engine. Sammy Davis' last Bentley in the race clung to third place, but when Gérard de Courcelles then in 2nd position accelerates in order to get it off and beats the lap record in 9'03'' or close to 115km/h, Bentley's only hope is to secure a place of honor... Thirty minutes before the end yet it is the drama when Davis presses the brakes at the end of Hunaudières, these do not respond and he finds himself in the sandbox, forced to abandon, leaving the field free to 3 Lorraine who take for the first three places.

After this historic victory, it was not until 1937 that the French hymn can be heard once again through the walls of the circuit of La Sarthe.

The day after the victory, the three cars took the road to the Champs-Élysées to show themselves in the shop window of the brand. The winning car is then exposed in its juice for a fortnight in the garage of Saint Didier in Paris (8th arrondissement). A few months later, Lorraine-Dietrich retires the racing car due to lack of support from public authorities.

At the 1926 Paris Motor Show, Lorraine Dietrich is the only manufacturer to offer for sale a model identical in every way to the model that won Le Mans. It is, however, a model designed in 1919 that only knows success in competition 5 years after its birth that receives the praise of the press and the general public. We recognize the robustness and reliability of this luxury car that could reach 135km/ h without ever having any trouble or breakdown while approaching the 100 km average. To this is also added the great sportsmanship of the French team Lorraine recognized by the other competitors who had to suffer their assaults.