

l'hebdo de la voiture de collection.

auto

passion

**Milan
à Pantin**



**BMW Isetta 250
(1958)**

**Index
le guide
d'Auto Passion**



**Reims-Gueux
on se souvient**

**Voisin C 27
Figoni (1934)**



**Ces F1 oubliées
la Connew PC-1**



M 1323 - 56 - 18,00 F



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES* VOISIN-6 cyl.-C 27-3 litres Code SKI

MOTEUR

Sans Soupapes. 6 cylindres monobloc, alésage 76, course 110. Distribution spéciale à graissage sous pression dans l'arbre excentrique. 2 carburateurs Zénith. Réservoir à l'arrière. Alimentation par pompe électrique. Allumage par distributeur. Graissage sous pression. Démarrage en bout d'arbre par moto-génératrice. Refroidissement par pompe et ventilateur.

CHASSIS

Tôle acier embouti fortement entretroisé par caisson rigide à l'AR. Essieu AV matricé en I. Embrayage à disques. Changement de vitesses : 2 vitesses combinées avec 2 vitesses électromagnétiques Voisin-Cotal à commande sur le volant. Frein sur 4 roues par Servo Voisin-Dewandre. Frein à main sur roues AR. Pousée et réaction par tube central. Cardan méridien à galets à graissage sous pression. Direction Voisin par vis et écrou. Bielles de commande à rattrapage de jeu automatique. Ressorts de suspension droits à glissières système Voisin.

LIVRAISON

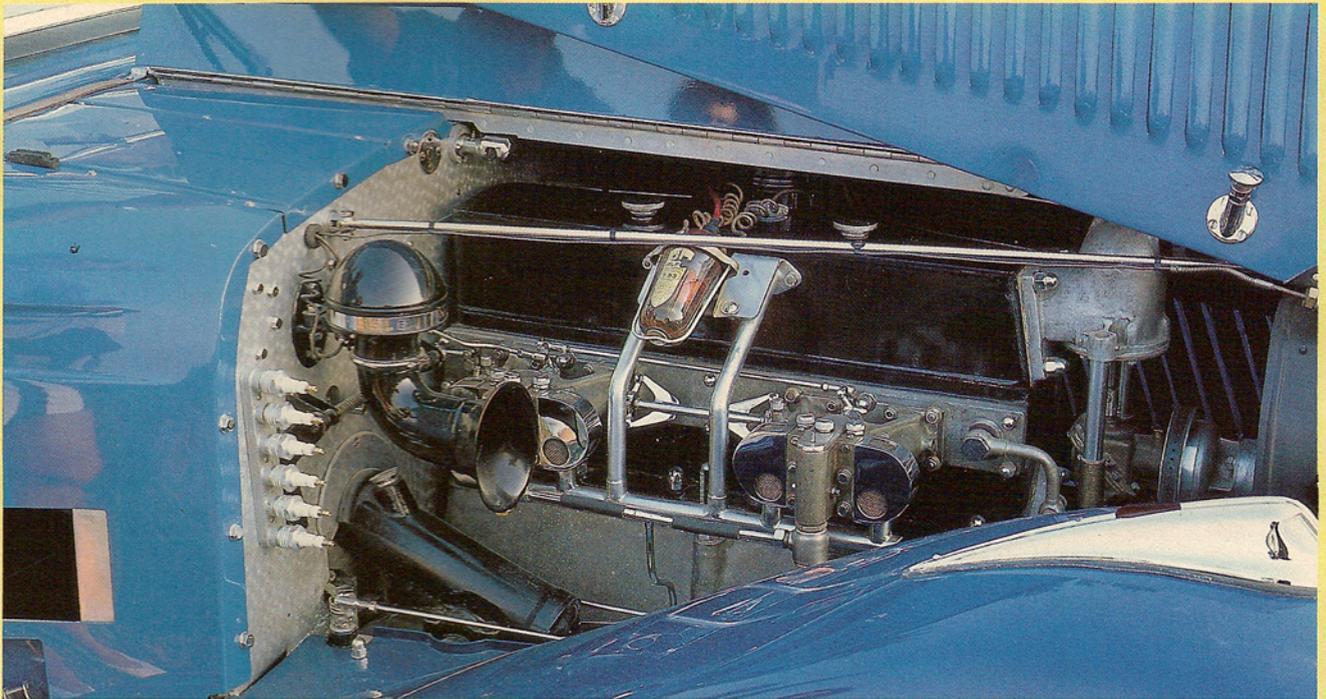
Ce châssis est livré avec 5 roues détachables pour pneus 6,50 X 18. Accumulateurs. Transformateur. Tableau complet. Avertisseur électrique avec contac-

teur au volant. Phares Code Aéroluxe. Lanterne AR. Eclairage de tablier. Amortisseurs de suspension à télé réglage. Outillage complet. Commande d'échappement libre. Plaques de police AV et AR. Marche en paliers : 145 km/h. Consommation : 18 litres aux 100 km.

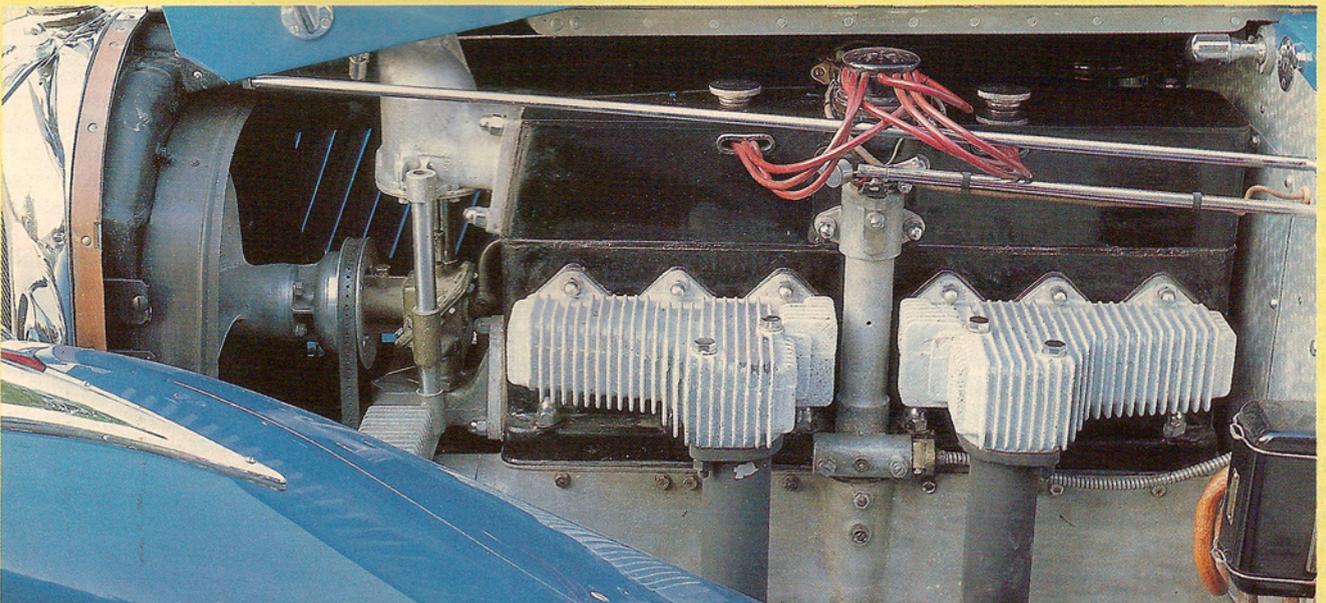
DIMENSIONS

Encombrement total du châssis : 4 m. 600. Empattement : 3 m. 10. Voie AV : 1 m. 400. Voie AR : 1 m. 350. Entrée de carrosserie : Tangente du volant à tangentes roues AR 0 m. 815. Longueur de carrosserie : 2 m 810. Distance du point le plus bas au sol : 0 m. 180. Châssis : 1.150 kg. environ.

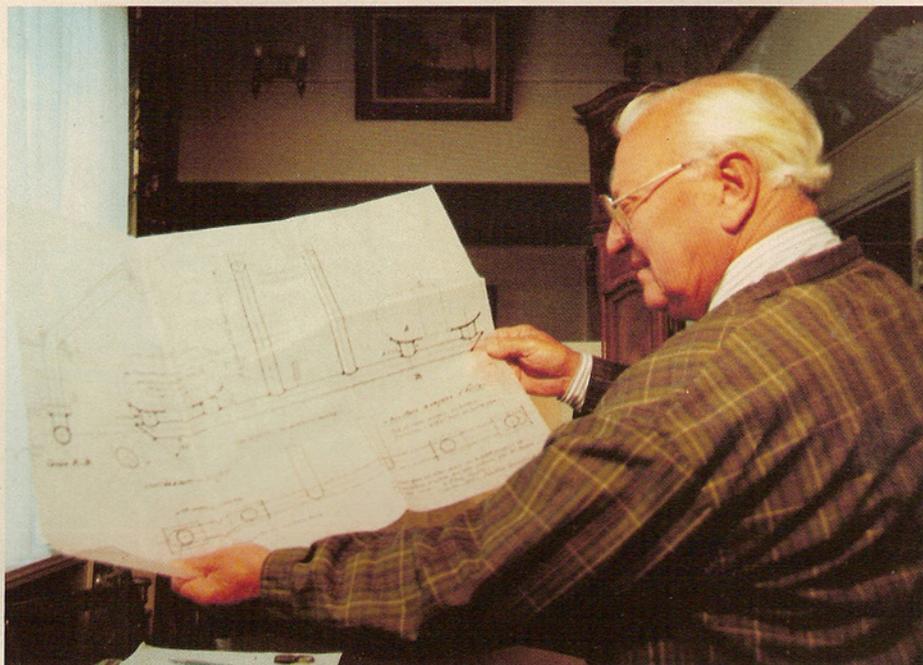
* Copie conforme de la description fournie par le catalogue usine.



Le reconditionnement du moteur posa d'énormes problèmes par le nombre d'éléments portés manquants. Il s'agissait, en outre, de la pompe à eau et du ventilateur, des tubulures d'admission que Monsieur Bernard redessina pour mise en fabrication, et des chemises mobiles, que Monsieur B... retrouva neuves... dans leur emballage d'origine.



sion de confier ce travail. Il n'y avait pas, à proprement parler, de gros dégâts sur la voiture, même si elle avait, à l'évidence, été longtemps soumise aux intempéries. Pourtant, il m'a fallu reconnaître rapidement que la prestation n'avait aucun rapport avec ce que j'avais imaginé. Il en a malheureusement été de même avec la sellerie, traitée avec beaucoup de désinvolture. Durant cette période, j'étais, comme il se doit, en rapport avec des amateurs de la marque sans lesquels je n'aurais jamais pu mener à bien cette délicate et passionnante entreprise. C'est ainsi que leurs visites répétées, tout au long des travaux de restauration, me permettaient de prendre un peu de recul, dans une tâche qui, je l'avoue, me dépassait parfois. Les observations insistantes de certains d'entre eux ont eu raison de mes propres convictions et, après plusieurs mois de travail sur la carrosserie, j'ai pris la pénible décision de reprendre le problème à la base. Cela revient à dire que, l'auto quasiment terminée, la médiocrité du travail m'obligeait à tout recommencer. Dans la seconde phase, les habiles carrossiers qui se sont chargés du travail ont réalisé une superbe prestation, comme vous pouvez en juger. Il en a été de même pour la sellerie, qu'il m'avait fallu reconsidérer après qu'elle eut été traitée sans goût et sans âme. Le résultat final matérialise l'effort consenti par les différents corps de métier.»



Pour aider à la résurrection de la belle C 27, M. Henry Bernard a repris les crayons paternels. C'est lui qui, notamment, redessina les tubulures d'admission. Le pedigree de la C 27 reste assez obscur. Notre ami Serge Pozzoli qui, pour un temps, l'accueillit dans son musée, pense que cette voiture, destinée au shah de Perse, fut ensuite la propriété d'un attaché d'ambassade (?), puis d'un certain M. Poirier. Comme on pourra le constater, le dernier reprenneur en date ne manquait point de courage. Difficultés principales : le moteur et le tableau de bord.

DU RÊVE A LA RÉALITÉ

Monsieur B. peut désormais se vanter de posséder une auto historiquement passionnante, magistralement reconconditionnée. Un tel cas méritait une enquête approfondie auprès des témoins de l'époque, susceptibles d'éclaircir certains points restés obscurs. Claude Figoni, fils du célèbre carrossier, et Henry Bernard, fils de Marius Bernard, ingénieur en chef de Gabriel Voisin, ont aimablement répondu à mes questions. M. Figoni a eu la gentillesse de se plonger dans les archives de son père et m'a précisé que le châssis C 27, carrossé dans les ateliers de son père en cabriolet 2 places, fut facturé aux usines Voisin à Issy-les-Moulineaux en décembre 1934. Le châssis étant sorti des chaînes en septembre de la même année, on peut donc considérer qu'environ trois mois ont été nécessaires à l'élaboration de sa superbe carrosserie. Il précise également que celle-ci a été facturée 20 300 F, une somme assez conséquente pour l'époque. Qu'il soit publiquement remercié d'avoir bien voulu nous apporter ces précisions.

Les renseignements communiqués par Henry Bernard sont non moins précieux : ils permettent d'apporter des éclaircissements non seulement sur le cabriolet qui nous intéresse, mais aussi sur la seconde version coupé, carrossée par l'usine également sur la base du châssis court C 27, mais dont l'existence n'a jamais été réellement établie.

Écoutons M. Henry Bernard : « J'ai personnellement connu le cabriolet d'une part et, de

