

Conditions d'utilisation des contenus du Conservatoire numérique

1- [Le Conservatoire numérique](#) communément appelé [le Cnum](#) constitue une base de données, produite par le Conservatoire national des arts et métiers et protégée au sens des articles L341-1 et suivants du code de la propriété intellectuelle. La conception graphique du présent site a été réalisée par Eclydre (www.eclydre.fr).

2- Les contenus accessibles sur le site du Cnum sont majoritairement des reproductions numériques d'œuvres tombées dans le domaine public, provenant des collections patrimoniales imprimées du Cnam.

Leur réutilisation s'inscrit dans le cadre de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978 :

- la réutilisation non commerciale de ces contenus est libre et gratuite dans le respect de la législation en vigueur ; la mention de source doit être maintenue ([Cnum - Conservatoire numérique des Arts et Métiers - http://cnum.cnam.fr](#))
- la réutilisation commerciale de ces contenus doit faire l'objet d'une licence. Est entendue par réutilisation commerciale la revente de contenus sous forme de produits élaborés ou de fourniture de service.

3- Certains documents sont soumis à un régime de réutilisation particulier :

- les reproductions de documents protégés par le droit d'auteur, uniquement consultables dans l'enceinte de la bibliothèque centrale du Cnam. Ces reproductions ne peuvent être réutilisées, sauf dans le cadre de la copie privée, sans l'autorisation préalable du titulaire des droits.

4- Pour obtenir la reproduction numérique d'un document du Cnum en haute définition, contacter [cnum\(at\)cnam.fr](mailto:cnum(at)cnam.fr)

5- L'utilisateur s'engage à respecter les présentes conditions d'utilisation ainsi que la législation en vigueur. En cas de non respect de ces dispositions, il est notamment passible d'une amende prévue par la loi du 17 juillet 1978.

6- Les présentes conditions d'utilisation des contenus du Cnum sont régies par la loi française. En cas de réutilisation prévue dans un autre pays, il appartient à chaque utilisateur de vérifier la conformité de son projet avec le droit de ce pays.

NOTICE BIBLIOGRAPHIQUE

Auteur(s)	Dussoulier, Paul (18..-19..)
Auteur(s) secondaire(s)	Ministère du commerce, de l'industrie et du travail
Titre	Exposition internationale de Milan 1906? : Section française?. Deuxième série. Groupe 18 - Classe 30? : Automobiles, cycles, carrosserie et industries qui s'y rattachent
Adresse	Paris : Comité français des expositions à l'étranger, [1906]
Collation	1 vol. (105 p.), 27 cm
Nombre de vues	114
Cote	CNAM-BIB 8 Xae 646 (P.1)
Sujet(s)	Exposition Internationale (1906 ; Milan, Italie) Automobiles -- Industrie et commerce -- 1870-1914
Thématique(s)	Expositions universelles Transports
Typologie	Ouvrage
Langue	Français
Date de mise en ligne	01/03/2023
Date de génération du PDF	01/03/2023
Permalien	http://cnum.cnam.fr/redir?8XAE646.P1

3°

62

Exposition

Internationale

de Milan 1906



SECTION FRANÇAISE

Deuxième Série

Groupe 18 — Classe 30

AUTOMOBILES - CYCLES

CARROSSERIE

et Industries qui s'y rattachent

RAPPORT

par

Paul Dussoulier

Docteur en Droit

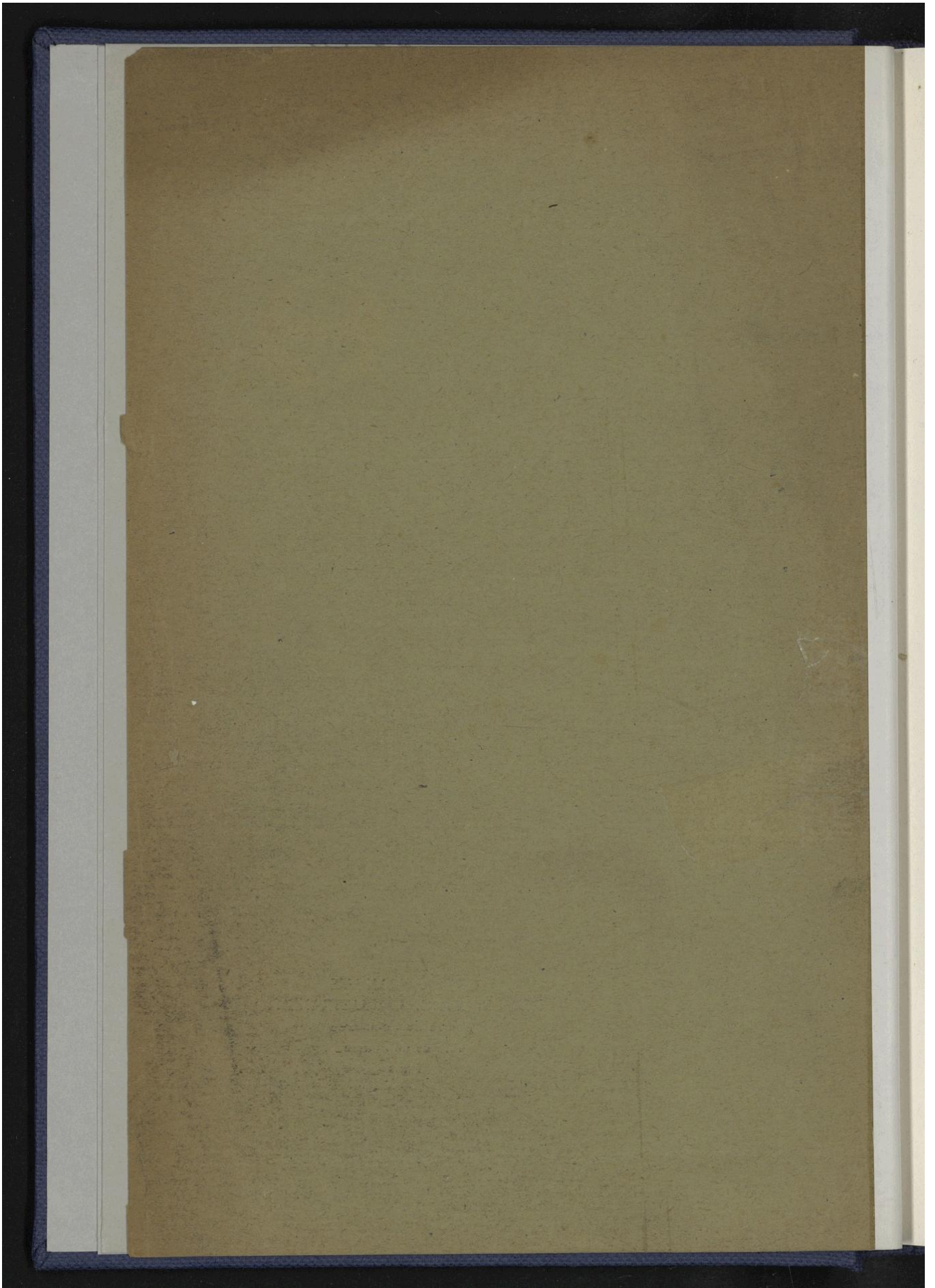
Secrétaire Administratif du Groupe 18

COMITÉ FRANÇAIS
DES EXPOSITIONS A L'ÉTRANGER

Bourse du Commerce

42, Rue du Louvre

Paris



80 862
8° 2ae 646 (P.1)

MINISTÈRE DU COMMERCE
DE L'INDUSTRIE & DU TRAVAIL

Exposition Internationale de Milan 1906



SECTION FRANÇAISE

Deuxième Série

Groupe 18 — Classe 30

AUTOMOBILES - CYCLES

CARROSSERIE

et Industries qui s'y rattachent

RAPPORT

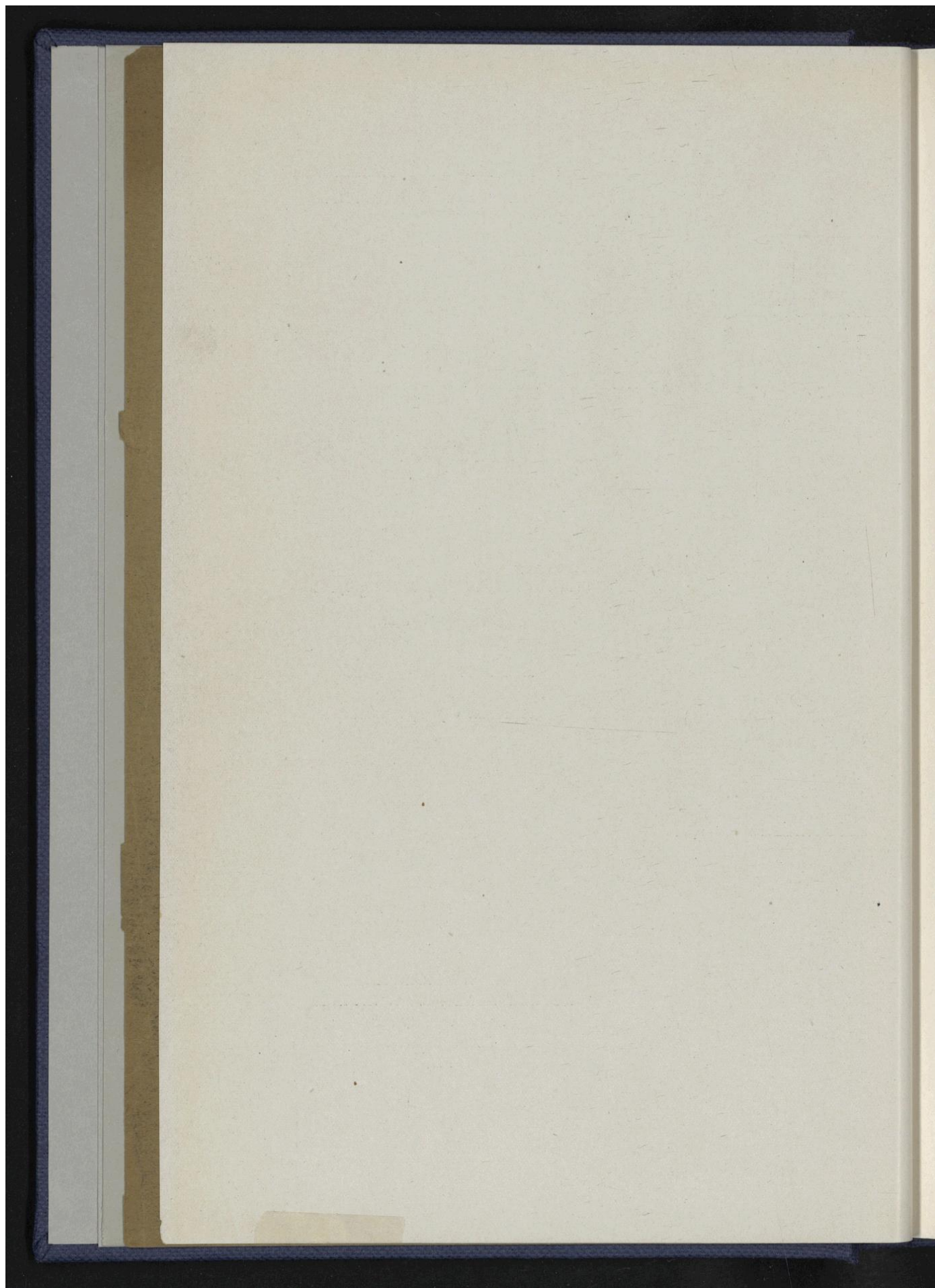
par

Paul Dussoulier

Docteur en Droit

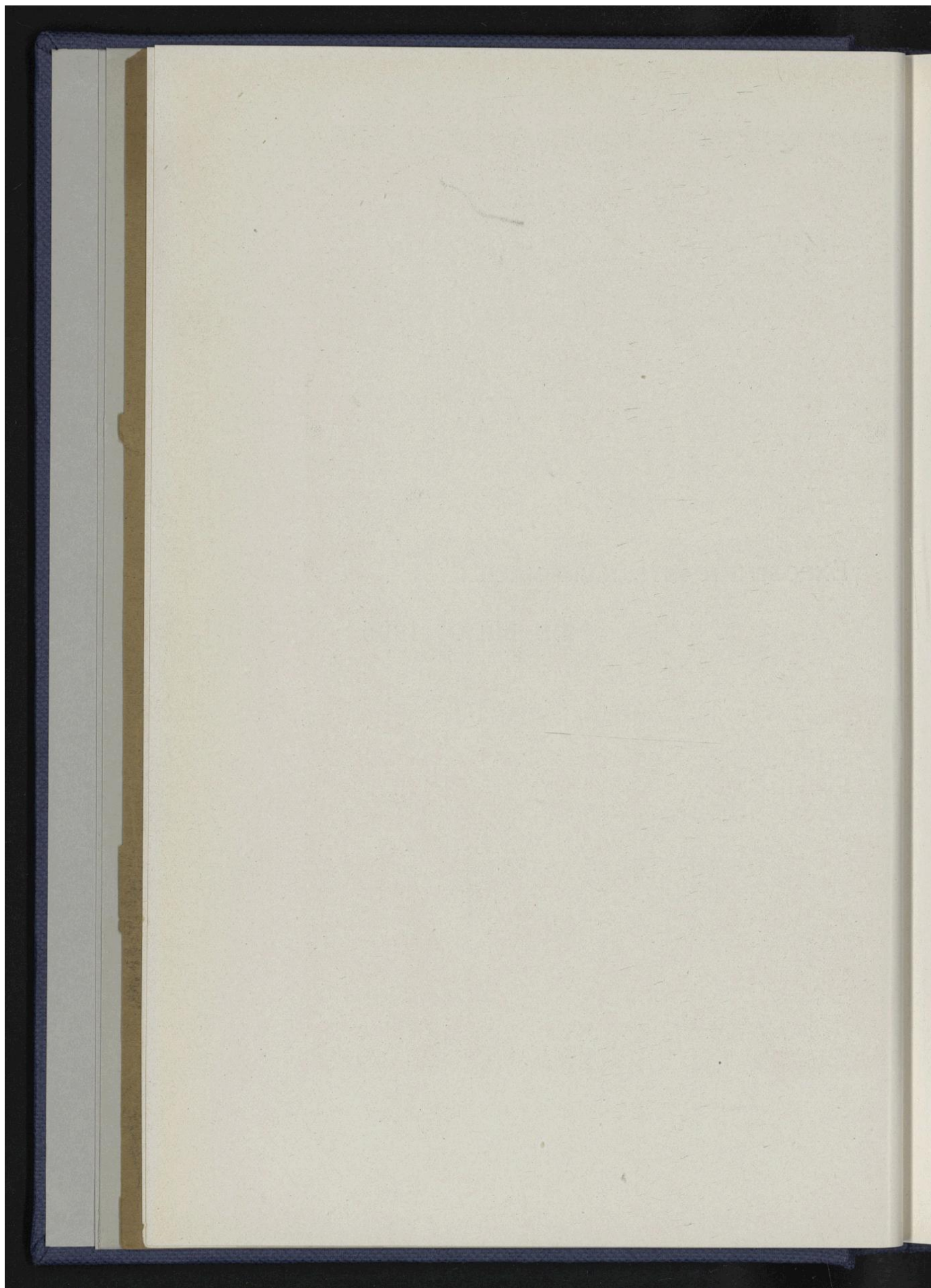
Secrétaire Administratif du Groupe 18

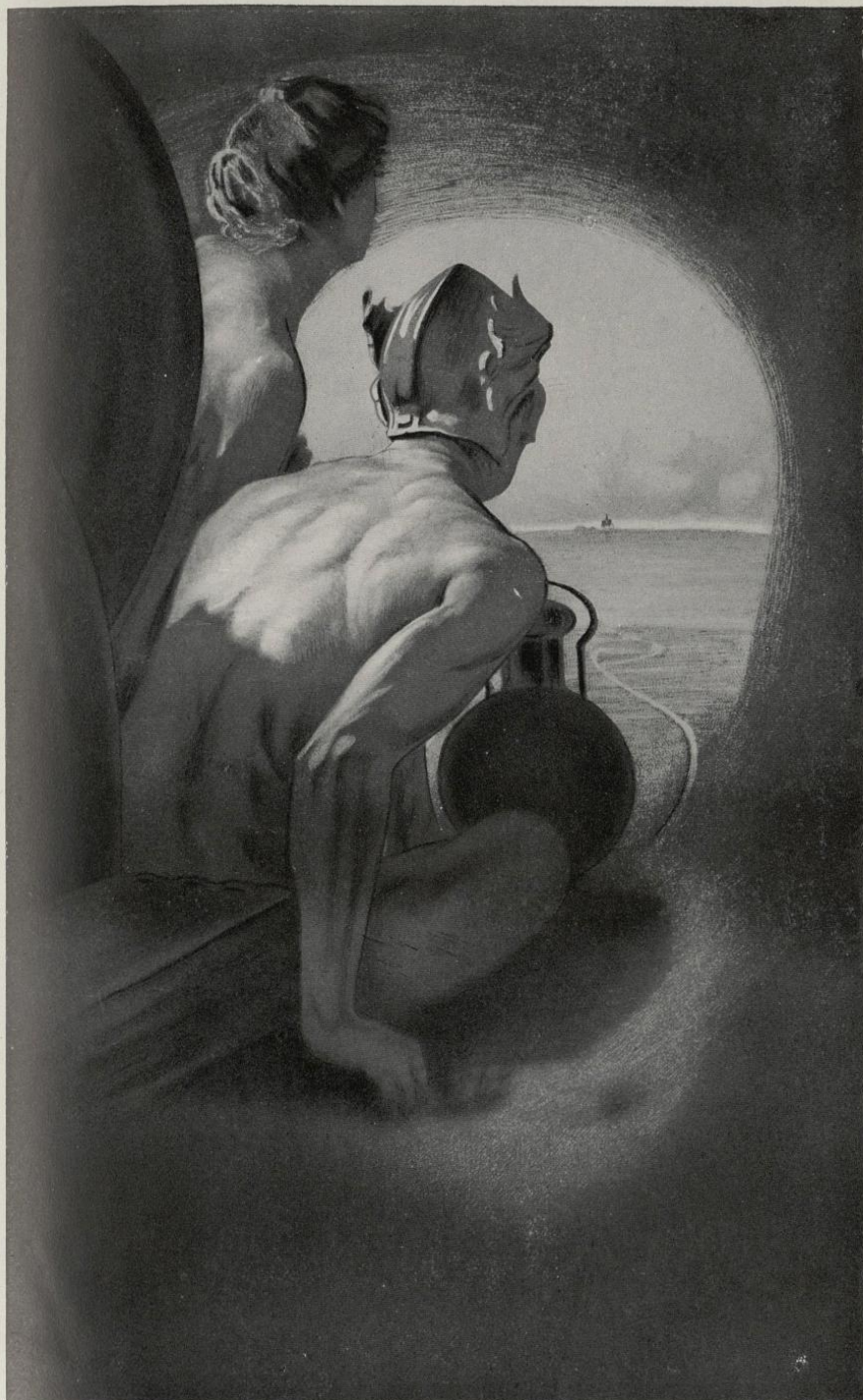
COMITÉ FRANÇAIS
DES EXPOSITIONS A L'ÉTRANGER
Bourse du Commerce
42, Rue du Louvre
Paris



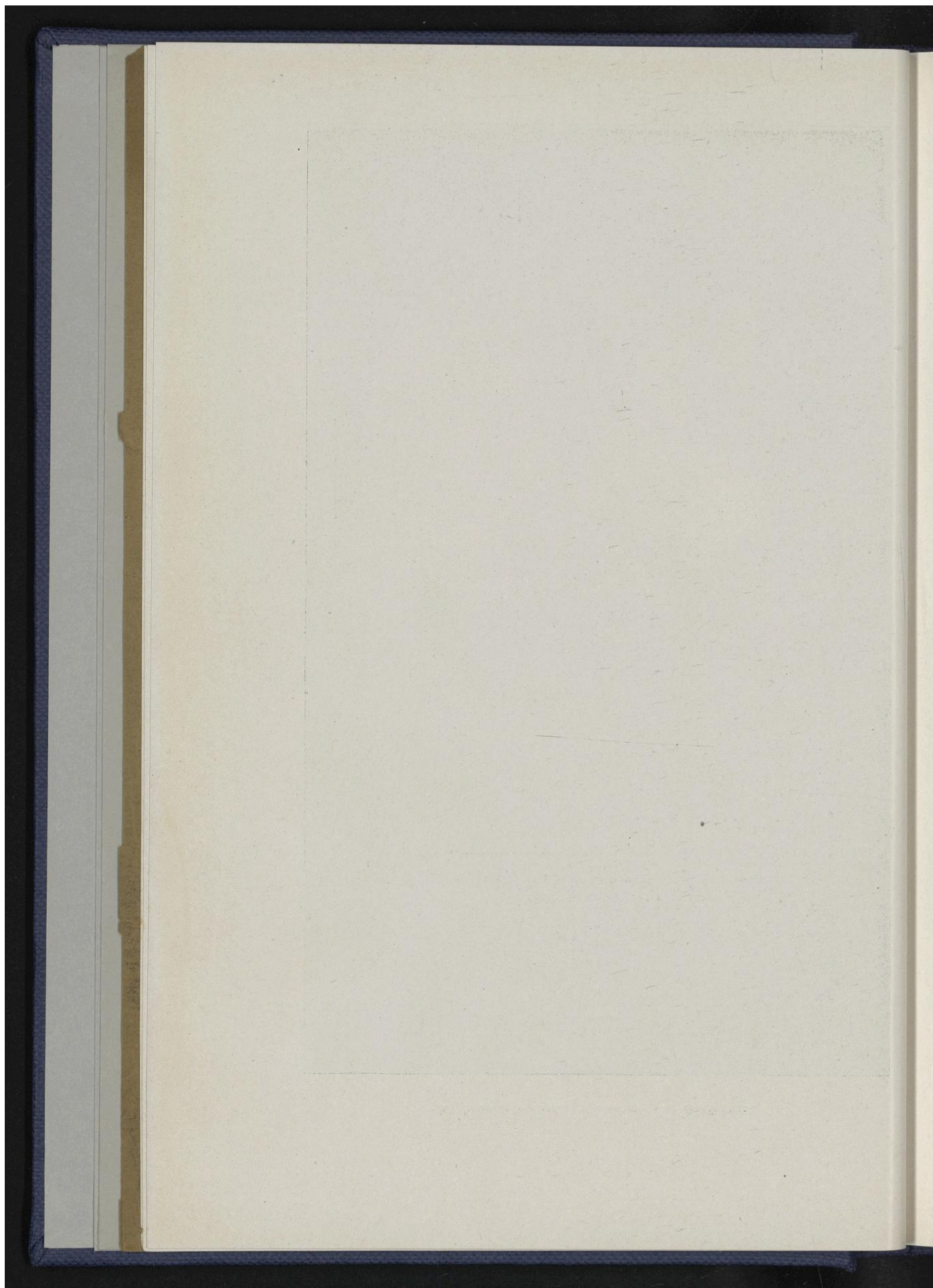
EXPOSITION INTERNATIONALE

DE MILAN 1906





REPRODUCTION DE L'AFFICHE DE L'EXPOSITION DE MILAN 1906



AVANT-PROPOS

En conviant les peuples de l'Univers à l'Exposition Internationale qu'elle se proposait d'organiser à MILAN au cours de l'année 1906, l'Italie ne devait pas seulement commémorer l'inauguration du percement du Simplon, mais célébrer aussi, par une imposante Manifestation Industrielle et Artistique, sa merveilleuse renaissance économique (1).

La participation de l'Italie à l'Exposition Universelle de 1900 avait été remarquable : depuis, la France ayant officiellement participé à de nombreuses Expositions étrangères, Glasgow (1911), Saint-Louis (1904), Vienne (1904), Liège (1905), se devait à elle-même, aussi bien par intérêt que par raison de haute courtoisie internationale, de répondre favorablement à l'invitation du Gouvernement Italien, qui venait du reste au lendemain de la conclusion d'un accord des plus heureux mettant fin à une longue période de tension dans les rapports commerciaux des deux Nations.

Dès 1901, le Comité Français des Expositions à l'Etranger avait entamé des pourparlers avec le Comité Italien et engagé, en Novembre 1903, la participation de la France.

Le Gouvernement Français, de son côté, ratifiait ces pourparlers par deux décrets insérés au *Journal Officiel* du 7 Juin 1905, l'un chargeant le *Comité Français des Expositions à l'Etranger, dans toutes les Sections, de recruter, d'admettre et d'installer les Exposants, sous le Contrôle du Commissaire général*; l'autre désignant comme Commissaire Général M. JOZON, Inspecteur Général des Ponts-et-Chaussées, et déléguant les fonctions de Commissaire Général adjoint à M. ROSSIN, Consul de France à MILAN.

(1) L'Italie a presque doublé de 1898 à 1905 son commerce général en dépassant à cette dernière date le chiffre de 4 milliards de lires.

D'autre part, les Chambres accordèrent une subvention de 400.000 francs : ce crédit était inférieur à ceux qui furent votés lors des Expositions précédentes et était loin d'atteindre les sommes que d'autres Gouvernements consacrèrent pour leur Section respective à l'Exposition de MILAN.

C'est dans ces conditions que le Comité d'Organisation de la Section Française, présidé avec une compétence et un dévouement que nous ne saurions trop reconnaître, par M. MAGUIN, dirigea l'organisation de cette Exposition, qui devait être, dans l'esprit de ses promoteurs, uniquement consacrée aux moyens de transport par terre, mais qui finit, en présence de son succès, à comprendre l'universalité des produits du Commerce et de l'Industrie.

Le Règlement général de la Section Française fut publié le 30 Septembre 1905 : l'Automobile, le Cycle et les Industries qui s'y rattachent constituèrent le Groupe 18 (Section A, deuxième série, correspondant à peu près à la Classe 30 de 1900), qui devait, dit le programme italien de la Section des Transports par terre, « apporter une note moderne et sympathique dans le groupe sévère des machines spécialement destinées à la traction ordinaire ».

La modestie de cette présentation convenait mal, il faut le reconnaître, à l'Industrie Française de l'Automobile, jeune sans doute mais déjà puissante et dont les progrès incessants et le développement des exportations révélaient une indiscutable suprématie (1).

(1) A titre documentaire nous donnons ci-après la statistique des exportations de l'Industrie Automobile Française de 1898 à 1905.

Pays de Destinations	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905
Angleterre	569.070	910.520	2.520.520	8.312.880	19.489.930	31.677.400	44.864.250	56.131.910
Allemagne	»	482.290	1.003.910	1.163.360	1.859.420	5.391.970	7.232.110	9.848.000
Belgique	201.710	484.660	573.530	1.161.600	2.013.820	3.678.630	4.871.210	6.350.930
Espagne	»	464.810	2.567.460	»	»	»	937.650	3.215.110
Italie	103.730	»	727.480	1.459.430	2.417.160	2.363.370	2.634.310	3.251.880
Autres Pays	283.240	730.490	1.261.960	2.179.800	2.941.870	5.282.460	8.312.650	11.626.370
Algérie	481.170	166.710	325.530	846.420	1.135.180	1.818.670	2.645.560	3.313.840
Colonies et Protectorats.	110.430	1.019.850	598.270	659.310	632.000	632.940	911.540	1.182.690
TOTAUX...	1.749.350	4.259.330	9.617.360	15.782.290	30.219.380	50.837.140	72.409.280	94.921.730

Est-il nécessaire encore de dire qu'à la veille de l'ouverture de l'Exposition de MILAN, l'Industrie Française, qui avait, presque sans interruption, triomphé dans toutes les grandes compétitions internationales, dans les courses, dans les concours, dans toutes les Expositions, avait encore pour sa diffusion un merveilleux marché mondial : tous les ans, en Décembre, à Paris, au Grand Palais des Champs-Élysées, dans un cadre d'élégance et de luxe, les Salons de l'Automobile, organisés sous la haute direction de M. Gustave RIVES, avec un art sans égal, attiraient de toutes les parties du monde les adeptes des locomotions mécaniques.

Pour comprendre dans quelle large mesure ces Expositions Spéciales ont contribué, par leur puissance énorme de publicité, à la prospérité des Industries Françaises de l'Automobile, il nous suffira de donner la statistique suivante :

ANNÉES	Nombre d'Exposants	Surface utilisée par les exposants (mètres carrés)	Nombre des entrées payantes	TOTAL des exportations françaises dans la même année
1 — 1898 (Tuilerie).....	252	5.142	81.495	4.749.350
2 — 1899 (Tuilerie).....	435	9.763	81.247	4.259.330
3 — 1901 (Grand Palais)... (Janvier)	577	9.125	90.799	¹⁹⁰⁰ 9.617.360
4 — 1901 — ... (Décembre)	575	10.274	124.455	¹⁹⁰¹ 15.782.290
5 — 1902 — ...	791	13.262	197.081	30.219.380
6 — 1903 — ...	850	16.805	276.975	50.837.140
7 — 1904 — ...	1.012	21.390	362.929	72.409.280
8 — 1905 — ...	1.112	25.955	456.758	94.921.730

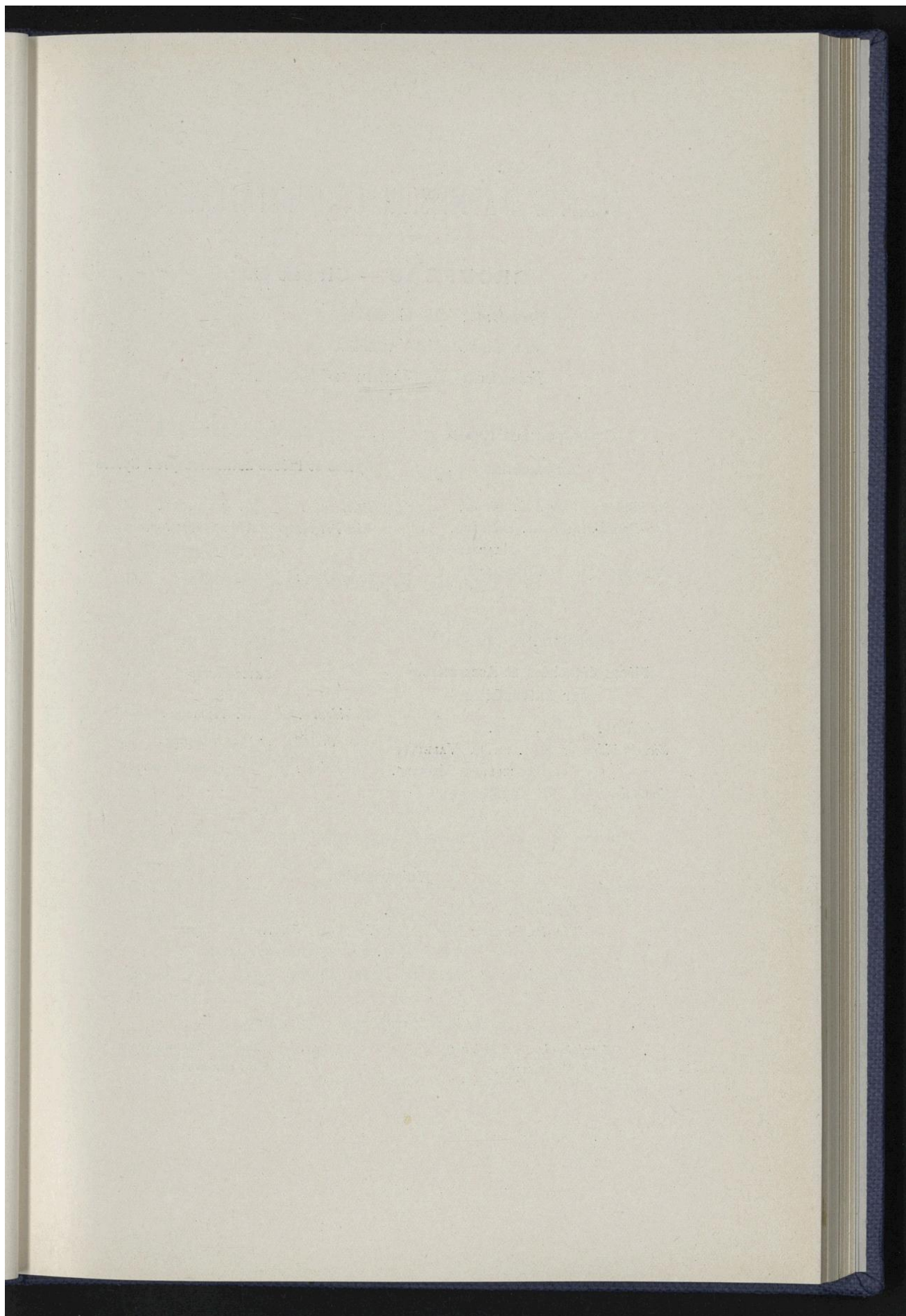
En 1906, l'Industrie Automobile Italienne était en plein essor : les usines augmentaient en nombre et en puissance. Les construc-

teurs italiens, nouveaux venus dans cette production, avaient profité de l'expérience et des progrès réalisés en France; ayant évité les tâtonnements stériles et les recherches infructueuses de toute industrie à ses débuts, ils s'annonçaient comme des rivaux susceptibles de devenir dangereux: il était donc du plus haut intérêt que nos constructeurs aillent nombreux en Italie pour affirmer, une fois de plus, leur prépondérance. Ils ne manquèrent point de le faire pour ce motif, mais aussi pour une autre raison qu'il importe de mettre en lumière.

L'Exposition de MILAN évitait le grave inconvénient causé par l'excessive durée (en ce qui concerne particulièrement l'Industrie de l'Automobile) de toutes les Expositions Universelles et Internationales précédentes: à l'encontre de la plupart d'entre elles, qui durèrent six mois, généralement d'avril à novembre, la durée de la section Automobile de l'Exposition de MILAN fut limitée à six semaines (1). Ailleurs, les constructeurs d'Automobiles, obligés d'immobiliser pendant six mois des châssis ou des voitures, ne pouvaient plus en tirer parti à la clôture de l'Exposition, parce qu'en Novembre, les acheteurs attendaient l'apparition des nouveaux modèles au Salon de l'Automobile. De ce fait, il résultait qu'en outre des frais d'Exposition, les constructeurs d'Automobiles devaient faire le sacrifice de la valeur souvent considérable des châssis qu'ils présentaient.

A MILAN, ce risque ne pouvait se produire: ce devait être une cause de plus pour assurer le succès éclatant de la participation française malgré l'Exposition Coloniale de Marseille, qui avait aussi, pour la même époque, sollicité les efforts de nos industriels.

(1) Article 2 du règlement applicable aux exposants de la Section Française.....
« Pour la deuxième série, comprenant, dans la section A, les classes spéciales aux cycles,
« automobiles et industries qui s'y rattachent, l'exposition aura lieu depuis l'inauguration
« ration de l'Exposition générale, jusque vers la fin de Mai, et au minimum pendant
« 40 jours. »



COMITÉS D'ADMISSION ET D'INSTALLATION

GROUPE 18 — Classe 30

Président : M. G. RIVES.

Secrétaire : M. VAUZELLE.

Trésorier : M. LEHIDEUX-VERNIMMEN.

Catégorie n° 1

Automobiles

Président : M. G. RIVES.

Vice-Présidents : MM. DARRACQ,
HAARBLEICHER.

Secrétaire : M. BOCANDÉ.

Catégorie n° 3

Cycles et Pièces détachées pour Cycles

Président : M. HAMMOND.

Vice-Présidents : MM. BROUSSE et
CHAPELLE.

Secrétaire : M. MOREL.

Catégorie n° 2

Pièces détachées et Accessoires pour Automobiles

Président : M. BLIN.

Vice-Présidents : MM. DE LA VALETTE,
DUCELLIER, MONARD.

Secrétaire : M. LONGUEMARE.

Catégorie n° 4

Carrosserie

Président : M. KELLNER.

Vice-Président : M. AUSCHER.

Secrétaire : M. LABOURDETTE.

Catégorie n° 5

Vulgarisation

Président : M. BALLIF.

Vice-Présidents : MM. MAX VINCENT, MARTIN DU GARD,
DE ROLLEPOT, DUMONT-PALLIER.

Secrétaire : M. BAUDRY DE SAUNIER.

Architecte du Groupe : M. GUILLAUME.

Délégué du Groupe à Milan :
M. M. BASTIEN.

Secrétaire Administratif du Groupe :
M. Paul DUSSOULIER.

CHAPITRE PREMIER

OPÉRATIONS DES COMITÉS D'ADMISSION ET D'INSTALLATION

Admission des Exposants

Les bureaux des Comités d'admission et d'installation du Groupe 18 de la Section Française dont nous donnons ci-contre la composition tinrent leur première séance le 18 Janvier 1906 ; ils décidèrent d'adresser à tous les industriels susceptibles de participer à l'Exposition de MILAN la circulaire suivante :

« Du mois d'Avril au mois de Mai 1906 se tiendra à Milan une
« Exposition Internationale à laquelle la France a décidé de participer
« officiellement.

« Nous avons l'honneur d'attirer votre attention sur l'intérêt
« particulier que présente pour les Industriels Français de l'Automo-
« bile, du Cycle et des Accessoires cette Exposition Internationale

« dans laquelle la Section des Transports aura, au minimum, une
« durée de 40 jours à partir du 18 Avril prochain.

« La France se doit à elle-même de prouver à toutes les autres
« nations, désireuses de lui ravir dans ces industries nouvelles
« son indiscutable prépondérance, qu'elle n'a point failli à sa tâche
« glorieuse d'innovatrice : je ne doute pas un seul instant que vous ne
« soyez de ceux qui tiendront à honneur de représenter à Milan
« notre industrie nationale.

« Afin d'assurer l'éclat de la Section Française, nous pensons
« pouvoir y grouper les voitures de luxe, les voitures économiques
« et les véhicules industriels qui ont présenté, au dernier Salon de
« Décembre, à Paris, un intérêt de premier ordre ; les carrossiers, les
« fabricants de cycles, de motocycles et d'accessoires ne peuvent
« manquer, eux aussi, de faire valoir, dans un pays susceptible de
« fournir à nos exportations de nombreux débouchés, les qualités
« d'élégance de forme et de fini de construction qui sont les caractéristiques des produits de l'Industrie française : un tel ensemble
« sera bien fait, nous l'espérons, pour donner à l'étranger une haute
« idée de notre puissance industrielle.

« Les dépenses afférentes aux emplacements seront définitivement établies lorsque le Comité d'Installation sera en possession
« de toutes les demandes d'admission, toutefois le prix de 110 francs
« le mètre carré peut être considéré comme un maximum pouvant être
« réduit proportionnellement à l'importance de demandes ; à ce sujet
« nous croyons devoir vous faire connaître que les Expositions
« collectives sont autorisées.

« D'autre part, il est formellement entendu avec l'Administration
« italienne que toute présentation d'un produit français, en dehors
« de la Section française, même sous le nom d'un agent ou d'un
« représentant, est rigoureusement interdite.

« En raison de l'emplacement relativement restreint réservé à la
« Section française et du nombre important des demandes d'admission

« déjà entre nos mains, nous vous prions de bien vouloir remplir et
« nous retourner sans retard la feuille ci-jointe afin de pouvoir vous
« assurer un emplacement et nous permettre de préparer avec méthode
« l'organisation d'une Section digne de la situation de la France dans
« les industries des transports modernes ».

Cette circulaire signée du Président du Groupe et de tous les Membres des Bureaux des Comités d'Admission et d'Installation, devait avoir un résultat des plus heureux puisque quatre-vingt sept adhésions parvinrent immédiatement.

Ce nombre est remarquable car il ne fut jamais atteint dans aucune Exposition précédente, ainsi que le prouvent les chiffres ci-après :

Exposition de Saint-Louis	1904.....	48	Exposants
» de Vienne	1904.....	31	»
» de Liège	1905.....	47	»
» de Milan	1906.....	87	»

Surface de l'emplacement attribué au Groupe 18

Le nombre et l'importance de ces adhésions devaient provoquer quelque difficulté dans l'organisation du Groupe 18 : en effet, le Comité Français des Expositions à l'Etranger, se basant sur les précédents, ne pouvant par suite prévoir le développement qu'allaient prendre à l'Exposition de MILAN les Classes de l'Automobile, de la Carrosserie, du Cycle, des Accessoires et des Pièces détachées, avait primitivement fixé à 1.500 mètres carrés la surface qui leur était destinée.

Cet emplacement devait être insuffisant et il fallut toute la persistance du Président du Groupe, toute la bienveillance de M. MAGUIN, pour que la Section Française de l'Automobile disposât d'une plus grande étendue : après des pourparlers, dont les détails

sont sans intérêt, un emplacement de 1800 mètres fut enfin attribué au Groupe 18. Cette surface ne pouvait encore donner satisfaction à toutes les demandes, puisqu'un certain nombre d'Industriels (entre autres la Société des Automobiles Ader ; la Société Française de Métallurgie ; MM. Denies et Friedman ; MM. Chevalier et Farja) ne purent exposer en raison de l'époque tardive de leur adhésion et que d'autre part, parmi les Exposants, beaucoup d'entre eux ne purent obtenir des Stands aussi grands que ceux qu'ils auraient désirés.

Uniformité de la Décoration — Droits d'emplacement

Dès leur première réunion, les Comités d'Admission du Groupe prirent la décision définitive d'adopter pour les Stands une décoration uniforme et un type unique pour les vitrines.

Etant donné la redevance de 15 francs par mètre superficiel que le Groupe devait verser au Comité d'Organisation de la Section Française, les Comités d'Admission et d'Installation fixèrent de la façon suivante les droits afférents aux différentes catégories d'emplacement :

SURFACES DU SOL : Le mètre carré y compris stand avec incription, Tapis, Potelets, Cordelières	110 frs
SURFACES MURALES : Le mètre linéaire (nu) sur une hauteur de 3 mètres environ	150. »
SURFACES EN VITRINE : Le mètre linéaire (vitrines fournies par le Comité sur une hauteur de 3 mètres environ)...	300. »

Ces conditions étaient particulièrement avantageuses et devaient le devenir plus encore puisqu'à la liquidation des comptes d'importantes ristournes furent faites aux Exposants (1).

Ajoutée aux causes que nous avons déjà indiquées, elle devaient encore expliquer l'empressement des constructeurs français à participer à l'Exposition de MILAN où ils allaient avoir la suprématie du

(1) Cette ristourne fut de 25,63 o/o.

nombre, même sur l'Italie, dont la Section devait pourtant, pour la circonstance, comprendre quelques marques étrangères et notamment françaises, naturalisées italiennes ⁽¹⁾.

Nombre d'exposants des Sections étrangères

La statistique suivante établie, d'après le Catalogue Officiel Italien des Classes de l'Automobile et du Cycle, donne mieux que tout développement, une idée de l'importance des Sections respectives des différentes nations représentées :

France	86 Exposants, 87 (en réalité) ⁽²⁾
Italie	85 Exposants
Allemagne	27 »
Belgique	19 »
Angleterre.....	10 »
Suisse.....	8 »
Autriche	7 »

Division du Groupe 18 en cinq catégories Liste des Exposants

En ce qui concerne la Section Française ce nombre de 86 Exposants se décompose entre les différentes catégories du Groupe de la façon suivante :

1° Automobile	21 Exposants
2° Pièces détachées et Accessoires pour Automobiles	23 »
3° Cycles et Pièces détachées pour Cycles	8 »
4° Carrosserie	16 »
5° Vulgarisation	9 »
TOTAL	86 »

(1) Parmi ces dernières, citons Diatto A CLEMENT, Fides Fabbrica di Automobili marca BRASIER ; Società it. Automobili Krieger.

(2) Le Catalogue italien ne mentionne pas, à tort, MM. Boas et Rodrigues et l'Union Vélocipédique de France ; en revanche, il indique comme exposant MM. Boyriven Fils et Cret qui n'exposèrent pas dans le Groupe 18.

Nous croyons devoir dès maintenant, malgré l'examen des Expositions particulières auxquelles nous consacrerons un chapitre ultérieur, donner la liste des Exposants avec l'indication de la surface qu'ils avaient demandée et de celle que le Comité d'installation put leur attribuer.

Il est sans doute bien inutile de faire remarquer que l'élite des Industriels Français y figure : de toutes nos grandes firmes, de celles qui pour un pays sont l'honneur d'une industrie, pas une ne manqua à l'appel.

PREMIÈRE CATÉGORIE

AUTOMOBILES

	RAISON SOCIALE	SURFACE DE SOL	
		demandée	attribuée
1	Société anonyme des Anciens établissements Panhard et Levassor.....	100	80
2	A. Darracq Limited	100	80
3	Société Lorraine des Anciens établissements de Dietrich	80	65
4	Etablissements Turgan Limited.....	52	41
5	Léon Desmarais et Morane.....	48	39
6	Renault Frères	40	37
7	De Dion-Bouton et C ^{ie}	40	37
8	A. Clément.....	40	37
9	Gardner Serpollet.....	40	37
10	Georges Richard et C ^{ie}	40	35
11	Automobiles Gladiator	30	22
12	Société l'Electrique.....	30	20
13	Société des Voitures Electriques A. Vedrine.....	30	23
14	Alfred Dinin.....	25	25
15	Société des Automobiles de la Buire.....	20	18
16	Société des Automobiles Mors.....	20	17

RAISON SOCIALE		SURFACE DE SOL demandée attribuée	
17	Les Fils de Peugeot Frères	20	18
18	Corre.....	21	21
19	M. Berliet.....	15	10
20	Gillet-Forest.....	12	12
21	Société anonyme du Garage de l'Automobile-Club de France.....		

DEUXIÈME CATÉGORIE

PIÈCES DÉTACHÉES & ACCESSOIRES

22	Etablissements Arbel.....	60	45
23	Société d'Electricité Nil Melior.....	25	25
24	Société l'Aster.....	25	16
25	Crépel-Hardy.....	21	6
26	Caplain-Berger et C ^{ie}	15	12
27	Barit et Gadenne.....	12	10
28	Société Industrielle des Téléphones.....	10,50	10
29	Louis Gianoli.....	10	7
30	Etablissements Hutchinson.....	6	6
31	Besnard, Maris, Antoine.....	4	4
32	Gautreau Frères.....	3	3
33	Boiron.....	3	3
34	Le Progrès Automobile.....	3	3
35	E. Thomé Fils et Cromback.....	1,50	1,50

		SURFACE MURALE demandée attribuée	
	Etablissements Arbel (1).....	6	5
	Caplain Berger (2).....	4	4
	Thomé Fils et Cromback (3).....	1,50	1,50

(1, 2, 3). Ces trois exposants figurent dans la même classe, surface sol, n^{os} 21, 25, 33.

	RAISON SOCIALE	SURFACE demandée	VITRINE attribuée
36	Emile Potron.....	6	6
37	Henri Contet.....	5	5
38	Lemoine.....	5	5
39	Jules Moret.....	3	3
40	Marcel Lejeune	2	2
41	Société des Etablissements Malicet et Blin.....	6	6
42	G. Ducellier.....	5	5
43	Bessand Père et Fils, Stasse et C ^{ie}	5	5
44	Société Générale des Etablissements Bergougnan.	4	4
45	P. Dupressoir.....	3,33	3,33
46	J. Grouvelle, Arquembourg et C ^{ie}	3	3
47	Société des Pneumatiques Cuir Samson.....	2	2
48	Veuve L. Longuemare	2	2
49	C. Hallam de Nittis (Maison Edeline).....	2	2
50	Société des Etablissements Falconnet Perodeau.	2	2
51	Lavalette et C ^{ie}	1,50	1,50
52	L. Macquaire.....	1	1
53	Maison Talbot.....	1	1
54	Boas et Rodrigues.....	1	1

TROISIÈME CATÉGORIE

CYCLES ET PIÈCES DÉTACHÉES POUR CYCLES

	RAISON SOCIALE	SURFACE demandée	DE SOL attribuée
55	E. Vauzelle et C ^{ie}	32	6
56	Félix Brosse et C ^{ie}	24	10
57	Hammond, Mouter et C ^{ie}	20	10
58	Louis Delachanal.....	8	6
59	Keller Dorian.....	5	5
60	Bréban (Cycles Furor).....	4	5
61	Comptoir Général de la Macérienne.....	2	2
62	Lemoine Biès.....	1	1

QUATRIÈME CATÉGORIE

CARROSSERIE

Le Comité d'Installation de cette Catégorie, conformément du reste à l'Article 11 du Règlement général applicable aux Exposants de la Section Française, prit la résolution d'organiser une Exposition collective de la Carrosserie automobile. Sur les deux cents mètres superficiels qui auraient été nécessaires, le Comité du Groupe 18 ne put en accorder que 175, faisant subir aux Carrossiers une réduction d'ensemble à peu près proportionnelle à celle que durent accepter tous les Exposants des Classes 30. Malgré cette fâcheuse nécessité, cette Exposition collective devait confirmer, une fois de plus et avec un vif éclat, la grande réputation des Carrossiers Français. Les noms qui suivent n'étaient-ils pas à eux seuls le gage plus certain d'une section brillante ?

- 63 MM. Rheims et Auscher.
- 64 Mühlbacher et Fils.
- 65 Henri Labourdette.
- 66 Kellner et ses Fils.
- 67 Felber et Fils.
- 68 Driguet Aîné.
- 69 Cottenet et C^{ie}.
- 70 Boulogne et Fils.
- 71 A. Belvalette.
- 72 Bail Jeune Frères.
- 73 Audineau et C^{ie}.
- 74 Vanvoren.

En dehors de cette Exposition collective, la Section de la Carrosserie devait encore compter au nombre de ses Exposants :

- 75 MM. A. Vedrine et C^{ie}.
- 76 G. Barthélémy.
- 77 Fonderies de Puteaux.
- 78 Forges et Fonderies d'Haumont.

CINQUIÈME CATÉGORIE

VULGARISATION

- 79 MM. Baudry de Saunier.
- 80 Taride.
- 81 M^{me} Juliette Lockert.
- 82 L'Auto (Direct^r M. Henri Desgrange).
- 83 L'Industrie Vélocipédique et Automobile (Direct^r M. Gebert).
- 84 Automobile Club de France.
- 85 Touring Club de France.
- 86 Association Générale Automobile.
- 87 Union Vélocipédique de France.

En ce qui concerne les Sociétés d'Encouragement, le Comité du Groupe 18, conformément aux précédents des Expositions de Saint-Louis et de Liège, leur concéda à titre purement gratuit l'emplacement qui leur était nécessaire à une condition : celle de prendre entièrement à leur charge l'installation complète de leur stand.

Classification Italienne

Les Exposants du Groupe 18 furent donc répartis en cinq catégories. Le programme Italien de la Section des Transports par terre les aurait disséminés en catégories beaucoup plus nombreuses : nous en donnons la nomenclature de ces dernières parce que la classification Italienne devait être uniquement appliquée pour les opérations du Jury International des récompenses.

SECTION DES TRANSPORTS PAR TERRE

TROISIÈME DIVISION

CYCLISME

PREMIÈRE CATÉGORIE

Vélocipèdes et véhicules assimilables, entièrement construits par les Exposants; Bicyclettes, tandems, triplettes, tricycles, quadricycles, etc.

DEUXIÈME CATÉGORIE

Vélocipèdes et véhicules assimilables construits par les Exposants avec des matériaux fournis par des tiers ; bicyclettes, tandems, triplettes, tricycles, quadricycles, etc.

TROISIÈME CATÉGORIE

Parties détachées pour la construction des bicyclettes et véhicules assimilables ; accessoires de tous genres pour la construction de ces véhicules.

QUATRIÈME CATÉGORIE

Gommes, pneumatiques.

CINQUIÈME CATÉGORIE

Matériaux spéciaux de construction ; tubes, aciers, fontes, etc.

SIXIÈME CATÉGORIE

Vêtements et équipements à l'usage des cyclistes.

SEPTIÈME CATÉGORIE

Transport des vélocipèdes et assimilables ; garage et surveillance.

HUITIÈME CATÉGORIE

Publications techniques des sociétés de tourisme et autres sur le cyclisme ; organisation des grandes associations du cyclisme ; études, assurances, etc.

QUATRIÈME DIVISION**AUTOMOBILISME**

PREMIÈRE CATÉGORIE

Automobiles complets de tous genres exposés par les constructeurs.

DEUXIÈME CATÉGORIE

Parties détachées pour le montage des automobiles ; moteurs complets à combustibles liquides, à gaz, à vapeur, électriques, applicables aux voitures

et aux chariots de transport ; partie de moteurs ; appareils de transmission de la force ; axes, guidons, moyeux, cercles, etc ; appareils de sûreté et. de direction ; systèmes divers d'enflammage des gaz, etc.

TROISIÈME CATÉGORIE

Gommes, pneumatiques.

QUATRIÈME CATÉGORIE

Carrosserie.

CINQUIÈME CATÉGORIE

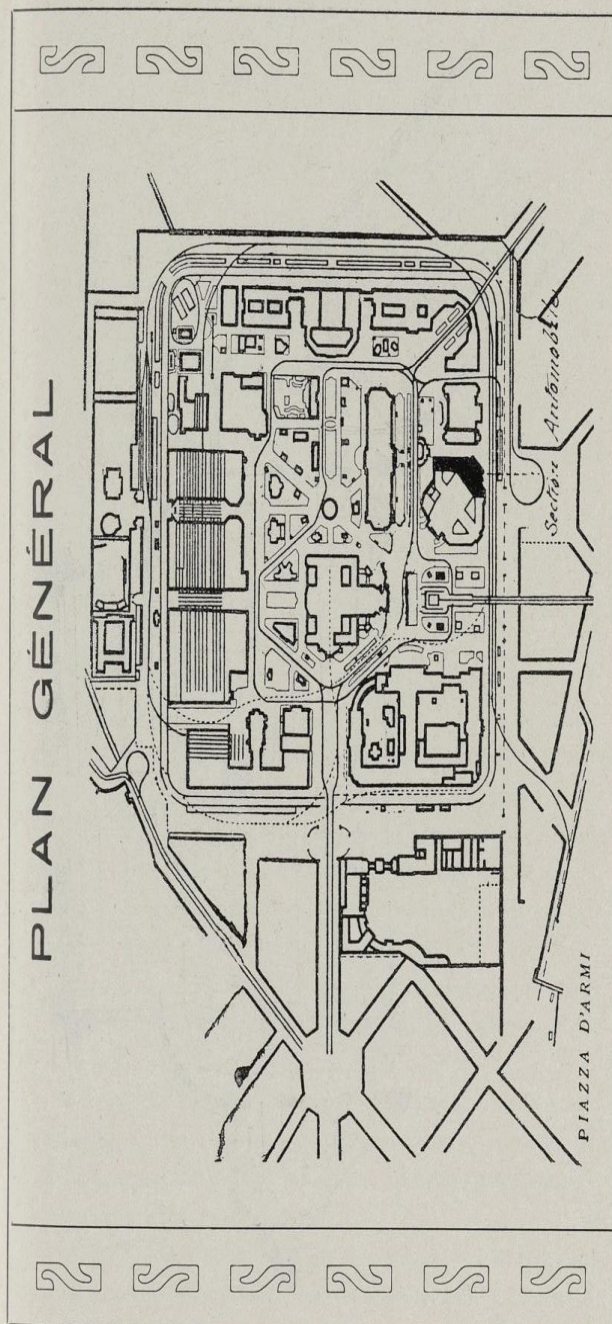
Matériaux spéciaux de construction : aciers, fontes, bronzes, aluminium, etc.

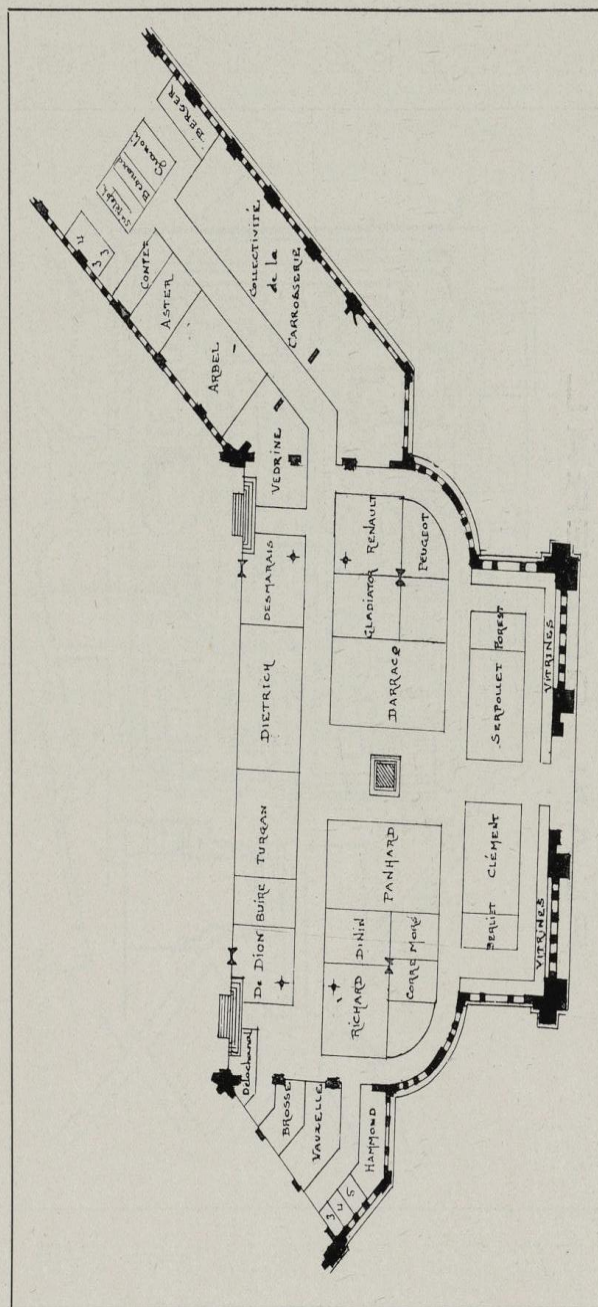
SIXIÈME CATÉGORIE

Vêtements et équipement à l'usage des automobilistes et des chauffeurs.

SEPTIÈME CATÉGORIE

Publications techniques, du tourisme et autres, sur l'automobilisme ; indicateurs routiers, etc. Organisation des grandes sociétés d'automobilisme ; études ; assurances, etc.





CHAPITRE II

INSTALLATION DES EXPOSANTS

L'inauguration de l'Exposition de Milan ayant été fixée dans le courant du mois de Mars 1906 au 18 Avril suivant, le Président du Groupe 18 adressa aux Exposants la circulaire ci-après :

« L'inauguration officielle de l'Exposition Internationale de Milan, « dont la durée est de quarante jours au minimum pour le Groupe 18, « étant fixée irrévocablement au 18 Avril prochain, vous me permettez d'attirer votre attention sur la nécessité d'éviter tout « retard afin de ne point souffrir du double inconvénient de laisser « votre stand vide au moment de la plus grande affluence du public « et de perdre le bénéfice d'une partie de l'Exposition.

« Dans cette manifestation qui promet d'être particulièrement « brillante, la France doit tenir à honneur d'être prête à l'heure dite « et je ne doute pas un seul instant que vous ne fassiez tous vos « efforts pour aboutir à un tel résultat.

« Nos Comités d'admission, de leur côté, feront le nécessaire « pour que tous les travaux d'installation qui leur incombent soient

« terminés en temps voulu : à ce sujet, je crois devoir vous rappeler
« que nos Comités ont pris la décision de constituer une décoration
« uniforme qui sera exécutée par ses soins et à ses frais.

« Les délais exigés pour le transport des marchandises à Milan
« étant au minimum d'une vingtaine de jours en petite vitesse, nous
« ne saurions trop conseiller aux Exposants d'effectuer leurs opé-
« rations d'expédition le 16 mars au plus tard.

« D'autre part, la prime d'assurance pour la durée de l'Exposition
« et le transport aller et retour devant être probablement de 8 à 10
« pour 1000, je vous serais reconnaissant de bien vouloir me faire
« savoir *par retour du courrier* la valeur des marchandises que vous
« destinez à l'Exposition de Milan.

« En vous faisant connaître que vous me trouverez à votre entière
« disposition pour tous les renseignements susceptibles de vous être
« nécessaires et qu'il vous sera possible de vous procurer à nos
« bureaux, je vous prie d'agréer.....»

Pour éviter tout retard dans l'organisation du Groupe, retard qui aurait été d'autant plus préjudiciable que la durée de l'Exposition de la Section de l'Automobile était assez réduite, les Exposants avaient reçu, dès le commencement du mois de Mars, leur certificat d'admission définitif.

A cette pièce étaient joints tous les documents permettant aux intéressés de bénéficier des réductions de tarifs de chemins de fer et de faire pénétrer leurs marchandises en franchise de douane en Italie, l'Exposition de Milan ayant été constituée en entrepôt réel.

Le Comité du Groupe, afin d'être plus certain encore de voir les Exposants installés à l'heure fixée, décida, sur la proposition de M. Kellner, Président de la Quatrième Catégorie (Carrosserie), de confier à la Société des Transports internationaux Gondrand (1), le

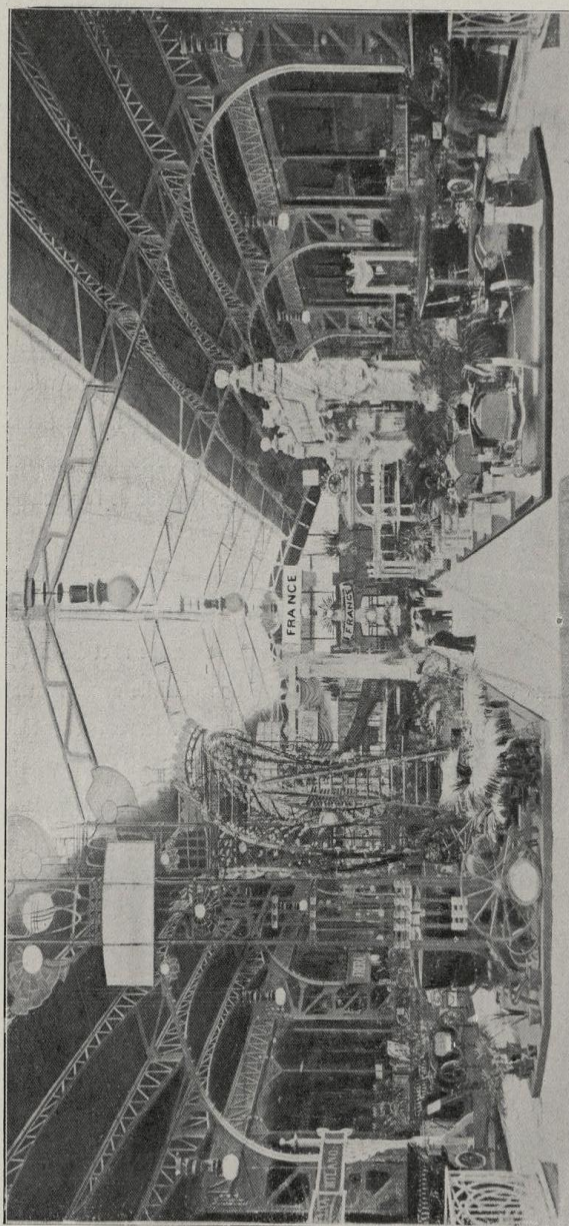
(1). M. Gondrand, Président de la Chambre de Commerce Française de Milan, fut un des promoteurs de la participation Française.

soin d'organiser un train spécial de grande vitesse pour amener à Milan, en temps utile, les voitures, châssis et marchandises des Exposants qui, en raison de circonstances diverses, n'avaient pu faire jusqu'alors leurs expéditions : ce train fut mis en marche le 10 Avril, à 9 heures du soir et parvint à Milan le 16 au matin. Le 17 Avril, veille du jour fixé primitivement pour l'inauguration, la Section Française de l'Automobile était prête et les Exposants avaient terminé leurs installations.

Il était loin d'en être de même dans toutes les autres classes, aussi l'ouverture officielle dut être reportée d'abord au 21 Avril et ensuite au 28. Et encore à cette dernière date, LL. MM. le Roi et la Reine d'Italie, le Corps diplomatique, les hautes notabilités Italiennes et Etrangères durent se borner à visiter la partie de l'Exposition comprise dans le Parco.

En effet, à la Piazza di Armi, à l'exception de la Section Française de l'Automobile, on était presque partout en plein travail d'installation.

La plupart des membres du Comité du Groupe 18 et des Exposants venus pour assister à l'inauguration officielle et notamment MM. Gustave Rives, Président, Lehideux-Vernimmen, Trésorier, Auscher, Ballif, Kellner, Martin Du Gard, De la Vallette, De Rollepote, Dumontpallier, Monard, Blin, Labourdette, Longuemare, etc., etc., avaient déjà quitté Milan lorsque dans les tous premiers jours de Mai, la Section Française reçut la visite du Roi d'Italie.



DESCRIPTION DE LA SECTION FRANÇAISE

de

L'AUTOMOBILE

L'Exposition de Milan comprenait deux parties reliées entre elles par une voie ferrée, le Parco et la Piazza di Armi : c'est dans cette dernière que s'élevait le Palais destiné aux Sections de l'Automobile.

Après l'Italie qui naturellement, étant chez elle, s'était réservée un emplacement de choix dans le Hall d'Honneur, celui qu'occupaient nos constructeurs par son étendue, par sa situation à côté de la Section Italienne, était de nature à donner entière satisfaction aux plus difficiles.

Le Comité du Groupe avait confié à M. Guillaume, Architecte Diplômé du Gouvernement, le soin d'installer les Exposants : tâche délicate qui devait être remplie avec un rare talent.

Au centre de la section s'élevait un pylône d'une dizaine de mètres de hauteur, dont le dessin était dû au peintre décorateur Jambon ; un divan circulaire formait à sa base une véritable corbeille pleine de fleurs et de plantes vertes ; sur les faces de cette pyramide se détachaient, comme des trophées de victoire, les cartouches de l'Automobile Club de France, du Touring Club de France, de l'Association générale Automobile et des Chambres syndicales.

Tout autour de ce motif décoratif, sur les plus larges allées de circulation, se trouvaient les expositions les plus importantes de la Section Automobile, celles des Maisons Panhard et Levassor, De Dion Bouton, Renault, Darracq, Lorraine Diétrich, Clément, Mors, Peugeot, etc.

La décoration des stands, malgré son uniformité, était du plus heureux effet : sur des banderolles couleur bleu de France, retenues

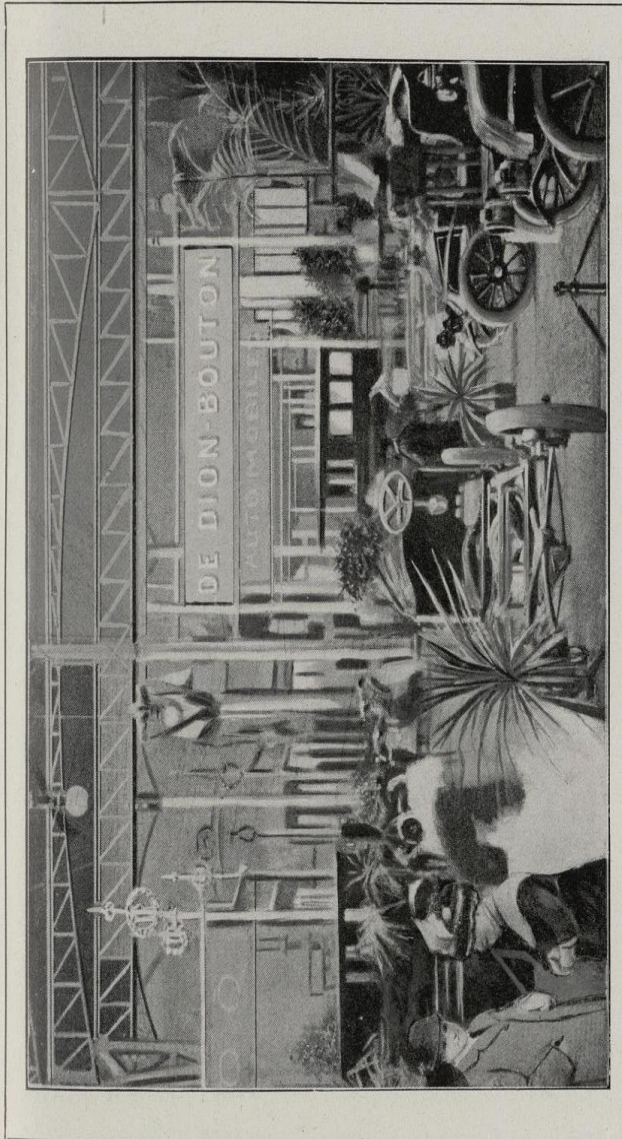
par des cordelières à des mats surmontés de lances formant le stand proprement dit, se détachaient en lettres d'or très visibles le nom des Exposants.

Cet ensemble, aussi remarquable par son élégance que par sa simplicité, devait être mis encore en valeur par les sections étrangères voisines : les stands de la Section Italienne étaient disparates, les uns colossaux montant jusqu'à la toiture de la Galerie et à côté, d'autres d'importance beaucoup moindre ; ceux de l'Allemagne n'offraient pas tous un caractère de nouveauté, on en avait vu quelques uns, l'année précédente, à Paris, au Salon de l'Automobile.

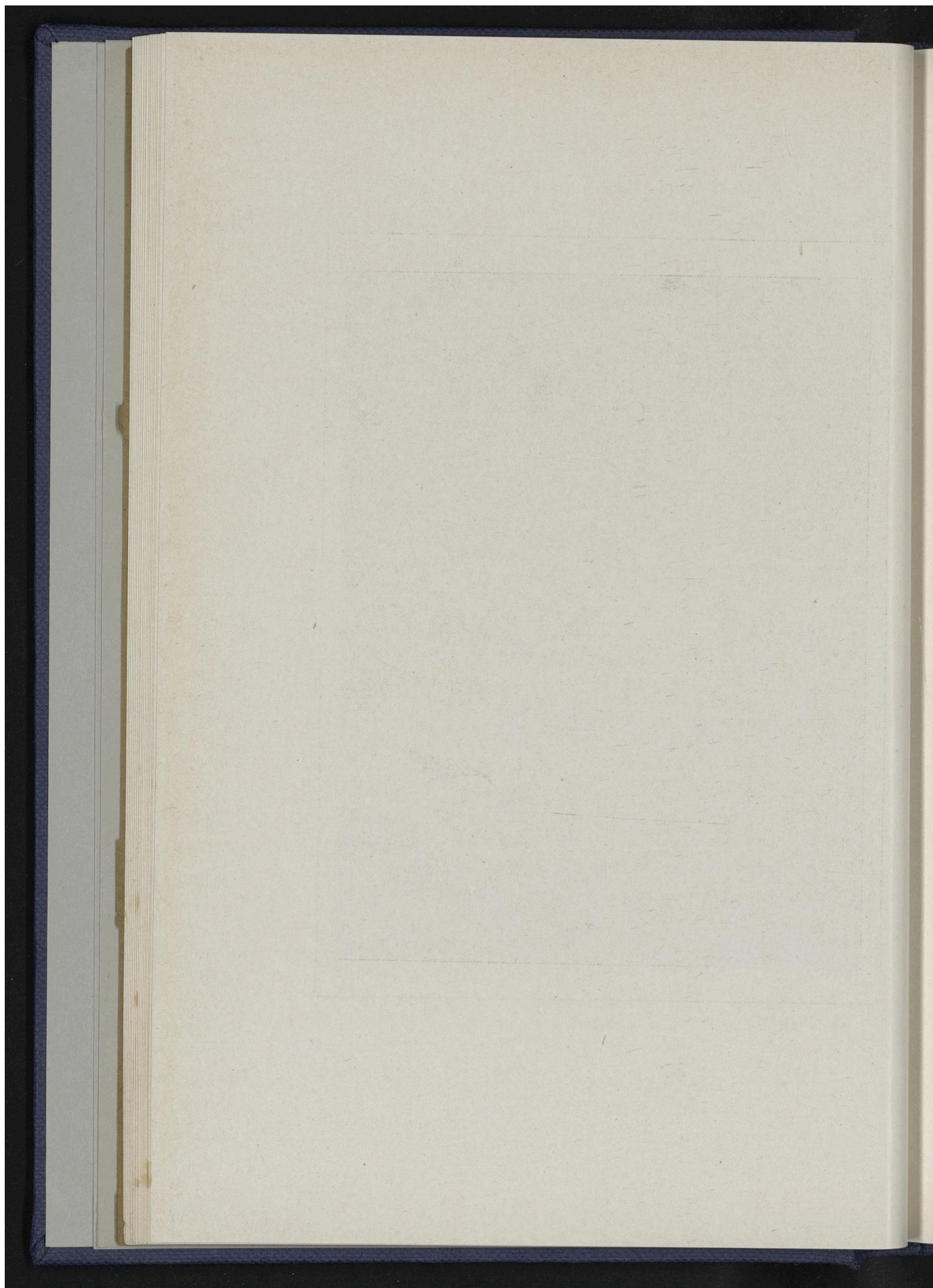
A vrai dire, la présentation de la Section Française devait assurer, par sa belle ordonnance, le succès du Groupe International des Locomotions mécaniques, d'autant plus que cette décoration devait être agréablement complétée par des guirlandes de lampes électriques, entourant la Section tout entière, dessinant les différents stands et accusant les lignes architecturales du pylône central.

Le soir, lorsque les six mille lampes de cette décoration lumineuse brillaient de tout leur éclat, les visiteurs défilaient dans les allées de la Section Française en foule aussi compacte qu'en plein jour.

A ce point de vue particulier, le succès du Groupe 18 ne devait point se démentir : pas un visiteur de marque ne vint à Milan sans parcourir et s'arrêter à ses stands remarquables : le Roi des Belges, le 29 Avril, le Roi de Roumanie, le 13 Mai suivant. Puis, quand M. Ruau, Ministre de l'Agriculture, vint visiter officiellement, au nom du Gouvernement de la République, l'Exposition de Milan, il dut très certainement avoir, tant l'importance de la participation française était prépondérante dans toutes les classes et plus encore dans celle de l'Automobile, de la Carrosserie, du Cycle, des Accessoires, la sensation très nette de se trouver dans une Exposition Française.



VUE DE LA SECTION FRANÇAISE



CHAPITRE III

NOMINATION ET OPÉRATIONS DU JURY

Le règlement d'organisation du Jury International de l'Exposition de Milan contenait à l'article 4 d'importantes dispositions qu'il nous paraît indispensable de reproduire parce qu'elles devaient servir de règle pour la nomination du Jury des Sections Internationales.

« Le nombre des Jurés de chaque Groupe est déterminé par le
« Comité exécutif et ne sera pas inférieur à cinq : il est choisi sur la
« base d'un titulaire pour un nombre de quarante exposants au plus.
« Il est tenu compte dans la répartition des Jurés de Groupe, de toutes
« les nations participantes soit officiellement, soit d'une façon privée.
« La répartition sera effectuée de telle sorte que chaque nation soit
« représentée proportionnellement à la surface occupée, ainsi qu'au
« nombre de ses Exposants, et à l'importance de l'exposition effectuée
« par ceux-ci dans le Groupe. Les conditions de proportion ci-dessus
« seront appliquées de la même façon à toutes les nations, y compris
« l'Italie. »

En procédant à un examen impartial des plus importantes sections de l'Exposition de Milan, il résultait, ainsi que nous l'avons déjà démontré, qu'aucune d'elles n'était comparable à la Section

Française par le nombre et la valeur de ses Exposants. Il est certain que l'Italie présentait une Exposition de premier ordre accusant les progrès réalisés par elle au cours de ces dernières années; mais, sans vouloir nier la réelle importance de sa production, on ne pouvait la mettre en parallèle avec celle des constructeurs Français.

L'application de cet article du Règlement, dans son esprit comme dans sa lettre, devait tout naturellement conduire à donner à la France un nombre de Jurés au moins égal à celui de l'Italie: en effet, il semblait logique de reconnaître que l'importance d'une Exposition ne consiste pas seulement dans la surface occupée mais surtout dans la valeur des objets présentés. Il fut assez facile de faire prévaloir ces vérités incontestables.

Donc, grâce à l'insistance de M. Gustave Rives, Président du Groupe, grâce au bienveillant concours de M. le Commissaire Général Jozon et de M. Maguin, Président du Comité d'organisation de la Section Française, le Comité exécutif Italien voulut bien admettre, dans une certaine mesure, ces justes prétentions.

Le Jury du Groupe 5 (classification Italienne, Groupe 18 de la classification Française), devait comprendre 27 Membres dont la répartition, entre les nations participantes fut ainsi fixée.

ITALIE.....	10	Jurés titulaires. — 5 Suppléants.
FRANCE.....	8	» 4 »
ALLEMAGNE.....	3	»
AUTRICHE.....	2	»
BELGIQUE.....	2	»
ANGLETERRE.....	1	»
SUISSE.....	1	»

Conformément à cette répartition du Comité exécutif Italien, M. le Ministre du Commerce, sur la proposition de M. Jozon, Commissaire Général, à la suite des présentations qui lui furent faites par M. Gustave Rives, Président du Groupe, comportant un

nombre de noms double de celui des Jurés qu'il s'agissait de nommer, désigna pour remplir ces fonctions les personnalités ci-après :

Jurés titulaires :

MM. Bergougnan,
Clément,
Darracq,
De Fremenville,
Kellner,
Manaut,
Max Richard,
De Turckheim.

Jurés suppléants :

MM. Blin,
Ducellier,
Falconnet,
Louis Renault.

Experts :

MM. Auscher,
Chaix,
Hammond.

Ayant reçu notification de leur nomination aux environs du 20 Mai 1906, les Membres du Jury se rendirent immédiatement à Milan.

Pour rendre compte de leurs opérations, nous croyons devoir reproduire le rapport adressé au Président du Groupe, par M. Max Richard, Président d'Honneur de la Chambre Syndicale de l'Automobile qui devait remplir à Milan, avec une autorité remarquable, les fonctions de Président du Jury international :

« Monsieur le Président,

« J'ai l'honneur de vous remettre ci-dessous une note succincte
« des opérations relatives au Jury de l'Exposition de Milan.

« A notre arrivée à la gare de Milan, le Vendredi 25 Mai, à 6 heures
« du soir, nous avons été reçus, Messieurs les Membres du Jury et
« moi par M. le Consul de France, M. Ronsin, M. le Président de la
« Section Française, M. Maguin et M. le Président de la Chambre
« de Commerce, de la façon la plus aimable, M. Maguin avait eu
« l'excellente pensée de recevoir à dîner tous les Membres du Jury
« Français de façon à les grouper immédiatement et leur donner les
« indications nécessaires pour les opérations qui devaient commencer
« dès le lendemain matin.

« Le lendemain Samedi, à 9 heures, nous nous sommes rendus
« chez M. le Commissaire Général, Jozon, à qui nous avons été pré-
« sentés par M. Maguin. M. Jozon nous a donné communication
« des négociations qu'il avait engagées avec la Direction de l'Expo-
« sition pour la constitution du bureau du Jury. Sa conclusion était
« que les exposants se groupant en trois parties à peu près égales : les
« Italiens, les Français et les autres nations, chaque groupe devait
« avoir un représentant dans le bureau, la présidence du Jury Inter-
« national devant revenir de droit à l'Italie.

« La difficulté était que le secrétaire rapporteur devant être
« Italien, si le Président du Jury était également Italien, la France
« n'avait plus qu'un siège, la vice-présidence, et le groupe des autres
« nations n'avait rien, contrairement à la pensée du Commissaire
« Général.

« Nous nous sommes ensuite rendus à la première séance du
« Jury International, laquelle fut présidée par M. le Sénateur COLOMBO
« assisté de M. ANCONA, Secrétaire Général du Comité Exécutif de
« l'Exposition.

« Après le discours d'ouverture, M. le Sénateur COLOMBO nous
« expliqua qu'étant donnée l'existence temporaire de l'Exposition
« d'Automobiles, il aurait la mission de présider le Jury supérieur
« qui serait chargé de contresigner les opérations après avoir exa-
« miné les réclamations. Ce Jury sera donc constitué par deux

« délégués du Comité Exécutif de l'Exposition dont M. ANCONA, le
« bureau du Jury et M. COLOMBO. Il a déclaré les opérations du Jury
« ouvertes et a demandé aux Membres présents de nommer leur
« bureau.

« On procéda donc à son élection et sur la proposition faite
« par M. MANAUT, après une discussion des plus courtoises, il fut
« convenu que la France aurait la présidence, l'Italie la première
« vice-présidence, ainsi que le secrétariat pour rédiger le rapport,
« et que l'on conférerait une seconde vice-présidence à l'Alle-
« magne.

« Ces points réglés furent nommés par acclamation

« M. Félix-Max Richard, président;

« M. le Marquis de Vintimiglia, premier vice-président;

« M. Yurish, deuxième vice-président;

« M. le Major Maggierotti, secrétaire rapporteur.

« La séance d'ouverture se trouvant close, M. le Sénateur COLOMBO
« me transmit la Présidence de la première séance du Jury.

« Après avoir, au nom du bureau, remercié mes Collègues du
« grand honneur qui nous était fait, nous avons immédiatement
« proposé de diviser le travail d'examen des expositions en sections,
« les Membres du Jury se groupant dans chacune d'elles suivant
« leur compétence.

« Voici la composition des sections qui furent constituées :

PREMIÈRE SECTION (A). — AUTOMOBILES

« MM. Silvestri, Coltelletti, Ginori, Renault, de Freminville, Goebel,
« Juvisch, Ferrero, de Turckheim.

PREMIÈRE SECTION (B). — AUTOMOBILES ÉLECTRIQUES ET A VAPEUR

« MM. Lattes, Manaut, Comte de Liedekerke.

DEUXIÈME SECTION. — CARROSSERIE

« MM. Barbaroux, Kellner, Auscher, Muinzzrbecker.

TROISIÈME SECTION. — PIÈCES DÉTACHÉES

« MM. Ponzio, Ducellier, Pellgrims, Blin, Megevet, Decugis.

QUATRIÈME SECTION. — VÉLOCIPÈDES

« MM. Wolf, Hammond, Falconnet, Lattes.

CINQUIÈME SECTION. — BIBLIOGRAPHIE ET SECTIONS

« MM. Lattes, Chucward, Auscher, Chaix.

SIXIÈME SECTION. — PNEUMATIQUES

« MM. Oldofardi, Bergougnan, Falconnet, Hammond.

« Dans chaque section un secrétaire fut désigné.

« La séance fut ensuite levée et nous allâmes ensemble à l'Exposition, le Jury français ayant convié tous les autres membres du Jury à déjeuner.

« Nous avons ensuite procédé à la classification des Exposants d'après les sections ci-dessus indiquées et les membres de chaque section consacreront leur après-midi aux opérations d'examen.

« Le lendemain matin, dimanche, après une réunion des Membres du Jury par sections, puis par nationalités, le Jury se réunit en séance plénière, procéda à l'examen des titres de chaque exposant et décida de proposer les récompenses suivantes :

GRANDS PRIX

NOMS	NATIONS
Association Générale Automobile.....	France
Automobile Club de France	—
Automobiles Gladiator	—
Baudry de Saunier	—

NOMS	NATIONS
Bessand Père et Fils Stasse et C ^{ie}	France
Boyriven Fils et Cret (1).....	—
Caplain Berger et C ^{ie}	—
Clément.....	—
Collectivité de la Carrosserie.....	—
Compteur Général de la Macérienne.....	—
Crépel Hardy.....	—
Darracq A. et C ^{ie}	—
Desmarais et Morane.....	—
Dion (de) Bouton et C ^{ie}	—
Etablissements Arbel.....	—
Gardner-Serpollet.....	—
Grouvelle et Arquembourg.....	—
Hallam de Nittis (Edeline).....	—
Hutchinson (Etablissements).....	—
Longuemare (V ^{ie} L.).....	—
Les Fils de Peugeot Frères.....	—
Société Anonyme l'Aster.....	—
Société Anonyme d'Electricité et d'Automobiles Mors.	—
Société d'Electricité Nil Mélior.....	—
Société Anonyme des Pneumatiques Cuir Samson....	—
Société Industrielle des Téléphones.....	—
Touring Club de France.....	—
Union Vélocipédique de France.....	—
Automobile Club Italiano.....	Italie
Bianchi Edoardo et C ^{ie}	—
Officine di Sento S. Giovanni, Camona, Guissani, Turri- nelli et C ^{ie}	—

(1) Cet exposant examiné par le Jury du Groupe 18 n'exposait pas dans ce groupe.
Nous le mentionnons parce qu'il figure, ainsi classé, au *Journal Officiel*.

NOMS	NATIONS
Carrozzeria Naliana e Cesare Salo	Italie
Fonderia Milanese di acciaio.....	—
Isotta Fraschini.....	—
Locati et Torretta.....	—
Pirelli et C ^{ie}	—
Zust inq. Roberto.....	—
Touring Club Italiano	—
Falb. Riunite di Carrozzi, Ferrari pia Mainetti e Orsantina di Castagna e C ^{ie}	—
Wesseldorfed Wagenbau Fabr.....	Autriche
Puch Joh	—
Société de Sauvetage de Vienne.. ..	—
Automobile Club Autrichien.....	—
Société Anonyme Germain	Belgique
Société Anonyme Engelbert et C ^{ie}	—
Fabrique Nationale d'armes de guerre.....	—
La Métallurgique.....	—
Benz et C ^{ie}	Allemagne
Continental Caoutchouc und Guttapercha et C ^{ie}	—
Daimler Motoren Ges	—
Kaiserlicher Automobilklub	—
Métallindustrie Schonebeck A. G.	—
Daimier Motor Cie Limited.....	Angleterre
Humber Limited.....	—
Compagnie Dunlop	—

DIPLOMES D'HONNEUR

Berliet Marius	France
Desgrange Henri, Journal <i>l'Auto</i>	—
Dinin Alfred	—
Fonderies de Puteaux	—

NOMS	NATIONS
Moret Jules	France
Richard Georges et C ^{ie}	—
Potron.....	—
Société Anonyme des Voitures Electriques A. Védrine	—
Thomé E. Fils. et Crombach.....	—
Vauzelle E. et C ^{ie}	—
Védrine A., carrossier	—
Canavesio Carello e C ^{ia}	Italie
Emilio Foltzer	—
Reina Zanardini e C ^{ia}	—
Reinach Ernesto e C ^{ia}	—
Rapid Societa Torinese (Automobili « Rapid »).....	—
Usines G. Berihon	Belgique
V. Antoine et Fils	—
Usines de Saventhem.....	—
Deprez Joassart	—
Société Anonyme des Fonderies de Bronze phosphoreuse	—
Société du Pompier	—
Aachener Stahlmarenfabrik A. G.....	Allemagne
Adles Fahrradwerke.....	—
Deutsche Waffen und Munitions fabriken.....	—
Hannoverche Gummiwarenfabrik Louis Peter	—
Fabbrica di Biciclette Wecharsulm (Société Arron Neckarsulm)	—
Westphalische Metallindustrie.....	—
Swift Cycle C ^{ie} Limited.....	Angleterre
Atelier H. Guenod	Suisse

MÉDAILLES D'OR

Besnard. Maris et Antoine.....	France
Brosse Félix et C ^{ie}	—

NOMS	NATIONS
Gianoli Louis-Alexandre.....	France
Lavalette et C ^{ie}	—
Lemoine Biès.....	—
Lockert Juliette.....	—
Société des Automobiles Gillet-Forest.....	—
Talbot (Maison).....	—
Société Anonyme du Garage de l'Automobile Club de France.....	—
Carlson Brake C ^{ia}	Italie
Diatto A. Clement.....	—
Florentia Fabbrica di Automobili.....	—
Fierra Corrado c. C ^{ia}	—
Falbrica Ligure di Automobili.....	—
Fides Fabbrica di Automobili marca Brazier.....	—
Gazzetta dello Sport.....	—
Giornale l'Automobile.....	—
La Serpollet Italiana.....	—
Officine Turkheimer.....	—
Società Italo-Svizzera « Orion ».....	—
Società Automobili Krieger.....	—
San Giorgio.....	—
Società Auto Commerciale.....	—
Società Anonima Italiana per gli olii Stern Sonneborn, Genova.....	—
Sonzini Rossi.....	—
Syndicat Frein Bowden.....	—
Way Luigi C. G.....	—
Società Metallurgico.....	—
Nence Cesare.....	—
Maschinen à Waggonbau Fab.....	Autriche
Société Styria.....	—

NOMS	NATIONS
Gemeinder (Wien)	Autriche
Fonderies Ateliers Simoneau	Belgique
Joassart Dubois	—
Allgemeine Automobilzeichnung	Allemagne
Bost Julius Eugen	—
Eisengiessereie et Schlossfabrik Gebr. Judick A. G.	—
Maschinenfabrik Gritzner	—
Mathis E. E. G. et C ^{ie}	—
Opel Adam	—
Herm Riemann « Lanternenfabrik »	—
Taxameter Westendarp e Pieper	—
Wuttig Giorg	—
Bowden E. M. Limited	Angleterre
Hopkinson J. E. et C ^{ie} Limited	—

MÉDAILLES D'ARGENT

Barit et Gadenne	France
Barthelemy Georges	—
Contet Henri	—
Corre	—
Delachanal Louis	—
Dupressoir P.	—
Gautreau frères	—
Gébert	—
Société Française des Cycles Furor	—
Taride Alphonse	—
Turgan Limited (Etablissements)	—
Aquila	Italie
Bietti Edoardo	—
Belloni Francesco	—
Giacomo Colli	—

NOMS	NATIONS
De Vecchi e Strada.....	Italie
Didone Guiseppe.....	—
Dora Societa Industriale Italiano.....	—
Flaig E. et C ^{ia}	—
Fabbrica Torinese « Jonior ».....	—
Lante, don Pietro della Rovere.....	—
Manifatturemartiny-Torino Filiali a Milano, Genova e Napoli.....	—
Societa F. M. Macchi.....	—
Tenax.....	—
Troubetzhoi.....	—
Vai Carlo e C ^{ia}	—
Valvassori Enrico.....	—
Vezzoni Ettore.....	—
Weiss e Stabilini.....	—
Soldati F. M.	—
New Departure C ^{ia}	—
Fabbrika Josephthaler di Ogetti in gomma e amiante.	Autriche
Stabliment Mars-Werke A. G.....	Allemagne
British Motor et Tyre C ^a Worsnop et C ^a Limited.....	Angleterre
Eler (C ^{ia}).....	Suisse

MÉDAILLES DE BRONZE

Boiron J.	France
Macquaire L.	—
Maison Talbot.....	—
Beati Guiseppe.....	Italie
Belloni Luigi.....	—
Dénes e Friedmann.....	—
Tezzo Foresti.....	—
Grimaldi e C ^{ia}	—

NOMS	NATIONS
Polmerantz e C ^{ia}	Italie
Prati Secondo	—
Sbardolini e C ^{ia}	—
Gianoli Luigi	—
Guaraldi, G.*	—
Sturm et C ^{ie}	Autriche
Stahlwerk Habel C. Pouplier	Allemagne
Uren, Kotthaus et C ^{ie}	—
Société Neuchateloise d'Automobiles	—

MENTIONS HONORABLES

Société Anonyme des Ateliers de Construction, Forges et Fonderies d'Hautmont	France
Bono G. e C ^{ia}	Italie
Colombo, Carlo	—
Longhini et Botta	—
Widmer P. e C ^{ia}	—
Stephan, Fr.	Allemagne
Weinbrenner et C ^{ie}	—

EXPOSANTS FRANÇAIS HORS CONCOURS

L'article 15 du Règlement d'Organisation du Jury International décidait :

« On mettra hors concours pour les récompenses :

« 1° Tout exposant qui en aura fait la demande écrite au Comité
« avant le premier Mars 1906, à la condition d'avoir déjà été hors
« concours dans une Exposition officielle internationale ou d'y avoir
« obtenu la plus haute récompense :

« 2° Tous les jurés ;

« 3° Toute Société commerciale dont un Administrateur ou
« Directeur remplira les fonctions de juré dans la Section dans
« laquelle la Société expose. »

Par application des deux derniers paragraphes de cet Article, les Sociétés et Industriels Français dont les noms suivent furent mis hors concours :

Société Lorraine des Anciens Etablissements de Dietrich et C^{ie},
à Lunéville ;

Falconnet et Pérodeau (Société des Etablissements), Paris.

Hammond Mouter et C^{ie}, Paris ;

Société La Buire, Lyon ;

L'Electrique (Gallia), Paris ;

Lemoine, Paris ;

Malicet et Blin, Paris ;

Société Générale des Etablissements Bergougnan et C^{ie}, Clermont-Ferrand ;

Société anonyme des Etablissements Panhard et Levassor, Paris ;

Ducellier.

Le tableau ci-après résume le Palmarès International que nous venons de reproduire :

NATIONS	Hors Concours	Grands Prix	Diplômes d'Honneur	Médailles d'Or	Médailles d'Argent	Médailles de Bronze	Mentions Honorables	TOTAL (1)
France....	9	29	11	9	11	2	1	63
Italie.....	10	11	5	21	20	11	4	72
Allemagne..	3	5	7	9	1	2	2	26
Belgique ..	2	4	7	2	»	»	»	13
Autriche...	2	4	»	3	1	1	»	9
Angleterre..	1	3	1	2	2	»	»	8
Suisse.....	»	»	1	»	1	»	»	2

Dans le rapport qu'il adressait à M. le Ministre du Commerce le 7 Mai 1907, rapport publié au *Journal Officiel* du 17 du même mois, avec

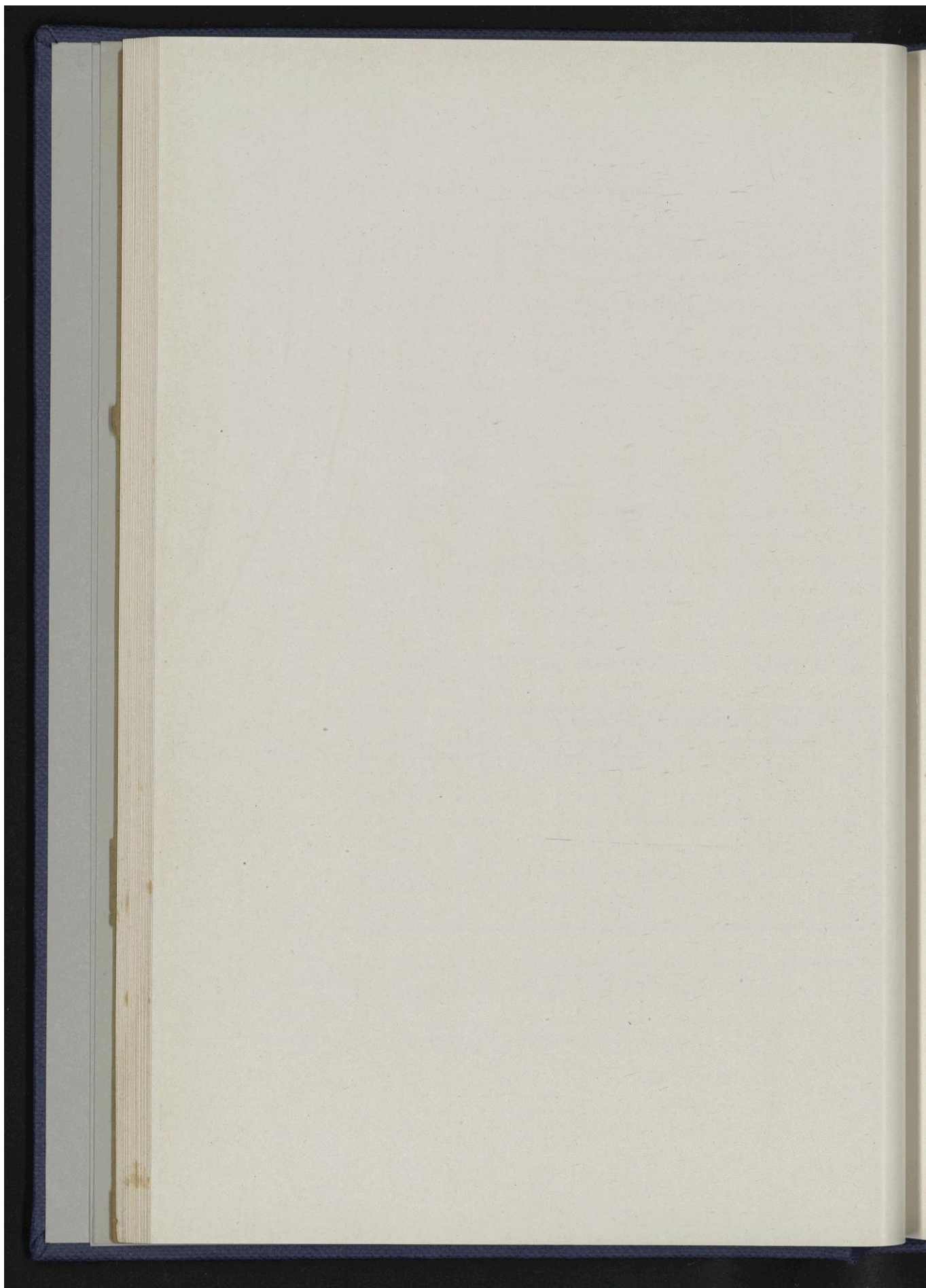
(1) Le total ne comprend pas les hors concours.

la liste des récompenses décernées aux Exposants Français, M. le Commissaire Général Jozon écrivait qu'à l'Exposition de Milan, « les
« Exposants Français, au nombre de 3.900, formaient le septième
« environ du nombre total des Exposants; qu'ils y ont obtenu plus
« du tiers des grands prix (753 sur 2.192), et que, comme nombre
« total des récompenses (2.641), ils ne sont dépassés que par les Ita-
« liens, qui étaient chez eux et avaient un bien plus grand nombre
« d'Exposants.

« Si l'on ne considère que les Nations étrangères, on voit que la
« France arrive en tête avec trois fois plus de récompenses que la
« Belgique, quatre fois plus que l'Allemagne et que la Suisse, sept
« fois plus que l'Angleterre, qui était peu représentée et qu'elle laisse
« plus loin encore les autres Nations. »

Si nous établissons, pour *le seul Groupe de l'Automobile*, des comparaisons identiques, nous constatons que les Exposants Français formaient le tiers du nombre total des Exposants (87 sur 243); qu'ils ont obtenu à eux seuls plus de la moitié des grands prix (29 sur 56), et que le nombre de leurs récompenses atteint, à deux unités près, le tiers du total de récompenses attribuées à l'ensemble des Sections du Groupe de l'Automobile (63 sur 194).

Pour conclure, nous ne saurions mieux faire que d'emprunter encore à M. le Commissaire Général une phrase qu'il appliquait à l'ensemble des Exposants Français et qui convient admirablement à la Section Française de l'Automobile : « Les Exposants Français ont
« donc brillamment continué la série des succès qu'ils avaient rem-
« portés dans les Expositions précédentes, et récemment encore à
« Saint-Louis, en 1904, et à Liège, en 1905. »



CHAPITRE IV

DESCRIPTION DES EXPOSITIONS PARTICULIÈRES

La partie principale d'un rapport destiné à donner une idée précise de l'Exposition d'une classe devrait essentiellement consister dans les renseignements techniques décrivant les objets présentés, renseignements qui, pour être rigoureusement exacts, doivent émaner des Exposants eux-mêmes : nous avons donc, pour l'établissement de ces notices particulières, fait appel à leur collaboration. Un certain nombre d'entre eux, et nous les en remercions très vivement, ont bien voulu répondre à nos questions. Nous avons dû suppléer au silence des autres par nos propres moyens : ceci, pour fournir une excuse à des notices trop brèves ou à nos erreurs s'il s'en est glissé dans les lignes qui vont suivre.

Première Catégorie

CONSTRUCTEURS D'AUTOMOBILES

**Ste ANONYME DES ANCIENS ETABLISSEMENTS
PANHARD & LEVASSOR**

19, Avenue d'Ivry, Paris

Hors Concours — Membre du Jury

Le passé de la Société anonyme des anciens Établissements Panhard et Levassor se résume admirablement dans le palmarès suivant qui mieux que tout commentaire démontre le rôle qu'elle a pris et conservé dans l'industrie automobile :

EXPOSITIONS, COURSES, CONCOURS
(Résultats officiels)

Exposition Universelle 1878, Grand Prix.

Concours du « Petit Journal » 1894, 1^{er} Prix.

Course Paris-Bordeaux et retour 1895. Voiture arrivée première.

Prix Unique de M. le Président de la République. Prix Unique de la Ville de Bordeaux, 2^e Prix de la Course.

Course Paris-Marseille et retour 1896. 1^{er}, 2^e et 3^e.

Exposition de Bruxelles 1897, Grand Prix.

Course Paris-Dieppe 1897, 1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e.

Course Marseille-Nice 1898, 1^{er}, 2^e et 3^e.

Course Paris-Amsterdam-Paris 1898, 1^{er}, 2^e, 4^e et 6^e.

Course Paris-Bordeaux 1899. Tous les Prix. 8 Voitures dans les 9 premières arrivées.

Course du Tour de France 1899. 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e.

Exposition Universelle 1900. Membre du Jury, Hors Concours.

Course de Pau 1900. 1^{er}, 2^e, 3^e, 5^e et 6^e.

Course de Nice-Marseille 1900. 1^{er}, 2^e, 3^e, 4^e, 6^e et 7^e.

Course Paris-Toulouse-Paris 1900. 2^e, 3^e et 4^e.

Course Paris-Bordeaux 1901. 2^e, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e, 8^e et 9^e.

Course Paris-Berlin 1901. grosses voitures : 2^e, 3^e, 5^e, 6^e, 7^e et 8^e ;
voitures légères : 1^{er}, 2^e et 3^e.

Exposition de l'Alcool 1902. Deux Médailles d'Or. Quatre Médailles de Vermeil. Deux Médailles d'Argent. Trois Médailles de Bronze. Un Objet d'Art (Bateaux).

Circuit du Nord à l'Alcool 1902. grosses voitures : 1^{er} et 2^e (Coupe de l'Alcool).

Course Paris-Vienne 1902. grosses voitures : 1^{er}, 3^e, 4^e, 5^e, 6^e et 7^e (Coupe d'Aremberg).

Circuit des Ardennes 1902. Voiture arrivée première.

Circuit des Ardennes 1903. Voiture arrivée première.

Coupe Gordon Bennett 1903. Équipe Française : 1^{er} et 2^e.

Exposition de l'Alcool à Vienne 1904. Grand Prix d'État ; une Médaille d'Or.

Exposition Universelle de Saint-Louis 1904. Grand Prix.

Circuit des Ardennes 1904. 1^{er} et 2^e.

Coupe Vanderbilt 1904. Premier gagnant de la Coupe.

Circuit des Ardennes 1905. 2^e, 3^e et 5^e.

Coupe Vanderbilt 1905. Voiture arrivée 2^e.

Le Stand de la Société des anciens Établissements Panhard et Levassor était l'un des plus remarquables de la Section Automobile de l'Exposition de Milan : il présentait des châssis de 15 à 50 H. P., modèles merveilleux tant par la simplicité de leurs organes que par le choix scrupuleux des matériaux. Quelques-uns de ces châssis étaient

munis d'un nouveau système de suspension permettant un freinage proportionnel à la quantité de fléchissement du ressort.

Une autre particularité à signaler sur la 15 H. P. exposée réside dans l'application, pour l'éclairage électrique de la voiture, d'un système en usage sur les voies ferrées et consistant dans la recharge automatique des accumulateurs nécessaires à fournir la lumière au moyen d'une dynamo commandée par le moteur est susceptible d'être facilement embrayée ou débrayée.

SOCIÉTÉ L'ÉLECTRIQUE

Hors Concours

Le Stand de la Société l'Électrique comprenait trois voitures électriques. Nous ferons la description du type « Galliette » :

Le châssis est en fer en U ; direction irréversible avec volant de commande ; freins ; frein à pied, agissant par enroulement sur un tambour fixé sur l'arbre d'induit moteur ; frein à pied également agissant sur les roues arrière ; changement de vitesse et changement de marche obtenus par le simple déplacement d'une manette sur un secteur superposé au volant. Les deux vitesses avant et la marche arrière sont obtenues par des couplages d'accumulateurs.

Pédale de ralentissement placée sous le pied gauche du conducteur permettant à tout instant d'accélérer ou de ralentir sa vitesse et de démarrer sans la moindre secousse ; transmission à la cardan.

Accumulateurs Ajapa de la Société Électrique Gallia permettant de faire de 50 à 70 kilomètres sans recharge, à la vitesse moyenne de 18 kilomètres à l'heure, ce qui, avec les recharges de midi et de sept heures, permet de faire environ 80 à 100 kilomètres par jour ; dimension utilisable pour la carrosserie : largeur 0,75 ; longueur du tablier à l'extrémité du châssis 1 m. 45.

ETABLISSEMENTS DE DION-BOUTON

36, Quai National, Puteaux

Grand Prix

En 1882, lors de leur création, les usines de Dion-Bouton occupaient 300 mètres carrés environ ; en 1887 elles atteignaient 1.000 mètres ; en 1892 elles dépassaient 3.500 mètres ; cinq ans après, en 1897, la surface des usines était de 27.000 mètres, les ateliers s'étant étendus de la rue Ernest au terrain plus vaste du quai National. Depuis lors, leur développement fut continu, puisqu'en 1906, les usines couvraient 50.000 mètres carrés.

Le total des salaires annuels payés au personnel a suivi une progression identique : en 1887, il ne fallait au caissier des usines de Dion-Bouton pas plus de 25.000 francs ; en 1906, les salaires annuels dépassent 5 millions.

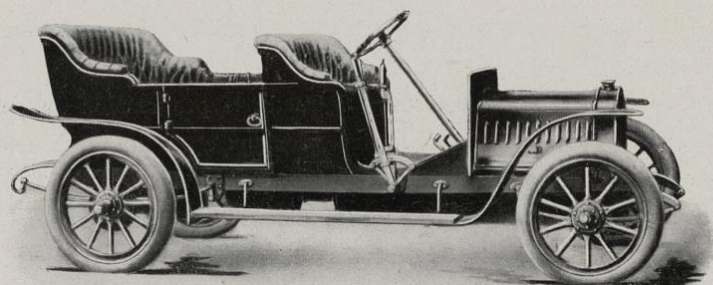
Les chiffres ci-dessus laissent entrevoir la progression du personnel : lorsqu'ils commencèrent leurs travaux en commun en 1882, MM. De Dion et Bouton s'étaient adjoints quatre ouvriers ; en 1886 ils sont 12, en 1896 ils sont 210, en 1906 les usines en comptent 2.800 plus un personnel d'employés, de chefs d'ateliers, d'ingénieurs de 200 personnes environ.

Ces statistiques donnent, certes, une idée de l'importance industrielle des Établissements de Dion-Bouton, mais elles ne disent pas la part prépondérante prise par cette Maison et surtout par un homme M. le Marquis De Dion dans la diffusion et les progrès de l'industrie Automobile : « De Dion, c'est le leitmotif de l'histoire de « l'Automobile moderne, on le retrouve partout, à propos de tout, « employant son énergie, dépensant sa force, mettant à contribution, « son inlassable activité, donnant enfin l'élan indispensable à l'essor « formidable que va prendre l'industrie nouvelle dont il fut le « merveilleux et remarquable vulgarisateur. (PIERRE SOUVESTRE. — « *Histoire de l'Automobile*). »



Toujours et partout, dans toutes les grandes compétitions, dans les courses au début de l'industrie automobile alors que leur utilité n'était ni contestable, ni contestée, dans tous les concours, dans toutes les Expositions, dans les Salons de l'Automobile, les Établissements De Dion-Bouton ont toujours brillé au premier rang.

Nous ne nous étendrons point en de longs développements sur les caractéristiques de leur fabrication, sur le personnel d'élite de leurs ateliers, sur les études et les essais méthodiques qui précèdent la mise en construction de leur modèle. Nous signalerons simplement



le rôle capital joué par les laboratoires des Usines qui par leurs essais mécaniques et chimiques, leurs vérifications contribuent à la création « de mécanismes simples et robustes, c'est-à-dire de véhicules « essentiellement durables ».

Les Établissements De Dion-Bouton présentaient entre autres voitures un double phaéton à entrées latérales 4 cylindres 15 H. P. dont nous donnons ci-dessus la reproduction.

A. DARRACQ & C^{ie} Ltd

Suresnes (Seine)

Grand Prix

L'exposition de cette Société était des plus complètes : elle comprenait les véhicules suivants :

- 1^{er} Un phaéton 8 HP.
- 2^{er} Un phaéton pivotant 8 HP.
- 3^{er} Un double phaéton 10 HP. (type R. long).
- 4^{er} Un landaulet 15 HP. (type P. long).
- 5^{er} Un landaulet 15 HP. (type P. long).
- 6^{er} Une demi limousine 20 HP. (type S. long).
- 7^{er} Un landaulet 3/4 20 HP. (type extra long).
- 8^{er} Une limousine 3/4 20 HP. (type S., extra long).
- 9^{er} Un châssis démonstratif 15 HP. (type P., court).

Parmi toutes ces voitures, établies de façon remarquable, nous croyons devoir donner avec détails, les caractéristiques de l'une d'entre elles, du landaulet 15 HP. 1906 (type P., long).

Châssis cuirassé en tôle d'acier emboutie, rétreint à l'avant, rétreint et relevé à l'arrière, permettant l'établissement d'une voiture extra-basse, distance du sol au-dessus du châssis 0 m. 580; cuirasse formée par le châssis, protégeant tous les organes de la voiture contre l'eau, la boue et la poussière. Moteur à 4 cylindres et à soupapes commandées; alésage 90, course 120. Allumage électrique par accumulateurs, bobine et bougies. Allumage supplémentaire par magnéto à rupture. Radiateur cloisonné à grande surface de refroidissement, avec ventilateur et pompe. Changement de vitesses par train balladeur. 3 vitesses et marche arrière sur le même levier; 3 vitesse en prise, directe. Embrayage progressif évitant les chocs sur la transmission.

Freins intérieurs extensibles sur roues arrière et différentiel. Transmission du mouvement par cardan. Direction irréversible et à transmission axiale. Roues bois égales 810×90 , pneu Dunlop.

Multiplication : Pignon de 20 dents commandant une couronne de 72 dents.

Vitesses : 1^{re}, 16 kil. 5 ; 2^e, 32 kil. ; 3^e, 55 kil.

Dimensions :

Voie	1 m. 300
Empatement.....	2 m. 800
Longueur totale.....	4 m. »
Largeur totale.....	1 m. 500
Hauteur.....	1 m. 550
Longueur carrosserie	2 m. 400
Largeur carrosserie	0 m. 870

Poids environ..... 1.000 kilos

Poids net du châssis..... 720 —

Carrosserie : Landaulet 2 places colonnes 4 rabattantes. 4 ailes tôle, celles d'avant droites avec joues rejoignant les marchepieds. Marchepieds longs en tôle, caoutchoutés, bordés cuivre. Peinture vert foncé, filet rouge. Garniture cuir vert et drap gris. Boîte à accumulateurs. Porte-lanternes avant et arrière. Coffre sous banquette, jeu de clés.

CLÉMENT-BAYARD

33, Quai Michelet, Levallois-Perret

Grand Prix

M. Clément a exposé des voitures établies dans ses usines de Levallois, qui par leur installation, constituent une merveille industrielle : la préparation des châssis, l'usinage des moteurs donnent

lieu à des vérifications minutieuses : le montage du changement de vitesse, du différentiel, du pont armé, de la direction sont l'objet de soins particuliers ; il n'est point de travail qui ne soit effectué pour obtenir un assemblage parfait et faire de chaque châssis livré une voiture « sans peur et sans reproche ».

L'usine de Levallois qui couvre une surface de 45.000 mètres carrés et occupe en temps normal un personnel de 1.800 ouvriers allant, en été, au moment de la livraison des châssis, jusqu'à un total de 2.200 personnes, n'est pas seule consacrée à la construction des voitures « Bayard » ; M. Clément possède également à Mézières (Ardennes), une usine très importante « la Macérienne » dont le rôle consiste à faire subir les premières opérations aux diverses pièces destinées à être terminées ultérieurement à Levallois.

Parmi les voitures exposées par M. Clément, une mention particulière doit être faite pour le double phaéton à entrée latérale, équipé pour le tourisme sur châssis de 50-60 chevaux : le châssis est embouti, le carburateur à volets équilibrés par dosage automatique, l'allumage est par magnéto à rupture, la voiture est à 4 vitesses avec marche arrière.

Dans les Expositions internationales précédentes M. A. Clément a obtenu les plus hautes récompenses :

Paris 1900 : Hors concours (Membre du Jury).

Vienne 1904 : Exposition de l'Alcool. Hors concours (Membre du Jury).

Saint-Louis 1904 : Hors concours (Membre du Jury).

Liège 1905 : Grand Prix.

RENAULT FRÈRES

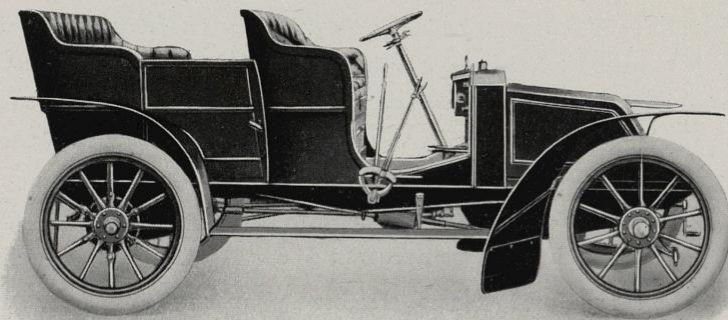
15, Rue Gustave-Sandoz. Billancourt (Seine)

Hors Concours

La Maison Renault Frères fut fondée en 1898. De cette date jusqu'à l'Exposition de Milan ses victoires dans les courses, ses succès dans les Expositions contribuèrent à sa grande renommée.

Dans les Expositions antérieures à celle de Milan, MM. Renault Frères avaient déjà obtenu les plus hautes récompenses : à Paris, en 1900, une Médaille d'Argent; à Saint-Louis, en 1904, et à Liège, en 1905, un Grand Prix.

La Maison Renault Frères a exposé à côté des voitures légères une 35 HP, élégante et harmonieuse.



Les caractéristiques de ce châssis sont les suivantes :

Changement de vitesse avec prise directe breveté en 1898 par la Maison Renault et adopté actuellement d'une façon universelle dans l'Industrie automobile.

Transmission par cardan.

Moteur à refroidissement par thermosiphon avec radiateur à l'arrière du moteur et ventilateur sur le volant, suivant dispositif breveté.

La Maison Renault a créé en faveur de son personnel qui comprenait en 1906, 2.400 personnes une caisse de secours en vue d'assurer une indemnité aux ouvriers ou employés en cas de maladie ou d'accident.

**Sté LORRAINE DES ANCIENS ÉTABLISSEMENTS
de DIETRICH & C^{ie} de Lunéville**

4, Rue de l'Arcade, Paris

Membre du Jury — Hors Concours

L'origine de la Maison de Diétrich remonte à 1865. Toutes ses usines étaient situées en Alsace. A la suite de la Guerre 1870, la Maison a créé l'usine de wagons de Lunéville pour conserver l'importante clientèle des chemins de fer français. En 1899, on commençait à Lunéville la construction des automobiles; enfin en 1905 l'usine de Lunéville prenait son autonomie complète et la Société de Diétrich et C^{ie} se séparait complètement de la nouvelle Société anonyme dite Société Lorraine des anciens Établissements de Diétrich et C^{ie} de Lunéville qui gardait les ateliers de Lunéville. En 1907, la Société créait une nouvelle usine d'automobiles à Argenteuil (S.-&O.). La Société est actuellement au capital de 13.250.000 francs.

La Société Lorraine a exposé à Milan les véhicules automobiles suivants:

- 1 Camion 3 Tonnes ;
- 1 Voiture Livraison ;
- 1 Châssis ;
- 1 Limousine ;
- 1 Phaeton.

Cette maison construit des automobiles de tourisme et de transport, des wagons et voitures de chemins de fer, tramways, etc., des appareils de lavage et de manutention, tels que ponts roulants, grues, etc.

AUTOMOBILES EXPOSÉS A MILAN

Châssis.

Le châssis est en tôle d'acier au nickel emboutie, rétréci à l'avant pour permettre un grand braquage.

Moteur.

Le moteur vertical est à 4 cylindres de 16, 24, 40, 50 HP suivant les types. Les cylindres sont fondus par groupes de deux et portent toutes les soupapes du même côté.

L'allumage se fait par magnéto à basse tension et rupteurs à vitesse de rupture variable, ce qui permet d'avoir un point d'allumage fixe.

La magnéto est du modèle Simms-Bosch à induit fixe et à volet tournant à demi-vitesse du moteur, évitant complètement l'usure et les causes de pannes.

Les tampons d'allumage, placés au-dessus des soupapes d'admission, sont d'une seule pièce et facilement démontables.

Le carter du moteur possède deux grandes portes de visite qui permettent un examen facile des têtes de bielles et de tout l'intérieur du moteur.

Le refroidissement est assuré par un radiateur cloisonné, une pompe et un ventilateur placé derrière le radiateur.

A partir de 24 HP, les moteurs possèdent un décompresseur permettant une mise en route sans effort.

Le graissage se fait par un graisseur à commande mécanique placé sur la planche garde-crotte et alimenté automatiquement par un réservoir situé sur le côté du longeron propre et commode.

Le carburateur, absolument indérégable, est du type à double courant d'air, assurant une pulvérisation parfaite.

Embrayage.

L'embrayage est à cône garni de cuir, centré sur l'arbre du moteur et démontable à la main sans le secours d'aucun outil. Il est relié à la boîte de vitesse par un arbre à cardan.

Changement de vitesse.

Il est à 4 vitesses et marche arrière par 3 balladeurs avec verrouillage automatique. Tous les organes sont montés sur roulements à billes.

Freins.

3 freins. Un sur le différentiel, réglable à la main et les autres sur les roues arrières, équilibrés par un palonnier et un amortisseur.

Direction.

Elle est irréversible et sans porte à faux. Le jeu provenant de l'usure des organes peut se rattraper dans tous les sens.

La bielle de liaison est située à l'abri derrière l'essieu.

Réservoir à essence.

Il est situé à l'arrière du châssis et reçoit la pression automatiquement par l'échappement pour l'alimentation du carburateur. Une pompe à main sert à donner la pression au départ et un manomètre permet de contrôler le bon fonctionnement.

Caisse de retraite.

Les employés de l'ancienne Société de Diétrich et C^{ie} font partie d'une caisse de retraites qui leur donne droit à 30 ans de service et 55 ans d'âge à une pension de la moitié du traitement calculé sur la moyenne des appointements touchés par l'intéressé durant les trois dernières années. La retenue faite aux participants est de 5 % de leur traitement annuel.

Caisse de prévoyance.

Cette caisse, créée lors de la Constitution de la Société anonyme, est alimentée :

- 1° Par une retenue de 5 % sur le traitement de l'employé ;
- 2° Par une contribution d'égale importance par la Société.

A cet effet, il a été contracté à la Compagnie l'Urbaine deux polices à capital différé ; la première est la propriété de l'employé, la

deuxième alimentée par la Société devient la propriété de l'employé dès que celui-ci à 15 ans de présence à la Société.

Habitations ouvrières.

La Société Lorraine a constitué depuis 1909 une Société d'habitations à bon marché dénommée « Foyer Lunévillois » et à laquelle elle a fait apport de ses maisons ouvrières appelées « Cité Cécile ». Cette Société possède aujourd'hui 49 maisons de logement destinées aux ouvriers.

La Société emploie actuellement 2.400 ouvriers et employés dans les deux usines.

Récompenses.

2 Grands Prix Paris 1900 ; wagons et automobiles ;

1 Grand Prix Saint-Louis 1904 ;

Hors concours Vienne 1904 ; automobiles ;

Membre du Jury, Milan 1906 ; automobiles.

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES DE LA BUIRE

Place de la Buire, Lyon

Hors Concours

La Société des Automobiles de la Buire, fondée en Mai 1905, à Lyon, fabrique des châssis de 15 à 100 H. P., des moteurs pour canots, des omnibus et des camions. Cette Société avait placé dans son Stand un châssis de 24/30 H. P.

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES DELAHAYE

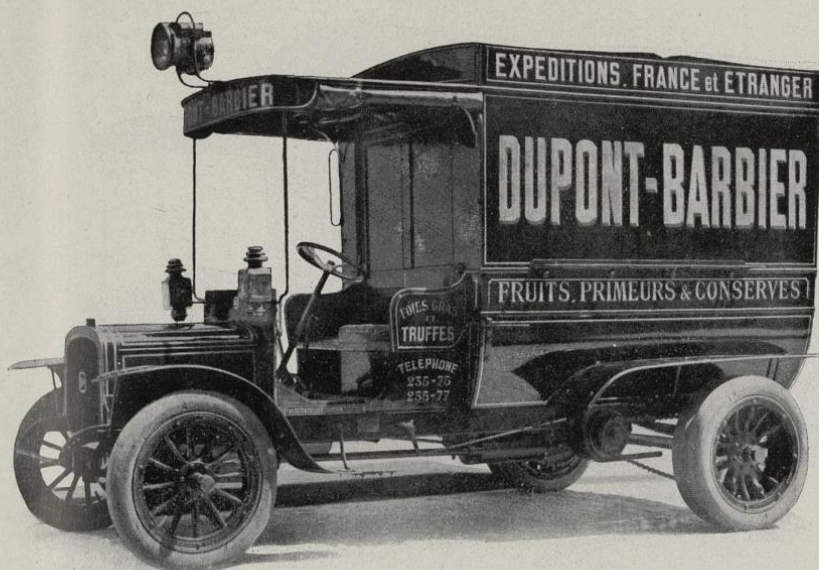
10, Rue du Banquier, Paris

Grand Prix

La marque française Delahaye est l'une des plus anciennes marques d'automobile. La première voiture fut étudiée et construite par M. Delahaye en 1894 dans ses ateliers de Tours fondés depuis 1845 pour la construction des machines à vapeur et moteurs à gaz et à pétrole.

En 1898, la construction des automobiles Delahaye fut transférée à Paris et annexée aux usines de MM. Léon Desmarais et Morane, fondées elles-mêmes en 1835, formant ainsi la Société des Automobiles Delahaye dont les voitures sont aujourd'hui si répandues.

Les premières voitures Delahaye furent établies avec moteur horizontal, transmission et changement de vitesse par courroie, disposition mécanique qui fournissait le meilleur rendement et le plus



faible poids mort en même temps qu'elle permettait de dissimuler entièrement sous la carrosserie le mécanisme à une époque à laquelle le moteur de nos voitures mécaniques n'avait pas encore conquis droit de cité.

L'industrie automobile dut à Delahaye de nombreux perfectionnements tels que le radiateur de refroidissement d'eau permettant de conserver indéfiniment la provision d'eau que l'on devait alors renou-

veler à chaque instant puis l'application de l'allumage électrique, un carburateur rationnel et une circulation d'huile pour le graissage du moteur aujourd'hui universellement adoptée.

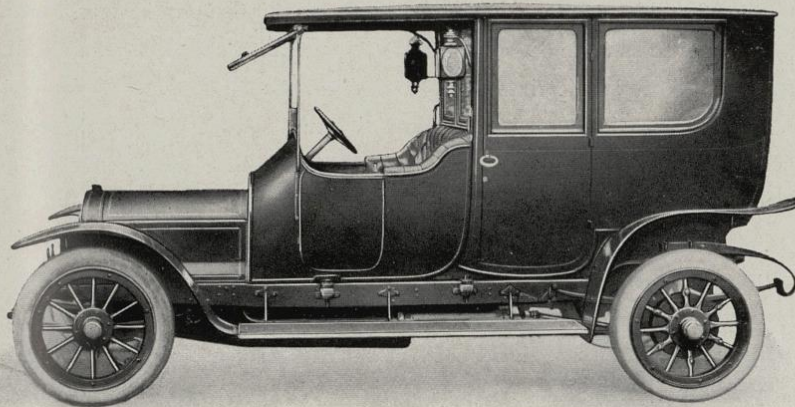
Depuis 15 ans, MM. Desmarais et Morane n'ont jamais cessé de perfectionner la voiture Delahaye, ils ont étudié de nombreuses applications des véhicules industriels en même temps qu'ils maintenaient leurs modèles de tourisme aux premiers rangs si justement conquis dès le début.



Les usines Delahaye, munies de l'outillage moderne, couvrent aujourd'hui plus de 15.000 mètres. Elles occupent un millier d'ouvriers et fournissent avec une gamme très complète de voitures de tourisme de 8 à 100 HP. de force, une série judicieusement établie de véhicules de livraison et camions de 500 à 5.000 kilos de charge utile

ainsi que des omnibus et voitures de transport en commun auxquels il faut ajouter les nombreuses applications spéciales telles que toute la série du matériel d'incendie, autopompes, échelles de sauvetage, fourgons de protection, etc., jointes aux voitures de services municipaux ou de la guerre, ambulances, voitures de désinfection, de télégraphie sans fil aujourd'hui répandues en tous pays.

Les caractéristiques de Delahaye sont pour voiture de tourisme jusqu'à 30/40 HP., moteur monobloc de 4 et 6 cylindres, faible alésage, longue course, transmission par cardan et à chaînes pour les forces supérieures.



Pour les véhicules industriels et camions, moteur à régime très lent, mécanisme suspendu à rotules complètement indépendant des déformations du châssis, construction toujours en rapport avec les charges transportées.

La sage administration de MM. Desmarais et Morane ne connaît qu'une devise : « Faire bien ; satisfaire sa clientèle » l'excellente réputation acquise par la marque Delahaye et les bilans publiés chaque année démontrent qu'ils trouvent la récompense de leurs efforts dans la prospérité.

**SOCIÉTÉ ANONYME
DE L'ELECTRICITÉ ET D'AUTOMOBILES "MORS"**

48, Rue du Théâtre, Paris

Grand Prix

La Maison Mors fut fondée en 1855 et prenait rapidement une place prépondérante dans le domaine des Constructions Electriques, puis des Yachts à vapeur et M. Mors se lançait dès 1885 dans l'étude des Voitures à vapeur et, en 1896, se spécialisait dans celle du moteur à explosion et de son application aux voitures.

En 1898, après une période d'études et d'essais, la Maison Mors commence sa série de succès en participant aux Courses de vitesse qui étaient alors le critérium de la fabrication des voitures.

Ces victoires sportives étaient soutenues par des succès remportés dans les différentes Expositions Industrielles en France et à l'Etranger.

A l'Exposition de Milan cette Société avait envoyé un châssis de 17 HP., une limousine de 28 HP. et un châssis de 45 HP. Ce dernier modèle était muni de la mise en marche automatique qui, au concours organisé lors du Salon de l'Automobile de 1905, avait obtenu le premier prix.

Les Fils de PEUGEOT Frères

Valentigney (Doubs)

Grand Prix

Les Fils de Peugeot Frères avaient réuni dans leur stand une voiture, une voiturette des bicyclettes, des pièces détachées, des chaînes d'Automobiles.

Les voiturettes Peugeot plus petite qu'une grosse voiture en a toutes les autres qualités : la robustesse et la sécurité de marche.

Son moteur donne 7/8 chevaux, refroidissement par pompe avec radiateur à grande surface. Le moteur est muni d'un ralentisseur sur l'admission.

La boîte de vitesse en contient trois avec marche arrière et la force est transmise aux roues par deux chaînes. L'embrayage est progressif à friction.

Le châssis pèse 338 kilogs.

En ce qui concerne les cycles, la Maison « Les Fils de Peugeot Frères » exposait, entre autre une machine rétro directe donnant deux vitesses, la grande par pédalage direct et la petite par rétro résolue par une disposition nouvelle d'une chaîne unique s'enroulant sur 3 pignons dont 2 au pédalier à roue libre inverse sur l'axe des manivelles et un à deux dentures égales monté à roue libre sur le moyeu arrière.

Cette disposition a l'avantage de laisser aux brins de chaîne travaillant une direction normale au cadre, les 2 brins inclinés étant toujours détendus et ne subissant aucun travail de traction dans la marche de la machine.

Cette disposition permet de varier les différences de multiplications dans des proportions très grandes.

AUTOMOBILES "GLADIATOR"

27, Quai National, Puteaux (Seine)

Grand Prix

La marque Gladiator a conquis, dans l'Industrie Automobile, un rang aussi envié que celui qu'elle occupait dans la construction des Cycles.

Son Stand était occupé par deux châssis, l'un de 18, l'autre de 24 H. P., d'un type absolument nouveau. Très longs, pour permettre le montage des carrosseries à entrées latérales, ils sont rétrécis à

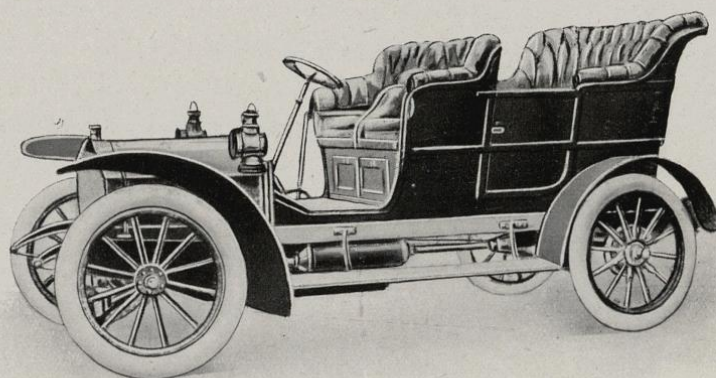
l'avant pour en rendre leur conduite facile et pour augmenter le braquage des roues. Les moteurs de 18 et 24 H. P. sont quatre cylindres séparés; l'embrayage se fait par friction entre deux séries de disques métalliques; le changement de vitesse est à deux trains balladeurs, avec prise directe en quatrième vitesse, commandée par un seul levier; les freins sont au nombre de trois: un sur le différentiel et deux sur les roues arrières.

SOCIÉTÉ ANONYME DES AUTOMOBILES " UNIC "

1, Quai National, Puteaux

Diplôme d'Honneur

La voiture présentée par cette firme à l'exposition de Milan était de la fabrication de la Société Georges Richard et C^{ie} qui, fondée en octobre 1904, avait fusionné depuis avec la Société anonyme d'Auto-



mobiles et de Traction pour former la Société Anonyme des Automobiles Unic.

Le double phaeton 10/12 HP. deux cylindres présentait les particularités suivantes: le châssis en était en tôle d'acier nickel emboutie.

l'embrayage à cônes et la boîte de vitesse contenait trois vitesses montées entièrement à billes.

La Société anonyme des Automobiles Unic occupe dans ses usines de Puteaux plus de 1.000 ouvriers, sous la direction de M. Georges Richard qui fut l'un des créateurs de l'industrie française de l'automobile cette marque égale les plus anciennes et les plus réputées.

Alfred DININ & C^{ie}

2, Quai National, Puteaux (Seine)

Diplôme d'Honneur

Les Usines Dinin fondées le 1^{er} Janvier 1896, Quai Jemmapes pour la fabrication des accumulateurs électriques, furent transférées, en 1899, rue Pouchet, 69, à Paris ; une seconde usine fut installée en 1902, à Levallois-Perret, 124, rue Lannois.

En 1904, ces divers Etablissements furent transférés à Puteaux (Seine), Quai National, 2, où ils couvrent une superficie de 8.000 mètres carrés, et utilisent une puissance motrice de 250 chevaux.

La fabrication comprend les accumulateurs électriques pour tous usages et de toutes puissances et les voitures électriques.

La grande spécialité de cette Maison est la fabrication des accumulateurs transportables, spécialement ceux pour l'allumage des moteurs à explosion dans laquelle elle a acquis une réputation universelle, et qui sont répandus dans le Monde entier.

Cette industrie a été créée de toutes pièces par le Fondateur de la Maison ; les modèles des accumulateurs Dinin sont actuellement classiques et ont servi de prototypes à toutes les fabrications similaires.

La Maison Dinin est fournisseur de l'Etat depuis sa fondation

dans les divers départements de la Guerre, de la Marine, de l'Instruction publique, des Postes et des Télégraphes, etc., etc...

Principales Récompenses aux Expositions :

Bruxelles 1897 : Médaille d'argent ;

Paris 1900 : Médaille d'argent ;

Liège 1905 : Deux médailles d'or ;

Milan 1906 : Deux médailles d'or.

AUTOMOBILES BERLIET

239, Avenue Berthelot, Lyon

Diplôme d'Honneur

La Société des Automobiles Berliet a été fondée en 1895, et, au moment de l'Exposition de Milan, la superficie de ses usines était de 22.000 mètres carrés. Elle occupait 800 ouvriers, et sa production annuelle était d'environ 1.000 châssis.

Cette Maison a présenté à Milan un châssis de 22 H. P. poli de 100 millimètres d'alésage et de 140 millimètres de course, avec transmission par chaînes.

Une caisse de retraite pour les employés et une caisse de secours en cas de maladie fonctionnent à la Société des Automobiles Berliet.

AUTOMOBILE CORRE

47, Rue de Villiers, Neuilly-sur-Seine

Médaille d'Argent

Châssis et voiture automobile à un, deux et quatre cylindres.

GARDNER & SERPOLET**Grand Prix**

Les voitures à vapeur exposées à Milan présentent des modifications profondes sur le type antérieur. En effet, la chaudière est à l'avant, le moteur est au centre, le réservoir d'eau est à l'arrière.

Il y a, dans ces dispositions, une analogie assez étroite avec les voitures à essence, où le réservoir est souvent à l'arrière, la génération de puissance à l'avant et l'utilisation au centre.

SOCIÉTÉ DES AUTOMOBILES GILLET-FOREST

Paris

Médaille d'Or

La Société des Automobiles Gillet-Forest avait envoyé à Milan une 18/24 H. P. quatre cylindres, type véritable de la voiture de tourisme, intéressant par un modèle nouveau d'embrayage.

SOCIÉTÉ ANONYME DES VOITURES ÉLECTRIQUES

H. VEDRINE

Diplôme d'Honneur

La voiture électrique exposée par cette Société était identique à celle qui avait triomphé dans le concours de véhicules de Ville organisé par l'Automobile Club de France pendant le Salon de Décembre 1905.

ÉTABLISSEMENTS TURGAN**Médaille d'Argent**

Un châssis de 60 H. P. attirait dans ce Stand l'attention, en raison de l'embrayage combiné pour assurer une progression douce et régulière.

Deuxième Catégorie

PIÈCES DÉTACHÉES

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE DES ÉTABLISSEMENTS BERGOUNGAN

Clermont-Ferrand

La première usine fondée à Clermont-Ferrand par M. Raymond Bergougnan était spécialement destinée à la fabrication des timbres en caoutchouc et aujourd'hui encore la plupart de ces timbres proviennent des usines Bergougnan.

Ceci n'empêcha point MM. Bergougnan de créer le pneu « Le Gaulois ». A cet effet la Société Générale des Établissements Bergougnan fut fondée en 1889 ; elle fut constituée en Société anonyme en 1899 et son capital fut successivement porté en 1899 à 1.600.000 francs, en 1901 à 4.200.000 et en 1906 à 6.500.000.

A l'exposition de Milan la vitrine de cette Société contenait : des pneumatiques pour automobiles, voitures attelées, motocyclettes, cycles ; des bandages pleins pour poids lourds, camions de livraisons, omnibus automobiles ; des accessoires de pneumatiques pour cycles et automobiles.

Dès le début de l'automobile, la Société générale des Établissements Bergougnan a conquis la première place par la qualité des bandages qu'elle produit : elle eut encore le mérite de pressentir

l'essor de la locomotion utilitaire et d'entreprendre l'étude et la fabrication de bandages spéciaux pour omnibus et véhicules industriels.

Récompenses obtenues :

Paris 1900, Médaille d'Or ;

Saint-Louis 1904, Médaille d'Or ;

Liège 1905, Grand Prix ;

Milan 1906, Hors Concours, Membre du Jury.

Sté DES ÉTABLISSEMENTS FALCONNET-PERODEAU

179, Rue de la Pompe, Paris

Cette Société fabrique dans ses usines de Choisy-le-Roi, qui comptent près de 400 ouvriers, des pneumatiques, des bandages pleins et tous les articles de caoutchouc nécessaires à l'automobile, à la carrosserie, à la vélocipédie.

Elle exposait à Milan des pneumatiques d'automobiles et de cycles ainsi que des bandages pleins pour poids lourds « Bandages compound, blocs compounds ».

Dans les expositions la Société des Établissements Falconnet Perodeau a obtenu les récompenses suivantes :

Paris 1900, Grand Prix ;

Liège 1905, Hors Concours ;

Milan 1906, Hors Concours, Membre du Jury.

LEMOINE

21, Rue de Lappe, Paris

M. Lemoine a exposé à Milan des essieux d'automobiles, des moyeux, des ressorts, des ferrures, des pièces de forge matricées et estampées et d'une façon plus générale des modèles des différentes spécialités que fabriquent ses usines d'Ivry.

Dès le début de l'Industrie automobile, M. Lemoine fut le fournisseur de la plupart des constructeurs.

Ses magasins de la rue de Lappe leur livraient des essieux articulés, des ressorts en hélice et en spirale, des châssis emboutis, des marche-pieds, des ailes en tôle ou en bois, des ferrures, etc., etc..., produits fabriqués avec des matières de premier choix établis avec une précision et un fini remarquables, soumis aux essais les plus sévères.

La réputation de la Maison Lemoine est universelle et fut consacrée par les plus hautes récompenses dans toutes les Expositions : pour ne point trop nous répéter nous citerons seulement les dernières :

Paris 1900, Hors Concours ;

Saint-Louis 1904, Hors Concours ;

Liège 1905, Grand Prix ;

Milan 1906, Hors Concours, Membre du Jury.

SOCIÉTÉ DES ÉTABLISSEMENTS MALICET & BLIN

103, Avenue de la République, Aubervilliers (Seine)

Cette Société au capital de 2 millions fut fondée en 1900 par MM. Malicet et Blin.

Spécialisée dans le taillage d'engrenages, dans la fabrication des pièces mécaniques pour automobiles, cette Société, dont le personnel atteint 600 ouvriers et employés, a exposé à Milan les produits ci-après :

Pièces détachées pour automobiles ;

Organes de transmission et de direction ;

Engrenages, roulements à billes (Brevets Malicet et Blin).

Récompenses obtenues aux Expositions :

Paris 1900, Médaille d'argent et d'or ;

Saint-Louis 1904, Hors Concours, Membre du Jury ;

Liège 1905, Grand Prix ;

Milan 1906, Hors Concours, Membre du Jury.

G. DUCELLIER

25, Passage Dubail, Paris

Des lanternes, des phares, des projecteurs et générateurs pour l'éclairage des automobiles garnissaient la vitrine de cette maison qui dans les Expositions antérieures se vit décerner les récompenses suivantes :

Paris 1901, Hors Concours, Membre du Jury ;

Saint-Louis 1904, Médaille d'or ;

Liège 1905, Grand Prix ;

Milan 1906, Membre du Jury.

CAPLAIN, BERGER & C^{ie}

86, Quai Jemmapes, Paris

Grand Prix

MM. Caplain, Berger et C^{ie}, dans leurs usines du Chambon, se sont spécialisés dans la fabrication des aciers fondus au creuset pour outils ; aciers corroyés naturels ; acier Martin durs, demi-durs, doux ; aciers laminés à froid ; aciers spécial de cémentation, etc., etc.

Leur exposition de Milan comprenait des aciers spéciaux pour automobiles, des pièces de forge et des ressorts.

CREPEL-HARDY

à Nouzon (Ardennes)

Grand Prix

Dans ses ateliers de Nouzon (Ardennes), M. Crepel-Hardy établit des pièces de fonderie pour vélocipèdes, automobiles et mécanique en général ; ce sont des pièces brutes en fonte malléable, en fonte d'acier, en acier moulé qui composaient son exposition.

ÉTABLISSEMENT ARBEL

Forges de Douai. — Forge de Couzon

Grand Prix

Les Forges de Couzon, situées sur la rivière de Couzon dans un faubourg de Rive-de-Gier, furent fondées en 1869 par M. Lucien Arbel père, Ingénieur des Arts-et-Métiers, Député et Sénateur de la Loire.

Ces Usines, qui se consacrèrent tout spécialement à la fabrication des roues en fer forgé et des essieux montés pour matériel de chemins de fer, prirent bientôt un développement important et acquirent une réputation universelle.

M. Lucien Arbel père, s'associa en 1878 avec son fils aîné, Antoine Arbel, puis en 1882, son second fils, Pierre Arbel et conserva la haute direction des affaires jusqu'en 1890, époque à laquelle il se retira.

C'est alors que fut constituée la Société en nom collectif des fils de Lucien Arbel qui se transforma en 1891 en la « Société anonyme industrielle des Établissements Arbel ».

En 1890, les Établissements Arbel s'entendirent avec la Ville de Douai pour acheter sur les anciens remparts déclassés, un lot de 5 hectares de terrain, mitoyen avec la gare du chemin de fer du Nord, en vue d'y installer de grandes usines. Les travaux ayant été commencés en avril 1894, celles-ci furent ouvertes à l'exploitation le 2 janvier 1896; auparavant la Société anonyme industrielle des Établissements Arbel qui avait acquis les terrains de la Ville de Douai en avait fait la rétrocession à une Société nouvelle dite « Société des Forges de Douai » au capital de 1.200.000 francs porté en 1900 à 3.000.000. Cette Société, fondée par M. Pierre Arbel, qui est depuis l'origine l'Administrateur-délégué, fut primitivement établie pour la fabrication des pièces de grosse et moyenne forge : mais elle entreprit très rapidement en août 1896, l'emboutissage des tôles qui devait prendre peu après un si grand développement.

En 1900, une augmentation considérable fut donnée aux installations et aux fabrications, notamment par la création de l'aciérie et l'installation d'une presse à forger 3.000 tonnes qui mettait les Forges de Douai de pair avec les premières forges de France.

Continuant à se développer, les « Forges de Douai » acquirent en 1901 de la Maison Fox de la Leeds Forge le monopole de ses procédés de fabrication relatifs aux pièces embouties entrant dans la construction du matériel de chemins de fer et installèrent de nouveaux ateliers pouvant produire un millier de wagons de grande capacité par an ; comme l'espace faisait défaut sur l'emplacement déjà occupé près de la gare, dénommé alors usine n° 1, il fut dans ce but, fait l'acquisition dans le centre de la Ville d'un nouveau terrain de 1 hectare 1/2 dit usine n° 2.

En même temps que la vitalité des Forges de Douai s'accusait ainsi de jour en jour du côté du matériel de chemin de fer, elle se portait aussi sur les châssis d'automobiles et les fabrications spéciales de l'artillerie et des constructions navales.

Le premier châssis en tôle d'acier emboutie, type Arbel, breveté dans tous les pays, date de 1902 et il serait superflu de rappeler ici le succès qui l'a accueilli dans le monde de l'automobile et l'extension qu'il a prise depuis : les avantages qu'ils présentent firent vite abandonner les tubes, les profilés et les armatures mixtes en bois et fer. Depuis le succès des châssis emboutis n'a fait que s'affermir et les châssis Arbel ont connu les plus grandes victoires ; ils ont affirmé leurs qualités dans les épreuves les plus dures. Il serait trop long de les rappeler toutes, car ce serait énumérer toutes les courses qui ont passionné le monde automobile dans ces dernières années, le Livre d'Or des châssis Arbel en fait foi.

Bien qu'un outillage très puissant et extraordinairement varié leur permette de faire tous les types de châssis à la demande de la clientèle, les Établissements Arbel signalent à l'attention ceux de ces types qui sont particulièrement intéressants à cause de leurs disposi-

tions spéciales ; celles-ci font d'ailleurs l'objet de brevets « Arbel » pris en France et à l'Étranger. Il convient aussi d'y joindre un nouveau modèle dit « Châssis Omega ». Ce châssis réalise tous les desiderata que le plus exigeant peut exprimer : embouti d'une seule pièce, il ne présente aucun assemblage ; son profil se prête à une liaison avec la carrosserie supprimant les risques de cisailage des boulons et rivets ; le centre de gravité est abaissé ; le moteur et les transmissions sont protégés. Aussi ce type est-il des plus appréciés et se répand-il à profusion.

La participation des Établissements Arbel comprenait :

Des châssis emboutis ;

Des roues embouties forgées ou coulées ;

Des pièces de forge.

JULES GROUVELLE, H. ARQUEMBOURG & C^{ie}

71, Rue du Moulin-Vert, Paris

Grand Prix

La fondation de cette Maison remonte à 1829. Avec l'apparition des locomotions mécaniques, MM. Grouvelle et Arquembourg, tout en continuant à s'occuper de tout ce qui concerne le chauffage et la ventilation, se consacrèrent à la fabrication d'appareils d'automobiles et notamment de refroidisseurs d'eau à ailettes, de refroidisseurs cloisonnés, de refroidisseurs réservoirs, de pompes de circulation d'eau, de carburateurs automatiques, de gonfleurs, des ventilateurs, des capots, etc., etc.

A Milan, MM. Grouvelle et Arquembourg avaient à côté des différents objets que nous venons d'énumérer encore exposé des régulateurs de vitesse et des gonfleurs « Girip ».

Sans remonter au-delà de 1900, car les nombreuses récompenses

obtenues par cette Maison dans les Expositions antérieures à cette date, ne pouvaient concerner l'automobile, MM. Grouvelle et Arquembourg ont remporté les plus grands succès :

Paris 1900, Grand Prix ;

Liège 1905, Grand Prix ;

MANUFACTURE DE CAOUTCHOUC, L. EDELINE

43, Quai National, Puteaux (Seine)

Grand Prix

Cette Maison, fondée en 1875, dès l'apparition du pneumatique, s'est consacrée à sa fabrication : sa marque « Gallus » est des plus réputées et dans les diverses Expositions auxquelles elle prit part, la Société de caoutchouc Edeline obtint toujours les principales récompenses :

Paris 1900, Médaille d'argent ;

Hanoï 1902, Grand Prix ;

Saint-Louis 1904, Médaille d'or ;

Liège 1905, Grand Prix ;

Son exposition comprenait des pneumatiques de bicyclettes et de voitures et divers articles industriels en caoutchouc.

ÉTABLISSEMENTS HUTCHINSON

60, Rue Saint-Lazare, Paris

Grand Prix

Cette société fondée en 1898 a pris très rapidement une place dans l'industrie du caoutchouc : son stand comprenait des pneumatiques d'automobiles et de bicyclettes, ainsi que des vêtements et articles de sport.

VEUVE L. LONGUEMARE

12 et 14, Rue du Buisson-Saint-Louis, Paris

Grand Prix

La Maison Longuemare fabrique des carburateurs utilisant l'essence, le pétrole ou l'alcool pour tous moteurs à mélange tonnant, moteurs de voitures, de bateaux, de motocyclettes, pour moteurs fixes.

A côté des carburateurs de différents types, la Maison Longuemare exposait à Milan des brûleurs, des filtres, des lampes à souder, de la robinetterie pour automobile.

**SOCIÉTÉ ANONYME L' « ASTER »
ATELIERS DE CONSTRUCTIONS MÉCANIQUES**

(M. MONARD, Administrateur-Délégué)

74, Rue de la Victoire, Paris

Grand Prix

La Société anonyme l' « Aster » a exposé des moteurs et des groupes industriels.

Fondée en 1898, par les Administrateurs actuels, la Société l' « Aster », en établissant toutes constructions mécaniques en général, s'est particulièrement spécialisée dans la fabrication des moteurs à essence ou à pétrole lampant pour l'automobile, la navigation et pour toutes applications nécessitant une force motrice simple, économique et peu encombrante.

En 1906, la Société anonyme l' « Aster » comptait dans ses ateliers de Saint-Denis un personnel de 400 ouvriers ou employés. Depuis sa création jusqu'en 1906 elle a mis en service 12.000 moteurs.

Dans les Expositions, la Société l' « Aster » enlevait successivement les plus hautes récompenses :

Paris 1900, Médaille d'argent ;
Hanoï 1902, Médaille d'or ;
Saint-Louis 1904, Médaille d'or ;
Liège 1905, Grand Prix.

**SOCIÉTÉ ANONYME DES PNEUMATIQUES
CUIR SAMSON**

49, Rue Laffite, Paris

Grand Prix

La vitrine de cette Société comportait une série de pneumatiques en cuir imperforables et d'antidérapants.

SOCIÉTÉ D'ÉLECTRICITÉ NIL MELIOR

(Anciens Établissements BASSEE et MICHEL)

47, Rue Lacordaire, Paris

Grand Prix

Cette Société exposait un ensemble d'appareils ayant trait à l'allumage électrique des moteurs, à savoir :

Bobines électriques, magnétos à bougies, avance à l'allumage, bougies ; des appareils de mesures : voltmètres, empèremètres.

SOCIÉTÉ INDUSTRIELLE DES TÉLÉPHONES

25, Rue du 4-Septembre, Paris

Grand Prix

La Société Industrielle des Téléphones a obtenu aux Expositions internationales les récompenses ci-après :

Paris 1900, Hors-Concours ; Président du Jury ;
Lille 1902, Hors-Concours ; Membre du Jury ;
Hanoï 1902, Grand Prix ;
Saint-Louis 1904, Grand Prix ;
Liège 1905, Hors-Concours ; Vice-Président du Jury ;
Milan 1906, Trois grands prix.

Dans les six usines qu'elle possède à Paris, à Bezons, à Calais, à Levallois-Perret, cette Société fabrique des appareils électriques, des câbles, des appareils téléphoniques, etc..., et du caoutchouc manufacturé sous toutes ses formes : dans la section automobile son exposition consistait essentiellement en pneumatiques d'automobiles, antidérapants et chambre à air, marque « l'Electric ».

Dans chacune de ces usines, cette Société subventionne une caisse de secours mutuels.

MM. BESSAND PÈRE & FILS, STASSE & C^{ie}

Maison « **La Belle Jardinière** »

2, Rue du Pont-Neuf, Paris

Grand Prix

La vitrine que les Comités d'admission avait cru devoir accorder à cet exposant bien que n'appartenant pas à l'Industrie automobile, était composée de vêtements, coiffures, chaussures pour chauffeurs et conducteurs d'automobiles, de vêtements pour cyclistes et d'accessoires de toutes sortes pour la pratique de l'automobile et des sports.

Depuis 1855, cette Maison a participé à toutes les Expositions pour être toujours hors-concours (Membre du Jury) ou y remporter des Grands Prix.

JULES MORET

30, Rue de Saint-Cyr, Lyon

Diplôme d'Honneur

Cette Maison, fondée en 1850 sous la raison sociale Teste, Moret et C^{ie}, a été reprise en 1905 par M. J. Moret pour son compte personnel. Dans ses deux usines qui comprennent un total de 150 ouvriers, M. J. Moret fabrique des tubes de toutes formes en tous métaux, pour tous emplois : il fait l'étirage de tous métaux sur tous profils.

Ce sont des tubes d'acier étirés sans soudure de toutes sections, formes et épaisseurs pour bicyclettes, motocyclettes et automobiles que M. J. Moret exposa à Milan.

EMILE POTRON

19, Rue Riquet, Paris

Diplôme d'Honneur

M. Émile Potron présentait dans son Stand des pièces de forge se rapportant à l'Industrie de l'automobile et de la carrosserie, notamment des essieux, des ressorts, des ferrures diverses, des tôles et des aciers.

Cette Maison, fondée en 1839, obtint dès son origine dans toutes les Expositions internationales tant en France qu'à l'étranger de très nombreuses récompenses, nous nous bornerons à rappeler les plus récentes :

Paris 1900, Médaille d'or ;

Saint-Louis 1904, Médaille d'or ;

Liège 1905, Diplôme d'honneur.

E. THOME FILS & CROMBACK

Nouzon (Ardennes)

Diplôme d'Honneur

MM. Thome Fils et Cromback occupent dans leurs fonderies de

Nouzon deux cents ouvriers et fabriquent des pièces en fonte malléable, en fonte d'acier et fer fondu.

Leur exposition à Milan comportait des pièces pour voitures automobiles, carters de pont arrière, changements de vitesse, moyeux, etc... et des pièces pour chaudières (collecteurs pour chaudières multitubulaires).

BESNARD, MARIS & ANTOINE

60, Boulevard Beaumarchais, Paris

La Maison Besnard, Maris et Antoine expose sous les marques « Phares Besnard » et « Autoclipse » de nombreux modèles d'appareils d'éclairage pour automobiles.

Les Phares « Besnard » avec générateurs séparés présentent une combinaison optique intéressante.

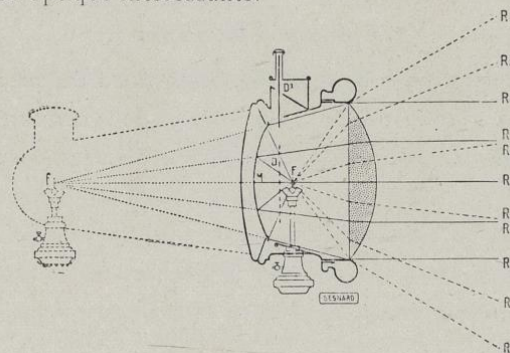


FIG. 1. — Figure théorique montrant la formation des faisceaux lumineux.

Cette combinaison optique produisant l'éclairage est formée d'une source lumineuse, flamme d'acétylène, placée entre une forte lentille à grande distance focale et un réflecteur de forme hyperbolique dont le foyer intérieur coïncide avec la source lumineuse et le foyer extérieur avec le foyer même de la lentille.

La figure (1) montre comment dans ces conditions les rayons lumineux concourent à l'éclairage rationnel de la route.

Les rayons réfléchis par le réflecteur vers la lentille sont réfractés par celle-ci en faisceau parallèle comme si ces rayons émanaient d'une flamme placée au foyer même de la lentille.

Cette disposition permet donc l'emploi de lentille à long foyer exempte d'aberration de sphéricité dans un phare de très faible profondeur.

En outre, la partie des rayons lumineux issus de la flamme et dirigés directement vers la flamme, est réfractée en un cône lumineux plus condensé éclairant convenablement la zone auprès de la voiture.

Le deuxième faisceau établit avec le premier faisceau parallèle intensif une nappe lumineuse assez étendue répartissant aussi également que possible la lumière sur la route.

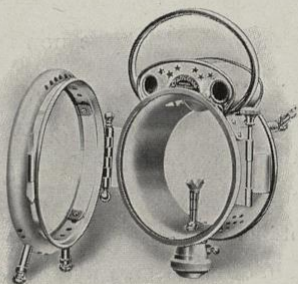


FIG. 3

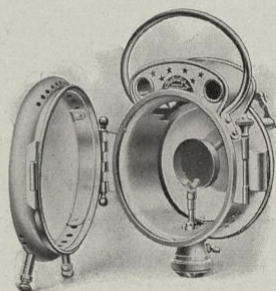


FIG. 2

Les modèles exposés désignés sous la marque « l'Autoclipse », sont identiques aux Phares « Besnard » décrits ci-dessus, mais dans lesquels se trouve un système éclipse pour que le conducteur puisse à volonté supprimer le faisceau parallèle éblouissant et ne conserver que le faisceau divergent non aveuglant.

Ce système consiste en un disque mobile tournant autour d'un axe de manière à occuper soit la position derrière la flamme obturant les rayons dirigés vers le réflecteur (fig. 2), soit la position dans le chapiteau dégageant complètement le réflecteur (fig. 3).

La manœuvre des disques à éclipse est faite par le conducteur à

l'aide d'une transmission par câble flexible comme celle des freins de bicyclettes.

Ce dispositif du Phare « l'Autoclipse » permet de satisfaire aux arrêtés de certaines grandes villes de France et de l'étranger interdisant la lumière aveuglante des phares dans les parcours urbains.

La Maison Besnard, Maris et Antoine est spécialisée depuis 1854, date de sa fondation, dans l'éclairage et le chauffage par les hydrocarbures.

Elle a apporté dans cette industrie des créations et des perfectionnements intéressants qui lui ont fait décerner aux principales expositions universelles précédentes les récompenses suivantes :

Exposition Universelle Paris 1889, Classe Éclairage et Chauffage, Médaille d'or ;

Exposition Universelle Paris 1900, Classe 75, Éclairage non électrique, Hors-Concours, Membre du Jury.

C'est en 1905 que la Maison Besnard, Maris et Antoine a entrepris la fabrication des phares et générateurs à acétylène pour automobiles. Grâce à sa longue expérience professionnelle cette Maison a pu apporter à ce genre d'appareils de notables perfectionnements.

Ses phares et générateurs ont obtenu, dès leur création, dans la classe spéciale des accessoires d'automobiles à l'Exposition de Milan 1906, une Médaille d'or.

La Maison Besnard, Maris et Antoine occupe actuellement près de 200 ouvriers.

LAVALETTE & C^{ie}

175, Avenue de Choisy, Paris

M. Lavalette qui construit les magnétos Eisemann avait exposé des magnétos, des transformateurs, des bobines et des pièces détachées de magnéto.

Le Jury accorda à cet exposant une Médaille d'or.

MAISON TALBOT

159, Avenue Malakoff, Paris

Médaille d'Or

La vitrine de cet exposant comprenait :
Des roues caoutchoutées pour voitures ;
Des patins pneumatiques pour chevaux ;
Des roues caoutchoutées démontables pour charriot.

LOUIS GIANOLI

Paris

Médaille d'Or

Magnétos à haute et basse tension pour l'allumage des moteurs à explosion ;
Distributeurs divers ;
Bobines d'induction ;
Bougies d'allumage ;
Appareils de mesures électriques ;
Commutateurs.

BARIT & GADENNE

3, Rue des Jardins-Caulier, Lille

Médaille d'Argent

Ces constructeurs présentèrent un châssis d'automobiles et différentes applications nouvelles de la tôle d'acier profilée.

HENRI CONTET

12, Rue Lacuée, Paris

Médaille d'Argent

Pièces détachées pour automobiles :
Essieux ;
Crics, lève-auto, marque « Le Rigal » ;
Changements de vitesses, différentiels ;
Engrenages taillés de toutes formes.

P. DUPRESSOIR

Maubeuge (Nord)

Médaille d'Argent

M. Dupressoir qui, depuis 1886, fournissait des pièces détachées aux fabricants de cycles s'est mis, dès 1896, à en construire pour l'automobile.

Son exposition comprenait :

Un châssis pour voiture automobile, des différentiels, des changements de vitesse, des essieux, des moyeux, des directions, des pompes, des embrayages.

GAUTREAU FRÈRES

Dourdan (Seine-et-Oise)

Médaille d'Argent

La participation de MM. Gautreau Frères comprenait :

Un groupe moteur à pétrole lampant de 6 HP. pour canots automobiles ;

Deux carburateurs à pétrole lampant en coupe ;

Une manivelle sans retour ;

Des pièces détachées de manivelle sans retour ;

LE PROGRÈS AUTOMOBILE (Mécanique spéciale)

8, Rue des Accacias, Paris

Médaille d'Argent

Patins automobiles ; hydropulvérisateur système « Constantini » breveté, supprimant radiateurs et enveloppes d'eau ; carburateurs.

Milan 1906, Médaille d'argent.

J. BOIRON

32, Rue de Tilsitt, Paris

Médaille de Bronze

La voiture de cet exposant contenait des bougies, des appareils électriques, des magnetos et un allumeur spécial breveté.

L. MACQUAIRE

21, Rue de Malte, Paris

Dans sa vitrine M. L. Macquaire avait disposé des bougies d'allumage, des clapets et soupapes de moteur.

Une Médaille de bronze lui fut décernée par le Jury.

MARCEL LEJEUNE

1, Impasse Moulin-Joly, Paris

Engrenage de toutes natures; Fraises;

Plans de machines à tailler et à fraiser.

BOAS, RODRIGUE & C^{ie}

37, Boulevard de Charonne, Paris

La Maison Boas Rodrigue et C^{ie} n'avait envoyé dans le Groupe de l'automobile qu'un simple tableau destiné à faire connaître au public qu'elle exposait ses produits (phares-lanternes) dans une autre Classe.

Les récompenses décernées à cette maison dans les expositions précédentes sont :

1867 — Paris, Médaille de bronze.

1878 — Paris, Médaille d'or.

1889 — Paris, Hors Concours.

1900 — Paris, Hors Concours.

1905 — Liège, Hors Concours.

Troisième Catégorie

CYCLES

et Pièces détachées pour Cycles

HAMMOND MOUTER & C^{ie} « LA FRANÇAISE »

9, Rue Descombes, Paris

La Société « La Française » fut fondée en 1889 et depuis les machines qu'elle construit, de plus en plus perfectionnées, n'ont cessé de lui valoir dans toutes les Expositions auxquelles elle a pris part, les premières récompenses, citons entre autre les suivantes :

Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury ;

Hanoï 1903, Hors Concours ;

Saint-Louis 1904, Médaille d'or ;

Liège 1905, Hors Concours, Membre du Jury.

A Milan, la Société « La Française » présentait plusieurs modèles de bicyclettes de route, de course, des bicyclettes sans chaîne, des tricycles, des motocyclettes.

Toutes ces machines se distinguaient essentiellement par leur qualité et l'excellent rendement de leurs roulements « Diamant » dont la réputation est aujourd'hui universelle.

La Société « La Française » a aussi exposé des pièces détachées, employées par de nombreux constructeurs.

Un personnel d'environ 500 employés et ouvriers assure le fonctionnement commercial et la fabrication de la Société « La Française ».

A Milan, M. Hammond étant Membre du Jury, la Société « La Française » fut mise Hors Concours.

COMPTOIR GÉNÉRAL DE LA « MACÉRIENNE »**Charles CHAPELLE, Directeur**

78, Boulevard Richard-Lenoir, Paris

M. Charles Chapelle exposait un ensemble des plus complets des célèbres pièces fabriquées à Mézière par la « Macérienne », qui est certainement l'une des plus considérables usines de France pour la fabrication des pièces détachées de cycles et d'automobiles.

La vitrine du Comptoir Général de la « Macérienne » renfermait des cadres de bicyclettes, des pièces détachées de cycles et d'automobiles, de la fonte malléable, de la fonte d'acier, des changements de vitesse, des ponts arrières, des rayons pour roues de cycles et d'automobiles.

Sa participation lui valut un Grand Prix.

EMILE VAUZELLE & C^{ie}

4, 6, 8, Rue des Goncourt, Paris

L'importance des perfectionnements apportés par M. Émile Vauzelle dans la fabrication des pièces détachées pour cycles et automobiles lui ont valu les plus hautes récompenses dans les précédentes Expositions :

C'est ainsi qu'il obtint à l'Exposition de 1900 une Médaille d'or ; de même à Saint-Louis en 1904 et qu'il fut mis Hors Concours, comme membre du Jury aux Expositions de Vienne 1904 et de Liège 1905.

Cette Maison a présenté dans son Stand des cycles, des pièces détachées de cycles et d'automobiles, des spécimens de pièces découpées, embouties et estampées, des raccords sans soudure et des pignons refoulés.

Cette Maison s'est vue décerner un Diplôme d'Honneur.

FELIX BROSSE & C^{ie}

26, Rue Fontaine-au-Roi, Paris

M. Félix Brosse et C^{ie} exposaient des modèles de pièces détachées et des bicyclettes de sa marque.

Cette Maison qui, à l'Exposition Universelle de Paris en 1900 et à l'Exposition de Saint-Louis, avait obtenu une Médaille d'argent et à Liège en 1905 une Médaille d'or, se vit décerner pour l'excellence de sa fabrication et son importance industrielle, une Médaille d'or.

LEMOINE-BIES

11, Rue Godefroy-Cavaignac, Paris

Cette Maison, dont l'origine remonte à 1863, exposait des soudures de cuivre en tous genres, des soudures d'étain à tous les titres, des soudures d'aluminium et d'argent, du métal anti-friction.

Dans les Expositions, les récompenses suivantes lui furent décernées :

Paris 1900, Hors Concours ;
Saint-Louis 1904, Médaille de Bronze ;
Liège 1905, Médaille d'argent ;
Milan 1906, Médaille d'or.

LOUIS DELACHANAL

6, Avenue de la Liberté, Charenton-le-Pont (Seine)

M. Louis Delachanal, spécialisé depuis longtemps dans la fabrication des pièces détachées et des cycles, a exposé des bicyclettes de la marque « Omnium » qu'il construit et qu'il exploite.

Sa participation lui valut une Médaille d'argent.

A. BREBANT & C^{ie}

Société Française des « Cycles Furor »

5, Rue de Draveil, Juvisy (Seine-et-Oise)

L'Exposition de M. Auguste Brebant comprenait :

Des bicyclettes marque « Furor » ;

Des freins sur jante ;

Des fourches élastiques.

Le Jury lui attribua une Médaille d'argent.

FOUILLOUD & C^{ie}

87, Rue de la Roquette, Paris

Cet exposant avait groupé dans son Stand une série de lampes à souder, de lampes à braser, de chalumeaux braseurs et de fers à souder de sa fabrication.

A. KELLER-DORIAN

89, Rue du Dauphiné, Lyon

Le Stand de M. Albert Keller Dorian comprenait deux bicyclettes à moteur dénommées « Auto-bicyclettes K.-D. ».

Quatrième Catégorie

CARROSSERIE

La Section Française de la Carrosserie était très certainement la plus remarquable de l'Exposition de Milan, et l'une des plus complètes que l'on ait pu voir jusqu'à ce jour dans une Exposition Internationale étrangère.

Tous les carrossiers (à l'exception d'un seul, M. A. Védrine et C^{ie}) présentèrent leurs voitures dans une exposition collective qui devait constituer un ensemble incomparable : ce n'était que limousines aux fines silhouettes, coupés luxueux, doubles phaétons aux lignes fuyantes, landaulets pratiques alliant le confort des limousines aux agréments du double phaéton.

Toutes ces voitures, intelligemment conçues, admirablement établies, d'une harmonie parfaite, portaient en elles ce cachet d'élégance et cette perfection de fabrication qui constituent en quelque sorte le patrimoine industriel des carrossiers français.

Cette Exposition collective comprenait onze exposants ; tous présentèrent une voiture automobile carrossée et le Jury international décerna à cette collectivité un Grand Prix qu'individuellement aurait mérité chacun des participants.

M. AUDINEAU & C^{ie}

41 et 43, Rue Ybry, Neuilly-sur-Seine

M. Audineau et C^{ie} avaient exposé un landaulet quatre places sur châssis automobile.

Grand Prix en Collectivité.

BAIL JEUNE FRÈRES

51, Avenue Victor-Hugo, Paris

Une Voiture automobile carrossée.

Grand Prix en Collectivité.

A. BELVALETTE

21, Rue Duret, Paris

Cet exposant avait envoyé à Milan une limousine à côtés démontables et à deux fins : dans un cas, lorsqu'elle est complètement fermée, elle affecte la forme d'une limousine ; dans l'autre cas, lorsque les côtés de la caisse sont enlevés, la voiture devient un double phaéton avec dais et arrière fermé.

Grand Prix en Collectivité.

EUGÈNE BOULOGNE & FILS

148, Rue de Courcelles, Paris

Une Voiture automobile.

Grand Prix en Collectivité.

HENRY BINDER, COTTENET & C^{ie}-S^e

31, Rue du Colisée, Parts

Une Voiture automobile.

Grand Prix en Collectivité.

EUGÈNE DRIGUET Aîné

66 et 68, Boulevard de l'Hôpital, Paris

Cette Maison, dont la fondation remonte à 1824, présentait une limousine.

Grand Prix en Collectivité.

KELLNER & SES FILS

71, Avenue des Champs-Élysées, Paris

L'exposition de MM. Kellner et Fils comprenait une limousine extrêmement confortable et très élégante, construite dans l'usine modèle que possède cette Maison à Boulogne-sur-Seine (185, route de Versailles).

Dans les Expositions précédentes MM. Kellner et Fils ont obtenu les récompenses ci-après :

Grand Prix, Paris 1900 ;

Hors Concours, Saint-Louis 1904.

A Milan, M. Kellner fut Membre du Jury, par conséquent Hors Concours ; il lui fut néanmoins décerné un Grand Prix en raison de sa participation à la Collectivité de la Carrosserie.

FELBER & FILS

125, Avenue de Malakoff, Paris

Une Carrosserie, automobile sur châssis.

Grand Prix en Collectivité.

HENRI LABOURDETTE

35, Avenue des Champs-Élysées, Paris

La voiture que M. Henri Labourdette a présenté dans la Collectivité de la Carrosserie réunissait le fini des détails à la solidité de l'ensemble.

Grand Prix en Collectivité.

MUHLBACHER & FILS

63, Avenue des Champs-Élysées, Paris

Une Voiture automobile.

La Maison Muhlbacher a obtenu dans toutes les Expositions

auxquelles elle participa les récompenses les plus flatteuses. Depuis 1889 (nous ne remontons pas plus loin pour ne pas allonger ce palmarès), citons :

Paris 1889, Hors Concours, Membre du Jury ;
Londres 1890, Hors Concours, Membre du Jury ;
Chicago 1893, Hors Concours ;
Paris 1900, Hors Concours, Membre du Jury ;
Milan 1906, Grand Prix en Collectivité.

RHEIMS & AUSCHER

131, Avenue Malakoff, Paris

La participation de MM. Rheims et Auscher (successeurs de MM. J. Rothschild et Fils), comprenait une limousine de voyage, voiture de grand luxe, admirablement établie pour résister aux fatigues de la route.

La Maison Rheims et Auscher depuis 1838, date de sa fondation, a participé, avec le plus heureux succès à toutes les expositions ; voici depuis 1889 les récompenses qui lui ont été décernées :

Paris 1889, Médaille d'argent ;
Paris 1900, Médaille d'or ;
Saint-Louis 1904, Hors Concours, Membre du Jury ;
Liège 1905, Hors Concours, Membre du Jury ;
Milan 1906, Hors Concours comme Membre du Jury.

Grand Prix en Collectivité.

**Exposants de la Quatrième Catégorie n'ayant pas participé
à la Collectivité de la Carrosserie**

A. VÉDRINE & C^{ie}

7, Quai de Seine, Courbevoie (Seine)

Carrosseries pour automobiles et accessoires divers.

Milan 1906, Diplôme d'honneur.

FONDERIES DE PUTEAUX (Société Anonyme)

5, Rue Ampère, Puteaux (Seine)

La Société anonyme des Fonderies de Puteaux (anciennement usines du Partinium), exposait des pièces de fonderies en aluminium, dit Partinium, et des profils de carrosserie : le Jury lui accorda un Diplôme d'honneur.

G. BARTHÉLEMY

4, Rue de Copenhague, Paris

M. Georges Barthélemy fabrique dans ses usines et fonderies d'Aulnay-sur-Mauldre (Seine-et-Oise) des pièces de cuivres pour carrosseries automobiles, des strapontins, des sièges pivotants, des ferrures de capotes brevetées, des tourniquets de rideaux, des ferrures diverses, des charnières, des poignées de fermetures de glace.

Sa vitrine se composait de ces divers objets et il obtint à Milan, (c'était la première fois qu'il prenait part à une Exposition internationale étrangère), une Médaille d'argent.

Sté ANONYME DES ATELIERS DE CONSTRUCTION

Forges et Fonderies d'Hautmont (Nord)

Cette Société de constructions métalliques qui fabrique des pièces de forges, des roues de wagons, des essieux montés, des tôles ondulées, galvanisées, avait exposé dans la Section automobile des pièces détachées et des châssis emboutis.

Sa participation lui valut une Mention honorable.

Cinquième Catégorie

VULGARISATION

M. BAUDRY DE SAUNIER

20, Rue Durét

M. Baudry de Saunier, auteur de nombreux ouvrages techniques et de vulgarisation sur l'automobilisme et le cyclisme, exposait des exemplaires d'un certain nombre de ses ouvrages : l'Automobile théorique et pratique; les Recettes du Chauffeur; Sa Majesté l'Alcool; l'Allumage dans les moteurs à explosion, etc...

Il présentait aussi une collection d'*Omnia* revue pratique de locomotion qu'il dirige et édite.

Le Jury international décerna à M. Baudry de Saunier un Grand Prix.

JOURNAL L'AUTO

10, Faubourg Montmartre, Paris

M. H. DESGRANGES, Directeur ; M. GODDET, Administrateur

Collection du Journal

Diplôme d'honneur.

M^{me} JULIETTE LOCKERT

Paris

M^{me} Lockert exposait une collection du journal *Le Chauffeur*, qu'elle dirige, et différents ouvrages techniques qu'elle édite.

Médaille d'or.

TARIDE

18, Boulevard Saint-Denis, Paris

Cet exposant présentait des cartes routières, des itinéraires et guides.

Médaille d'argent.

L'INDUSTRIE VÉLOCIPÉDIQUE ET AUTOMOBILE

31, Boulevard Magenta

M. GEBERT, Directeur

M. Gébert, Directeur de l'*Industrie Vélocipédique et Automobile*, revue technique hebdomadaire, a envoyé à l'Exposition de Milan un tableau où se trouvait développé un exemplaire du journal qu'il dirige.

Médaille d'argent.

ASSOCIATIONS

A côté des exposants que nous venons de citer, qui figuraient à titre individuel dans la catégorie « Vulgarisation », nous devons consacrer une mention spéciale aux Associations : en exposant à Milan, elles ont rappelé, une fois de plus, la part prépondérante qu'elles ont prise dans le développement et les progrès des locomotions mécaniques.

AUTOMOBILE CLUB DE FRANCE

8, Place de la Concorde

Dire le rôle de l'Automobile Club de France serait vouloir retracer l'histoire de l'Industrie automobile elle-même.

Dès sa fondation, la grande Société d'encouragement s'est consacrée, est-il besoin de dire avec quel succès, à l'organisation de toutes les grandes courses qui ont fait date, des concours, des salons annuels de l'Automobile, du Cycle et des Sports. Elle ne s'est désintéressée d'aucune manifestation susceptible de contribuer au développement des locomotions nouvelles, elle n'a jamais ménagé ses encouragements et il faut l'affirmer, le Jury international en lui décernant un Grand Prix, comme à Vienne (1904), comme à Saint-Louis (1904), comme à Liège (1905), a rendu un hommage justifié à son passé, au dévouement de ses dirigeants, à leurs constants efforts.

La participation matérielle de la Société d'encouragement de l'Automobile Club de France à l'Exposition de Milan consistait en un tableau comportant des exemplaires de l'annuaire de route, de ses publications techniques, des bulletins officiels de ses diverses commissions, et une collection de gravures anciennes se rapportant à la locomotion mécanique.

TOURING CLUB DE FRANCE

65, Avenue de la Grande-Armée, Paris

L'œuvre que poursuit et réalise le Touring Club de France est à l'heure actuelle universellement connue et universellement appréciée.

Depuis 1890, époque de sa fondation, le Touring Club de France, que préside avec un dévouement et une activité inlassables M. Abel Ballif, a rempli admirablement son rôle « de faire connaître la France ».

A l'Exposition de Milan, le Touring Club de France, se renfermant dans son rôle de Société de propagande, s'est borné à présenter

une carte routière de France et des tableaux représentant les plus beaux sites de notre pays, dans le but d'engager les étrangers à venir les visiter et de propager ainsi le Tourisme en France.

Un grand Prix lui fut attribué par le Jury.

ASSOCIATION GÉNÉRALE AUTOMOBILE

8, Place de la Concorde, Paris

S'il est incontestable que l'Automobile Club de France en groupant les automobilistes de la première heure, en créant des commissions, en organisant des manifestations, a porté le nouveau mode de locomotion au point où il se trouve aujourd'hui, il faut reconnaître aussi que l'A. C. F. est un cercle parisien, et qu'à ce titre il ne pouvait amener à lui les nombreux automobilistes de province et aussi tous ceux qui souhaitent l'existence d'un groupement où ils trouveraient simplement renseignements et appui.

C'est pour répondre à cette nécessité que l'A. C. F. a créé une filiale : « l'Association Générale Automobile » (A. G. A.), en l'organisant de telle sorte qu'elle constitua sous son haut patronage un nouvel élément d'expansion et d'influence.

Aussi l'A. G. A., a rendu et rend aux automobilistes de signalés services :

Au point de vue général : en créant des signaux de route spéciaux symbolisant l'obstacle, en organisant un service d'examens pour les chauffeurs, service qui a reçu la consécration officielle du Ministère des Travaux Publics.

Au point de vue particulier, l'A. G. A. a créé pour ses Membres un office de tourisme pour les voyages ; des commissions spéciales pour solutionner les problèmes techniques et juridiques ; l'A. G. A. défend ses Membres devant les tribunaux de simple police, les fait bénéficier de conditions toutes spéciales sur l'assurance.

Aussi à l'Exposition de Milan 1906 s'est-elle vue décerner un Grand Prix.

UNION VÉLOCIPÉDIQUE DE FRANCE

6, Boulevard des Italiens, Paris

L'Union Vélocipédique de France (U. V. F.) est la puissance directrice du sport cycliste : elle constitue une fédération de toutes les Sociétés cyclistes de notre pays et son contrôle s'étend sur plus de 1.000 sociétés formant un total de 100.000 membres.

L'Union Vélocipédique de France a exposé des tableaux et documents relatifs au sport cycliste. Son œuvre lui valut un Médaille d'or.

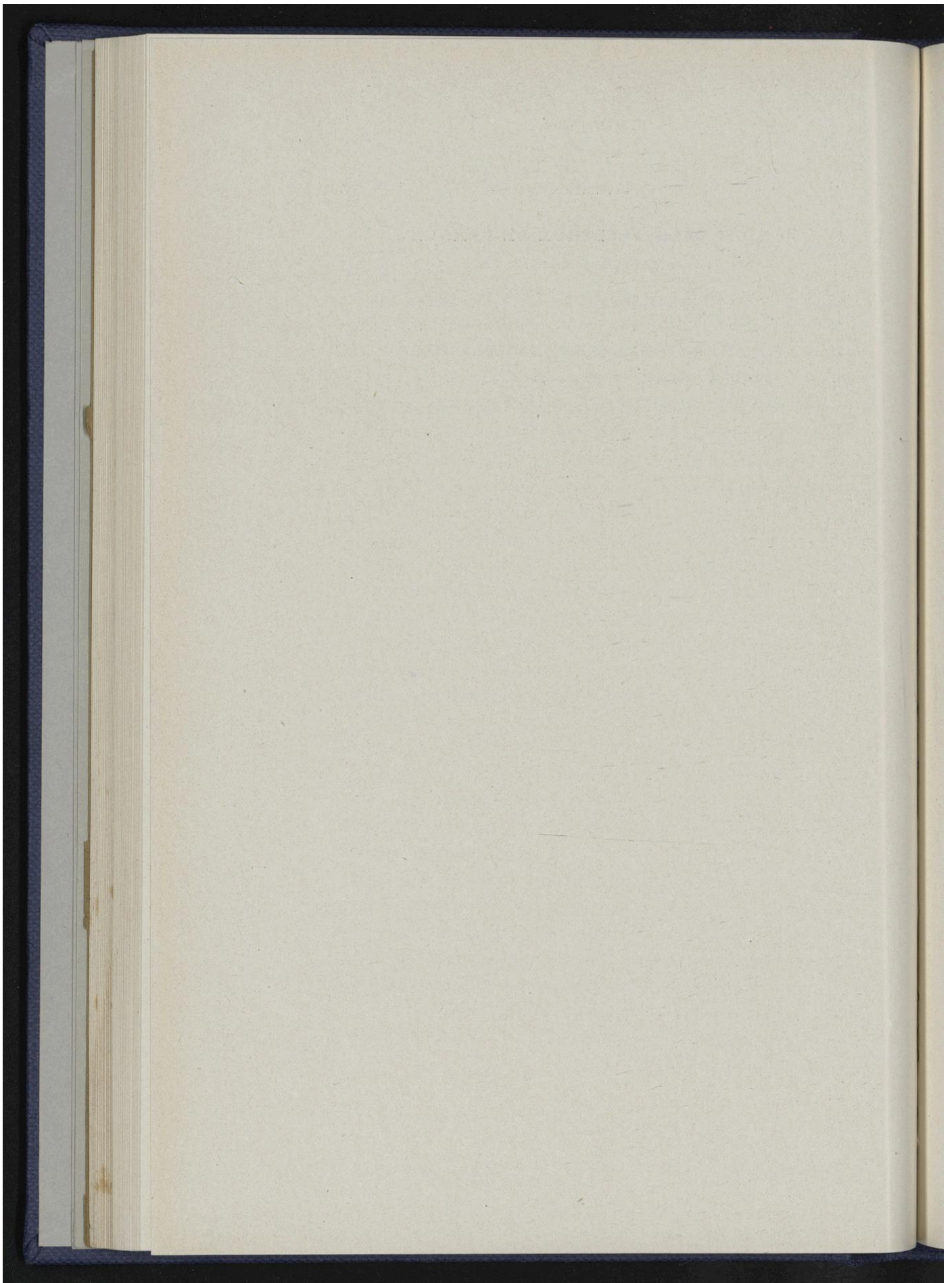
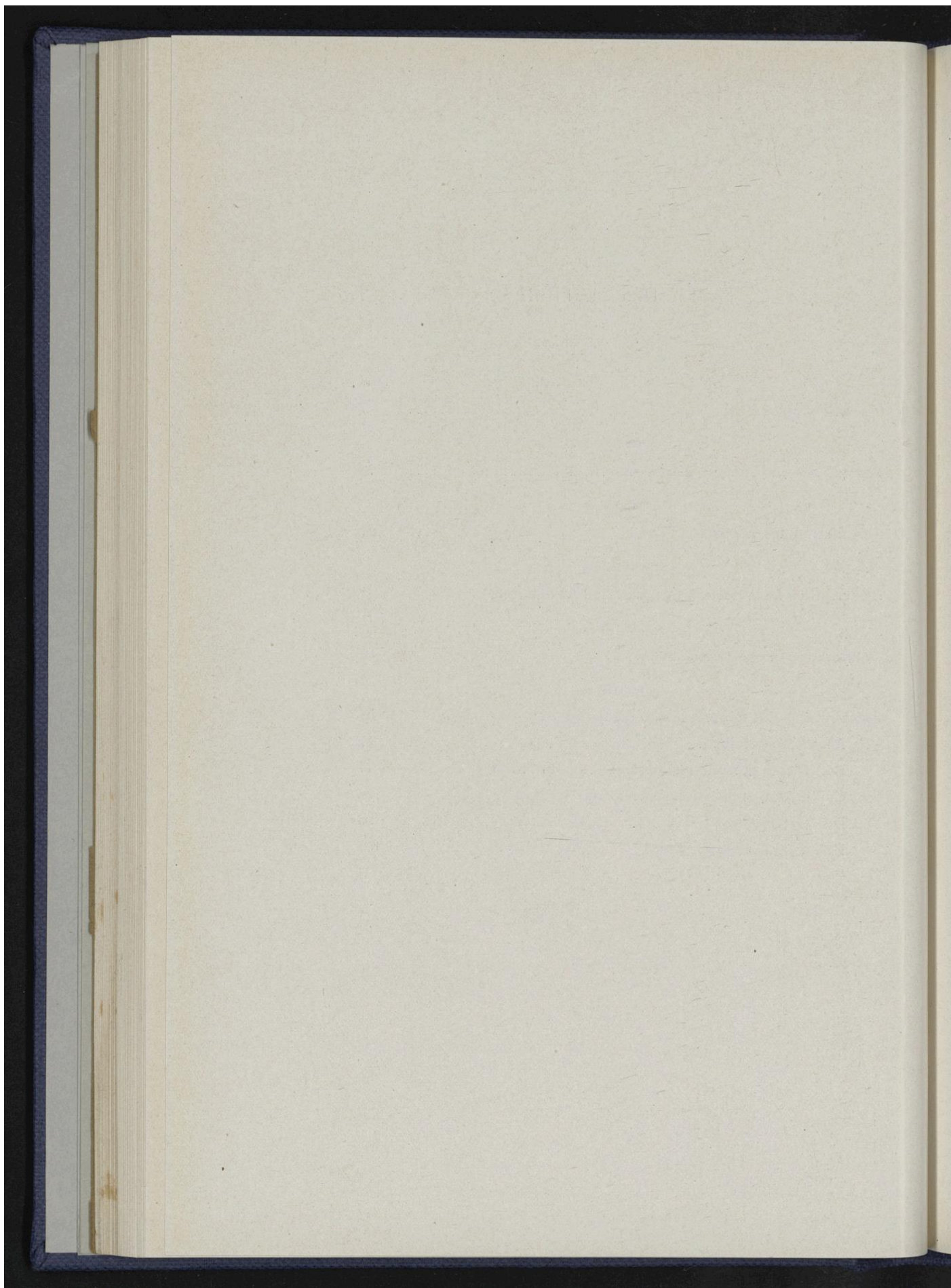


TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
Avant-Propos.....	7
CHAPITRE I	
Opérations des Comités d'admission et d'installation.....	13
CHAPITRE II	
Installation des Exposants.....	27
CHAPITRE III	
Description de la Section française de l'Automobile.....	31
CHAPITRE IV	
Nomination et opérations du Jury.....	35
CHAPITRE V	
Descriptions des Expositions particulières.....	51
A. Automobiles.....	52
B. Pièces détachées et accessoires pour Autos.	74
C. Cycles et pièces détachées pour Cycles.....	92
D. Carrosserie	96
E. Vulgarisation	101



IMPRIMERIE HENRY PLANTIN - PARIS

