

# AMILCAR C6 "Tank"

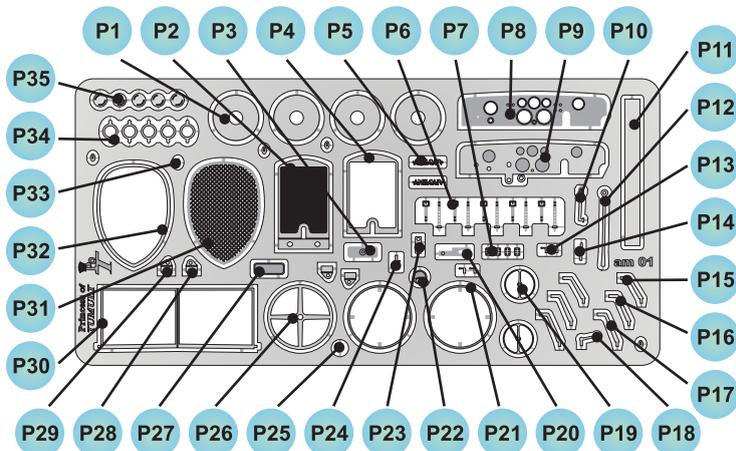
## 24 Heures du Mans 1934



Dans les années 20, la firme Amilcar a bien compris qu'une grande partie de sa renommée se joue en compétition. En 1924 leur moteur 4 cylindres 1100cm<sup>3</sup> arrive en fin de développement. Le service des courses d'Amilcar, plutôt que de dessiner un nouveau 4 cylindres, décide audacieusement de créer un 6 cylindres en ligne équipé d'un compresseur. Seule la cylindrée de 1100cm<sup>3</sup> reste inchangée afin de concourir dans la même catégorie. Ainsi, entre 1925 et 1929, l'usine engagera officiellement en compétition ces nouveaux moteurs sur plusieurs prototypes de type "CO" ou "MCO". A leur volant, seront enregistrés un grand nombre de victoires. Non destinés à être produits en série, les moteurs 6 cylindres seront toutefois rapidement plébiscités par la clientèle sportive. Amilcar décide donc de l'adapter à un modèle de série : la C6. Cette voiture reprend les principales caractéristiques des prototypes CO de compétition. Les C6 ont été uniquement commercialisées sous la forme de voitures légères et dépourvues : pas de garde-boues ni de phares! Moins de 50 unités seront produites entre 1927 et 1931. Bien qu'éclipsées par les imbattables voitures d'usines, les C6 prendront la relève sportive de la marque lorsque Amilcar arrêtera son engagement officiel en compétition en 1929. Cette "deuxième vie" d'Amilcar en compétition sera donc menée par des coureurs privés. Parmi eux, le plus actif est sans doute Clément-Auguste Martin qui a racheté une grande partie du matériel de course d'usine à la fin de l'année 1929 (des châssis CO, des moteurs et divers pièces). "L'Equipe de l'Ours Martin" engagera ou préparera ainsi divers châssis (CO ou C6) équipés de différents moteurs (4 ou 6 cylindres) dans de nombreuses épreuves d'endurance entre 1930 et 1934. Au volant d'une d'entre elles, Jean de Gavardie s'impose au Bol d'or 1933. Il s'engage ensuite au volant d'une C6 aux 24 Heures du Mans 1933 où il finit 12<sup>ème</sup> en compagnie de son frère Henri. Accompagné de Léon Duray (américain né George Stewart), il revient dans la Sarthe en 1934 avec une C6 équipée d'une carrosserie enveloppante de type "Tank". La voiture est vraisemblablement équipée d'un 6 cylindres mais dépourvue de compresseur. La carrosserie rappelle par exemple celles des Bugatti Type 32 de 1923 ou des Chenard & Walcker de 1925. Les formes sont simplistes, seules la face avant et les ailes sont galbées. La voiture terminera classée 14<sup>ème</sup> et première voiture française!

Qu'est devenue ensuite cette Amilcar "Tank"? Une piste serait peut être du côté du Bol d'or 1939 : Sur une photo, on semble en effet distinguer une voiture portant le numéro 33 ayant une carrosserie très ressemblante (Cf. référence bibliographique "Les Gordini").

Bien que peu de photo de cette voiture soient disponibles, il en existe suffisamment pour la reproduire honnêtement. Comme toujours, la première étape de base est d'avoir suffisamment de vues pour placer les 4 numéros de course, ce qui est le cas ! Sont ensuite nécessaires les "cotes de base" à savoir l'emplacement et les largeurs de voies. Je me suis pour cela basé sur les plans de l'Amilcar C6 de "série". Une fois créé le châssis et placés le tableau de bord, la transmission et les roues, il ne restait plus qu'à habiller le tout d'une carrosserie "Tank" en essayant de respecter au mieux les proportions. Certains points restent dépendant à interpréter car ne disposant pas de vues de l'habitacle, je me suis inspiré de celui d'autres Amilcar C6. Quant à la couleur... on va dire bleu clair ?



### Pièces photodécoupées :

- P1(x4) Freins
- P2 Radiateur
- P3 Corps de rétroviseur
- P4 Tour de radiateur
- P5(x1+1) Attaches capots en 2 parties
- P6(x4+1) Pédales
- P7(x3+1) Tableau de bord
- P8 Fond du tableau de bord
- P9 Levier
- P10 Bas de caisse avant
- P11 Levier
- P12 Ecrans de saute vent
- P13(x2+2) Support de saute vent
- P14 Pédale d'embrayage
- P15(x1+1) Pédale de frein
- P16(x1+1) Pédale d'accélérateur
- P17(x1+1) Poignée de
- P18 Intérieur de phare
- P19(x2) Fixation d'échappement
- P20 Tour de volant
- P21(x2) Feu arrière
- P22 Support de feu
- P23 Tige de rétroviseur
- P24 Centre de volant
- P25 Volant
- P26 Miroir de rétroviseur
- P27 Charnière de saute-vent gauche
- P28 Charnière de saute-vent droite
- P29 Saute-vent
- P30 Grille de calandre
- P31 Tour de calandre
- P32 Pieds de supports
- P33(x2+3) Ecrans de roues
- P34(x4+1) Centres d'écrans de roues
- P35(x4+1) Centres d'écrans de roues

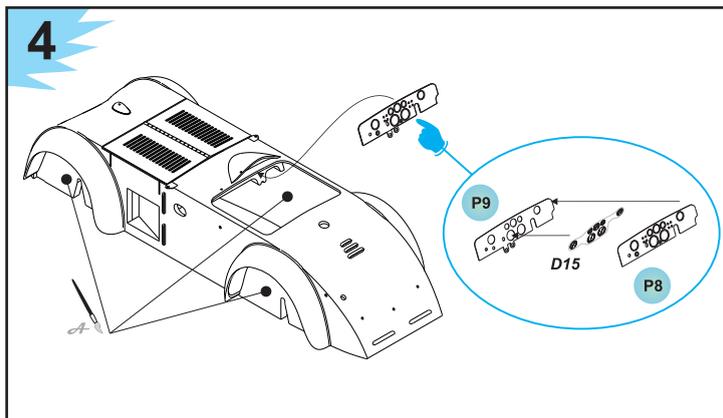
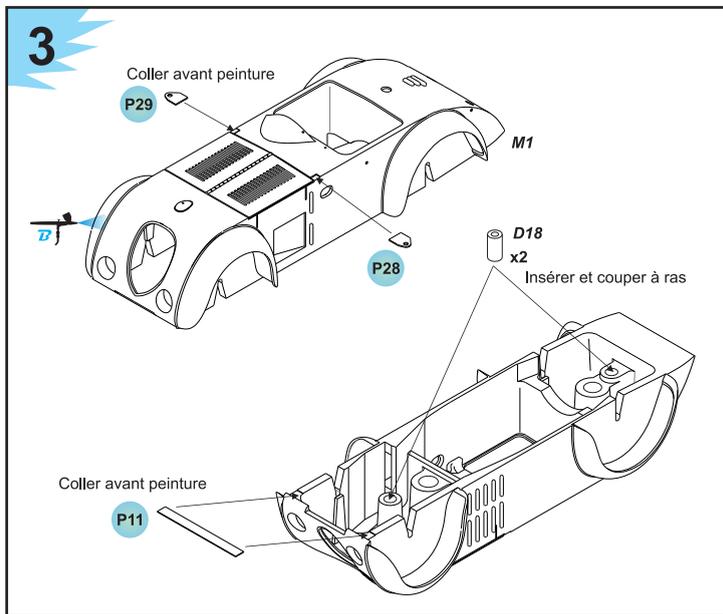
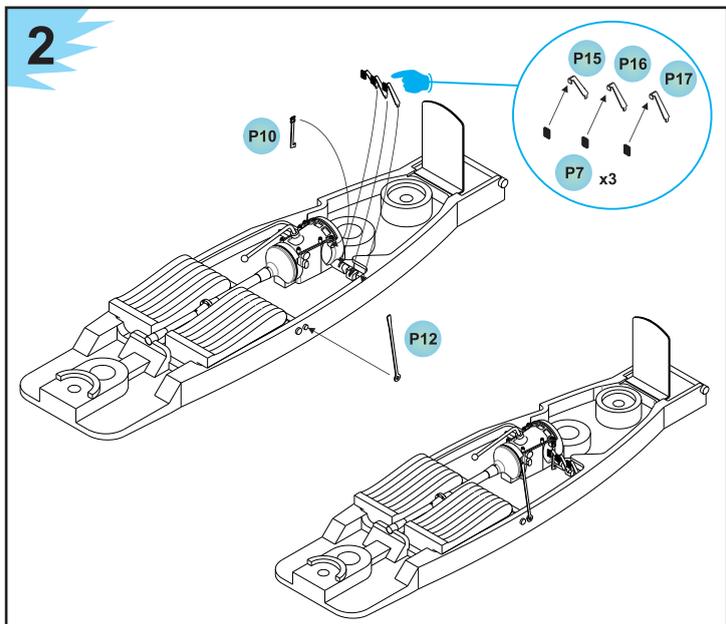
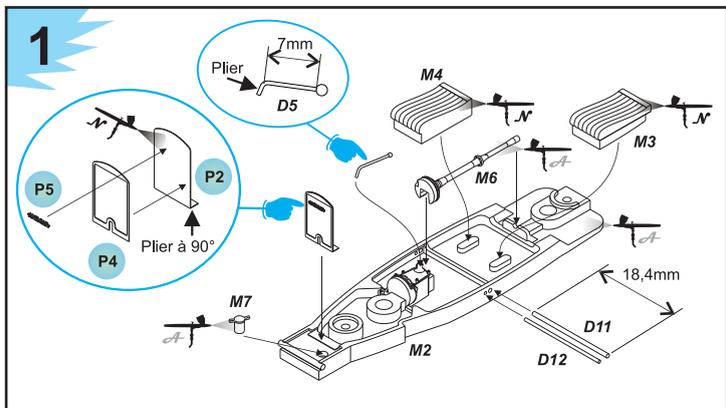
### Pièces moulées :

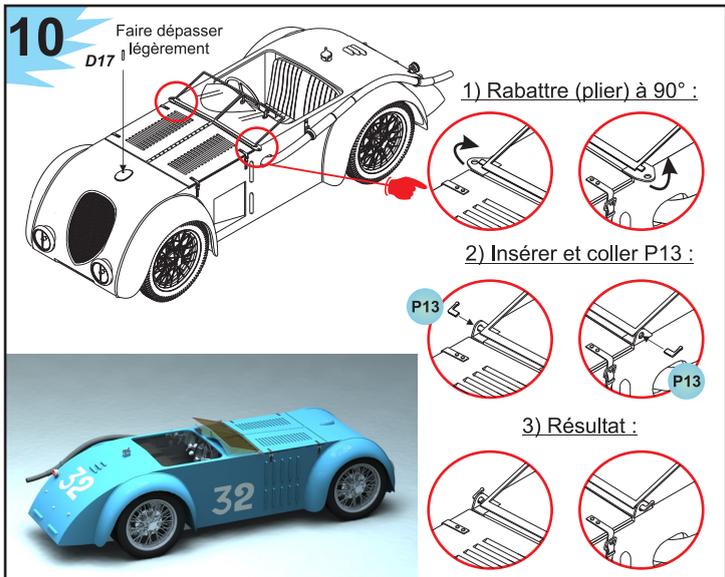
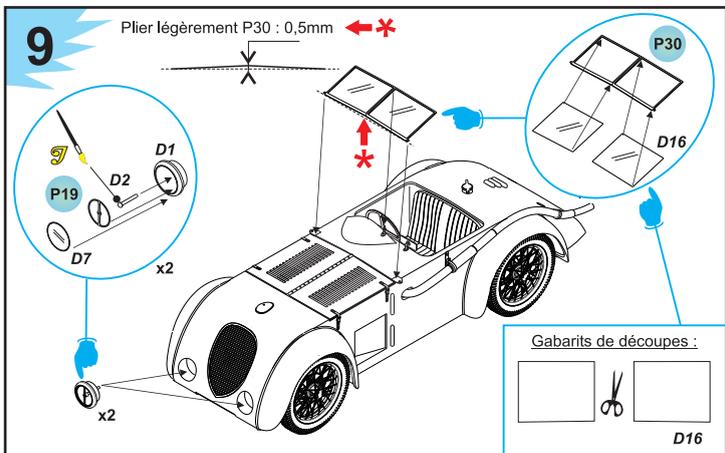
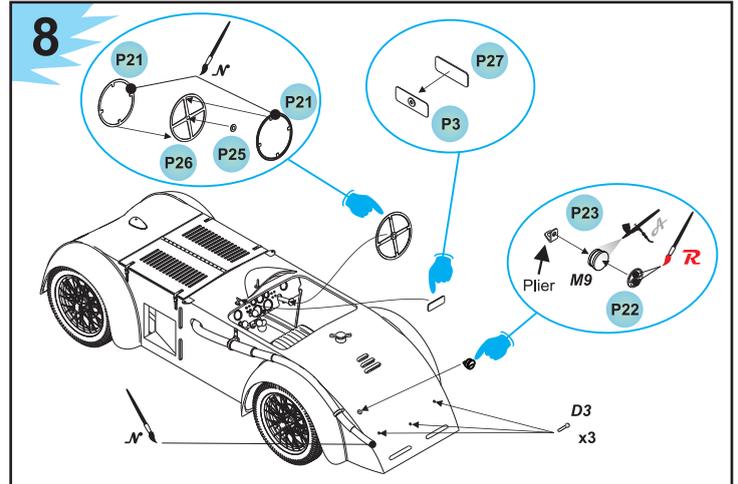
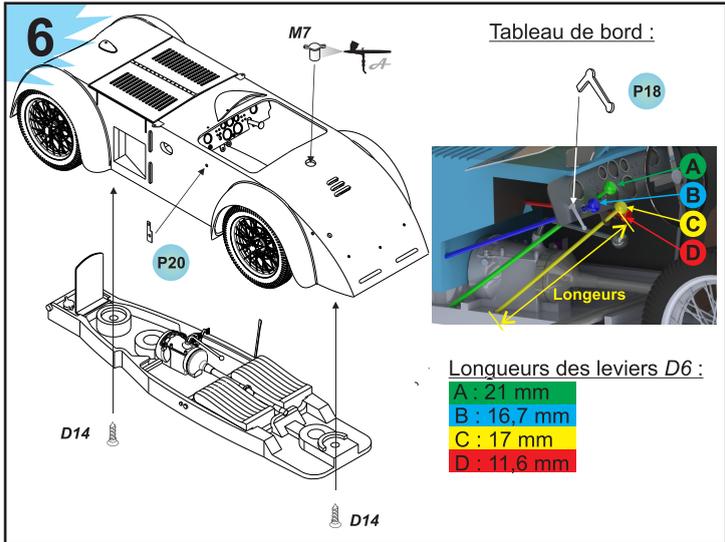
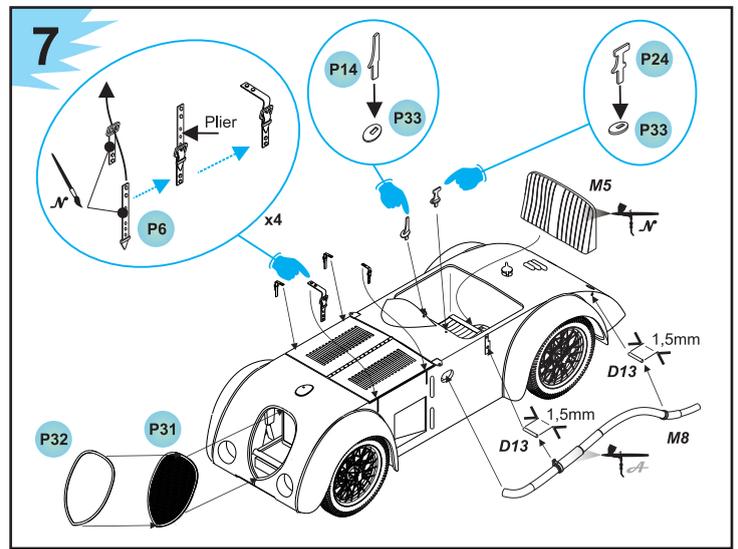
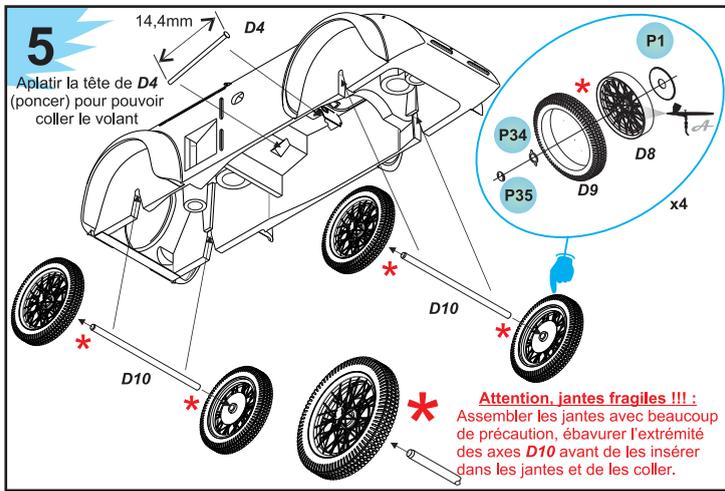
- M1 Carrosserie
- M2 Châssis
- M3 Siège gauche
- M4 Siège droit
- M5 Dossier
- M6 Transmission
- M7(x2) Bouchons d'huile et d'essence
- M8 Echappement
- M9 Feu arrière

### Pièces divers :

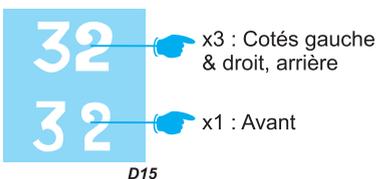
- D1(x2) Phares avant
- D2(x2) Ampoules avant
- D3(x3) Feux arrière (identiques à D2)
- D4 Moyeu de volant
- D5 Levier de vitesse
- D6(x4) Leviers de commandes
- D7(x2+1) Vitres de phare
- D8(x4) Jantes
- D9(x4) Pneus
- D10(x2) Axes de roue (Ø 1mm laiton)
- D11 Axe (Ø 0,8mm maillechort)
- D12 Axe de (Ø 0,6mm maillechort)
- D13 Axe de fixation (Ø 0,5mm laiton)
- D14(x2) Vis
- D15(x2) Décalcomanies
- D16 Rodhoid teinté
- D17 Fil (Ø 0,25mm inox)
- D18 Gaine électrique (chevilles)

### Couleurs :





Plans de pose des décalcomanies :



Références bibliographiques :

- Amilcar - Gilles Fournier
- 24 Heures du Mans - C.Moity, J-M. Teissedre, A. Bienvenu
- L'actualité Automobile, n°148, 1934
- Les Gordini - Robert Jarraud

Liens internet :

- <http://www.amilcar-oursmartin.net>
- <http://www.les24heures.fr>
- <http://www.lemans-history.com>
- <http://lemans.sqwib.org>
- <http://www.automania.be>

D15