



LORRAINE DIETRICH

18



IV^e GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES

SUR LE CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE

B3-6 sport



1926



La société de Dietrich et Compagnie de Lunéville naît en 1880.

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.

Au sortir de la première guerre mondiale, il est décidé de dessiner une nouvelle voiture moderne robuste mais aussi légère pour relancer la marque ; ce devrait être la A1-6.

Avec la crise de 1929, le projet de développer une voiture populaire est obsolète. 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 mais 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.



18

André Rossignol

118008/6M



320 mm

165 mm



C'est un nouveau plateau qui accueille la Lorraine Dietrich de 1926.

Il représente une partie du virage de Pontlieue au Mans. Pour l'occasion des 24 Heures, la chaussée habituelle avait été recouverte de sable et de goudron. Mais aux passages des bolides de course, le goudron s'est décollé et laisse apparaître les pavés manceaux.

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 entraîne 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 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 4^{ème} voiture mulet sur la route de Rouen et c'est confiants que les 3 équipages arrivent au Mans.

Déroulement de la course dans la rubrique documentation sur gts-series.com

www.gts-series.com



André Rossignol

18



118008/6BM



GAGNANTE

Gérard de Courcelles



118008/5M



2EME

Edouard Brisson



118008/4M



3EME

Versions Panthéon sans figurine



Ref. PANT028

Ref. PANT027

Ref. PANT026

Autres références disponibles

18

BUGATTI T32

Ref. 118006/6M



Ref. 118006M

BUGATTI T57 S45



Ref. 118003/14M

BUGATTI T59 ROIS DES BELGES



Ref. 118005M



CHENARD & WALCKER GRAND PRIX D'ENDURANCE DE 24 HEURES SUR LE CIRCUIT PERMANENT DE LA SARTHE LES 26-27 MAI 1923

Ref. 118004/10M



Ref. 118003/16M



Ref. 118003/16M



Ref. 118011/55M



Ref. 118012M



Ref. 118009M