

# Les Amis de Gabriel VOISIN



Vintage Revival Montlhéry 2013

## Infos utiles



### **ASSOCIATION DES AMIS DE GABRIEL VOISIN**

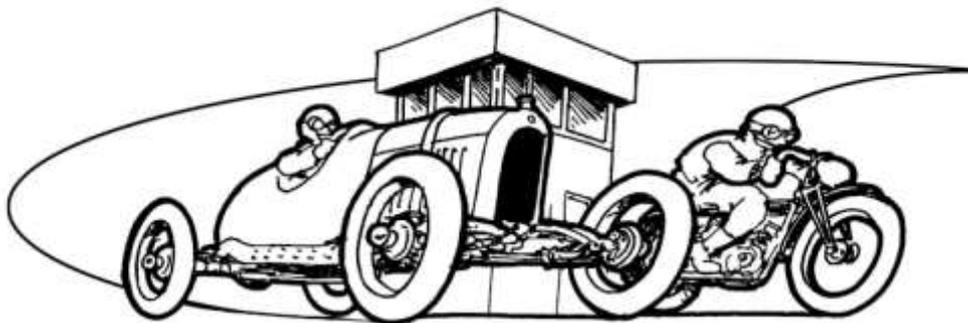
Siège social : 58, chemin du Ramelet Moundi 31100 TOULOUSE

ASSOCIATION REGIE PAR LA LOI DU 01 JUILLET 1901,

MEMBRE DE LA FFVE N° 400,

Site internet : <http://www.avions-voisin.org/>

E-mail : [lesamisdeg.voisin@free.fr](mailto:lesamisdeg.voisin@free.fr)



### **Vintage Revival Montlhéry**

**20 & 21 Avril 2013**

Horaires visiteurs (Samedi et Dimanche) : **09:30 – 12:00 / 14:00 – 17:00**

Prix d'entrée : 1 jour : 15 € - 2 jours : 20 €

Coordonnées GPS de l'autodrome : 48.622339,2.24754

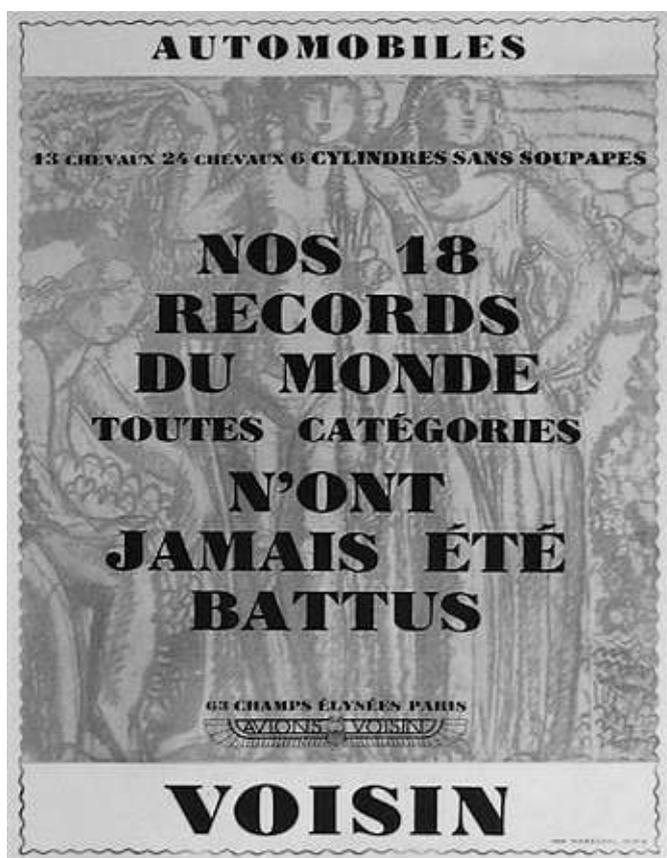
Organisateur :  
Association Vintage Revival  
28, Rue de la rotonde  
58000 NEVERS

Site internet : <http://www.vintage-revival.fr/>

---

## Voisin, Montlhéry et les records

Après avoir fabriqué des avions, l'entreprise « Les frères Voisin », créé en 1906 – la plus ancienne usine d'aviation du monde, devenue « société anonyme des Aéroplanes Voisin », va construire des voitures



particulières « haut de gamme » dès le lendemain de l'armistice, le 11 novembre 1918. Ces automobiles, nommées « avions Voisin » sur leur radiateur, vont s'illustrer dans de nombreuses courses de côte et concours de consommation variés et très populaires au début des années 1920. Après de brillants succès dans les prestigieux Grands Prix de l'Automobile Club de France à Strasbourg (1922), mais aussi à Tours 1923 et Lyon 1924 avec des concurrents mécaniques prestigieux, Gabriel Voisin et son équipe vont vouloir se mesurer à un seul adversaire : le temps.

C'est naturellement vers le récent Autodrome de Montlhéry que les équipes vont tourner leurs efforts, tout comme Renault, Hotchkiss, Panhard et Levassor, Delâge puis Citroën, Peugeot mais aussi Derby-Miller et d'autres qui feront tourner leurs machines sur l'anneau infernal, comme écrivaient les chroniqueurs d'époque.

Les records de vitesse, de distance et de temps, paramètres tous trois liés par une formule mathématique implacable, seront conquis par Voisin, repris par d'autres

marques puis au final regagnés par les machines Voisin : depuis les 4 cylindres en 1925 jusqu'aux 12 cylindres en 1930, les moteurs sans soupape et les châssis carrossés par l'usine vont illustrer les qualités de fiabilité, de robustesse et d'équilibre avec un nombre total de records du monde impressionnant (voir tableaux).

Un record du monde, c'est tout de même autre chose qu'une victoire à la course de côte de Planfoy ou le premier arrivé après 307,5 km et 1h34 de course des Grands Prix (sans nullement mépriser les exploits des manifestations sportives de cette ville du Forez ni des grands prix de formule 1 actuels, héritiers des Grands prix ACF d'alors...).

Cette course de distance et de temps, avec le chronomètre comme juge impartial pour départager les performances de chacun est une lutte jusqu'à ce qu'un meilleur chiffre efface le champion précédent.



Cela évoque, toutes proportions gardées, l'évolution des espèces. Il faut faire référence aux grandes étapes pour aboutir à une amélioration... souvenons-nous des records des « avions Voisin » devant les performances actuelles de vitesse et d'endurance... et soyons témoins de ce morceau d'histoire qui passera vite les 21 et 22 avril à Montlhéry...

## Gabriel VOISIN



Après des études aux Beaux-Arts de Lyon, Gabriel Voisin entame une formation d'architecte à Paris puis devient salarié du premier Syndicat de l'Aviation animé par MM. Ernest Archdéacon (1863-1950) et Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919). Il effectue divers essais dans l'objectif de déterminer par l'expérimentation les contraintes d'un vol et en particulier la puissance nécessaire pour un envol. Il s'associe avec Louis Blériot (1872-1936) en 1905 et fonde la première usine d'aviation du monde « Blériot-Voisin ». Travaillant principalement pour Blériot, mais également à façon, les réalisations de la jeune entreprise sont plus ou moins couronnées de succès. Après la séparation d'avec Blériot (1906), il dirige et anime avec son frère Charles (1882-1912) l'entreprise « Les Frères Voisin » sise à Boulogne (Rue de la Ferme puis Quai du Point du Jour) puis Boulevard Gambetta à Issy-les-Moulineaux. En supplément des contrats de commanditaires, ils étudient et mettent au point un appareil cellulaire dont ils commercialiseront les prototypes fin 1906 : le premier à l'industriel et aéronaute Henry Kapferer (1870-1958), le second à l'artiste et sculpteur Léon Delagrangé (1872-1910) et le troisième au sportman Henry Farman (1874-1958).

Le 13 janvier 1908, à Issy-les-Moulineaux un aéroplane des Frères Voisin, piloté par Farman réussit un vol de un kilomètre en circuit fermé : c'est la date de naissance de l'aviation moderne. Très stables, les biplans des « aéroplanes Voisin » connaîtront alors le succès auprès des principaux pionniers de l'aviation. Les 2 frères s'attachent des ingénieurs instructeurs comme Maurice Colliex (1880-1954), Louis Gaudart (1885-1913), Edouard Château (1880-1975) ou Louis Paulhan (1883-1963). Ils créent des écoles d'aviation délocalisées (Reims, Juvisy, Pau, Ambérieux,...). A la suite de celles des pionniers, la production d'appareils militaires remplira les commandes. Le bombardier de 13m50 sera retenu pour équiper les escadrilles françaises de la première guerre mondiale et sera construit sous licence.

Après avoir construit près de 10.000 avions, Gabriel Voisin se reconvertisse dans l'automobile et transforme son usine d'avions en usine d'automobiles.

Il concevra avec son équipe, composée notamment des ingénieurs André Lefebvre et Marius Bernard et du styliste André-Noël Noël plusieurs dizaines de modèles, du petit 4 cylindres 8 chevaux (CV) au 12 cylindres en V de 28 CV, en passant par les 4 cylindres 18 CV qui remportent le Grand Prix de Tourisme de l'Automobile Club de France (Strasbourg 1922) ou par les 6 cylindres 13, 17 et 33 CV, tous ces moteurs étant du type « sans soupape ». Certaines voitures-laboratoires présenteront un châssis-coque et un profil d'aile d'avion comme au Grand Prix Vitesse catégorie 2 litres, à Tours 1923 ; d'autres permirent à la marque de s'approprier 49 records du monde automobiles dans les années 1927-1930. Les modèles marquent leur temps par leur style années vingt puis art déco, enfin résolument aérodynamique telles l'« aérodyne » ou l'« aéroport » dans les années trente. Les voitures « Avions Voisin » étaient les véhicules du Tout-Paris, de l'Élysée et de plusieurs courses royales. Victimes des conséquences de la crise mondiale des années trente, l'usine devra diversifier sa production pour finalement rejoindre, après guerre, la formation de la jeune SNECMA.

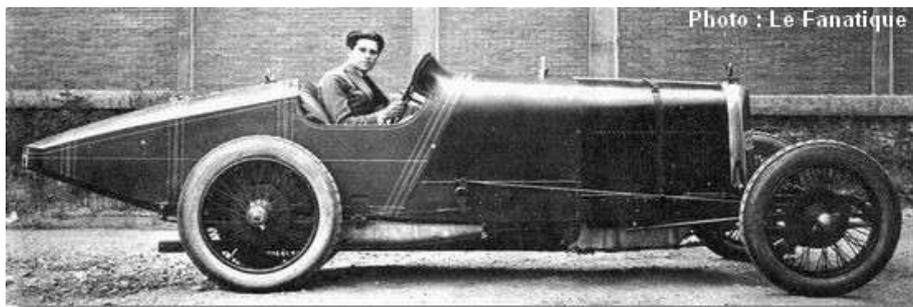
Après la deuxième Guerre Mondiale, le bureau d'études, dirigé par Gabriel Voisin, continuera à proposer des solutions originales parfois largement diffusées : le Biscooter, véhicule minimaliste de 2 places, adopté en Espagne sera construit à plusieurs dizaines de milliers d'exemplaires dans les années cinquante.

Ph.Ladure (Président des Amis de Gabriel VOISIN)

# Les records du monde

(en rouge le type de record)

## 1925



La 4 cylindres des records 1925

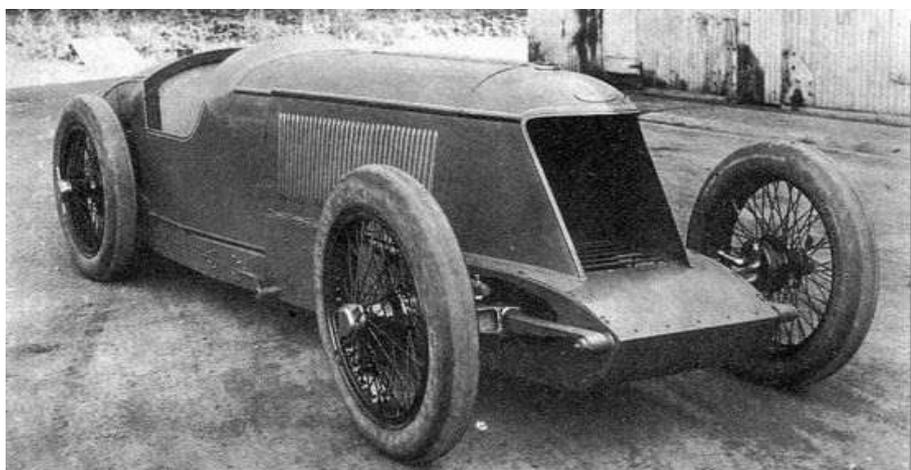
23 Septembre

<b>Distance</b> (kms ou miles)	Vitesse moyenne (km/h)	Durée
1 000 kms	161,694	6h 11mn 3s 87/100
Distance (kms ou miles)	Vitesse moyenne (km/h)	<b>Durée</b>
969,947	161,657	6 heures

6 Novembre

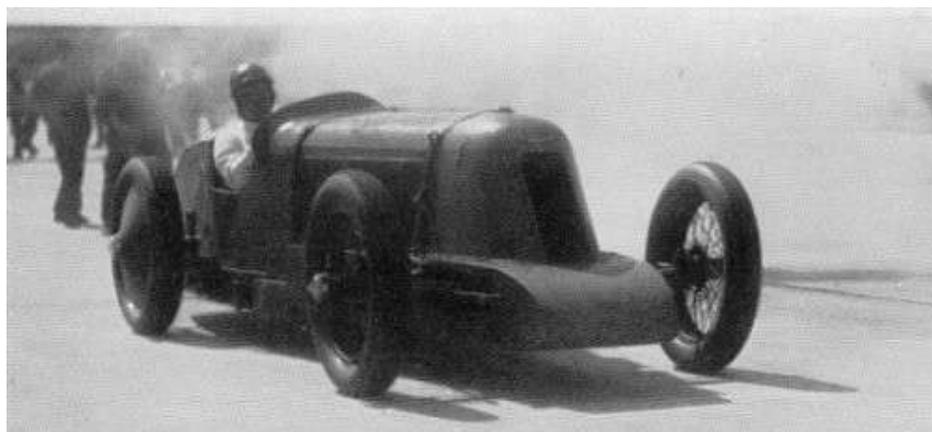
<b>Distance</b> (kms ou miles)	Vitesse moyenne (km/h)	Durée
500 kms	172,500	2h 53mn 46s 62/100
500 miles	171,650	4h 41mn 26s
1000 kms	171,968	5h 48mn 54s 63/100
Distance (kms ou miles)	Vitesse moyenne (km/h)	<b>Durée</b>
517,834	172,611	3 heures
1 032,280	172,046	6 heures

## 1926



La 6 cylindres manque de puissance, et ne bat aucun records mondiaux

## 1927



### 13 Avril

<b>Distance</b> (kms ou miles)	Vitesse moyenne (km/h)	Durée
100 kms	205,352	29mn 13s 8/100
100 miles	206,885	46mn 40s 41/100

### 27 Mai

Distance		<b>Durée</b>
206,558 kms		1 heure

### 12 Juillet

<b>Distance</b>	Vitesse moyenne (km/h)	<b>Durée</b>
500 kms	188,903	2h 38mn 48s 69/100
500 miles	189,459	4h 14mn 49s 95/100
1000 kms	189,980	5h 20mn 53s 33/100
Distance		<b>Durée</b>
568,758	189,586	3 heures
1120,569	186,761	6 heures

### 26 Septembre

<b>Distance</b>	Vitesse moyenne (km/h)	Durée
1000 miles	180,795	8h 54mn 5s 11/100
2000 kms	180,746	11h 03mn 54s 66/100
2000 miles	181,051	17h 43mn 8s 38/100
3000 kms	181,870	16h 29mn 42s 90/100
4000 kms	181,969	21h 58mn 53s 95/100
3000 miles	182,073	26h 31mn 0s 52/100
5000 kms	181,744	27h 30mn 39s 85/100
Distance (kms)	Vitesse moyenne (km/h)	<b>Durée</b>
2178,917	181,576	12 heures
4383,851	182,660	24 heures

## 1928

Accident de César Marchand : aucun records

## 1929

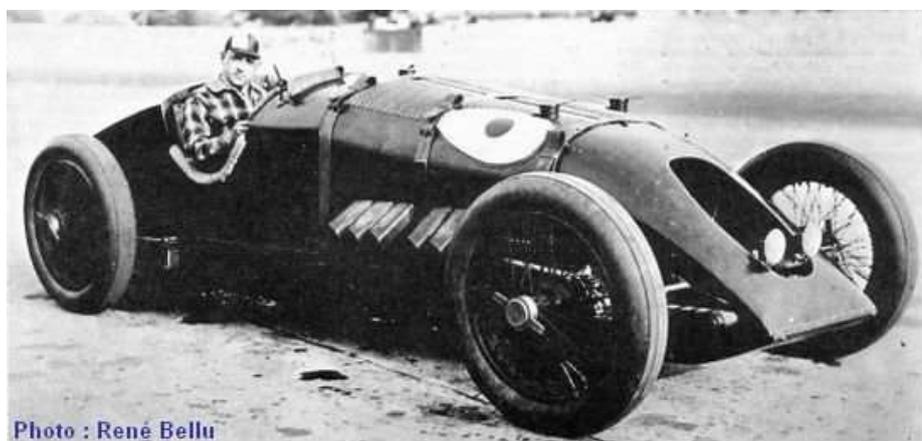


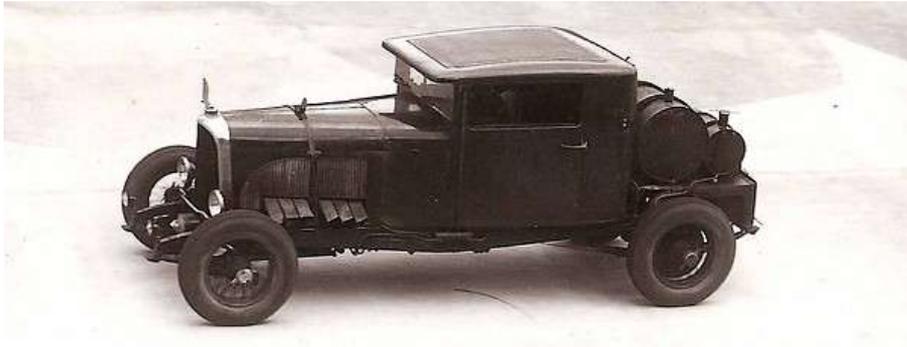
Photo : René Bellu

La 12 cylindres des records 1929

Du 16 au 25 septembre

<b>Distance</b> (kms ou miles)	<b>Vitesse moyenne</b> (km/h)	<b>Durée</b>
4000 miles	148,817	43h 32mn 45s 99/100
5000 miles	146,723	54h 50mn 27s 78/100
10 000 kms	147,117	67h 58mn 23s 5/100
10 000 miles	139,196	116h 28mn 51s 27/100
15 000 kms	141,677	105h 52mn 27s 24/100
15 000 miles	137,598	175h 26mn 9s
20 000 kms	136,937	146h 3mn 8s 92/100
20 000 miles	133,141	241h 43mn 40s 90/100
25 000 kms	137,912	181h 16mn 29s 75/100
30 000 kms	133,531	224h 39mn 58s 78/100
<b>Distance</b> (kms)	<b>Vitesse moyenne</b> (km/h)	<b>Durée</b>
7038 kms	146,604	2 jours
10258	142,485	3 jours
13804	143,790	4 jours
16575	138,125	5 jours
19698	136,796	6 jours
23234	138,302	7 jours
25846	134,616	8 jours
28794	133,305	9 jours
31965	133,186	10 jours

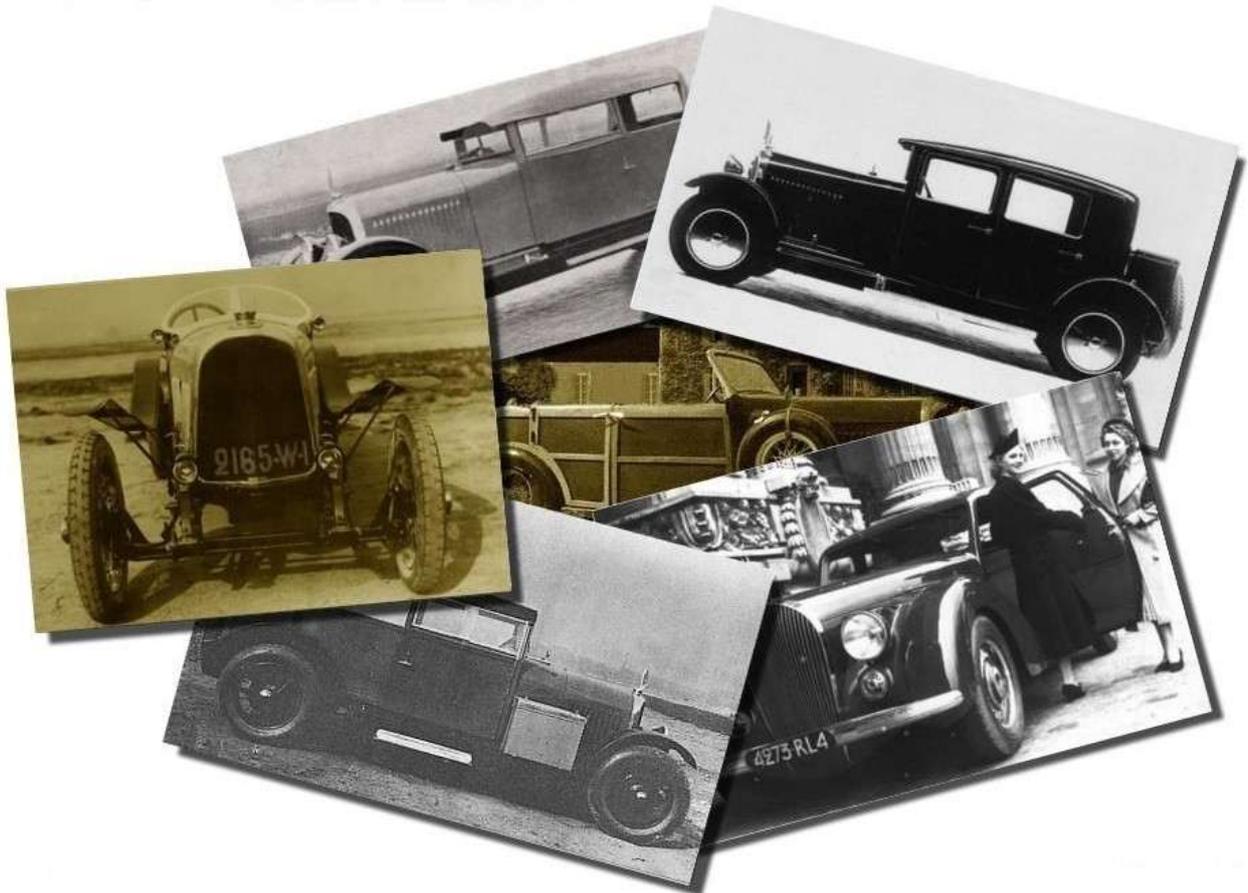
## 1930



La C18 à moteur V12 des records 1930

<b>Distance</b>	<b>Vitesse moyenne (km/h)</b>	<b>Durée</b>
25000 miles	nc	
30000 miles	119,80	
35000 kms	nc	
40000 kms	nc	
45000 kms	nc	
50000kms	119,948	
<b>Distance (kms)</b>	<b>Vitesse moyenne (km/h)</b>	<b>Durée</b>
32642	123,644	11 jours
35744	124,112	12 jours
39980	128,157	13 jours
41434	123,316	14 jours
43737	121,493	15 jours
46836	121,969	16 jours
48901	119,857	17 jours

# Sommaire



- **Laboratoire N°1 1920 : une recreation (GB)**
- **C7 Lumineuse 1926 : une restauration (A)**
- **C11 Chartreuse 1928 : une perfection (D)**
- **C11 Duc 1927 : une resurrexion (F)**
- **C11 cabriolet « Woody » 1927 : une curiosité (F)**
- **C30 Frégate 1937 : une exception (F)**
  
- **Autres Avions-Voisin présentes**

# « Laboratoire N°1 » 1920

## Une récréation

Cette Avions-Voisin C1 est la réplique exacte de la première voiture de compétition produite par le « laboratoire » créé par Gabriel Voisin en 1920, dans une annexe de l'usine Voisin à Issy-les-Moulineaux.



Dessinée par le patron lui-même, elle est construite en quelques jours pour être engagée en courses de côtes, et équipée du 4 litres sans soupape standard, muni de pistons allégés en aluminium et de bielles tubulaires, qui délivre environ 100 cv à 2950 tours minute.

D'un poids de 19 kilos seulement, la caisse effilée (3 mètres de long par 0,90 m de large) a été construite sur des arceaux de frêne lamellé, et une fine structure d'aluminium, elle a été recouverte de toile par M. Piat ("un magicien du bois"), avec la méthode que les bombardiers de la firme - dans le cas présent, la nacelle du seul Voisin VIII survivant, restauré récemment en Belgique.

Facilement rétractable, pour réduire la surface frontale, le pare-brise est conforme au règlement de la catégorie tourisme de l'époque, ainsi que la capote minimaliste et les places arrières pour d'hypothétiques passagers,

Immatriculée 2165-W1 et pilotée par Ernest Artault, la voiture originale remporta dès sa première sortie la course de côte de Gaillon ("où son aérodynamisme nous permet de passer les plus terribles virages à pleine vitesse"). Avec Henri Rougier au volant, équipée de freins avant et de suspension elliptiques, remplaçant les cantilevers d'origine, elle réalisa dans la Côte de Limonest un chrono qui ne fut jamais battu. Conjointement aux Voisin du Grand Prix de Strasbourg en 1922, elle constitua la base de ce qui allait devenir la Voisin C5.

Cette réplique est basée sur un des plus anciens châssis Voisin (N°842) produit en 1920 et qui se vit ultérieurement, comme la voiture originale, greffer des freins avant.

*This C1 Avions Voisin is an exact replica of the first racing car created by the “laboratoire” established by Gabriel Voisin in 1920, in an annex of the Voisin factory in Issy-les-Moulineaux.*



*Designed by the boss himself and build in a few days to be entry in hill-climb competitions, the car has a standard 4 litre sleeve valve engine modified with lightweight aluminium pistons and tubular connecting rods, delivering nearly 100 bhp at 2,950rpm.*

*Weighing only 19 kilos, the tapering hull (three metres long x 90cms wide) was constructed from laminated ash hoops, thin gauge aluminium and doped linen by M.Piat (“a magician with wood”), using the same methods as the company’s bombers – in the case of this car, the nacelle of the sole surviving Voisin VIII, recently restored in Belgium.*

*Easily retractable to reduce the car's frontal area, the windscreen conformed to the regulations of the touring car class, as did the minimal hood and accommodation for rear passengers.*

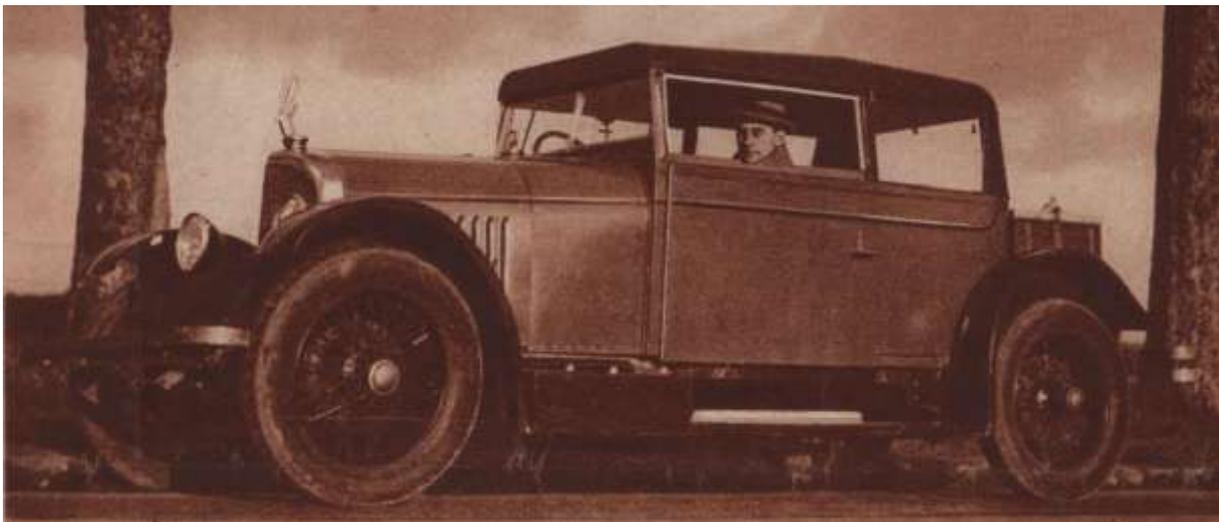
*Registered as 2165-W1 and driven by Ernest Artault, the original was successful on its first sortie at Gaillon hill climb (“where its coefficient of empennage allowed us to take the most feared corners at full speed”). In the hands of Henri Rougier in 1922, with front brakes and full elliptic rear springs instead of the original cantilevers, its time at the Côte de Limonest was never beaten. Together with the Strasbourg Grand Prix cars of 1922, it formed the basis of what was to become the Voisin C5.*

# C7 Lumineuse 1926

## Une restauration

Le modèle C7 "Lumineuse" a été inscrit au catalogue en 1925 et incarne toutes les idées radicales qui ont fait la renommée de Gabriel Voisin. Dans la réalisation de cette voiture, Voisin transpose sa conception de l'aviation au domaine automobile. On peut le voir dans des détails divers, comme les portes extrêmement légères et la structure de la carrosserie, des sièges, les mécanismes de fenêtre, l'éclairage, le toit et autres. Le moteur était le petit 1,5 litre sans soupape Voisin.

L'auto sera surnommée par la suite "Lumineuse", l'intérieur étant très clair, grâce à une surface vitrée horizontale tout à fait dans le style des villas de Le Corbusier. D'ailleurs, Le Corbusier lui-même était amateur de Voisin, conduisant très souvent ce type de voiture que l'on peut voir sur plusieurs photos de cette époque. Le célèbre artiste "Dadaïste" Man Ray fit même apparaître sa C7 "Lumineuse" dans son film "Les Mystères du Château de Dé" en 1929.



Man Ray au volant de son Avions-Voisin

La voiture montrée ici a été construite en 1926. La première partie de son histoire est encore méconnue. Sauvée après la Deuxième Guerre mondiale par un pionnier autrichien de la collection automobile, elle a passé quelques décennies au Musée des Techniques de Vienne avant d'être récemment restaurée dans un esprit d'authenticité maximum. L'intérieur, par exemple, a été reproduit à l'identique. On sait que Voisin portait une attention toute particulière aux tissus utilisés pour les habitacles. Et les amateurs connaissent bien les fameux motifs "Art-déco" au dessin géométrique utilisés entre 1926 et 1929, mais cette voiture possède un revêtement plus ancien au dessin floral quelque peu abstrait.

Une autre particularité de cette C7 est son rapport de transmission ultra court, qui, associé à un démultiplicateur permettait à son conducteur d'affronter les Alpes Autrichiennes malgré son moteur de petite cylindrée.

Elle est l'exemple parfait des conceptions les plus typiquement « Voisin » qui soient.

*The model C7 “Lumineuse” was introduced in 1925 and embodied all the radical thinking Gabriel Voisin is well known for. In designing this car Voisin translated airplane practice into car design. This can be seen in various details, such as extremely light doors and body structure, seats, window mechanisms, lighting, roof et al. The engine was Voisin’s small 1.5-litre sleeve valve four cylinder.*

*The car picked up its nickname “Lumineuse” later on, as it is quite airy inside, using a horizontal window band very much in the style of Le Corbusier’s villas. In fact, Le Corbusier was himself a keen Voisin motorist, using the same model extensively which can be seen in several period photos. Furthermore the great Dadaist artist Man Ray used his C7 Lumineuse in the film “Les Mystères du Château de Dé” in 1929.*



*The car exhibited here was built in 1926. Its early history is not (yet) known. The car was rescued after World War II by a pioneering classic car collector in Austria. It spent a few decades in the Vienna Technical Museum and was recently restored, particularly having authenticity in mind. For example the interior was correctly reproduced. Voisin paid special attention to the fabric used for the interiors. Well-known among classic car enthusiasts is the geometric Art Deco design used in from 1926 to 1929 while the car exhibited here features an earlier design depicting an abstract floral motif.*

*Another special feature of this very car is its ultra-low gearing which should enable the driver in combination with a démultiplicateur to climb steep Austrian Alps despite its small engine.*

*The C7 exhibited it is a typical example of one of Voisin’s most emblematic designs.*

# C11 Chartreuse 1928

## Une perfection

Immatriculée pour la première fois en 1928, cette voiture a passé la plus grande partie de sa vie dans la région lyonnaise. Elle est équipée d'une carrosserie d'usine « Chartreuse », l'une des plus fabriquées, d'un dessin typiquement Voisin.



Elle a été restaurée de A à Z en 2008-2009 par Oldtimer Rehberger et son habitacle est habillé d'un magnifique tissu « art déco ».

C'est actuellement la seule Voisin dûment immatriculée pour la route en Allemagne.

« Best of Show » du concours d'élégance de Schloss Dyck en 2012, cette auto est sans doute l'une des plus belles, sinon LA plus belle des Voisin en circulation en Europe aujourd'hui.

*First registered in 1928, this car spent most of its life in the Lyon area. Fitted with a factory Voisin "Chartreuse" aluminium body, one of the most numerous, and most typical Voisin designs.*

*Fully restored in 2008-2009 by Oldtimer Rehberger. It is trimmed with a magnificent Art Deco fabric.*

*It is the only road registered Voisin in Germany.*

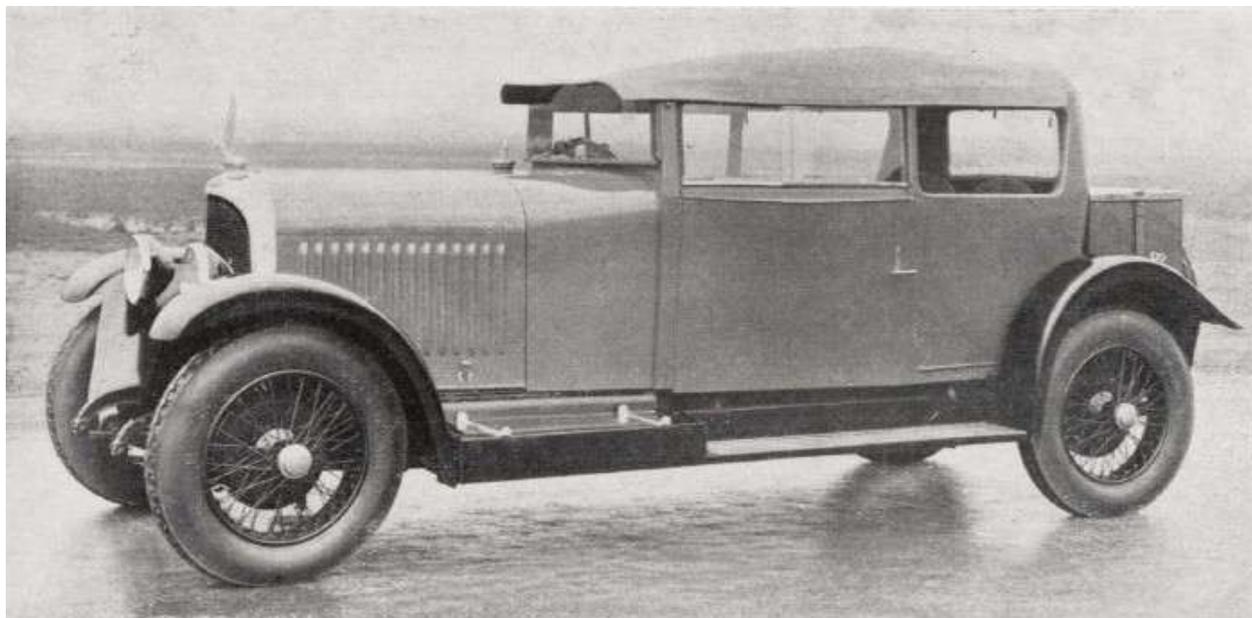
*"Best of Show" at the Schloss Dyck Concours d'Elegance 2012, this car is one of, if not THE best Voisin on European roads today.*

# C11 Duc 1927

## Une résurrection

L'histoire débute en Février 1997 par la connaissance de l'épave par son actuel propriétaire.

S'en suit une visite en Mars 1998 de ces restants de Voisin, montrant les stigmates dus aux trente années passées à l'air libre dans une cour de ferme dans la région de BOURGES.



Après quelques péripéties, l'achat est finalisé en Décembre 1998. Les trois premières années seront consacrées au démontage avec repérage photo, nettoyage, grattage, ponçage et à l'évaluation des pièces. S'en suivront douze ans de travaux, qui verront la voiture totalement restaurée et certaines de ses pièces refabriquées dans les règles de l'art.

Des ailes (y compris les gabarits nécessaires à leur formage) au moindre boulon, tout est reconditionné ou recréé. En Mars 2007 le châssis type « usine » est exposé au salon de Reims. Puis vient, la réalisation de l'ossature bois neuve en lamellé collé, et celle des éléments de la caisse en 15/10 aluminium G3. Les supports et ossatures des sièges sont façonnés au Printemps 2009. L'année suivante c'est le tour des malles de marchepieds.

Une longue pause, due à des tracasseries administrative nous amène à Juillet 2011, vient alors la réalisation des marchepieds et caisses à outils, et à l'automne 2011, celle de la malle arrière et de divers accessoires.

De Décembre 2011 à mi-Janvier 2012, travaux de façonnage, formage et pointage des éléments d'ailes en aluminium, puis reformage et soudure extérieure et encore reformage des ailes et soudure intérieure pour parfaire leur aspect.

Janvier 2012 les ailes et leurs supports sont posés, la découpe de leurs bords est finalisée. Après un nouveau démontage, les ailes sont recorrectées et remontées. Début 2012: réalisation des éléments de la caisse, reformage, et remontage général. Puis, c'est le tour des feux arrière, restauration du phare latéral, finalisation des phares et essais de tous les accessoires. En Mai, sont faits et montés, la visière, les joints du parebrise et des vitres des portes. Puis, commence la finition intérieure, suivie du redémarrage du moteur le 2 juin 2012.

La voiture est présentée à Automédon en Octobre 2012, en mode didactique (semi terminée).

Fin 2012 : finition de la peinture. Au 21 décembre 2012, le remontage total terminé.

Début 2013 : façon et pose de la capote, de l'habillage intérieur en tissu art déco et de la moquette. En Février, l'extérieur des paraboles des phares est peint et un nouveau simili est posé sur les malles d'ailes.

28 février 2013 : voiture terminée à part de menus détails...

Elle sera donc présentée achevée pour la première fois à l'occasion de ce VRM 2013.

Remerciements :

- à Jean Pierre B et à Guy C pour leurs conseils, avis et nos discussions enrichissantes.
- à Michel G pour l'aide et le prêt de ses machines pour les formages de grandes dimensions et ses conseils et son aide pour la soudure de l'aluminium.
- à Claude C pour son doigté, ses conseils et son aide pour la façon des tôles des ailes.
- A SFM pour les finitions de l'habillage et capote.



*The story begins in February, 1997 with the current owner learned of the sorry wreck. A visit the following month to inspect this Voisin relic revealed the ravages of thirty years spent outdoors in a farmyard in Bourges area. After protracted negotiation, the purchase was eventually finalized in December, 1998.*

*The first three years were dedicated to dismantling and photographically documenting every part of the car, and in cleaning and restoring all salvageable parts. Twelve years of work ensued, which saw the car totally resurrected with obsessive attention to originality and detail.*

*Everything from the smallest bolt to the formers used for the new wings has been scrupulously restored or recreated to its original factory specification.*

*In March 2007, the chassis was exhibited at the Reims show, as if it had just emerged from the assembly hall at Issy-les-Moulineaux.*

*Then came the laminated wooden frame, which was panelled in 15/10 aluminium; the seat frames were made in Spring 2009.*

*The next year was the turn of the luggage boxes, toolboxes and running boards; after an enforced interlude, these were completed in July, 2011, and the rear luggage trunk and miscellaneous coachwork accessories in Autumn 2011.*

*From December 2011 to mid-January 2012, the wings were shaped, fitted, reshaped and adjusted until finally they were ready for painting and fitting to their stays. The remaining elements of the coachwork were assembled and the head and side lamps restored and fitted.*

*May saw the glazing and windscreen visor installed, followed by the interior fit-out; final tuning of the engine took place in June, and the car made its public debut at Automedon in October 2012, in partially completed state to demonstrate its construction.*

*By the end of 2012, the assembled car received its final coats of paint, followed by the hood, carpet and period art deco interior fabric soon after. The final touches – covering the luggage boxes in leather cloth and painting the headlamps – were completed on February 28th, 2013.*

*Thus, the Duc Cadet will be displayed for the first time in its finished state at VRM.*



*Thanks:*

*To Jean Pierre B and to Guy C for their advice, information and enriching discussions*

*To Michel G for help and the loan of his machines and his advices and his advice on the welding aluminium*

*To Claude C for his dexterity, advice and help with forming the wings*

*To SFM for finishing and dressing the hood*

# C11 cabriolet « woody » 1927

## Une curiosité

Cette Voisin est du type C11 et date de 1927, équipée d'un moteur 6 cylindres de 2,3 litres. Elle a été recarrossée dans les années 48-50 en torpédo « woody ». Acquisée et stockée il y a bien longtemps, il m'a semblé intéressant de la "remettre en route", un peu sous la pression des amis, et spécialement à l'occasion du VRM2013.

L'idée était donc de rendre le châssis roulant sans toucher à la carrosserie. Après une inspection rapide, le démontage permit de laisser la voiture sur chandelles pendant plusieurs mois. Différents chantiers se présentaient : la suspension à refaire à neuf, la transmission à vérifier, le moteur à revoir dans les règles. Une semaine de vacances pour la transmission les freins et les essieux, puis plusieurs week-ends pour remonter le moteur avec, à chaque fois, la liste des pièces qu'il fallait refaire ou préparer pour la session suivante. Une nouvelle semaine de vacances pour remonter et faire tourner l'auto. Ce travail se sera étalé sur 14 mois avec une grande aide logistique et les conseils paternels.



*This 1927 Voisin is a C11, 14hp. Its chassis was rebodied during the late 1940s. Purchased and stored for a long time, I thought it was time to make it run again, finally giving in to the rising pressure from my friends, and especially for the VRM2013.*

*So, the work concerned only the chassis, the body staying in its current condition. Engine, front and rear axles, as well as the suspensions were removed. The suspension will be new. I spent a week of holidays at work on the transmission, brakes and axles. Many weekends were spent on the engine, checking spares and asking for some new parts. Another week of holidays went into finishing the work and running the engine. These steps took 14 months overall. And many thanks to my father for his assistance!*

# C30 Frégate 1937

## Une exception

La C30 est la dernière Automobile Voisin produite à Issy les Moulineaux, un mélange de créativité et d'erreur, liée à l'histoire simple et compliquée d'une fin de marque.

Présentée au salon de 1937, elle reçoit un accueil favorable et une série de 60 voitures est lancée malgré un prix toujours aussi dissuasif.

La carrosserie, sans concessions, sans moulures ni fioritures est en aluminium cloué sur une ossature lamellée collée type aviation, et permet d'afficher sur la balance 1,4 tonne pour une voiture de plus de 5 mètres.

L'intérieur entièrement monochrome, de la moquette à la jante du volant est particulièrement sobre mais aussi très confortable; tout y est prévu, du porte chapeau au rideau intimiste.

Le châssis est la grande innovation, quelque peu cachée, de cette voiture. Réalisé en acier mince, il est entièrement caissonné, très léger, insonorisé et pour une fois chez Voisin, rigide ! Il permet une garde au sol et un centre de gravité particulièrement bas.

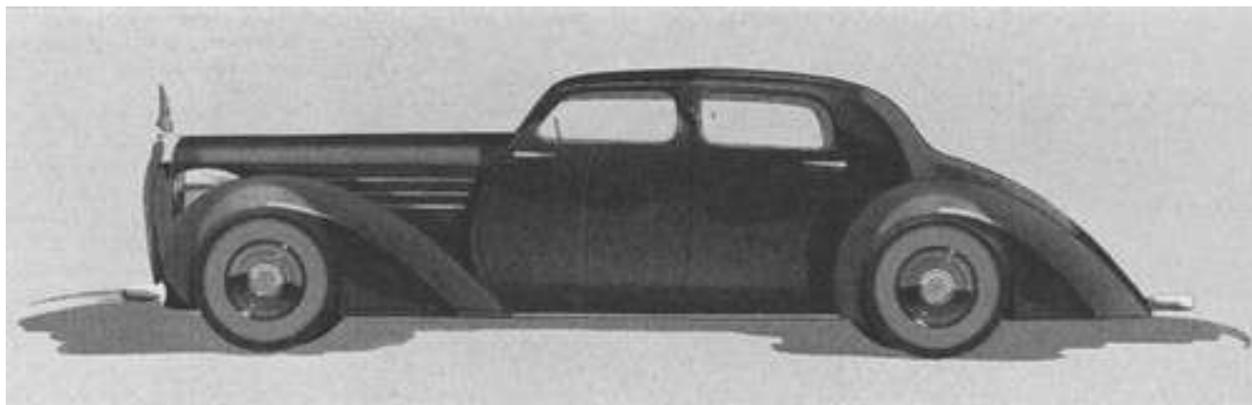
Reste les points qui "fâchent" certains amateurs :

Son moteur Graham 6 cylindres 3.6 litres à compresseur centrifuge n'est plus un sans soupape. Sacrilège! Il permet cependant avec sa boîte 4 vitesses un peu particulière, une intégration aisée dans la circulation actuelle, hormis bien sûr les embouteillages qu'elle déteste.

Et les commentaires sur la calandre en fonte d'aluminium vont de « superbe » à « quel dommage! »...à vous de juger.

5 exemplaires de la C30 sont recensés à ce jour, celui-ci est le prototype présenté sur le stand du salon de 1937, deux autres (le cabriolet Dubos et le coupé ) sont au Musée Mullin aux USA, la quatrième re-carrossée après-guerre et récemment restaurée est en Suisse, et la dernière cachée au centre de la France va bientôt reprendre la route.

Les dernières carrosseries non vendues ont trainé dans la cour du garage Garabedian jusqu' aux années 50 et ont fini chez le ferrailleur, aluminium oblige!



*The story of the last Automobile Voisin model produced in Issy-les-Moulineaux, a mixture of creativity and opportunism that signalled the end of the marque in France.*

*Introduced at the 1937 Paris Salon, it received a positive welcome, and despite a prohibitively high price, a series of 60 cars was planned.*

*The body, an uncompromisingly distinctive style executed in aluminium on a laminated ash frame, allowed a weight of 1400 kgs for car more than 5 metres in length. The sober monochrome interior is designed for comfort, and is fully equipped with everything the owner could need from privacy curtains to a hat holder.*

*A light, rigid boxed floorpan fabricated from thin steel plate is the car's hidden innovation, and was sound-proofed with flocking. It allowed a particularly low ground clearance and centre of gravity.*

*Some aspects of the design are nevertheless scorned by dyed-in-the-wool Voisin traditionalists, such as the 3.6-litre poppet valve Graham 6-cylinder with centrifugal supercharger. No more sleeve valves - sacrilege!*

*It did allow adequate performance, however - except in traffic jams, which it hates. Opinions are similarly divided on the cast aluminium radiator grille.*

*Five Avions Voisin C30 are listed nowadays, and this one is the prototype displayed at the 1937 Salon, along with the Dubos convertible and the coupé (both of which reside in the Mullin Museum California).*



*Another, rebodied after WW II and recently restored, is in Switzerland, and the last one, a saloon, lurks in central France and will be back on the road soon. The remaining unsold examples languished in the yard of the Garabedian garage until the fifties, until their high aluminium content caught the eye of the local scrap merchant...*

### Caractéristiques techniques

	<b>C1 « course »</b>	<b>C7</b>	<b>C11</b>	<b>C12</b>	<b>C30</b>
<b>Moteur de type :</b>	4 cylindres sans soupape	4 cylindres sans soupape	6 cylindres sans soupape	6 cylindres sans soupape	6 cylindres Graham
Cylindrée (cm3):	3 969	1 550	2 326	4 530	3 560
Alésage x course (mm):	95 x 140	67 x 110	67 x 110	86 x 130	82,5 x 111
Puissance (fiscale) :	n.c. (18CV)	44 cv (10cv)	66 cv (14cv)	105 cv (24cv)	80 cv (20cv)
Embrayage :	Monodisque	Monodisque	Multidisque	Multidisque	Multidisque
Boîte de vitesse :	3 + 1 arrière	3 + 1 arrière + réducteur	3 + 1 arrière	4 + 1 arrière	3 + 1 arrière + overdrive
<b>Châssis (code)</b>	--	Chastenesse	Chassidim	Chassible	Brick
Type	Tôle emboutie	Tôle emboutie	Tôle emboutie	Tôle emboutie	Caissonné
Suspension avant :		Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques
Suspension arrière		Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques	Ressorts semi elliptiques
Empattement (mm):		2 880	3 220	3 580	3300
Voies Av / Ar (mm) :		1 300	1 400 / 1 350	1 520 / 1 420	1370
Longueur (mm) :		4 100	4 450	5 100	4910
Freins	Tambour aux 4 roues	Tambour aux 4 roues	Tambour aux 4 roues	Tambour aux 4 roues	Tambour aux 4 roues
Pneus		765 x 105	775 x 145	33 x 6,75	6,50 x 17
Vitesse		Env 110 km/h	Env. 115 km/h	Env 150 km/h	125 km/h
Production		Env 1350	Env 2180	Env 160	Env 60

## Autres Avions-Voisin prévues



C7 Chasserons « Lumineuse » (UK)



C11 Chasseriez (F)



C11 torpédo (F)



C12 cabriolet Duvivier (J)

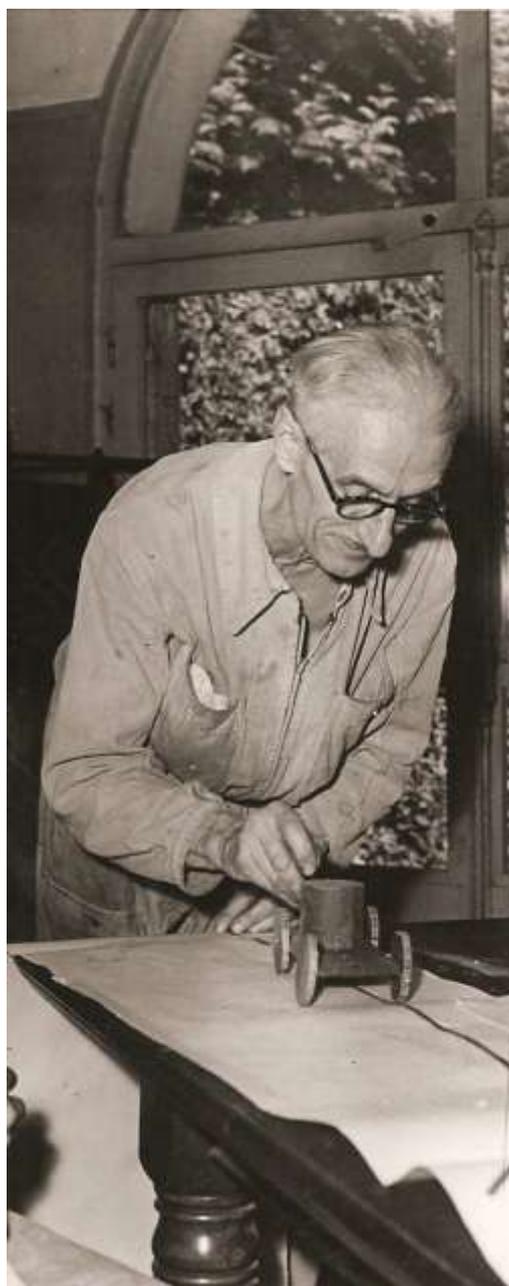


C23 Char (F)



C3 (UK)

Crédits photos : couverture photo montage autodrome/réplique de cocotte – Autres photos : DR



**Gabriel VOISIN (1880-1973)**



Les Amis de Gabriel Voisin