



Coupe Boillot en 1921 à Boulogne-sur-Mer :  
Nougue sur la 3 litres devant la foule  
qui se bouche les oreilles !

## AUTOMOBILES BIGNAN

# Toujours « en Avant du Progrès » !

**Techniquement à l'avance, souvent sur les premières marches des podiums dans les années 20, assurément Bignan mérite que l'on s'intéresse à son histoire !** Par Pascal Rousselle. Archives et photos :

*Amicale Bignan ou Droits Réservés.*

**P**our la grande majorité des collectionneurs, la marque automobile Bignan n'évoque pas grand-chose, voire rien du tout. Voilà qui est fort dommage, car, selon nous, cette marque au palmarès sportif impressionnant et aux solutions techniques avant-gardistes se révèle tout à fait remarquable, souvent glorieuse et toujours attachante. Nous vous en laissons juges... C'est en 1911 que Jacques Bignan installe son premier atelier de mécanique à Courbevoie, en région parisienne, réalisant des pièces de moteurs pour les constructeurs Charron et Grégoire. Quelques années plus tard, au cours de la première guerre mondiale, il soustrait pour Salmson la fabrication de carters pour les moteurs 9 cylindres en étoile.

En 1919, fort de ces premières réussites, Jacques Bignan entreprend de se lancer dans l'Aventure automobile par la grande porte et présente sa première réalisation : un modèle de 3 litres de cylindrée, la Bignan Sport type 132C. Déjà, elle présente des caractéristiques de pointe, ce qui caractérisera toutes les réalisations de la marque, Bignan n'ayant de cesse de toujours proposer des solutions en « avant du progrès » : pièces en aluminium, arbre à cames en tête, commande desmodromique des soupapes, freins sur les roues avant...

### LA PROSPÉRITÉ... OU LA COMPÉTITION

Ces premiers industriels de l'automobile étaient manifestement des passionnés, notamment de compétitions qui donnaient la priorité aux résultats d'un podium plu-



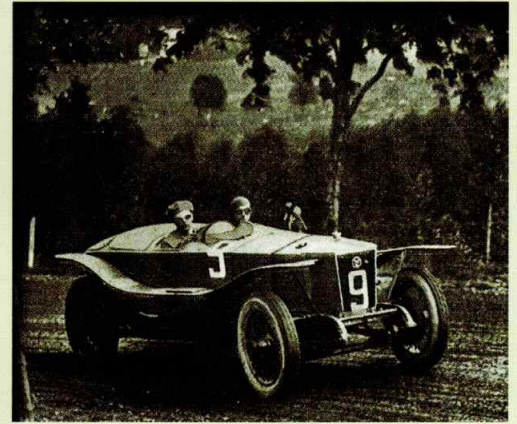
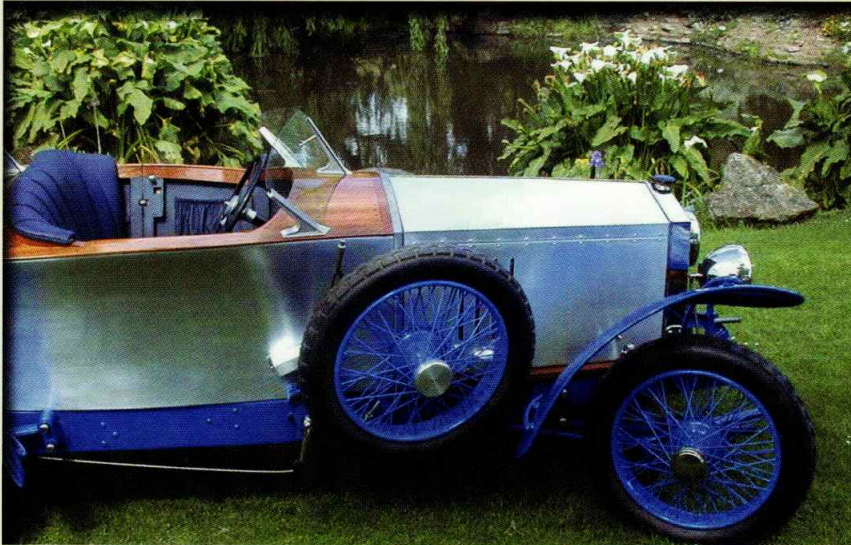
tôt qu'aux scores de ventes tourisme ! Bien vite, chez Bignan, les difficultés s'accumulent d'autant plus qu'en 1924, les banques lâchent l'entrepreneur au cours d'une opération d'augmentation de capitaux. Jacques Bignan doit céder son entreprise aux Ateliers Lecourbe, son principal débiteur. Pendant quelques années, les ateliers parisiens, sis rue Lecourbe précisément et dirigés par César Galy, tentent de poursuivre la production des automobiles Bignan, tout en continuant leur propre activité : la distribution des moteurs fixes Hindl ainsi que celle des camions White qui s'illustrèrent sur les champs de bataille de la grande guerre.

### RAPPROCHEMENT ET DISSOLUTION

Fusion, absorption ? Nul ne sait vraiment. Toujours est-il que dans le courant de l'année 1927, Bignan et Roland Pillain se rapprochent et se retrouvent dans les mêmes locaux à Courbevoie.

En 1928, on retrouve le sieur Galy à la tête des établissements M.O.P qui se portent acquéreurs de locaux à Levallois Perret pour y transférer les dernières activités de Bignan et Roland Pillain, à savoir réparation et entretien. Les derniers châssis sont quant à eux assemblés à Courbevoie. A ce jour encore, de nombreuses zones d'ombre persistent quant à cette période (si quelqu'un peut nous venir en aide, ce sera avec grand plaisir !). En 1929, M.O.P présente une BIGNAN M.O.P, sans que l'on soit certain qu'il y ait eu pro-





Une Bignan en tête de sa catégorie, celle de Gros à Spa en 1922 sur la 2 l desmodromique.

Ci-contre, une Type 132C magnifiquement restaurée, les occasions de les voir sont encore trop rares aujourd'hui !

duction. Hélas, cette belle page de l'histoire automobile s'achève en 1932 avec la liquidation de la société.

A cette date, Jacques Bignan a depuis longtemps quitté la société ; il s'est, dans un premier temps, consacré au négoce des automobiles Fiat à Paris, avant de rejoindre la filiale Peugeot en Tunisie. César Galy, lui, a poursuivi ses activités industrielles en région parisienne, avant de lancer dans les années 50 une voiturette à son nom, une 3 CV à l'allure de Vespa 400 dont la production restera des plus confidentielles.

Tout cela nous emmène bien loin des fameuses Bignan Sport des années 20 !

## Les modèles emblématiques de la marque

**Le Type 132C.** C'est le premier modèle de la marque : 4 cylindres, 3 litres pour 50 ch réels. Dans l'article paru dans la Vie Automobile de Juin 1919, H. Petit dit d'elle : « Très amusante à conduire en voiture de sport, elle est aussi bonne voiture de grand tourisme ». Cinquante châssis seront par ailleurs équipés d'un moteur de 3,5 litres.

## Les modèles de compétitions

**La 3 litres du Grand Prix de Corse 1921.** C'est à l'occasion de cette course unique que sera produite la plus extraordinaire auto de la marque : châssis du modèle 2 litres, moteur 3 litres, hauteur maximale 1,02 m, 4 soupapes par cylindre, frein sur les 4 roues... Elle permit à Albert Guyot d'inscrire son nom au palmarès de cette épreuve.

**La 2 litres desmodromique.** Véhicule réalisé sur la base châssis de la 2 litres avec un moteur à culasse spéciale : les soupapes sont commandées par un système dit « desmodromique », c'est à dire sans ressort de rappel. Ce système a été utilisé avant 1914 sur des Peugeot ou des Delage puis après guerre par Mercedes sur la fameuse 300 SL. C'était un système difficile à mettre au point et qui fut peu vendu.

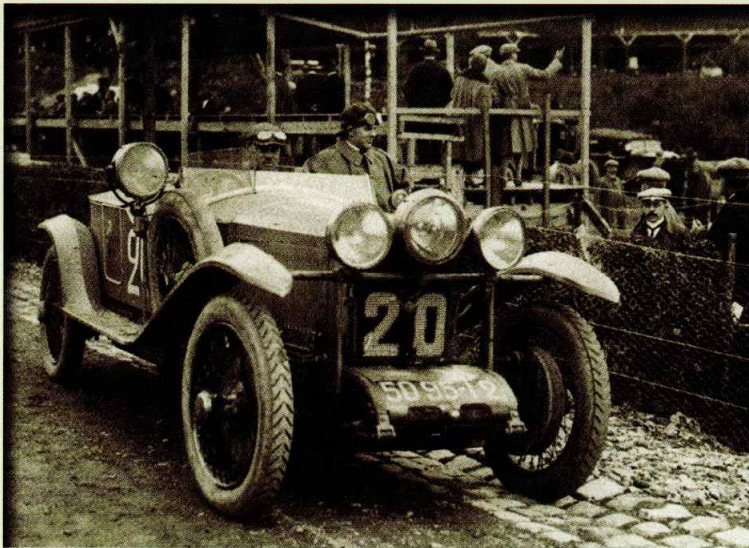
La carrosserie est spécifique à ce modèle : radiateur profilé, ailes gouttières qui courent le long de celle-ci, un simple saute-vent pour protéger le pilote et quatre places pour respecter les règlements de course de l'époque.



Des formes de radiateur anguleuses ont toujours caractérisé les Bignan, ci-dessus une 15 000 bis et à droite une 132 C.







Grand Prix de SPA 1924, la 2 litres Sport de Springuel.

2 litres Supersport, ex-collection Charbonneaux à Reims.



► C'est avec une telle auto que Bignan s'est illustré aux 24 heures de SPA ou au grand Prix de l'ACF à Strasbourg...

## Les cyclecars

Comme beaucoup d'autres, Bignan se lance dans la distribution de cyclecars au début des années 20 en adaptant son radiateur et sa carrosserie sur les modèles Salmson AL et VAL. Moteur 4 cylindres 1100 cm<sup>3</sup> à monoculbuteur. Pont sans différentiel. Il rencontrera néanmoins un certain succès commercial avec 996 véhicules vendus.



Au milieu des années 20, les Ateliers Lecourbe proposèrent aussi un cyclecar de leur conception, le KIDDY à moteur 2 cylindres Brunot de 400 cm<sup>3</sup>. Et l'enquête continue, puisque lors du dernier Rétromobile, j'ai retrouvé la trace d'un moteur fixe Bignan : voilà donc une nouvelle piste à explorer !

## LA RÉCOMPENSE DU SPORT

Comme de nombreuses marques de l'époque, Bignan compte sur ses participations et résultats en compétition pour augmenter ses ventes. C'est ainsi que durant toute la vie de la société de 1919 à 1931, de nombreux modèles se sont illustrés sur tous les circuits européens. Dès septembre 1919, les exploits s'accumulent pour la marque à la cigogne :

► record sur Paris - Deauville en 2 h 21 en 1919 ;

## La 2 litres

Sans doute le modèle le plus connu de la marque avec son moteur 4 cylindres à arbre à cames en tête et ses freins sur les quatre roues, ce qui n'était pas des plus courant en 1922. Contrairement à d'autres, Bignan vend ses véhicules tout équipé avec pneus, phares et carrosserie en torpédo, berline, coupé de ville, sportive... Mais il est aussi possible d'acheter un châssis seul pour le faire carrosser à l'extérieur par des artisans comme Kelsch qui fut sans doute un des carrossiers qui a le plus collaboré avec Bignan. On retrouve d'ailleurs certaines de ses réalisations sur les stands de la marque aux salons de l'Auto de Paris.

## Les autres modèles

Après la période faste 1919 à 1925, Bignan a voulu suivre la tendance générale et proposait des modèles plus luxueux et donc plus exclusif, la production de ces nouveaux modèles est restée trop confidentielle, entraînant la société dans des difficultés financières inextricables qui conduiront inévitablement à sa perte.

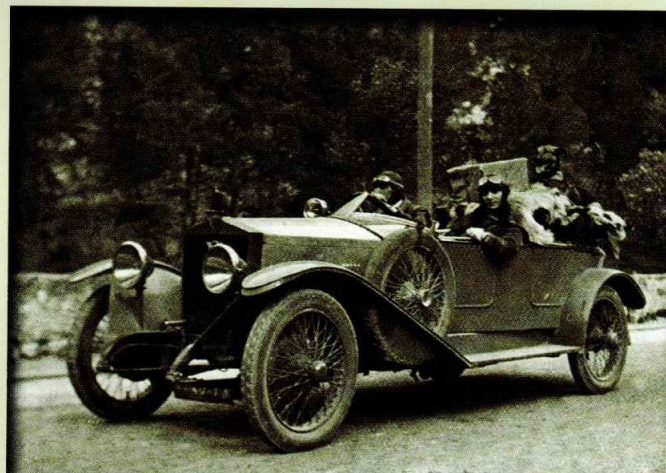
C'est ainsi que successivement la marque proposera :

**Une 2 litres à 6 cylindres** qui participera d'ailleurs aux 24 heures du Mans sans grand panache, **une 2,5 litres** à 4 cylindres et **une 8 cylindres** dénommée MOP sans que l'on sache si elle dépassa le stade du prototype exposé au Salon 1928.



► En 2008, on a pu voir une Type 15 000 Bis lors des Journées Européennes du Patrimoine.





Lors d'un mémorable voyage de noces dans les années 20, la voiture sera malheureusement très sérieusement endommagée dans un accident de la route.

- ▶ 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> places à la coupe des voituresses au Mans en 1920 derrière la Brescia de Friederich ;
- ▶ 1<sup>re</sup> place au seul Grand Prix de Corse en avril 1921 sur la 3 litres surbaissée qui illustre la 1<sup>er</sup> page de cet article ;
- ▶ victoire lors du rallye de Boulogne en 1921, la même 3 litres GP de Corse est alors pilotée par Jacques Bignan suivi à la 2<sup>e</sup> place de M. Kalfèche, concessionnaire de la marque à Lille ;
- ▶ 3<sup>e</sup> place aux 24 heures du Mans 1923 derrière les 2 Chenard & Walker ;
- ▶ participation plus ou moins heureuse jusqu'en 1926 aux 24 heures du Mans ;
- ▶ victoire de classe à la coupe Boillot à Boulogne sur Mer en 1923.

Les grandes victoires de la marque seront bien évidemment exploitées dans les réclames d'époque. Il en est ainsi pour : la 1<sup>re</sup> place ex æquo avec Salmson au Tour de France cycliste en 1922 (tous deux possèdent la même base méca-



nique !), la victoire cette même année au Grand Prix de Belgique pour voitures de tourisme (Gros sur la fameuse Bignan desmodromique N°9 2 litres), en 1924, celles de Springuel aux 24 heures de Spa, de Jacques Ledure dit Elgy au 1<sup>er</sup> Rallye de Monte Carlo en 1924 après avoir parcouru 2 006 kilomètres depuis Glasgow et sur le circuit espagnol de Lasarte, puis en 1926 celle de Gauthier à Reims ainsi que des centaines d'autres résultats en France, en Angleterre, en Allemagne, etc.

Les déboires financiers n'entament pas les records, puisqu'alors qu'elle est dans la tourmente financière (1<sup>er</sup> dépôt de bilan, changement de propriétaire...), en octobre 1924, elle s'offre le luxe de battre le record du monde de 24 h détenu depuis 1907 par Edge sur Napier avec 2 987 km en 24 h soit 124,45 km/h sur le tout nouveau circuit de Monthléry. Alors, au terme de cet historique, êtes-vous convaincus de la valeur des Bignan ? ■

Il existe encore des Bignan à sauver tel ce cyclecar VAL III en bien triste état qui reprendra la route dans quelques mois.



## L'Amicale Bignan

Créée à la fin des années 1990 à l'initiative de Pascal Rousselle (administrateur de la FFVE), petit neveu de César Galy pour sortir la marque de l'oubli dans laquelle elle était à l'époque, l'Amicale Bignan regroupe les propriétaires et sympathisants de Bignan. A ce jour, elle regroupe une vingtaine d'amateurs répartis sur tous les continents ce qui ne favorise bien évidemment pas les rencontres. Le recensement méthodique entrepris depuis lors des châssis survivants a permis de retracer un peu moins de 50 châssis tous types confondus, dont moins de 15 en état de rouler. Pour mémoire, la production

totale de la marque est estimée à 5 500 châssis de 1919 à 1931.

Les principaux objectifs de l'Amicale sont :

- ▶ réunir les propriétaires et sympathisants de la marque ;
- ▶ collecter toutes les informations relatives aux éléments survivants (véhicules, pièces, documents...);
- ▶ aider, conseiller les propriétaires dans leurs restaurations ;
- ▶ rédiger un ouvrage ;
- ▶ présenter les véhicules au public.

**Pour joindre l'Amicale :**  
03 20 23 10 16