

# RÉTRO VISEUR



**ESSAI**  
BMW 2002 TI  
ALPINA P. 74



**INSOLITE**  
ELFE  
"LABORATOIRE"  
P. 84

IL N'Y A PAS D'AUTO SANS HISTOIRE

N° 354 - AVRIL 2019

**DOSSIER** P. 24

# LAMBORGHINI ESPADA

**PORTRAIT**



**HERVÉ  
CHARBONNEAUX**  
L'automobile en héritage  
P. 52



**ET AUSSI : LE POINT SUR LES ENCHÈRES / ESSAI DELFOSSE CD7 1925 /  
JAGUAR TYPE E SORTIE DE GRANGE / TRAJECTOIRE : ALFA ROMEO SZ  
CODA TRONCA / VISITE CHEZ JDR PARIS / ESSAI SAAB 95 BREAK /  
CATALOGUE SIMCA VERSAILLES**

ÉDITIONS **LVE** ISSN 0992-5007 • F/AND : 5,95 € - BEL : 6,80 € - DOM : 6,95 €  
LUX : 6,40 € - CH : 11,60 FS - CAN : 11,20 \$CAN - ESP/GR : 6,20 €  
ITA : 6,40 € - PORT CONT. : 6,95 € - N. CAL. : 930 CFP

L 14828 - 354 - F: 5,95 € - RD



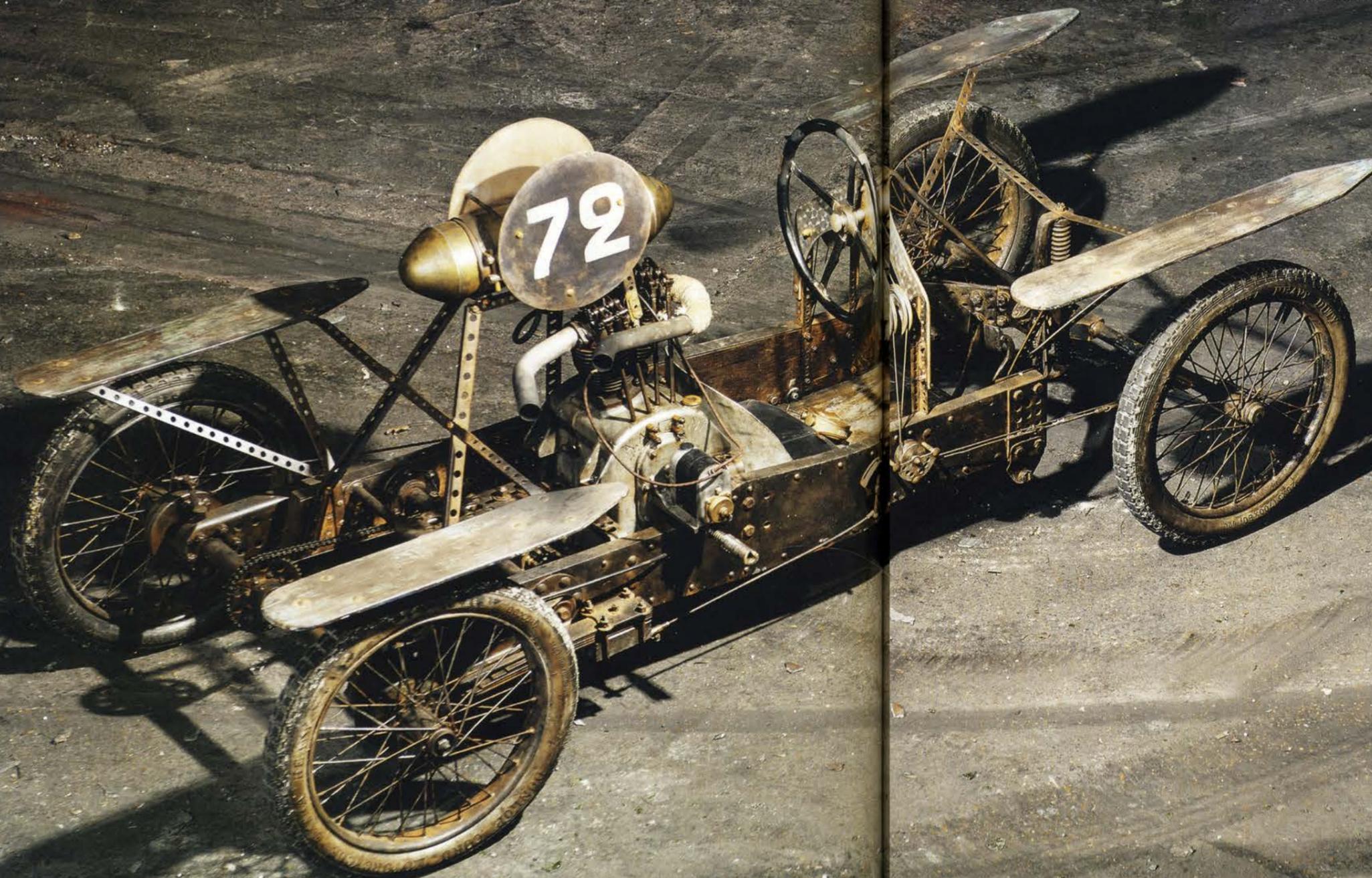
Insolite

ELFE "LABORATOIRE" MONOPLACE 1921

# Objet Roulant Non Identifié

Avant de créer le Bol d'Or, célèbre épreuve motocycliste – et, initialement, automobile –, l'incontournable Eugène Mauvé fut constructeur et pilote. En 1921, on le retrouve au volant d'un authentique objet roulant non identifié, baptisé Elfe. Mais, plus que les performances, c'est la conception de l'engin qui interpelle...

TEXTE : HUGO BALDY – PHOTOS : ARTHUR CHAMBRE ET ARCHIVES RÉTROVISEUR







La chance sourit aux audacieux : c'est dans les petites annonces de *La Vie de l'Auto* que Cyrille a trouvé la magnéto Anzani 20° (c'est marqué dessus) qui manquait.



FACE OU  
ARRIÈRE : PAS  
FACILE À DIRE !  
L'ENGIN EST  
ABSOLUMENT  
INCLASSABLE...



## LE GÉNIE ANZANI

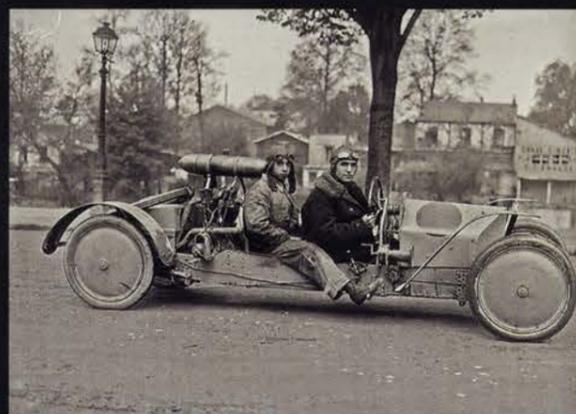
Alessandro Anzani est né en 1877, en Italie, dans la banlieue de Milan. Son père est réparateur de machines à coudre, mais c'est dans l'atelier de son oncle qu'il se passionne pour la mécanique. Côté sportif, il commence à se faire remarquer dès l'adolescence : c'est un coureur cycliste prometteur. À tel point qu'il vient se mesurer aux coureurs français, dont son ami, la légende

Gabriel Poulain, dès 1900. Mais le démon

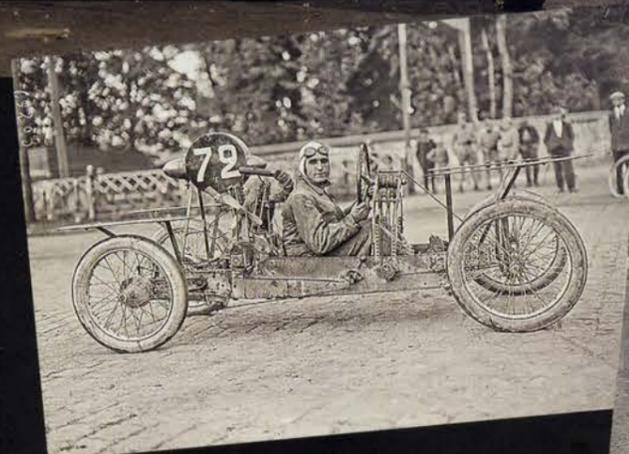
de la mécanique le rattrape et il se fait désormais un nom en tant que pilote de moto de stayer... et en tant que pilote moto tout court, puisque des courses de motos de stayer sont organisées dans les vélodromes, en marge des compétitions cyclistes. Il met aussi à profit ses talents de mécanicien pour concevoir un premier moteur, un bicylindre en V très prometteur. Technicien particulièrement appliqué et metteur au point hors pair, il acquiert aussi le surnom de "démon de la carburation" ! Il met un terme à sa carrière de coureur cycliste en 1904, lorsqu'il est recruté par Alcyon en tant que pilote-essayeur motocycliste. Son talent est récompensé dès 1905, lorsqu'il est sacré Champion du Monde moto ! Il crée ensuite sa propre entreprise de fabrication de moteurs, à Courbevoie, en 1906, et ses bicylindres à plat et autres 3-cylindres en éventail font rapidement parler la poudre. Jamais à cours d'idée, il teste aussi une Aéromotocyclette (une moto tractée par une hélice) pendant que son ami Gabriel Poulain tente de s'envoler avec son Aviette (un vélo muni d'ailes !). Mais sa renommée prend encore une autre dimension grâce à l'aviation, puisque c'est un 3-cylindres en éventail qui motorise le Blériot XI lorsque Louis Blériot accomplit la première traversée de la Manche en juillet 1909... Fort de tous ces succès et d'une imagination sans bornes pour concevoir des moteurs, il ouvre des filiales en Italie (à Monza) et en Angleterre (British Anzani, à Londres) et fournit les meilleures machines et les plus grands pilotes du monde, sur 2-roues ou dans les airs. Il construira même ses propres *cyclecars*. Après une vie menée tambour battant, il prend une retraite bien méritée en vendant ses usines en 1927, à peine âgé de 50 ans. Il décédera en 1956 et sera enterré au cimetière de Neuilly-sur-Seine... à quelques tombes d'un certain Eugène Mauve !



Pesage du Paris-Nice, février 1921, Mauve au volant de l'Elfe tandem.



Concours d'Endurance de l'UMF, avril 1921, Mauve et son téméraire mécano.



Course de Côte de Gaillon, octobre 1921 : seule et unique apparition de la version monoplace.



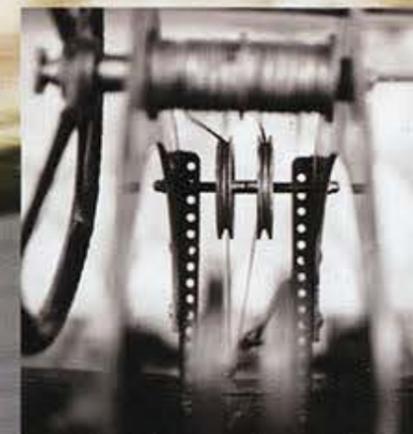
Course de Côte de Gaillon, octobre 1921 : Mauve engage aussi la version tandem.



Il est probable que l'Elfe dépasse les 100 km/h. Mais, jusque-là, Cyrille n'a passé que la 1<sup>re</sup> vitesse. Il espère aller au-delà lors du prochain Vintage Revival Montlhéry...



Châssis en bois et direction par cheville ouvrière commandée par câbles et poulies : chaud devant !



## DIFFICILE D'IMAGINER L'ELFE PARTICIPER AU PARIS-NICE !

### CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

► **MOTEUR** Anzani 2VT4 bicylindre en V ouvert à 20° en position longitudinale AR, bloc alu/cylindres fonte, 1 096 cm<sup>3</sup> (75 x 124 mm), soupapes en tête, graissage sous pression, allumage par magnéto haute tension Anzani, carburateur Zénith 26.

► **TRANSMISSION** aux roues AR, par chaînes, embrayage multidisque à sec à commande mécanique, boîte 3-vitesses, non synchronisée, 3<sup>e</sup> en prise directe, absence de différentiel.

► **DIRECTION** par enroulements de câbles et poulies de renvoi.

► **FREINAGE** à tambours et tringles sur roues AR, à pied sur tambour gauche, à main sur tambour droit (absence de différentiel).

► **SUSPENSION** essieu AV rigide monté sur cheville ouvrière, articulé au centre avec ressorts principal et compensateur verticaux coaxiaux ; essieu AR rigide, ressorts à lames quart-elliptiques et tendeurs de chaînes jouant le rôle de tube de poussée.

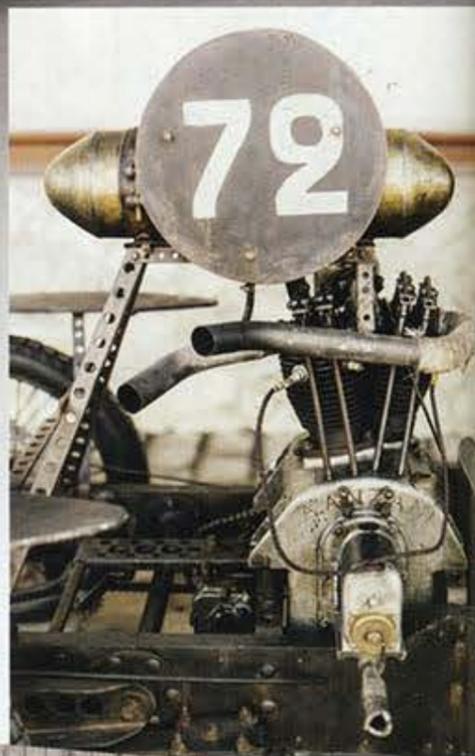
► **CHÂSSIS/CARROSSERIE** châssis à longerons en frêne, armés de plaques métalliques en acier, absence de carrosserie, monoplace course.

► **DIMENSIONS** empattement 2,25 m, voies AV/AR 1,15/0,90 m.

► **PNEUMATIQUES** 700 x 80.

► **POIDS** inférieur à 350 kg.

► **VITESSE MAXIMALE** inconnue.



1920 sur cyclecar Elfe de sa construction. Là encore, aucune trace dans les comptes-rendus, ni dans les archives photographiques d'époque. En revanche, il est bien au départ du 2<sup>e</sup> Grand Prix des cyclecars, organisé par l'Union Motocycliste de France (UMF), au Mans, le 29 août 1920, puis aux Courses de Côte d'Argenteuil, de Gaillon et Gometz-le-Châtel. Mais surprise, il y a deux Elfe, une torpédo 2-places décalées (pilotee par Mauve) et une torpédo sport avec volant au centre et places en tandem (pilotee par Rousseau), et aucune ne ressemble à celle qui illustre ces pages. Ni d'ailleurs à celle qui illustre les pages d'*Automobilia* (15 février 1920) passant en revue les cyclecars du Salon 1919... Dans cet article-là, l'Elfe – doté d'une carrosserie différente et d'une transmission par courroie – est présenté comme étant un cyclecar... américain ! Si tel est le cas, on peut penser qu'Eugène Mauve ait racheté les droits de fabrication de l'Elfe américaine, et qu'il ait ensuite construit ses propres autos ; ceci est une hypothèse. *La Vie au Grand Air* du 20 septembre 1920 consacre

quelques croquis à un nouveau modèle d'Elfe, type BB, exposé au Salon de la même année, et qui ressemble aux versions du Mans 1920. On trouve trace de la version "laboratoire" dans la presse, à l'été 1921, dans un compte-rendu du Grand Prix de l'UMF, toujours au Mans (abandon). *Omnia* indique dans son édition de juin 1921 que « l'Elfe du Salon 1920 ne rappelait que de loin le "laboratoire volant" du sympathique constructeur Mauve ». Et le terme "laboratoire" est loin d'être usurpé, puisque l'on va voir rouler ce curieux engin sous diverses formes (monoplace et biplace) entre 1921 et 1922, avec Eugène Mauve aux commandes. Avait-il peur d'en confier le volant ? C'est probable...

### À l'usage des audacieux

À voir sa construction très "aéronautique" – pour ne pas dire empirique –, on comprend que l'Elfe est du genre radical. Un autre article de presse d'époque indique ainsi que l'Elfe est un cyclecar « original, qui force l'attention par sa ligne quelque peu étrange

qui le qualifie d'office d'engin de vitesse, d'acrobatie et de sport à l'usage des audacieux ». Assurément une caste dont font partie Eugène Mauve et son téméraire – inconscient ? – mécanicien qui l'accompagne sur la version biplace en tandem, en tous points identique à la monoplace, à l'exception d'un châssis plus long. C'est d'ailleurs cette version biplace grée d'ailerons, d'un capot, d'un coffre et d'un phare que l'on découvre en photo au pesage du Paris-Nice, dès février 1921 (n° 105), puis au Concours d'Endurance de l'UMF, en avril, à Marly-le-Roi (tandem, n° inconnu) et au Grand Prix de France des Motos et Cyclecars, en juin, à Provins (n° 47)... Mais c'est à la Course de Côte de Gaillon qu'Eugène étrenne une nouvelle version monoplace le 2 octobre 1921 (n° 72) en plus du tandem (n° 79). Ce sera la seule apparition de la monoplace... Et malgré une version inédite présentée au Salon (ressorts quart-elliptiques et direction par boîtier classique), c'est bien le "laboratoire volant" biplace en tandem que l'on retrouve en février 1922 au Concours d'Endurance de →



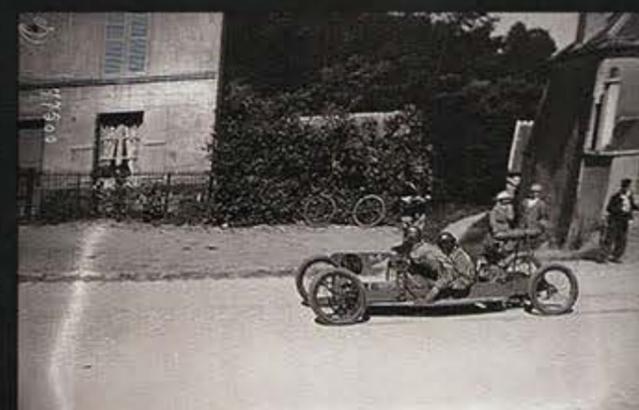
Concours d'Endurance de l'UMF, février 1922.



Pesage du Paris-Nice, mars 1922.



Course de Côte de Gometz-le-Châtel, août 1922 : Mauve engagé avec le tandem en monoplace...



... puis en biplace.



À main gauche : accélérateur et levier de vitesses. À main droite : frein à main qui agit sur le tambour droit. Le frein à pied agit sur le tambour... gauche. Vous suivez ?

La boîte de vitesses à trois rapports est d'origine motocycliste.

l'UMF, puis au pesage du Paris-Nice le 1<sup>er</sup> mars (n° 64), en avril, à Marly-le-Roi (n° 59), à la Course de Côte d'Argenteuil, en mars (n° inconnu), et à celle de Gometz-le-Châtel, fin août (le tandem est engagé en monoplace puis en biplace, n° unique 160). Quand Eugène parvient à terminer l'épreuve, les résultats sont rarement bons, et on perd ensuite la trace de ces drôles d'engins... Mais Eugène n'a pas dit son dernier mot.

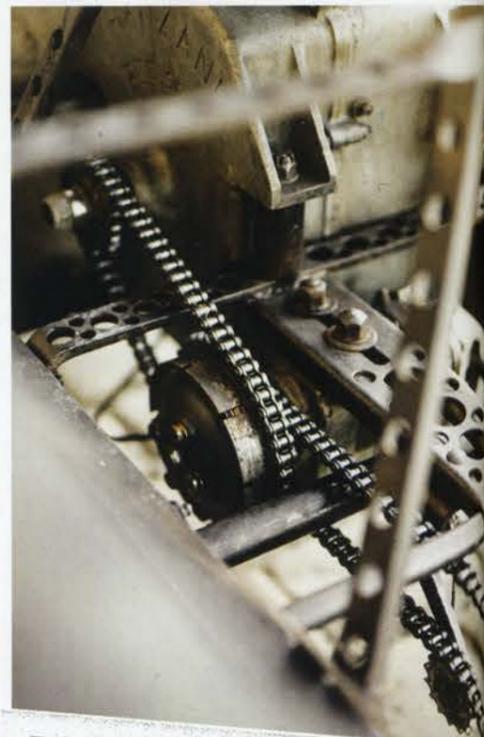
### Mauve et Defrance

Dès le Salon 1921, il présente en effet une nouvelle Elfe, à moteur Scap (puis Cime ou Nova), de conception beaucoup plus classique. L'auto est construite par l'ingénieur Flurot (un ancien de chez Lorraine-Dietrich) et fabriquée à Vierzon dans les usines de M. De France. Elle sera d'ailleurs vendue sous les marques Defrance et Mauve. Dans son édition du 22 octobre 1921, *Le Journal Amusant* (sic !) en dresse un portrait flatteur, indiquant qu'il s'agit de « l'une des voitures les mieux construites du Salon » et qu'un cyclecar n'est « pas obligatoirement un bolide, fait pour effrayer les populations par le fracas d'un moteur brutal et tonitruant, c'est aussi un véhicule économique et maniable ;

c'est justement l'une des qualités principales de l'Elfe, le cyclecar confortable par excellence » ! Bien loin des versions "laboratoires" donc... *Moto Revue* porte l'estocade : « *Le Mauve est un cyclecar robuste et simple, ne possédant que des solutions éprouvées et d'une bonne venue. Il y a toujours quelques risques à être un précurseur, Mauve qui en fut un en tant que coureur n'a pas voulu l'être comme constructeur et il a bien fait* » ! Dans son livre *Bolides de l'Âge d'Or*, Jacques Potherat apporte un éclairage supplémentaire sur l'aventure Mauve-Defrance : « *On peut affirmer que la production des Defrance ne dura pas plus d'une année. Comme beaucoup de petits constructeurs, Defrance fut certainement déçu d'avoir trop espéré. Néanmoins, il construisit à façon les cyclecars Mauve, pour le compte d'Eugène* ». Dont un incroyable Mauve à moteur Anzani 4-cylindres à arbre à cames en tête, aujourd'hui mascotte de l'Écurie des Trapadelles...

### Résurrection

Jusqu'à récemment, l'histoire des Elfe laboratoires était connue de quelques initiés seulement, qui s'échangeaient sous le manteau une poignée de photos jaunies de ces in-



"Le Journal Amusant" au Salon de l'Automobile Voitures légères

**ELFE**  
Une autre voiturette nouvelle, c'est le cyclecar "Elfe".  
Très aimablement reçu au stand par son constructeur, M. Flurot, ex-ingénieur des usines Lorraine-Dietrich, j'ai examiné avec un véritable plaisir le châssis d'exposition de cette minuscule voiture qui est une des mieux conçues du Salon.  
C'est le cyclecar confortable par excellence. A. P., 55x94, il emmène ses passagers sans heurts et sans chocs, grâce à son excellente suspension et au bon équilibrage de ses organes moteurs. Son équipement comprend les appareils les plus modernes : carburateur "Zenith" à triple diffuseur, magnéto "Matos", transmission à disques secs "Rehobos".  
Un cyclecar n'est pas obligatoirement un bolide, fait pour effrayer les populations par le fracas d'un moteur brutal et tonitruant, c'est aussi un véhicule économique, maniable, fait pour les personnes (il y en a, hélas ! beaucoup maintenant) qui ne peuvent subvenir aux dépenses d'une grosse voiture. C'est justement "Elfe" d'être très souple et de tenir la route comme une voiture, de 1.500 kilos.  
Livré par ses constructeurs, MM. Mauve, De France et Flurot, en torpédo deux places de rechange, capote, éclairage, etc., il offre un véritable cachet d'élégance discrète et très française.  
Malgré un prix d'achat modeste (6.850 francs), il permet de belles randonnées à bon allure, et cela avec la consommation extraordinaire de quatre litres et demi aux 100 kilomètres.

croyables engins (on trouve même un curieux cliché présentant deux tandems, avec le mécano assis dos à la route). Et il n'en fallait pas plus pour qu'on classe l'aventure dans la longue liste des inventeurs inconnus, perdus dans les méandres – et les errements – de la technique automobile. Au moins jusqu'à ce que Rodolphe Guillemin, grand collectionneur (aujourd'hui disparu) de cycles et de moteurs Anzani, ne dénicher au fin fond de l'Eure (non loin de Gaillon ?) un moteur Anzani 2VT4 (préssumé unique survivant, si tant est qu'il y en ait eu plusieurs de fabriqués), quatre roues, un réservoir et des morceaux de châssis. Et que son neveu Cyrille (aidé de son frère Marc), ne s'attaque

à la résurrection de l'Elfe monoplace, en s'appuyant sur l'unique photo de la bête, prise à Gaillon le 2 octobre 1921. Depuis sa première sortie au Vintage Revival Monthéry en 2017, Cyrille avoue n'avoir roulé que quelques centaines de mètres, et uniquement en 1<sup>er</sup> tant l'engin est démoniaque et... inconduisible ! Pas étonnant quand on observe la direction par câbles et cheville ouvrière, l'accélérateur à main ou le frein double à pied et à main. Sans parler du poste de conduite, adapté à la petite taille d'Eugène Mauve, et franchement trop proche de l'échappement. Il paraît même que sur la version biplace, le mécano portait, sanglé aux épaules, un panneau de contreplaqué faisant office de

cloison pare-feu. Heureusement que Cyrille n'a pas reconstruit la version biplace, je doute qu'il ait trouvé un volontaire aussi audacieux qu'à l'époque ! ●

*Merci à Cyrille et Marc pour leur accueil et leur passion. Leur incroyable collection est visible à l'Atelier Musée des Pionniers de Gallardon (28) : [musée-atelier-des-pionniers.com](http://musée-atelier-des-pionniers.com) Merci aussi à Jean Bourdache pour son aide précieuse. Pour info, la "patine" de l'Elfe est 100 % artificielle, réalisée par Mathias, l'artiste qui sévit sous le nom d'Antic Juice (voir Facebook).*

## L'ELFE "LABORATOIRE" MONOPLACE N'A FAIT QU'UNE SEULE APPARITION, À LA COURSE DE CÔTE DE GAILLON EN 1921.



Première apparition des Elfe-Defrance en septembre 1922, au Grand Prix du Mans.

Le Journal Amusant annonce en octobre 1921 la "fusion" Elfe, Mauve et De France.



Octon sur Mauve, au pesage du Bol d'Or de Mai 1923...



... et Vassini, sur De France.