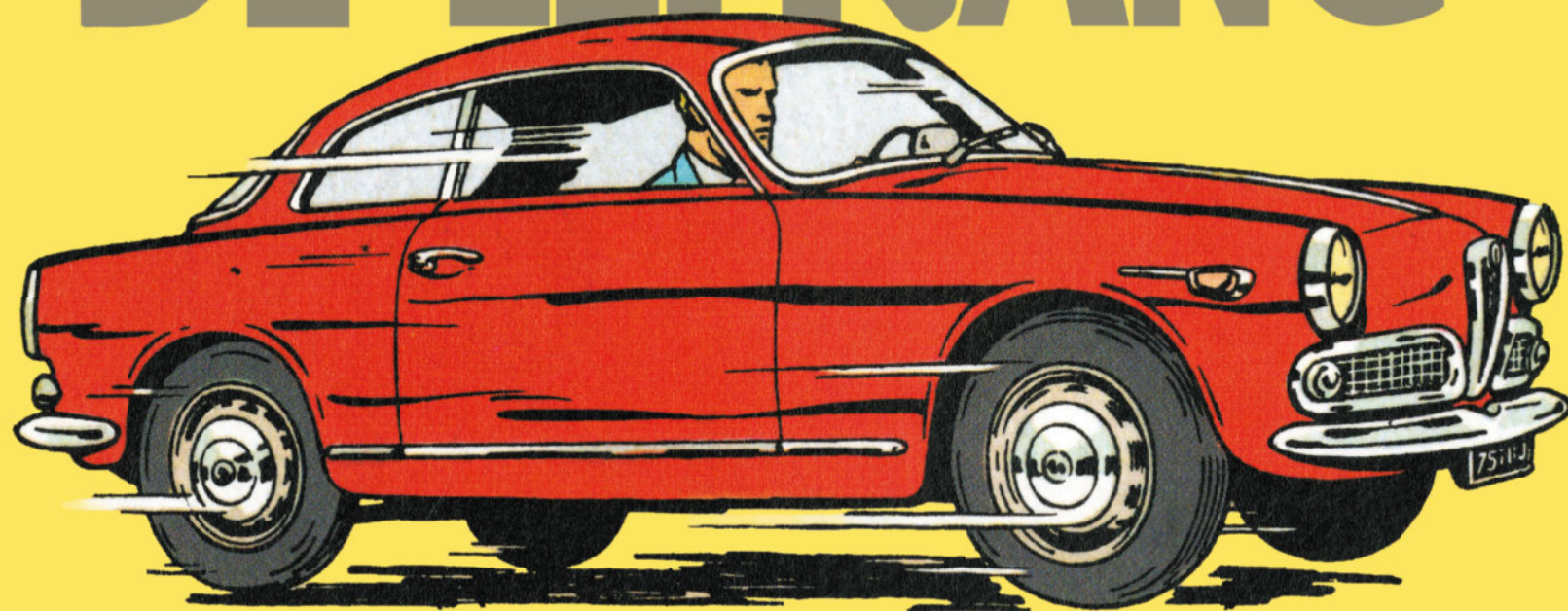


JACQUES MARTIN

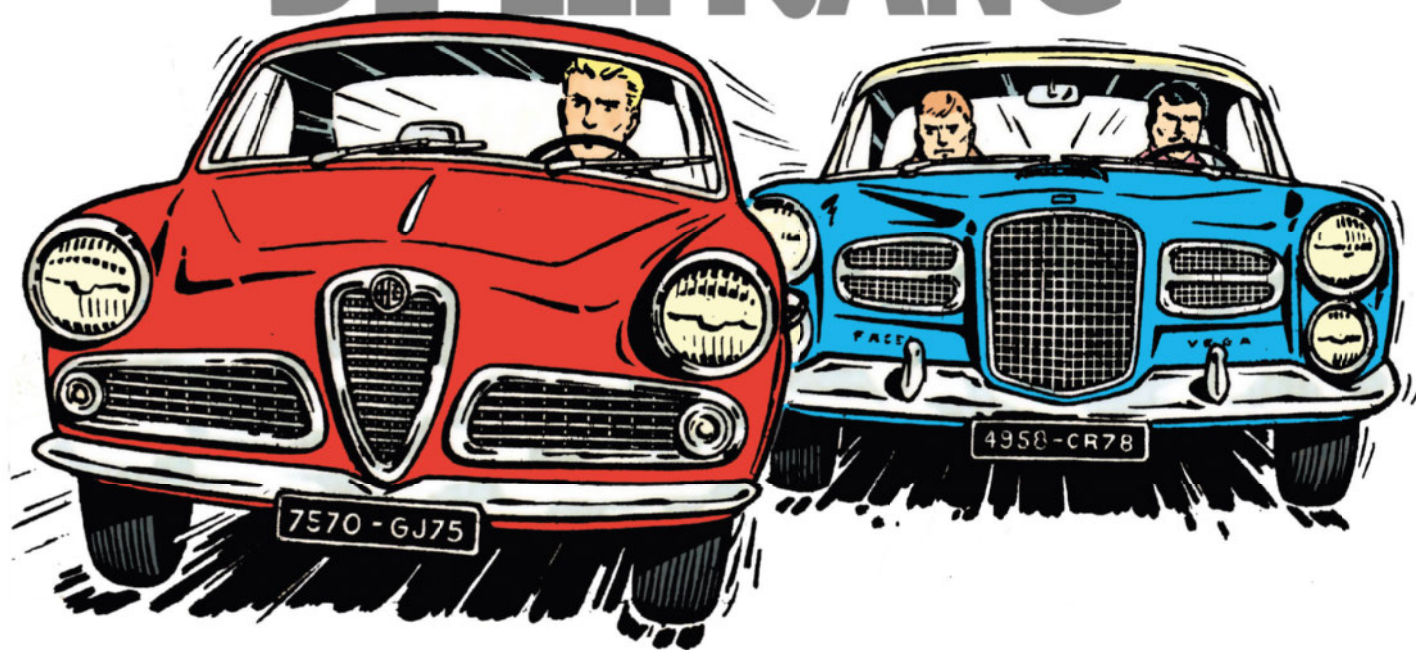
LES VOITURES DE LEFRANC



casterman

JACQUES MARTIN

LES VOITURES DE LEFRANC



Textes : **Xavier Chimits**

Avec un récit inédit de Roger Seiter et Régéric :
Le Rallye de la Route des Vins

casterman

À *Henri Teisserenc et Jean-Louis Maitron*

De nombreuses citations de Jacques Martin sont extraites de la biographie « Jacques Martin, le voyageur du temps » (éditions Casterman) que Patrick Gaumer lui a consacrée.

www.casterman.com

ISBN : 978-2-203-24155-8

N° d'édition : L.10EBBN003511.N001

© Casterman, Jacques Martin 2022

Tous droits réservés pour tous pays.

Il est strictement interdit, sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, de reproduire (notamment par photocopie ou numérisation) partiellement ou totalement le présent ouvrage, de le stocker dans une banque de données ou de le communiquer au public, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit.
Achevé d'imprimer en avril 2022 par Edelvives (Ctra Madrid km 315,7, 50012 Saragosse, Espagne) sur du papier Oria print natural 130 gr.
Ce papier est composé de fibres naturelles, renouvelables, recyclables et fabriquées à partir de bois provenant de forêts gérées durablement.
Dépôt légal mai 2022 D.2022/0053/243

Préface

Tous les héros de bandes dessinées ont leur origine, ils ne viennent jamais de nulle part !

Ceux de Jacques Martin, en particulier Guy Lefranc, portent en eux un peu du vécu de l'auteur, ses goûts, ses idéaux, ses ambitions...

Personnage incontournable de la bande dessinée, Jacques Martin a porté très haut les couleurs de cette fameuse école bruxelloise appelée la « Ligne claire ».

Il a aussi nourri les têtes blondes du goût de l'aventure, du rêve, de l'imaginaire et de la fantasmagorie.

Pensez donc ! Lefranc en détective, en justicier, en explorateur, en redresseur de torts, en sauveur de la planète ! Et tout cela au volant de bolides dont plusieurs figurent dans notre Musée national de l'Automobile-Collection Schlumpf à Mulhouse.

En même temps, les lecteurs en culottes courtes se trouvent plongés dans un monde coloré, aux décors précis, où le réel est habilement confondu avec l'imaginaire...

Jacques Martin est venu nous visiter à plusieurs reprises, au moment du Festival Bédéciné à Illzach, point fort annuel de la bande dessinée dans l'Est.

Comme Jacques Martin était très éclectique, et que les collections du Musée présentent un large panel de la production mondiale d'automobiles, il était logique qu'il s'inspire de nos véhicules pour motoriser Guy Lefranc et intégrer les automobiles dans les décors !

Il y a une chose que les dessinateurs de bandes dessinées ne savent pas toujours, c'est qu'ils ont le privilège, voire la responsabilité, de façonner l'esprit des lecteurs et de faire partie, sans le savoir, des acteurs éducatifs des jeunes, en même temps que les parents ou les enseignants.

Ainsi, Guy Lefranc est vertueux, honnête, droit, intelligent, courageux, sportif, fidèle en amitié et plutôt beau garçon... Et il sait conduire, le bougre, comme un champion !

Ne serait-il pas le fils exemplaire dont rêvent bien des familles ?

Alors que Borg, son ennemi juré, est un bandit fourbe, pervers et malfaisant !

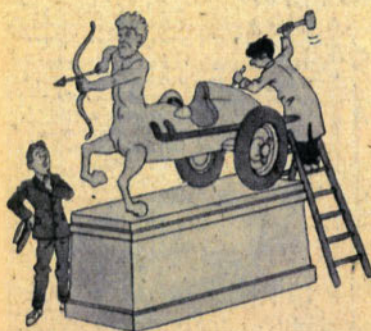
Par ses scénarios très travaillés, Jacques Martin nous passe le message d'espoir d'un monde idéalisé certes, mais où les aventures finissent toujours bien !

Alsacien de naissance et de cœur, Jacques Martin aimait vraiment les automobiles, comme les gens. Il mérite donc plus que jamais un hommage à travers cet ouvrage.

Christine DHALLENNE

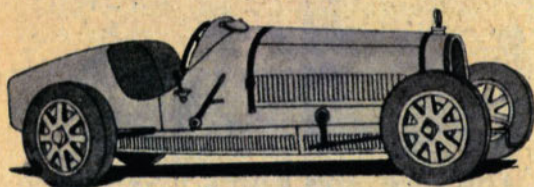
*Présidente du Musée national de l'Automobile- Collection Schlumpf
Mulhouse*

Durant 20 ans... LE NOM DE BUGATTI SIGNIFIA "VICTOIRE"!



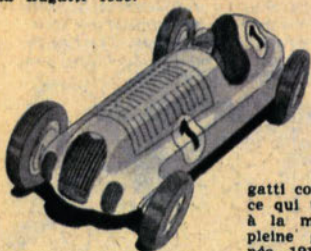
« Tu seras sculpteur comme moi, n'est-ce pas, Ettore mio !... » disait à son jeune fils, voici quelque soixante-dix ans, le célèbre artiste milanais Bugatti. Et le petit garçon inclinait la tête en souriant. Tout jeune, Ettore Bugatti, qui témoignait de surprenantes dispositions pour la sculpture, entra à l'académie des Beaux-Arts de Milan. Mais on s'aperçut bientôt que le jeune homme ne s'intéressait pas qu'à la sculpture. La mécanique, elle aussi, le passionnait. Lorsqu'on allait le surprendre dans son atelier, on apercevait souvent un buste inachevé ou un fringant coursier de marbre voisinant avec de grossières carcasses métalliques et d'étranges engins à pistons...

Au grand désespoir du vieux signor Bugatti, ce fut en fin de compte la mécanique qui l'emporta dans le cœur d'Ettore. En 1896, à l'âge de dix-sept ans, le jeune homme avait déjà construit de ses propres mains un tricycle muni de deux moteurs. A vingt ans, il achevait sa première voiture équipée d'un moteur à l'arrière. Lorsqu'en 1907, il s'installa à Molsheim (Alsace), les moteurs à explosion n'avaient plus de secret pour lui. Il allait se couvrir de gloire et devenir le constructeur d'automobiles le plus célèbre du monde.



Ci dessus : la Bugatti de 1923, qui fut imbattable durant de nombreuses années, atteignait 250 Km/H. Il en existe encore plusieurs modèles pieusement conservés.

Ci-dessous :
la Bugatti 1939.



En fait, durant vingt ans, sa marque fut synonyme de victoire sur n'importe quelle piste ou autodrome.

LE ROI DE LA MECANIQUE

En dépit du travail que lui demandait la direction de son usine, Ettore Bugatti continua de s'intéresser à tout ce qui touchait de près ou de loin à la mécanique. C'est ainsi qu'en pleine guerre, au cours de l'année 1915, il inventa un nouveau moteur à 16 cylindres pour avion,

et qu'il soumit, quelque temps après, au gouvernement français, les plans d'un autre type d'aéroplane pouvant porter un canon de 37.

Après la guerre, il multiplia les inventions de toutes sortes. Savez-vous que la bagatelle de 1.077 brevets portent son nom, et que ce phénomène d'Ettore Bugatti s'est penché sur tous les problèmes qui se rapportent à la mécanique, qu'il s'agisse de machines-outil, d'avions de chasse, de construction nautique, d'autorails et même de motocyclettes ?

LE PERE DES CHAMPIONNES

Mais ce furent surtout les courses d'automobiles qui le rendirent célèbre. Un mois avant la dernière guerre, sa firme totalisait le nombre impressionnant de deux mille cinq cents victoires. En 1926, il avait triomphé dans toutes les épreuves mondiales. Jamais on n'avait vu une chose pareille. Et jamais depuis lors personne n'a réalisé un exploit semblable.

La célèbre Bugatti, de course lancée

en 1923 fut la reine des autodromes durant plus de dix ans. Dès qu'elle s'allignait dans une épreuve, tout le monde considérait que les jeux étaient faits. Et, en réalité, ils l'étaient.

Mais à la fin, des concurrents surgirent, qui eurent raison de la tenace championne. Ettore Bugatti réagit. En 1936, il lança deux nouveaux modèles, qui reconquirent les premières places : la Bugatti « Tank » et la fameuse Bugatti 57, à bord de laquelle le regretté J. P. Wimille connut tant de victoires.

1939... Les Allemands tentent un suprême effort sur les autodromes. Pour les combattre, le vieux lutteur transalpin construit un super-bolide de 41,700 avec compresseur. Cette voiture est considérée à l'époque comme la plus rapide du monde : elle peut dépasser les 335 km./h. Malheureusement, un règlement international l'empêche de participer aux grandes épreuves et quelque temps plus tard, Ettore Bugatti a la douleur de perdre son fils aîné Jean, qui se tue aux environs de Molsheim en essayant ce redoutable bolide bleu ciel.

L'HERITAGE D'ETTORE

Aujourd'hui, Ettore Bugatti n'est plus. C'est à son fils cadet Roland qu'échoit la tâche de maintenir la renommée et la puissance d'une des plus fameuses firmes d'automobiles du monde. On dit que cet homme, encore jeune, est bien décidé à marcher sur les traces de son père. Les Usines de Molsheim préparent actuellement une vingtaine de voitures de course qui feront bien-

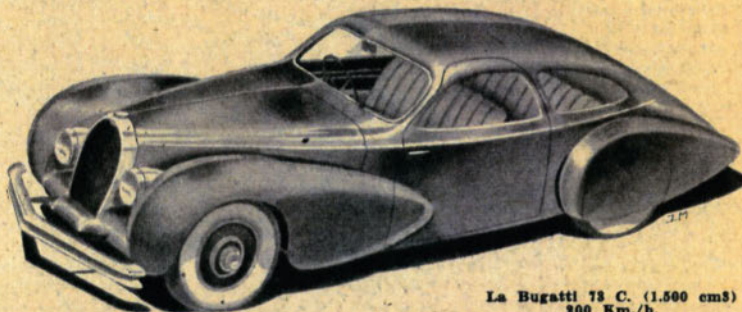


La Bugatti 57 S.C. à compresseur : la voiture de tourisme la plus rapide du monde - 305 Km./h.

tôt sensation; en outre, elles poursuivent la construction d'autos de sport et de tourisme réservées aux amateurs de très grandes vitesses.

En dépit de leur faible puissance (9 chevaux), ces véhicules sont tous capables de dépasser le 200 à l'heure !

Qui dit mieux ?



La Bugatti 13 C. (1.500 cm³)
300 Km./h.

L'AUTOMOBILE, LE FIL CONDUCTEUR

C'est par l'automobile qu'il est entré au journal *Tintin*, puis aux Studios Hergé. Et la série *Lefranc* est constellée de voitures. L'automobile n'est pas le cœur de l'œuvre de Jacques Martin. Mais elle l'a accompagné durant tout son parcours.

Imaginez le contexte. Un père ancien pilote de la Première Guerre mondiale, équipier de Guynemer, couturé de médailles. Reversé dans l'aviation civile, il lui offre son baptême de l'air en 1929. Jacques a 8 ans: « Mon père m'a emmené à Prague, une expédition à l'époque. Des rafales de vent ballottaient son biplan. L'une m'a projeté du cockpit vers la carlingue. Coup de chance, il transportait ce jour-là une cargaison de pneus... » Pierre Martin conduit de surcroît l'une des quatre voitures d'Obernai, ville d'Alsace où grandit Jacques. Dans les hameaux alentour, des flèches bleues filent comme le vent : les Bugatti sont construites à Molsheim, à 10 km d'Obernai, et aucune n'est livrée sans avoir subi un test sur route. Tel fut l'éveil à la vie de Jacques Martin, son époque dorée. La suite vira au sombre: mort de son père en 1932 en testant un autogyre, pensionnat, guerre. De l'enfance, on ne guérit jamais. Arrivé à l'âge adulte, comment aurait-il oublié l'automobile et l'aviation, romances qui avaient bercé ses jeunes années ?

Souvent, chez les auteurs de bande dessinée, une œuvre cache une autre œuvre. C'est la loi du nombre d'albums vendus: Tintin a éclipsé Jo, Zette et Jocko, les Schtroumpfs ont fait de l'ombre à Johan et Pirlouit. Et le nom de Jacques Martin évoque plus spontanément Alix que Lefranc. Tintin aurait pu vivre une aventure de Jo et Zette, Johan et Pirlouit ont rencontré les Schtroumpfs. Entre Alix et Lefranc, la parenté est lointaine, pas uniquement parce que deux millénaires les séparent. Mais l'ancien enfant d'Obernai avait trop de passions pour qu'un seul héros puisse toutes les exprimer. Alors, il a envoyé Alix visiter l'Antiquité, et Lefranc sillonner la planète.

Souvent, chez les auteurs de bande dessinée, le thème majeur d'une œuvre cache un autre thème, sous-jacent mais tout aussi constant. La série *Lefranc* est guidée par un propos plutôt angoissant: les menaces qui accablent le monde contemporain, du péril nucléaire au terrorisme en passant par les armes bactériologiques, les sectes ou le clonage. Le ciel est bleu chez Alix. Chez Lefranc, il est gris foncé, Jacques Martin en convient: « Je suis attiré par les conclusions dramatiques. Je n'aime pas les histoires qui se terminent bien. »

Alfa Giulietta, sa voiture fétiche

Mais, sans jeu de mots, les *Lefranc* suivent un second fil conducteur: l'automobile. Ou plutôt, la mécanique dans ses trois dimensions, terrestre, aérienne et navale. Il serait bien sûr abusif de prétendre que Jacques Martin a créé Lefranc pour dessiner les automobiles, avions et bateaux qu'il ne pouvait placer dans les mains d'Alix. Leur présence et leur variété, album après album, souligne toutefois l'inclination de l'auteur pour tout ce qui roule, vole ou vogue.

L'automobile mène ce convoi. Dans la série *Lefranc*, elle n'est pas qu'un élément du décor. Elle participe au rythme et à l'atmosphère des albums, fournit au lecteur des repères géographiques et temporels puisqu'elle reproduit fidèlement les modèles en usage dans un pays à une date précise. Un repère d'autant plus utile que *Le Maître de l'Atome*, 17^e album, a rompu la continuité de la série: publié en 2006, il renvoie Lefranc dans les années 50. Les connaisseurs l'auront d'ailleurs remarqué: quand le reporter prend pour la première fois le volant de sa voiture fétiche dans *L'Ouragan de feu*, album n°2 publié en 1961, sa Giulietta est une série 2, version apparue en 1959. Mais dans *Noël noir* (n°20, 2009) dont l'action se déroule en 1955, Lefranc passe à une Giulietta série 1, née cette année-là: prises d'air et feux arrière différents. « Jacques Martin avait le souci de l'exactitude et nous l'a transmis, témoigne Régéric, l'un des dessinateurs qui ont pris son relais. Quand j'ai reçu le scénario de *La Rançon*, mon premier souci a été de réunir de la documentation pour savoir quelles voitures étaient importées en Afrique du Sud en 1954. C'est une obligation morale, et le lecteur ne nous pardonnerait pas une erreur. »



Rolls, Ferrari : pour Borg, le crime paie

Dans les *Lefranc*, l'automobile ne colle pas seulement aux époques et pays. Elle caractérise les personnages de Jacques Martin: « Dans *Le Repaire du Loup*, des promoteurs immobiliers arrivent à Saint-Loup en Lincoln Continental. Je n'allais pas leur faire conduire une Coccinelle... » Pour Axel Borg, le crime paie. Son parc automobile l'atteste : Bentley R Type, Ferrari 250 MM, Jaguar Mk2, Rolls-Royce Silver Seraph, BMW Série 7, Maybach. Lefranc a des goûts plus modestes : « Un jeune reporter ne gagne pas des fortunes. Je voulais pour lui une voiture performante, mais pas prétentieuse. J'adorais les italiennes, Cisitalia, Maserati, Alfa Romeo : élégance de la ligne, perfection mécanique. La Giulietta était la première Alfa à prix abordable. Lefranc n'ayant pas charge de famille, ce petit coupé nerveux lui allait comme un gant. »

Une Giulietta, certes, mais pas n'importe laquelle: une Sprint Veloce « rachetée à un ami rallyeman qui l'a fait transformer en Italie par Conrero », confie Lefranc à un garagiste dans *L'Ouragan de feu*. La précision est importante, car elle en dit long sur les goûts et la culture automobiles de Jacques Martin. La Sprint Veloce était la version la plus sportive des Giulietta: poids ramené à 850 kg, puissance portée à 110 ch, double carburateur, près de 200 km/h. Et la réputation du préparateur turinois Virgilio Conrero, surnommé *Il Mago* (le magicien), ne dépassait guère le cercle étroit des amateurs de sport automobile: la Giulietta Sprint Veloce victorieuse du Tour de France auto 1958 en catégorie Tourisme sortait de son atelier.

Cette culture, Jacques Martin l'a développée en tenant pendant cinq ans, de 1948 à 1953, la rubrique automobile du journal *Tintin*. C'est même par cette voie qu'il entre à *Tintin*. Une première tentative, lors de la création de l'hebdomadaire en 1946, s'avère infructueuse : Raymond Leblanc, éditeur de *Tintin*, estime que son travail manque d'originalité. Jacques Martin revient à la charge en avril 1948, avec un projet de rubrique automobile. Cette fois, Leblanc est conquis et lui promet d'accueillir « La Chronique de l'Auto » dès que la pagination de *Tintin* augmentera. Dans l'intervalle, ayant déjà glissé un pied dans la place, Jacques Martin présente à Leblanc en juillet une planche d'*Alix l'Intrépide*. Coup double : *Alix* et « La Chronique de l'Auto » débute simultanément dans le n° 47 de *Tintin*, le 28 octobre 1948.

Ses talents de dessinateur automobile ouvriront bientôt une deuxième porte à Jacques Martin. Ils n'ont pas échappé à l'œil d'Hergé, qui lui demande en 1953 de rejoindre son équipe. « J'ai réalisé, entre autres, la quasi-totalité des voitures représentées dans les albums *Tintin*. Mais on ne dessine pas une voiture dans *Tintin* comme dans *Lefranc*. Dans *Tintin*, le trait est plus rond, plus simple, plus humoristique. C'est le mouvement qui compte, pas l'exactitude: souvent, les roues ne touchent pas le sol, pour donner une impression de vitesse. »

**1949: l'outsider "FERRARI", triomphe...
1950: les Anglais passent à l'offensive!**



ON aurait pu compter sur les doigts des amateurs de courses d'autos qui, au début de la saison dernière, avaient entendu parler de « FERRARI ». Nous allons assister, prétendaient-ils, à un duel entre Talbot et Maserati. En fait, ce duel eut lieu, mais pour... les secondes places! À la stupéfaction générale, ce fut l'outsider FERRARI qui récolta les plus beaux trophées de la saison. Ce surprenant bolide ne fut battu que deux fois par TALBOT, sur des distances qui excédaient d'ailleurs ses possibilités. Et les pilotes qui la conduisirent à la victoire, les Villorosi, les Ascari et les Chinetti, devinrent célèbres dans le monde entier!

LES REINES D'UN AN
1949 : Ferrari 1. 1949 : Maserati 1. 1947 : Talbot 1. Si nous remontons le cours des années, nous trouvons encore les noms d'Alfa-Romeo, de Delahaye, de Mercedes, d'Auto-Union, et surtout, de la célèbre Bugatti 57 qui demeura longtemps invaincue... Chaque saison avait sa reine. On a même vu des courses se terminer par des luttes serrées entre trois ou quatre Maserati ou entre plusieurs Ferrari qui laissaient leurs rivaux loin derrière elles.
Mais il paraît que l'époque des victoires individuelles est révolue. Ce à quoi nous allons assister dorénavant, ce n'est plus à des comp-

Ferrari monoplace de course « Grand Prix »



Ferrari conduite intérieure de sport 166.



Ferrari cabriolet de sport « Inter - 166 ».



litions entre marques, mais à une lutte entre nations... Hé oui! même sur les autodromes!

L'ANGLETERRE SE REVEILLE
Malgré leur réputation de grands sportifs, nos amis anglais n'ont jamais brillé dans les courses d'autos. De 1935 à 1940, ils n'avaient rien à opposer aux invincibles bolides allemands Mercedes et Auto-Union. Ils étaient même surclassés par les Alfa-Romeo et les Talbot qui se disputaient alors les... dernières places! Depuis la fin de la guerre, leur situation ne s'est guère améliorée. Les Italiens et les Français ont pris la vedette et les pilotes anglais — dont beaucoup s'accordent à reconnaître les brillantes qualités — en ont été réduits à piloter des voitures étrangères! Tels, Akbar et Clithel qui portèrent respectivement, l'été dernier, les couleurs de Maserati et de Ferrari!

Devant ce camoufflet infligé à leur honneur national, les Britanniques ont décidé de passer à l'offensive!
L'Etat lui-même est intervenu!... Sous son impulsion, les principales firmes d'automobile d'outre-Manche se sont unies pour mettre au point un super-bolide qui devra surpasser tous les records. Pour la première fois, nous verrons un moteur en V de seize cylindres, muni d'un supercompresseur et développant 1300 CC., qui sera capable — tenez-vous bien! — d'atteindre la vitesse de 300 km. à l'heure!
Les Anglais sont lents à réagir; mais quand ils s'y mettent, ils s'y mettent bien!

UN EXEMPLE CONTAGIEUX
Cette nouveauté a pas touché les autres pays indifférents. En Italie, les constructeurs d'autos de course reçoivent à présent des subventions de l'Etat pour améliorer leur production. L'honneur national est en jeu!... En France, on

parle d'une C.T.A. Arsenal qui aurait été mise au point par les meilleurs ingénieurs du pays et qui serait construite dans une usine nationalisée!... Ainsi donc, voici venu le temps des bolides « nationaux ». Mais les firmes privées oseraient-elles leur dernière nuit? On prétend que nos Ferrari et Talbot sont disposées à se laisser faire!

CARACTERISTIQUES DE LA FERRARI		
208 cm	12 en V	12 en V
12 en V	12 en V	12 en V
Cylindres	1.995 cm ³	1.995 cm ³
Puissance	11 H.P.	12 H.P.
Longueur	2,98 m.	3,25 m.
Largeur	1,53 m.	1,53 m.
Poids	700 kilos	620 kilos
Consomm.	18 litres	20 litres
Vitesse max.	180 km./h.	170 km./h.

— 14 —

Alix, Lefranc : mais pourquoi la couleur rouge ?

Dans cette tâche, il succède à Edgar Pierre Jacobs. Leurs rapports avaient un temps été tendus, le père de Blake et Mortimer lui reprochant de s'être trop inspiré de son univers et de son style dans *La Grande Menace*, album originel de la série *Lefranc*. Un brin théâtral, E. P. Jacobs veut vider le contentieux par un duel. Là encore, l'automobile rend service à Jacques Martin: « Il me laissait le choix des armes. Je lui ai proposé un tour chronométré sur le circuit de Spa-Francorchamps, à même voiture. Edgar ne m'a jamais répondu. » « Il a bien fait, en rit Frédérique, fille de Jacques Martin. Mon père conduisait vite et bien. Il adorait l'automobile, en changeait souvent, faisait lui-même leur entretien. Je me souviens d'une Citroën DS dorée. J'étais un peu gênée quand il venait me chercher à l'école. Elle était tellement voyante... »

Pour rester dans la temporalité automobile de ses albums, Lefranc a lui aussi souvent changé de voiture avant que le retour de la série aux années 50 lui permette de retrouver sa Giulietta chérie: Alfa GTV, Range Rover, Land Rover Discovery, puis Morgan quand Jacques Martin, propriétaire d'une Triumph TR6, vire du côté des spiders anglais. Point commun entre toutes les voitures de Lefranc depuis la Simca Aronde de *La Grande Menace*, même les modèles d'emprunt comme la Citroën GSA de *L'Arme absolue* ou la Saab 900 de *La Cible*: elles sont de couleur rouge, comme la tunique d'Alix. Lien subliminal entre ses deux héros ? Effet graphique pour attirer le regard sur le personnage clef ? Seul Jacques Martin connaissait la réponse. Il l'a gardée pour lui.

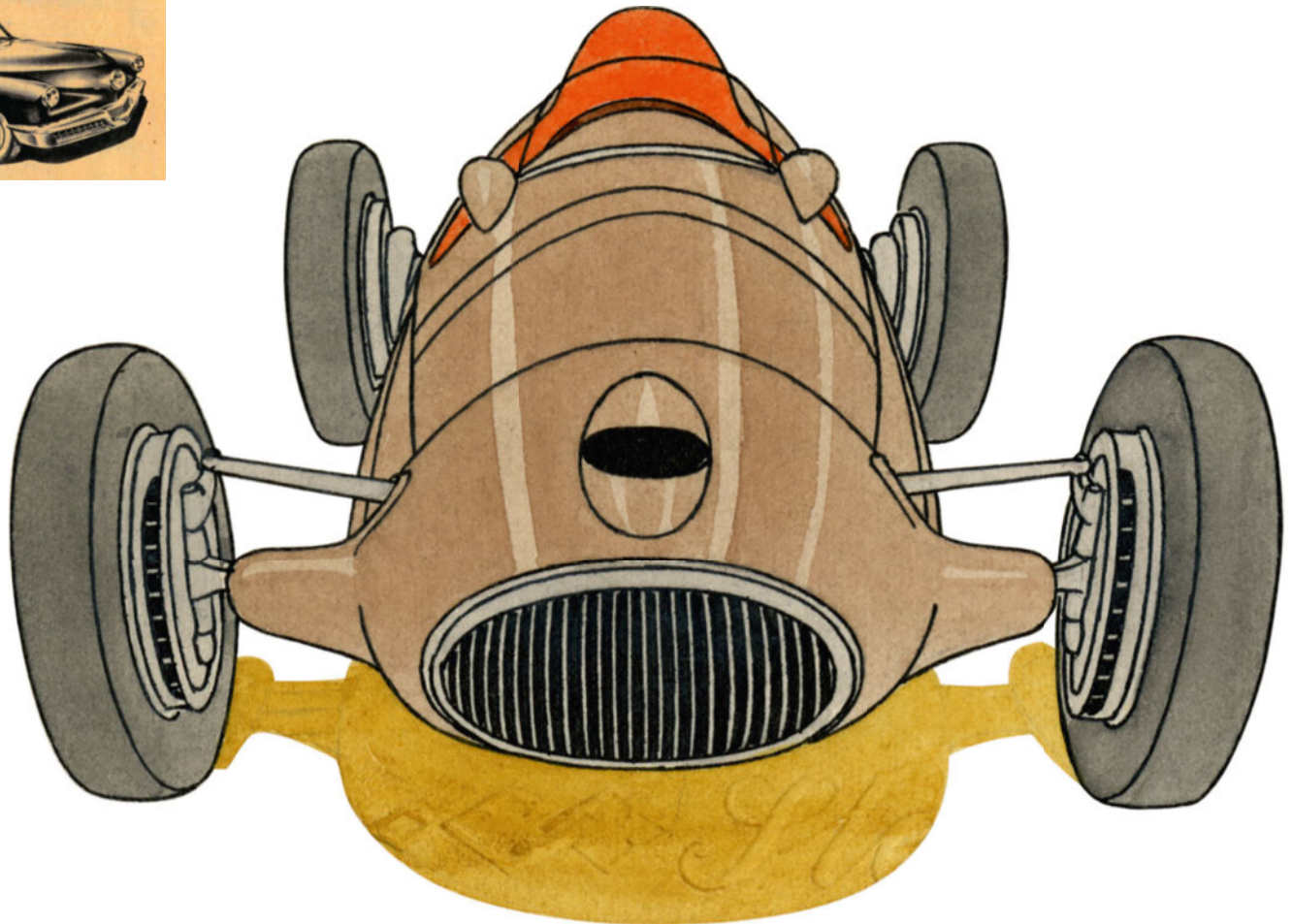
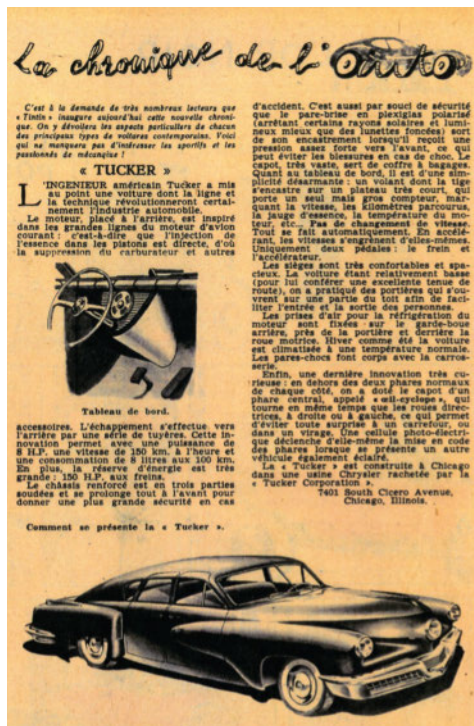


Triumph TR6 de Jacques Martin.

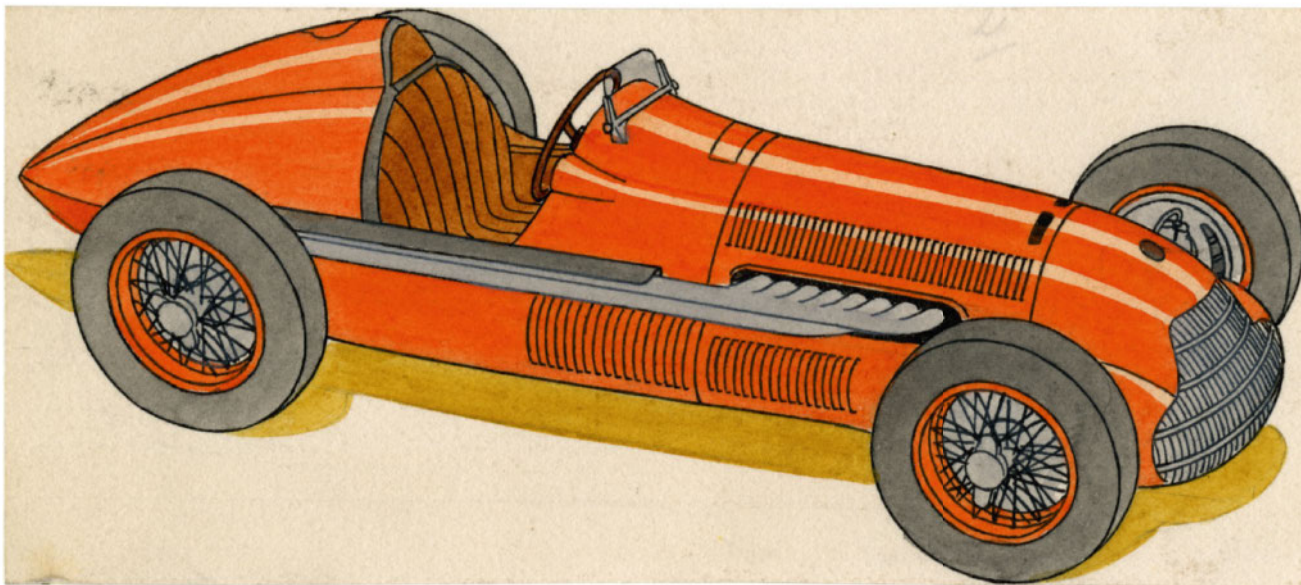
JOURNAL TINTIN

« La Chronique de l'Auto »

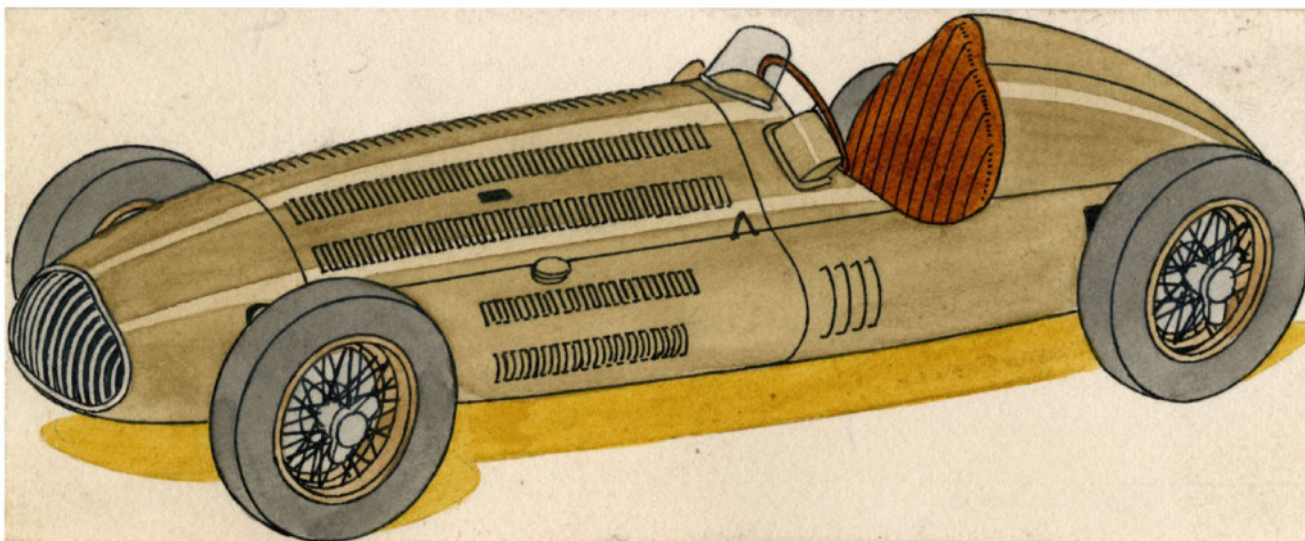
Jacques Martin entre à *Tintin* le 28 octobre 1948 à la fois par la grande porte et la fenêtre. Sa signature accompagne la première planche d'*Alix l'Intrépide*, mais aussi une nouvelle rubrique consacrée à l'automobile, que Jacques Martin dédie à la Tucker, modèle américain au regard de cyclope lancé en 1947. Intrigue fouillée, rythme et beauté des décors dans *Alix*, goût pour la mécanique dans « La Chronique de l'Auto », les éléments fondateurs de la série *Lefranc* sont déjà réunis, quatre ans avant sa naissance dans *Tintin*.



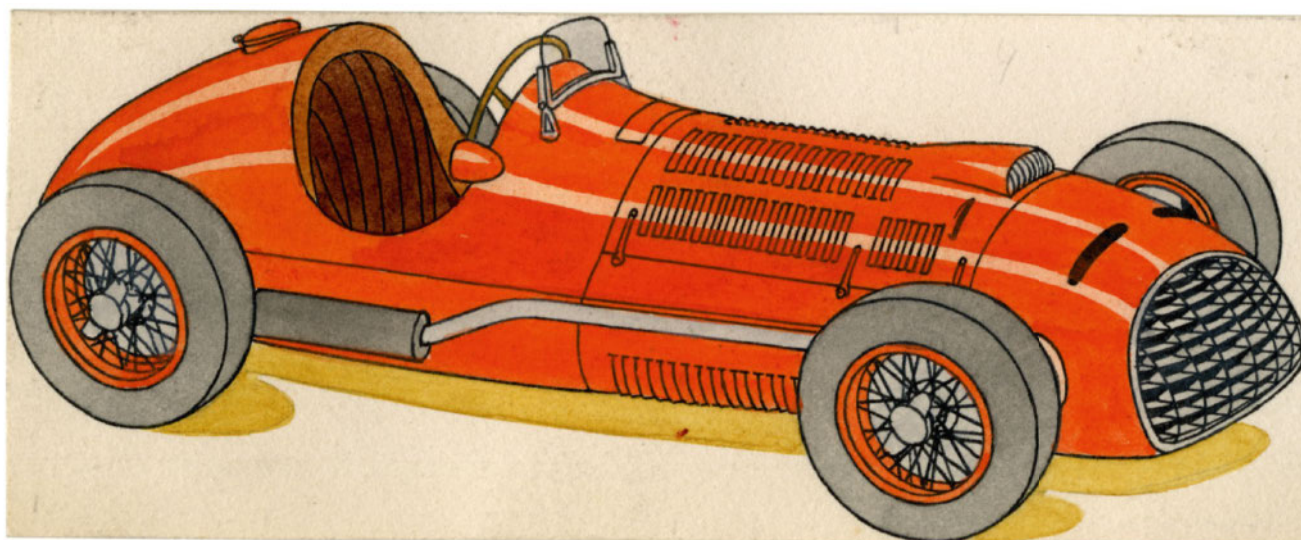
Pour dessiner sa propre F1 dans « La Chronique de l'Auto », Jacques Martin a puisé son inspiration auprès de plusieurs monoplaces du début des années 50 : Gordini, Osca, BMW.



Alfa Romeo
Type 158



Alfa
Grand Prix



Ferrari
125 F1

Les voitures des vedettes



JE vous décrivais, voici deux semaines, les véhicules de quelques grands personnages politiques d'aujourd'hui. Mais, assurément, ces éminentes personnalités ne sont pas seules à se distinguer par l'originalité de leur voiture; les vedettes du cinéma, du théâtre, de la radio et du sport montrent elles aussi un goût très vif pour les carrosseries sensationnelles, les véhicules de grand luxe et les moteurs ultra rapides... Il n'est jusqu'aux as de la palette — ces éternels crève-la-faim! — qui ne rêvent de s'exhiber quelque jour au volant d'une



Sabu préfère les bolides.

limousine somptueuse. Que voulez-vous? C'est le mal du siècle!

Parmi les vedettes de l'écran, pour n'en citer que quelques-unes, voici tout d'abord le jeune acteur hindou Sabu, célèbre par son goût pour les voitures rapides: lors de son dernier passage à Londres, il franchit exprès le Channel, afin de compléter sa collection de « racers » (déjà impressionnante) par l'achat d'une Bugatti de course et d'une M.G.

Errol Flyn se déplace dans une jolie Cadillac, gris-clair s'il vous plaît! Laurence Olivier est très content de sa superbe Bentley. Madeleine Renault et Jean-Louis Barrault raffolent de leur Delahaye superprofilée, cependant que Maurice Chevalier fredonne « Ma Pomme » au volant de son Oldsmobile-Rocket. Et si d'aventure vous voyez passer en trombe sur les boulevards exté-

La Voiture de Picasso.



rieurs une ahurissante Delahaye rose-crevette, il y a gros à parier qu'elle est pilotée par le fantaisiste Charles Trenet!

Une petite incursion dans le monde sportif: les coureurs Farina et Fangio ont été tous deux gratifiés d'une voiture Alfa-Roméo, par la firme du même nom. Mais le premier de ces célèbres pilotes n'a pas manqué de faire transformer son cabriolet par le fameux carrossier Pinin-Farina, qui n'est autre que son père!

Quant au coureur français Rosier, il a quitté le volant de sa

Talbot-Lago-Record pour reprendre celui de sa 4 C.V. Renault; la chose n'a rien d'étonnant attendu que Rosier est actuellement concessionnaire de la Régie Nationale pour la ville de Toulon. Jusques à quand...?

Enfin, chez les peintres, Picasso fait sensation au volant d'une spectaculaire Oldsmobile-Rocket décapotable, tandis que Van Dongen semble ravi de sa Delahaye super-sport.

Quant à notre grand ami Hergé, il est l'heureux propriétaire d'une Lancia grise qu'il manœuvre avec brio, et non sans une certaine vigueur que ne désavouerait pas le fougueux capitaine Haddock.



Rosier a choisi la 4 C.V.

LES deux voitures européennes les plus prisées aux Etats-Unis sont la Rolls-Royce et la Jaguar, toutes deux anglaises.

Parmi les automobiles françaises, seule la 4 C.V. Renault figure encore dans la liste des voitures jugées « intéressantes » par les compétences des U.S.A. Quant aux autres voitures françaises, les Américains estiment qu'elles coûtent trop cher pour ce qu'elles valent ou, pis encore, ils n'en parlent pas!

VOICI comment la revue soviétique « Automobile » juge la petite voiture russe « Moskvitch » (qui coûte deux fois plus cher en U.R.S.S. qu'en

Le saviez-vous?

Belgique): « Quand elle roule, les glaces tombent. Il pleut à l'intérieur; le revêtement des portières en carton se ramollit rapidement, et les essuie-glace ne fonctionnent jamais quand il faut. Mais si, par extraordinaire, ils se mettent en marche, il devient impossible de les arrêter! »

IL n'est de bruit en France que d'une nouvelle « Simca 1400 »; après la 1400 Fiat, c'était à prévoir! Si je ne me trompe, il ne reste donc plus mainte-

nant que Citroën à n'avoir rien fait de neuf depuis 1945.

LES frères Maserati ont vendu leur usine à une nouvelle société qui continuera à construire des voitures sous le nom de Maserati. Quant aux deux frères, ils ont monté une nouvelle société d'automobiles baptisée O.S.C.A.

LES nouvelles Ford anglaises « Consul » et « Zéphir » coûteront sensiblement moins cher que la Ford française « Vedette ». En dépit de leur prix modeste, elles se prévaudront d'un confort et d'un fini remarquables. Voilà qui ne va pas manquer de tracasser sérieusement les usines Ford de Poissy, près de Paris!

Pédagogie, rigueur et fantaisie

Les enfants de l'immédiat après-guerre ne rêvent pas que de héros de papier. Tout ce qui roule, navigue ou vole évoque en eux l'aventure et l'évasion dans le paysage gris d'une Europe en reconstruction. Les magazines de bande dessinée sont attentifs aux aspirations de leurs lecteurs : dès que le succès leur permet d'accroître leur pagination, *Tintin* et *Spirou* veulent enrichir leur offre de rubriques consacrées à l'automobile et l'aviation. *Spirou* recourt à l'agence World Press de Georges Troisfontaines, qui lui fournit déjà *Les Belles Histoires de l'Oncle Paul*. *Tintin* cherche l'oiseau rare, qui doit réunir trois qualités : dessinateur, pédagogue, féru de mécanique.

Jacques Martin présente le profil, il aime l'automobile et ses études aux Arts et Métiers lui ont enseigné la rigueur du trait : « Je savais que l'éditeur de *Tintin* cherchait un auteur pour ces rubriques. L'équipe était réduite, une petite dizaine d'intervenants. Ils croulaient sous le travail, et aucun n'avait les compétences requises. J'ai présenté en juin 1948 une page sur la Tucker, en disant que je pouvais aussi m'occuper de l'aviation. » Sa candidature est retenue. À partir d'octobre 1948, plusieurs rubriques thématiques alternent dans *Tintin* : le père d'Alix prend en charge « La Chronique de l'Auto » et « Les Propos du Major Wings » (nom d'un personnage de Hergé dans *L'Étoile mystérieuse*), une rubrique consacrée à l'aviation.

Le ton est dans un premier temps didactique : présentation d'un modèle, avec dessin et fiche technique. Mais ses lecteurs vivent *Tintin* comme leur pause respiratoire du jeudi après-midi au milieu de six jours de collège.

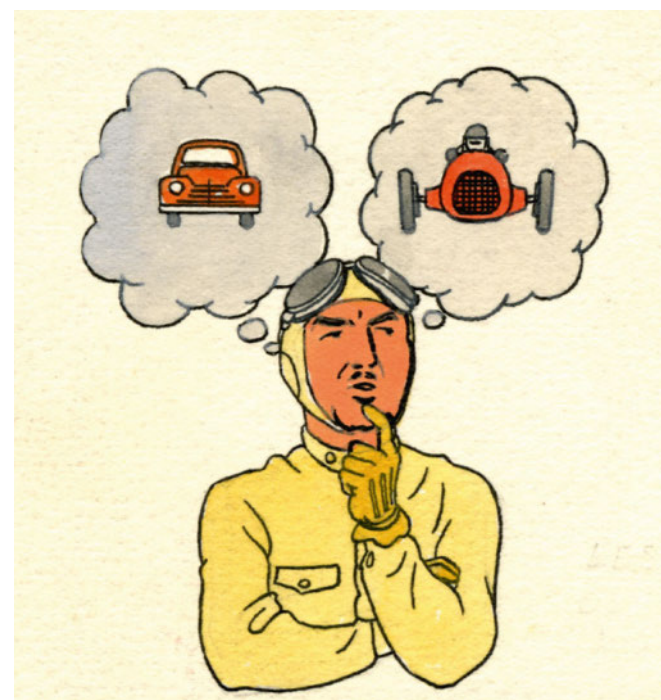
Jacques Martin ne veut pas les enfermer dans un cadre professoral : selon les sujets, il prend la liberté de tremper sa plume dans l'encre de l'humour, voire de la fantaisie.



Pilote vedette de l'écurie Alfa Romeo, l'Argentin Juan Manuel Fangio avait débuté en Europe à l'été 1948 sur une Gordini.



Révélaté dans *Elephant Boy* (1937) et amateur de voitures, l'acteur indien Sabu était le fils du cornac du maharajah de Mysore.



Concessionnaire Renault à Toulon, Louis Rosier, vainqueur des 24 Heures du Mans 1950, hésite entre une 4CV et une F1.