

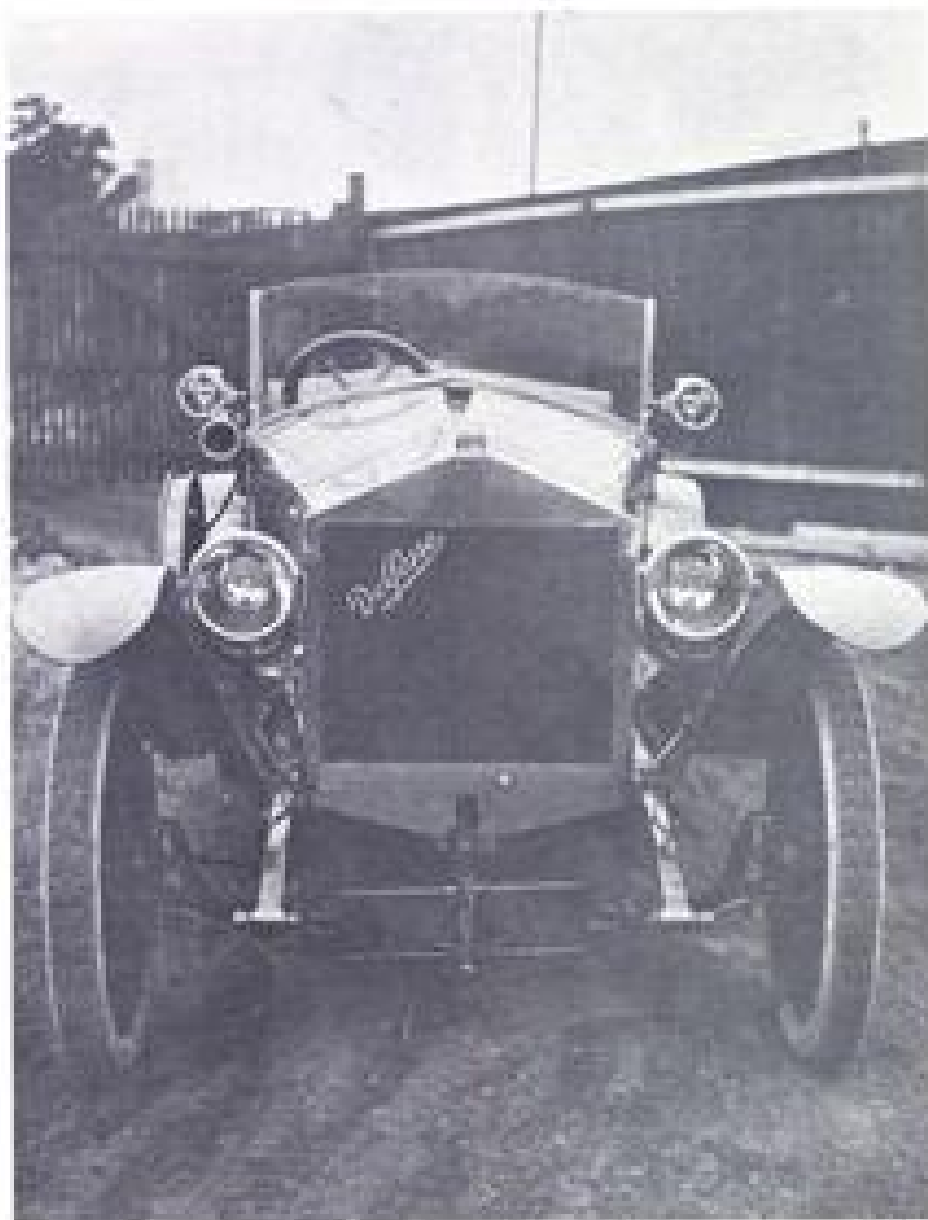
le fanatique de L'AUTOMOBILE

mars 1975/n°78/8f



Costa sur son Standard dans son style habituel (photo Rocco).

une marque sportive du nord de la France



Delfosse

Entre 1920 et 1930 il y eut quelques marques d'automobiles fabriquées dans le Nord de la France, Mamberuge est S.U.P., puis Gullick ; Douai ; Antony ; Flocrines ; Genestin ; Cambrai eut la chance d'avoir Delfosse, je dis bien chance car une marque est noble quand elle destine une partie de sa fabrication à celle des véhicules de compétition.

C. Delfosse prenait part en 1921 dans le Nord, à des compétitions locales sur une Monet et Goyon 75 cc

2 temps ; il fit connaissance de M. Sylvestre qui construisait sous le nom de M.S. des petites voitures 2 cylindres en ligne à soupapes latérales et refroidissement par eau de 70 mm d'alésage et 150 mm de course. M.S. voulait dire Morain-Sylvestre. M. Morain était fabricant de papiers peints et M. Sylvestre ingénieur ; ce dernier devait par la suite dessiner les motos Seyer à arbre à came en tête.

Morain-Sylvestre avait d'autres projets automobiles en tête et ils vendirent à M. Delfosse environ vingt-cinq châssis à terminer.

Fin 1921 une usine est achetée place du Carré de Paillé à Cambrai et la fabrication des voitures Delfosse commença avec les éléments mécaniques fournis chez Morain-Sylvestre à Courbevoie.

Quelques voitures sont terminées dans les premiers mois de 1922. La DS II est une petite voiture de un litre de cylindrée, elle ne possède que des freins sur les roues arrière. Son embrayage est à câble cuir et sa boîte à 3 vitesses. Son châssis est très classique avec 1,15 m de voie et 1,29 m d'empattement; elle ne roule qu'à 85 kilomètres/heure, car elle est handicapée par un pont arrière en fonte qui pèse près de 50 kg.

À la fin de l'année, Delfosse a remplacé sur ce châssis, le moteur 2 cylindres M.S. par un excellent petit 4 cylindres Chapuis-Dornier à soupapes latérales et graissage à barbotage de 60 mm d'alésage et 85 mm de course (cylindrée 960 cc) ce qui améliore les prestations de la voiture, les roues à voiles pleines classiques en 700 x 80 sont remplacées par des roues fils de mêmes dimensions; la CD 4 toutefois est encore mue par un débrayage à acétyle.

Au premier Circuit des Routes Parisiennes en 1922, Delfosse n'abrite pas en engageant deux voitures, une 2 cylindres pilotée par Tiermann et une 4 cylindres pour lui-même dans la catégorie « voitures 1100 cc biplace ». Une moyenne est imposée par catégorie et les écarts sont départagés par une épreuve d'accélération sur 500 mètres départ arrêté. 4 voitures terminent sans pénalisation dans les voitures 1100 cc dont la Delfosse à moteur Chapuis-Dornier de Delfosse.

Delfosse termine 2^e de l'épreuve d'accélération, couvrant les 500 m en 41 secondes; la place est belle car il a deux voitures d'usine devant lui, l'Amilcar de Morel (30 1/3) et la Salomon de Devaux (38 1/3).

Le montage de ces modèles continue jusqu'au milieu de 1923, il est livré une douzaine de deux cylindres et six voitures quatre cylindres; ces dernières étant équipées en 710 x 90; à ce moment Delfosse décide de faire des voitures totalement de son cru et réutilise le matériel restant, à l'exception de trois cadres de châssis.

Les nouvelles voitures pour 1924 s'appellent CD 6 et CD 7 (il est possible que la dénomination CD 5 fut réservée à une douzaine de châssis équipés d'un 4 cylindres Fivet à soupapes latérales d'environ 1.500 L de cylindrée. Ces châssis étaient destinés à des taxis pour la Pologne, la commande n'arrivant pas, il en fut fait deux ou trois en tourisme et le reste transformé en camionnettes).

Les châssis des deux modèles étaient semblables, ils étaient en tôle emboutie en U avec trois traverses en U plus une tubulaire, l'essieu



1^{re} modèle à moteur 2 cylindres.



La 1^{re} voiture équipée de moteur Chapuis-Dornier.



La Delfosse n° 21 au départ des routes parisiennes 1922.



1 place Grand Sport



2 places Grand Sport



Grand Sport 14 places



Grand Sport 14 places

avait été un Ferris-Pignoneau suspendu par des ressorts semi-elliptiques et le pont arrière un Lemaire et Girard fabriqué à Levallois.

La suspension arrière était un bouvet Delfosse, un ressort semi-elliptique était attaché sur le châssis et sa partie épaisse tourbillonnait sur l'axe arrière du châssis en faisant bloc avec un autre ressort semi-elliptique inversé et plus court qui allait suspendre le pont arrière ; la direction était par vis et secteur et placée à droite, comme il se devait à l'époque pour les voitures sportives, la transmission était effectuée par un arbre muni de deux plecters, le tablier était en aluminium avec un tableau de bord complet. Cette voiture était plus importante que la précédente car la voie était de 1,32 m et l'empattement de 2,33 m.

Le freinage s'effectuait sur les roues arrière seulement pour la 1.000, mais sur les quatre roues pour la 1.500 ce qui, elle, était équipée de roues Dodge. M. Delfosse avait choisi pour la CD6 le 1.100 cc C.I.M.E. 4 cylindres de 62 mm d'alésage et 91 mm de course, à culbuteurs, équipée d'une boîte à 3 vitesses formant bloc avec le moteur ; la CD5 recevait le 1.500 cc C.I.M.E. 4 cylindres de



68 mm d'alésage et 103 mm de course à un arbre à cames en tête commandé par un arbre vertical placé à l'avant, qui développait près de 40 chevaux dans la première version ; ce moteur était, lui, muni d'une boîte à 4 rapports.

Le châssis pesait 470 kg, la CD6 roulait à 100 km à l'heure et la CD5 à 115 km/h pour les premiers modèles.

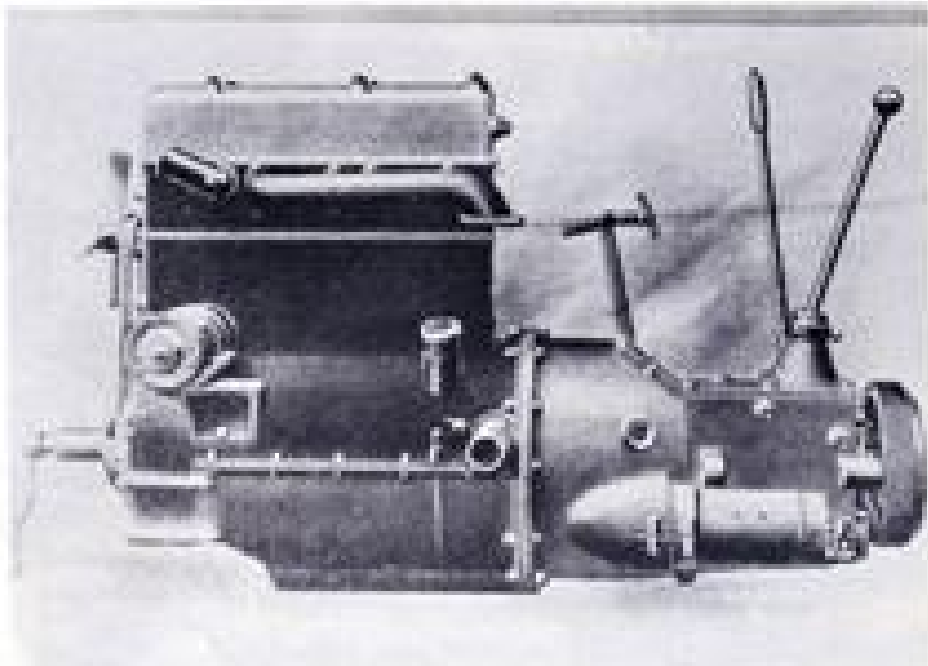
Tout naturellement, pour les tester, il fut engagé une 1.100 à deux places et deux 1.500 triplace au Circuit des Routes Pavées en 1923. Fleckhard devant conduire la 1.100 et Delfosse et Bellot les 1.500 cc.

Une des 1.500 cc ne prend pas le départ ; la 1.100 cc ne figure pas

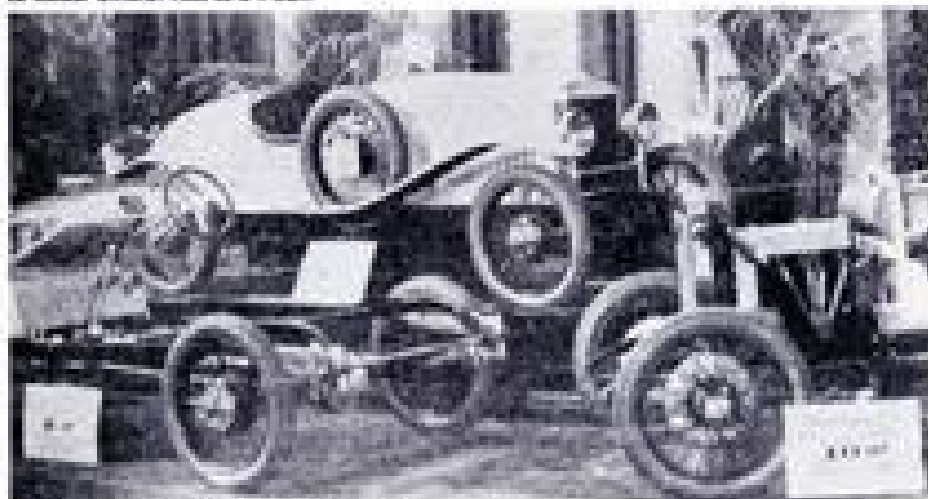
au classement, quant à la 1 500, elle a des crans de direction puis doit s'arrêter au 11^e tour sur crans de magnéto.

Pendant les vacances Delfosse veut faire appel aux résultats de 1923 et engage des voitures à Boulogne à la fin du mois d'août. Une 1 500 pilotée par Vandembroucq en catégorie tourisme, dans une épreuve annexe (il ne prit pas le départ) et une dans le G.P. des voitures-pilote par Maréchal ; alors qu'il marchait très bien, il eut un accrochage avec Eyston sur 1 500 Aston-Martin et les deux voitures furent contraintes à Tabouzon sans qu'il y eut d'accident corporel.

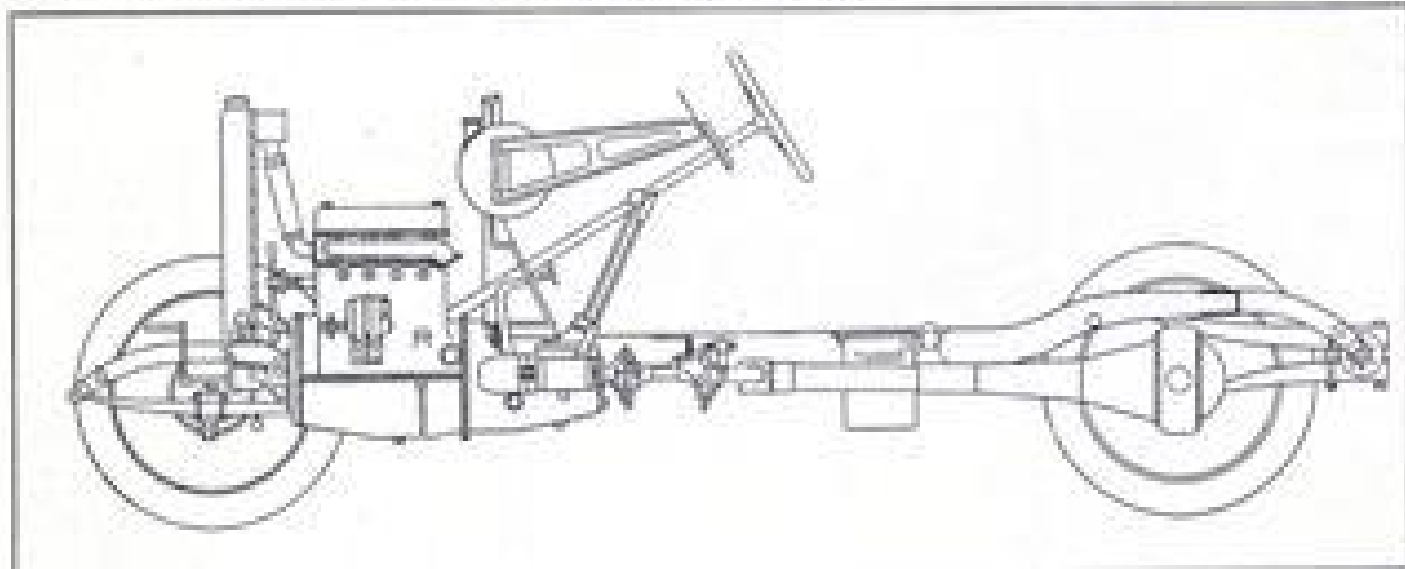
Delfosse expose ses voitures au Salon de Bruxelles en 1924. Sur le stand figurent un châssis CD6, un châssis CD7 et une CD6 carrossée en sport à deux places ; la tondeuse est vraiment sportive car sur le catalogue ne figurent que trois carrosseries, une 2 places Grand Sport, une 4 places Grand Sport avec pointe arrière Bordini, et un tonpédo sport 2-4 places avec arrière baissant qui peut être transformé en voiture fermée avec ce que nous appelons aujourd'hui un hard-top. Le programme des CD6 et CD7 fut reconduit en 1925 mais cette fois les voitures avaient un radiateur oval qui les personnalisait. Les 1 100 cc n'étant plus engagées en compétition, le C.I.M.E. 1 100 cc avait été remplacé par un moteur scrutabde mais de 1 200 cc de cylindrée (64 mm d'alésage et 91,5 mm de course), ce qui augmentait non seulement leur vitesse mais surtout leur souplesse. D'ailleurs, les CD6 furent également munies de freins avant comme les CD 7. Quant au pont arrière, il devint une fabrication Delfosse ; ce dernier obtint de la



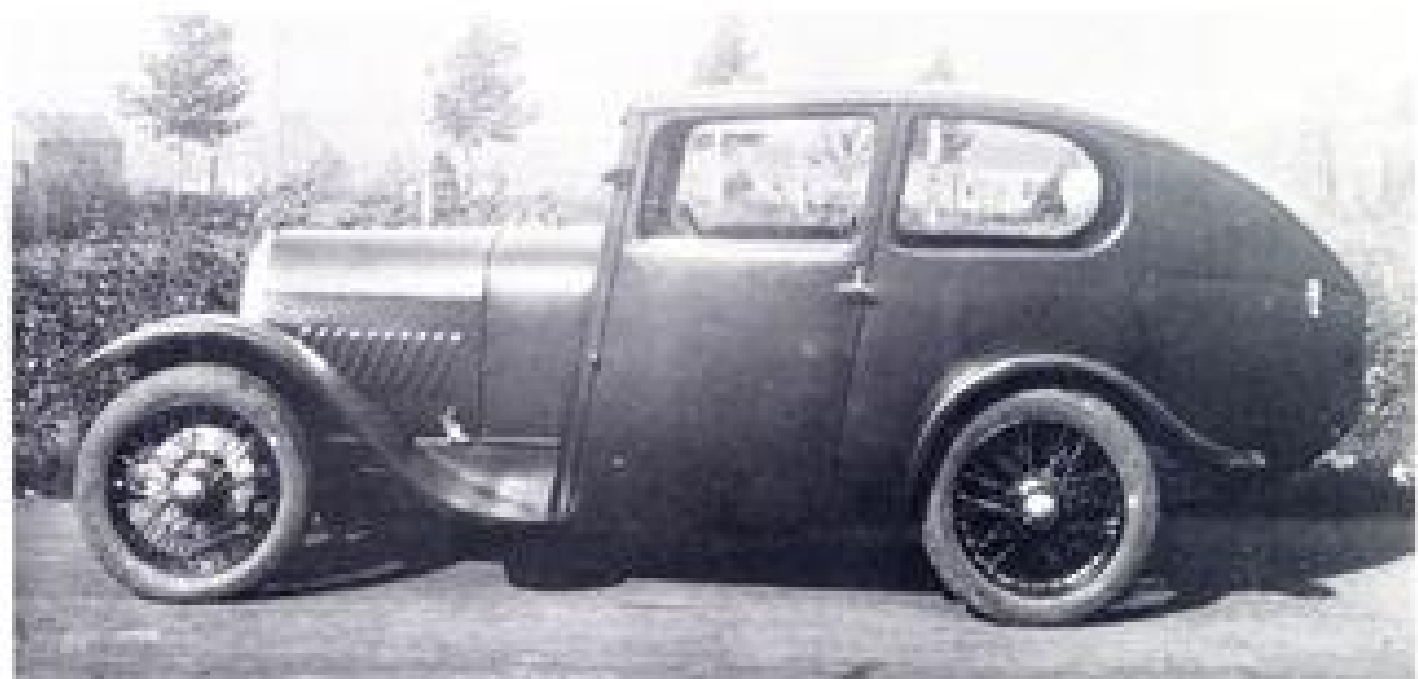
Le moteur C.I.M.E. 1 100 cc à 4 cyl.



Le stand Delfosse au Salon de Bruxelles 1924.



Châssis CD 6.



Une caisse originale que l'on pouvait monter sur châssis CD 6 ou CD 1.



L'entrée facile de la voiture.

maison Arbel qui emboutissait ses châssis, des carcasses toile de pont basjo embouties avec la matrice qui servait à faire les points arrière des 8 chevaux Voisin. Ces modèles n'avaient pas de frein arrière mais un frein Hallot sur le différentiel; le châssis avait été renforcé en le C.I.M.E. poussé à 45 chevaux entraînant les 1500 cc à 125 km/h.

une marque sportive du nord de la France **Delfosse**

SUSPENSION : Le premier ressort semi-elliptique était attaché sur le châssis par une jante trempée par un amortisseur incorporé dans l'articulation arrière du châssis ; le 2^e ressort était fixé sur le pont par de grosses jantes vissées sur le pont lui-même, libérant ainsi toutes réactions de la suspension. Le pont arrière était indéformable par le rapport de ses tubes de poutres, poutres qui s'encastrent sur le châssis par une tête à cornes. La transmission était reliée à la sortie de la boîte par un arbre à double facteur relié au pont arrière.

C. Delfosse

