



# **Lorraine-Dietrich**

## **1- Naissance**

**(1896-1907)**

Par Gérard Hartmann

## Les familles de Dietrich et De Turkheim

Devenu le plus grand propriétaire terrien d'Alsace par l'achat successif de seigneuries, Jean Dietrich (1719-1795) est anobli par Louis XV en 1761. C'est lui qui fait ériger le château de Reichshoffen. Ses descendants bâtissent dans le Bas-Rhin un empire industriel par la construction de forges et de hauts-fourneaux. En 1792, en pleine France envahie par les troupes prussiennes, son fils Philippe-Frédéric de Dietrich, premier maire élu de Strasbourg, commande un chant patriotique au capitaine Claude Rouget de l'Isle : *La Marseillaise* !

Après la tourmente de la Révolution française, Napoléon Bonaparte aide la famille de Dietrich à reconstruire son empire industriel. De nouveau, la France est envahie par les troupes prussiennes en 1815 et l'activité économiques est stoppée, on se demande si le pays ne va pas être morcelé ou disparaître. Des Ateliers de construction de machines de Reichshoffen De Dietrich sortent pièces de fonderie et matériel roulant et après 1848, des locomotives à vapeur. Une usine est bâtie à Lunéville (Meurthe-et-Moselle) en Lorraine en 1897, une autre à Niederbronn-les-Bains (Bas-Rhin).

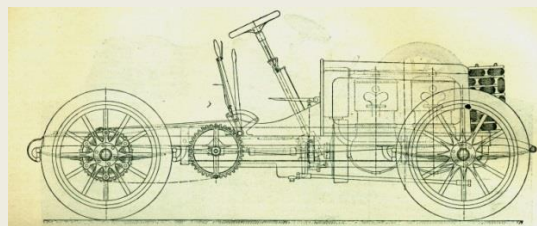
En 1870, nouvelle invasion, plus désastreuse encore : après l'annexion de l'Alsace-Lorraine par l'Allemagne, la famille de Dietrich décide de rester sur place. Ce choix lui interdit l'accès à certains marchés. L'entreprise remercie une grande partie de son personnel et se tourne alors vers la production de biens de consommation à peu de valeur ajoutée : poêles, cuisinières, mobilier en bois, baignoires en fonte émaillée – et d'équipements urbains ou industriels – pièces de tramways, appareils à distiller, wagons.



Baron Adrien de Turkheim (1866-1948).

## Premières automobiles

Mais du sang industriel circule dans les veines de de Dietrich et leurs descendants, les de Turkheim. En 1896, la société De Dietrich se lance dans la construction d'automobiles. Entre 1898 et 1902, l'usine de Niederbronn-les-Bains produit des voiturettes sous licence Amédée Bollée. Les premières sorties de chez de Dietrich en 1899 ne sont que des trois roues avec moteur à essence à deux cylindres horizontaux. En 1900, de Dietrich produit aussi la voiturette belge de marque Vivinus à transmission par courroie qui connaît un petit succès.



Dessin en coupe de la de Dietrich 16-20 HP présentée en mai 1902. (*La France Automobile*).

- 1899 - Nice-Castellane-Nice  
Baron de Turkheim (5e),  
De Dietrich (9e)
- 1899 - Paris-Bordeaux  
Wehrlé (abandon)
- 1900 - Nice-Marseille  
Comte Bozon de Perigord (6e)
- 1900 - Paris-Toulouse-Paris  
Baron de Turkheim (12e)
- 1901 - Paris-Bordeaux  
Baron de Turkheim (abandon)
- 1901 - Paris-Berlin  
Baron de Turkheim (47e),  
Martha (abandon),  
Noirel (mécanicien de Turkheim, abandon),  
Nicolai (abandon),
- 1902 - Paris-Vienne  
Merville (42e),  
Claude Loraine Barrow (50e),  
Gras (abandon),  
Meyan (abandon)
- 1902 - Circuit des Ardennes (Bastogne)  
Claude Loraine Barrow (20e),  
Phil Stead (22e)

*Victoires des voitures De Dietrich en course (1899-1902). Eugène De Dietrich et Adrien de Turkheim sont de la partie.*

En février 1902, le baron Adrien de Turkheim (1866-1948), administrateur des Ateliers de Dietrich à Lunéville, acquiert auprès de Léon Turcat (1874-1965) et son cousin Simon Méry (1877-X) la licence de construction des voitures Turcat-Méry (la marque Turcat-Méry a été fondée à Marseille en 1899), à moteur 4-cyl de 16-20 ch et boîte de vitesse à quatre rapports plus marche arrière, un savant mélange des

meilleures solutions. Trois voitures Turcat-Méry de 16 ch fabriquées chez De Dietrich brillent par leur robustesse au cours de la course Paris – Vienne en 1902. Un châssis de Dietrich 16-20 ch avec carrosserie à deux places est livré en France au départ de Lunéville (zone allemande) pour 16 000 francs. Le succès est immédiat.



1902. Élegante et son automobile Lorraine-Dietrich.

En 1902, Eugène de Dietrich, le directeur de l'usine alsacienne, autre héritier de la dynastie de Dietrich, embauche un inconnu : Ettore Bugatti (1881-1947) pour la conception des automobiles et un certain Émile Mathis (1880-1956, futur grand industriel alsacien) pour leur commercialisation. De 1902 à 1904, c'est-à-dire jusqu'à la fermeture de l'usine du Bas-Rhin, Bugatti travaille à Niederbronn-les-Bains ; il y conçoit un nouveau modèle, appelé voiture de Dietrich-Bugatti, un échec commercial, et en 1904 quitte la société.

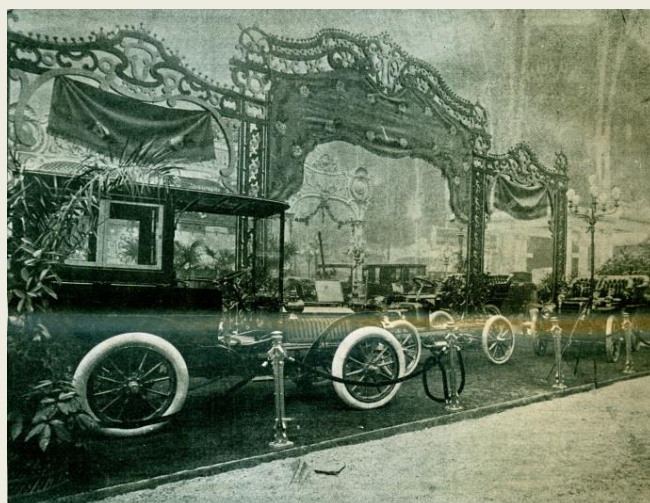
Produites dans l'usine de Lunéville, les Lorraine-Dietrich de 1904 à 1908, une 8 ch à moteur 2-cyl en ligne (demi 4-cyl), des 12 ch, des 16-20 ch et de puissantes 24 ch, ces dernières 4-cyl à 4 vitesses à entraînement par chaîne, sont engagées dans les compétitions avec des professionnels, Aurélien Sorel, Arthur Duray, Fernand Gabriel et Henri Rougier.

1897 .....	623 690 francs
1898 .....	1 749 350 F
1899 .....	4 259 330 F
1900 .....	9 417 000 F
1901 .....	15 782 000 F
1902 .....	30 231 000 F
1903 .....	50 837 000 F
1904 .....	71 035 000 F
1905 .....	100 265 000 F
un total de 4 761 724 000 F	

Après la photographie, le cinéma et la mode, l'industrie automobile enrichit la France. Exportations françaises d'automobiles 1897-1905 (Source : ministère des finances)

## La preuve par l'effort

Lorraine-Dietrich produit à Lunéville et commercialise depuis Paris –un magasin de ventes est établi au 12 avenue de Madrid à Neuilly-sur-Seine dès 1904 - dans toute l'Europe camions, voiturettes, voitures de service, et même des canots automobiles. Les succès en course ne se font pas attendre. Du 26 décembre 1904 au 2 janvier 1905, la première grande course d'automobile disputée aux Indes, entre Delhi et Bombay, 1 417 kilomètres, financée par plusieurs Rajahs (Mysore, Kapurthala, Gwalior et Jaipur) est remportée par une voiture 24 ch Lorraine-Dietrich pilotée par Sorel, devant 37 concurrents. La course aux Indes est un immense succès populaire et son retentissement en France n'est pas mince, la belle construction des voitures de Dietrich fait merveille sur ces éprouvantes routes.



Le stand de Dietrich au Salon de l'auto 1902 en décembre à Paris. (La France Automobile).

En mai 1905 est présentée la première Lorraine-Dietrich de course, une 120 ch à quatre cylindres verticaux pesant en état de marche moins de 1 000 kg, de manière à entrer dans la catégorie des voitures de la Coupe de vitesse Gordon-Bennett disputée sur le dangereux Circuit d'Auvergne. Sa concurrente la plus sérieuse est la rapide Mercedes du baron belge Pierre de Caters. La France a qualifié trois voitures, deux Richard-Brasier, aux mains de Léon Théry et Gustave Caillois et une de Dietrich, confiée à Arthur Duray. Le 5 juillet, la victoire revient à la Richard-Brasier de Théry.

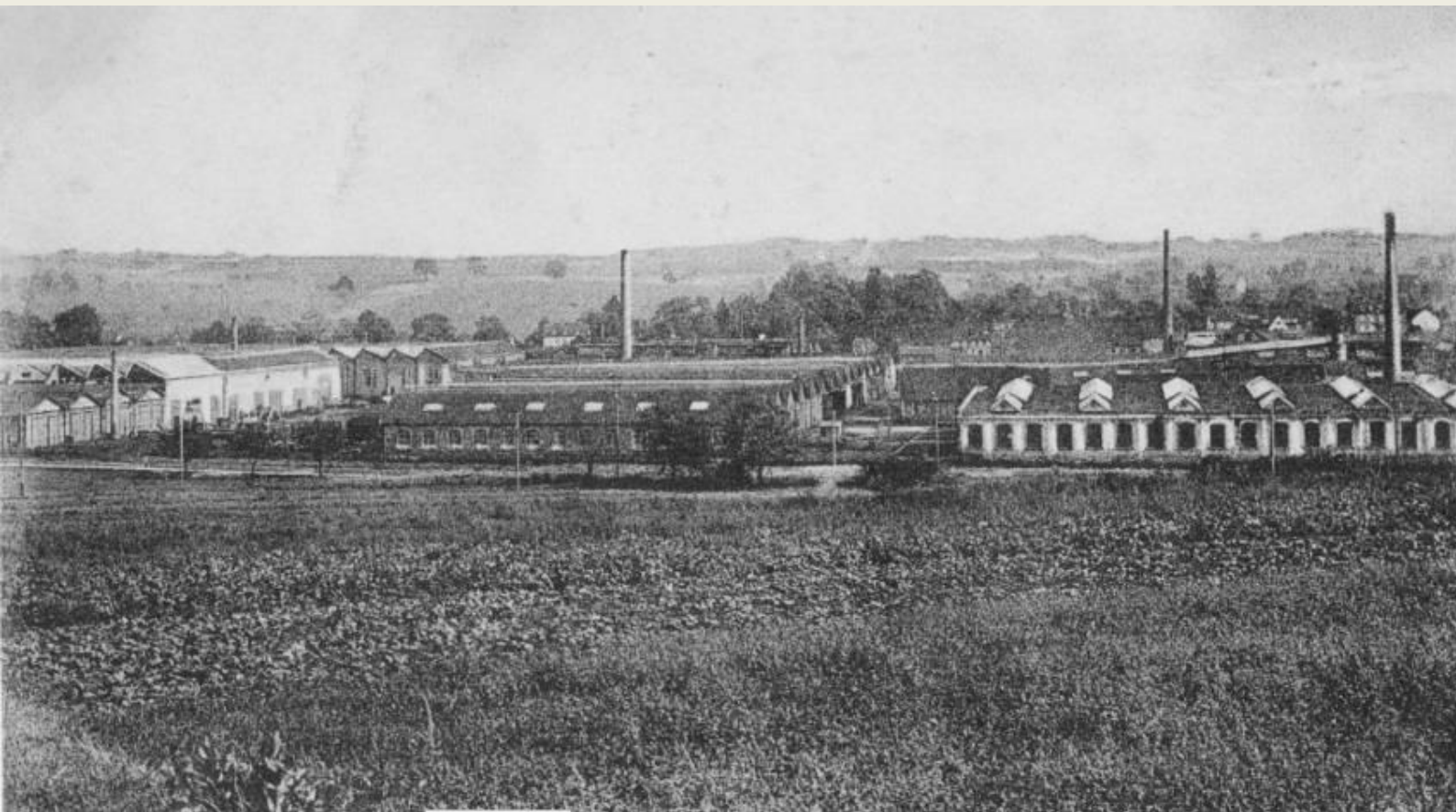
Sur la difficile piste du Circuit des Ardennes, Duray sur la de Dietrich finit septième et hisse la marque au rang des grands constructeurs, avec Panhard-Levassor, Darracq, Brasier, Mercedes, FIAT. Gabriel et Rougier finissent neuvièmes et dixièmes. La preuve de la robustesse des voitures de Dietrich est faite.



*Le château de Reichshoffen. (Coll. part.).*



*Usine Lorraine-Dietrich de Lunéville, 1906. (Coll. J. Lhérault).*

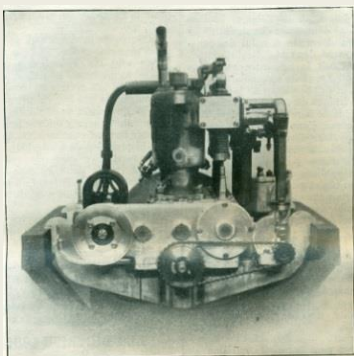


*Ateliers de construction et usines de Reichshoffen. De Dietrich ferroviaire a été racheté par Alstom en 1995. (Coll. part.).*



*Tonneau Turcat-Méry de 20 ch de M. Damoy-Picon, 1902. (La France Automobile).*

En décembre 1905, rappelant son rapprochement vers la France, la raison sociale *Société de Dietrich et Cie de Lunéville* devient la *Société Lorraine des anciens Etablissements de Dietrich*. Les caractéristiques des voitures appelées *Lorraine-Dietrich* forment cinq modèles de 12, 16, 24, 40 et 60 ch, plus une 120 ch de course fabriqués à Lunéville entre 1905 et 1908. Leur construction est très soignée, par exemple le châssis en tôle emboutie est protégé en-dessous par une tôle qui protège tous les organes dont le beau moteur à quatre cylindres, une boîte de vitesses, plate et très réussie (voir photo ci-dessous) et une commande de puissance par arbre de transmission entraînant les roues arrière via des chaînes.



Le nouveau moteur Lorraine-Dietrich 12 chevaux type 1906 vu au Salon de Paris en décembre 1905. (LFA).

Toute la transmission est à plat, ce qui abaisse le centre de gravité de l'auto. Les moyeux de roues tournent sur des roulements à billes ; la direction à vis et écrou à filets triangulaires est de type irréversible. Le jeu né de l'usure peut se rattraper par un simple réglage par deux butées à billes. Les freins à tambour sont progressifs. Le moteur est à double allumage par magnéto Simms-Bosch à haute tension. Le réservoir d'essence est placé sous le châssis à l'arrière de la voiture.



Camion Lorraine-Dietrich amenant des pièces de Lunéville à Argenteuil, 1905. (LFA).

Adrien de Turkheim participe sur les voitures de sa marque à toutes les épreuves disputées dans l'est de la France. En 1900, il a remporté la course de côte de Strasbourg. Des Lorraine-Dietrich sont engagées dans toutes les courses : Coupe Gordon-Bennett, rallye Delhi-Bombay, Circuit d'Auvergne, Grand Prix de l'Automobile-Club de France, Semaine de Nice, Grand Prix de la République, Coupe des voitures, Coupe Hydra, Coupe de Liedekerke, Coupe de Crawhez, Circuit des Ardennes, Semaine d'Ostende, course de côte du Mont-Cenis, meeting de Schveningue, Coupe Florio, meeting de Brescia, Coupe Vanderbilt, meeting de Provence, course de côte de Château-Thierry, de Dourdan, de Gaillon.

### Circuit des Ardennes 1905 (première participation)

#### Catégorie Voitures

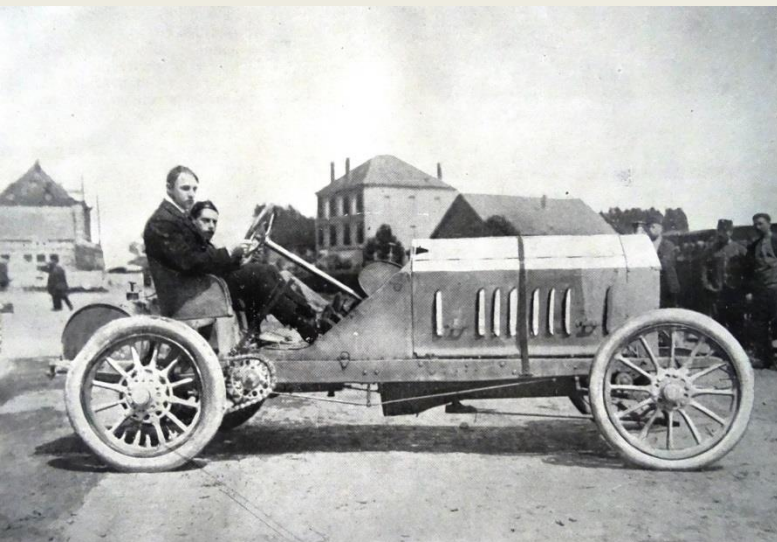
- |     |   |                 |
|-----|---|-----------------|
| 1.  | Hémery (Darracq)  | 5h58m32s        |
| 2.  | Tart (Panhard et Levassor)                                  | 6h13m37s        |
| 3.  | Le Blon (Panhard-Levassor)                                  | 6h22m56s        |
| 4.  | Wagner (Darracq)  | 6h24m10s        |
| 5.  | Heath (Panhard-Levassor)                                    | 6h24m20s        |
| 6.  | De Caters (Mercedès)  | 6h40m27s        |
| 7.  | <b>Duray (de Dietrich)</b>                                  | <b>7h18m26s</b> |
| 8.  | Montjoie (Darracq)  | 7h52m11s        |
| 9.  | <b>Gabriel (de Dietrich) abandon au 1<sup>er</sup> tour</b> |                 |
| 10. | <b>Rougier (de Dietrich) abandon au 3<sup>e</sup> tour</b>  |                 |

La Société de Dietrich s'engage dans des compétitions internationales. Duray termine second de la Coupe Fiorio en 1905 derrière la nouvelle Itala de Raggio, Rougier longtemps en tête termine cinquième, Gabriel, bon second une grande partie de l'épreuve est classé dixième.



En 1906, les voitures de course Lorraine-Dietrich triomphent dans la prestigieuse course du Circuit des Ardennes et se montrent aux avant-postes dans beaucoup d'épreuves : Circuit de la Brie, Circuit de la Sarthe (futurs 24h du Mans), Reliability Trials à Bombay aux Indes, Circuit de Sicile, Coupe Sneden, Targa Fiorio en Italie, Coupe d'or de Milan, Tour de France automobile, Concours de Touraine, Coupe Broussais en Algérie, Coupe Rochet-Schneider

des poids lourds (camions), de nouveau la Coupe Herkomer en Allemagne, le meeting d'Ostende en Belgique, le Critérium de Belgique, le meeting de Boulogne-sur-Mer, la Coupe du quotidien *Le Matin*, la Course de côte du mont Ventoux, la Coupe Vanderbilt, les courses de côte de Dourdan, de Gaillon, d'Origny Ste-Benoîte.



Duray sur la Lorraine-Dietrich de course dans la Coupe Florio 1907 a longtemps été à la deuxième place. (LFA).

Provence, course Moscou – Pétersbourg, meeting de mont Ventoux, meeting de Brescia, Coupe Vanderbilt, courses de côte du mont Pilat, de Château-Thierry, de Gaillon, Coupe d'Evreux et Grand Prix de l'Automobile-Club de France disputé à Dieppe en plein été.



Début mai 1907, Sorel fait la une des quotidiens sportifs en établissant un nouveau record de vitesse sur le trajet (non gardé, non bitumé) Paris – Madrid, 1 500 kilomètres abattus en 28 heures 14 minutes, sur une voiture de tourisme de série Lorraine-Dietrich de 60 ch.

Disputée du 5 au 11 juin 1907 par 189 concurrents parmi lesquels 14 écuries françaises dont Brasier, Panhard-Levassor, Lorraine-Dietrich, Gobron-Brillié, Vinot-Deguinguand, Clément, Berliet, Renault, de Dion-Bouton en Allemagne, la Coupe Herkomer, 1 840 kilomètres, est dominé par les voitures Lorraine-Dietrich 60 ch de Duray, Rougier et Gabriel, même si une Benz finit première. Le jour suivant, 39 concurrents prennent part à la Coupe de l'Empereur, Rougier finit 13<sup>e</sup>. La presse allemande souligne la bonne tenue des voitures allemandes Lorraine-Dietrich.

En juin 1907, Duray (vainqueur du Circuit des Ardennes 1906) remporte la course de Moscou à Pétersbourg avec trois heures d'avance sur le second, 700 kilomètres sur routes non aménagées, devant 26 concurrents !

### Circuit des Ardennes 1906

#### Catégorie Voitures

1.	<b>Duray (Lorraine-Dietrich)</b>	<b>5h38m39s</b>
2.	Hanriot (Darracq)	5h40m21s
3.	<b>Rougier (Lorraine-Dietrich)</b>	<b>5h50m11s</b>
4.	Barillier (Brasier)	5h50m27s
5.	<b>Gabriel (Lorraine-Dietrich)</b>	<b>5h53m14s</b>
6.	Clément (Bayard-Clément)	6h02m55s
7.	Sorel (Lorraine-Dietrich)	6h04m38s
8.	Wagner (Darracq)	6h14m46s
9.	Salzer (Mercedes)	6h14m50s
10.	Jenatzy (Mercedes)	6h15m09s
11.	Villemain (Bayard-Clément)	6h32m40s
12.	Garcet (Bayard-Clément)	6h51m37s
	D'Hespel (Corre)	ab 1 <sup>er</sup> tour
	Hémery (Darracq)	ab 3 <sup>e</sup> tour
	Burton (Mercedes)	ab 2 <sup>e</sup> tour
	Baras (Brasier)	ab 1 <sup>er</sup> tour
	Pierry (Brasier)	ab 2 <sup>e</sup> tour
	Demogeot (Darracq)	ab 3 <sup>e</sup> tour
	Bablot (Brasier)	ab 7 <sup>e</sup> tour

L'année sportive 1907 est placée sous le signe des règlements nationaux, qui limitent l'hégémonie des voitures françaises. A la Targa Florio, Vérone et dans Paris – Ostende, on limite les cylindrées, par exemple. La saison est cependant riche de belles prestations des Lorraine-Dietrich : Coupe Herkomer, Circuit des Ardennes, Coupe de l'Empereur, Circuit de

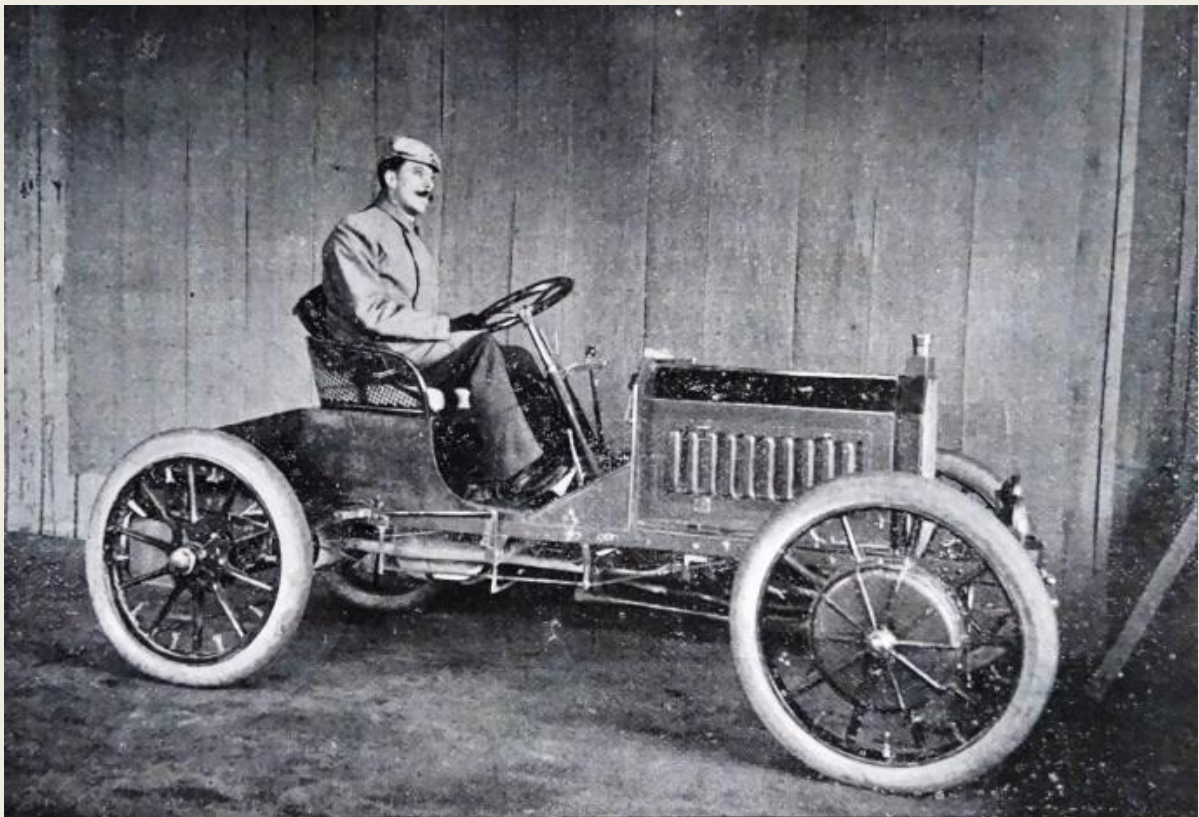
### Course des voitures de tourisme Moscou – Saint-Petersbourg 1907

1.	<b>Duray (Lorraine-Dietrich)</b>	<b>9h22m</b>
2.	Champoiseau (CGV)	12h53m
3.	Folkin (FIAT)	13h14m
4.	London (Mors)	14h04m
5.	Menoff (Argus)	14h30m
6.	Schwartz (Brasier)	14h57m
7.	Zemlichka (Darracq)	15h38m
8.	Lescure (Mercedes)	17h26m
9.	Farich (Brasier)	23h09m
10.	Sebillotte (Buich)	32h22m

Les autres ont abandonné.



*Camion de Dietrich participant au Critérium des Poids lourds, 1902. (La France Automobile).*



*M. Barrow sur sa Lohner-Porsche hybride (thermique-électrique) en 1902. (L'Auto).*

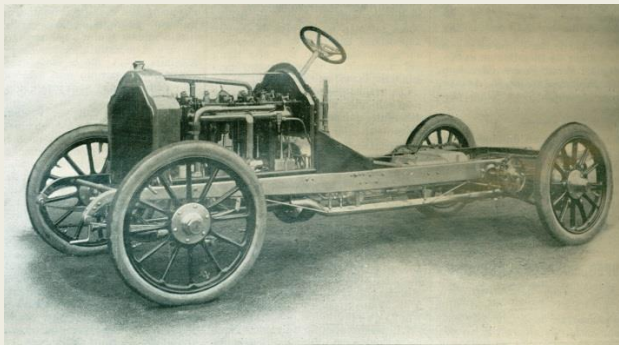




*La 24 HP de Dietrich de Sorel, gagnante de la course Delhi – Bombay en janvier 1905. (La Vie au grand air).*

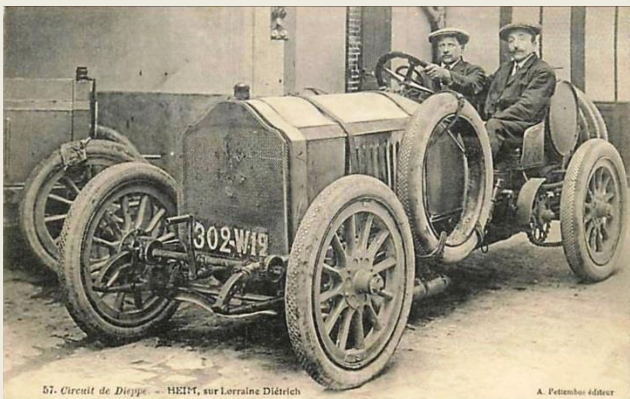


*Sorel sur Lorraine-Dietrich 40 ch grimpe la côte de Semmering lors de la Coupe Herkomer 1906. (La France Automobile).*



Châssis 40 HP de 1906. (LFA).

En juillet 1907, sur le circuit de Dieppe, pour le Grand Prix de l'Automobile-Club de France, Lorraine-Dietrich dépêche ses trois as du volant, Duray (quatrième au départ), Rougier (20e) et Gabriel (31e sur 38) sur des bolides de course Lorraine-Dietrich de 130 ch qui dépassent 150 km/h dans les lignes droites. Duray fait le second temps dans le premier tour mais abandonne au sixième tour. Rougier fait bonne figure (6e temps au 5e tour), mais abandonne aussi, seul Gabriel finit 5e sur 16 concurrents à l'arrivée.



Heim sur la Lorraine-Dietrich au Grand Prix de Dieppe. (Coll. J Lhéral).  
57. Circuit de Dieppe - HEIM, sur Lorraine Dietrich. A. Pettibon éditeur

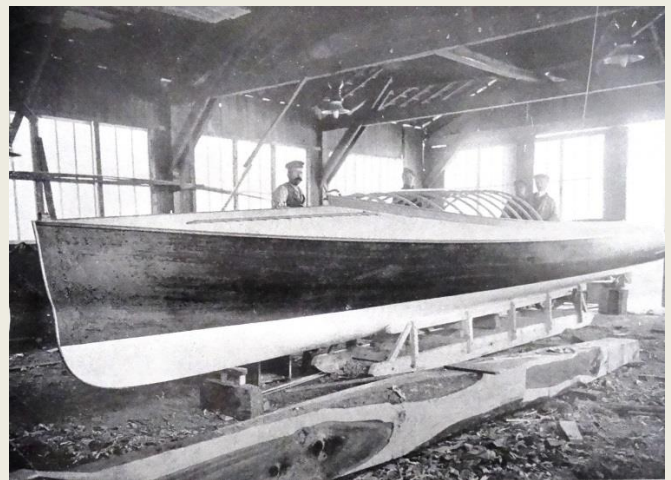
Disputée le 2 septembre 1907 à Brescia, la Coupe de vitesse compte seize concurrents, dont nos trois mousquetaires. Duray, second aux tours 4 et 5, sort de la route et finit avec 15 mn de retard ; Gabriel, aux prises avec des bougies défaillantes, second au sixième tour, finit 4<sup>e</sup> derrière Rougier.

Au meeting de Provence, Bablot sur sa Brasier remporte la coupe Rothschild de vitesse à l'heure, devant Rougier (Lorraine-Dietrich 130 ch), mais l'ordre est inversé dans la course de vitesse de l'ascension du Mont Ventoux.

Dans la course de côte du Mont Pilat (entre Saint-Etienne et Annonay), Rougier sur la Lorraine-Dietrich de course établit le meilleur temps sur les 8 km, en 6m20s. Pas de Lorraine-Dietrich, en revanche, alignée dans les courses de côte de Château-Thierry et de Gaillon 1907. La société a-t-elle d'autres projets en tête ?

## Un immense marché

Lorraine-Dietrich est en Belgique, pour ne prendre qu'un exemple, le seizième fournisseur de voitures, en 1907, avec 31 véhicules, loin derrière de Dion-Bouton, 389 véhicules, Germain, 389 véhicules, Vivinus, 245 véhicules (deux marques belges), Renault 155, Pipe 152, Panhard-Levassor 121, Minerva 96, Métallurgique 88, Rochet-Schneider 83, Darracq 77, Mathieu (Zaventhem), Royal Star et Gobron 34, Delahaye 32 et Brasier 31. Notons que sur les cinquante-deux marques alimentant le marché belge, vingt-cinq sont françaises. Pour Lorraine-Dietrich, la marge de progression possible est donc importante.



La Lorraine, Cruiser de 13 mètres, à moteur Lorraine-Dietrich, 1906. (LFA).

	Importations	Exportations
Angleterre .....	462 000 F	60 412 000 F
Belgique .....	1 150 000 F	15 492 000 F
Allemagne .....	2 492 000 F	13 601 000 F
Autriche .....	70 000 F	916 000 F
Brésil .....	49 000 F	4 406 000 F
Espagne .....	75 000 F	3 671 000 F
Etats-Unis .....	88 000 F	10 871 000 F
République Argentine .....	15 000 F	5 600 000 F
Russie .....	49 000 F	1 496 000 F
Turquie .....	3 000 F	247 000 F
Algérie .....	863 000 F	4 077 000 F
Autres pays .....	122 000 F	17 004 000 F
Total	8 683 000 F	145 364 000 F

Exportations et Importations d'automobiles pour l'année 1907. (Source : ministère des finances)

A Londres, une grande capitale où circulent quotidiennement plusieurs milliers de véhicules à moteur à essence ou à pétrole, sont enregistrés près d'un millier de taxis automobiles. Renault vient en tête au 31 mars 1908 avec 643 voitures, devant Unic 212, Darracq 50 et Ballot 17, les six autres fournisseurs sont britanniques et totalisent 36 voitures. De Dietrich est absent de ce marché, qui reste à prendre.



Grand Prix de l'Automobile-Club de France 1907, Circuit de Dieppe, l'écurie Lorraine-Dietrich. (Coll. J. Lhéralut).

En France roulent à la même époque 32 000 voitures déclarées (plus forte densité au monde), soit un total dépassant sans doute 40 000 avec les automobiles appartenant aux constructeurs, à des mécaniciens, à des entreprises. Dans ce chiffre, Paris compte pour près de 5 000 véhicules particuliers à moteur à explosion (record mondial absolu) auxquels il faut ajouter 1 200 voitures déclarées dans le département de la Seine. Notons que le nombre de fiacres hippomobiles diminue considérablement, mais dépasse encore ces chiffres. Les départements les mieux dotés ensuite en matière de voiture à essence sont les Alpes maritimes avec 1 100 véhicules, le Nord 1 020, le Rhône 905, la Seine-Inférieure 806, la Seine-et-Oise 754, la Seine-et-Marne 680, la Marne 583, les Bouches-du-Rhône 542, la Sarthe 496 ; les Basses-Alpes ne comptent que 25 propriétaires.



Vedette Lorraine-Dietrich lors du meeting international de Monaco 1908. (Coll. J. Lhéralut).

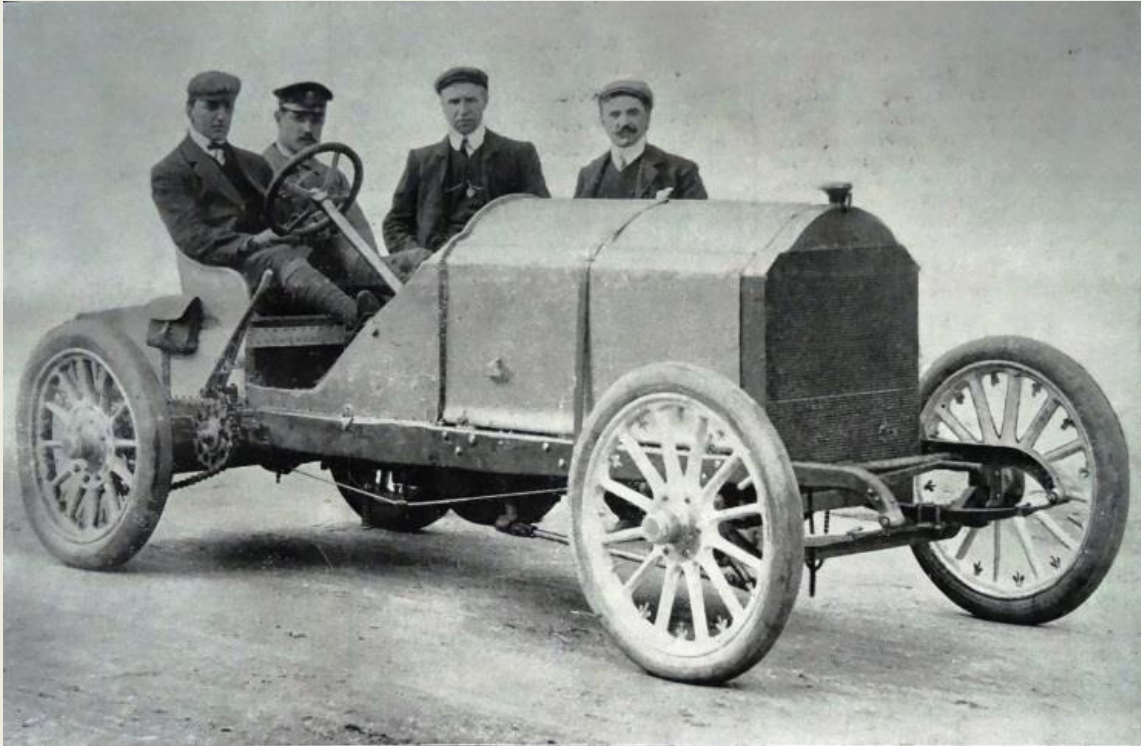


Exposition automobile de Bourges, le stand Lorraine-Dietrich, 1908. (Coll. J. Lhéralut).

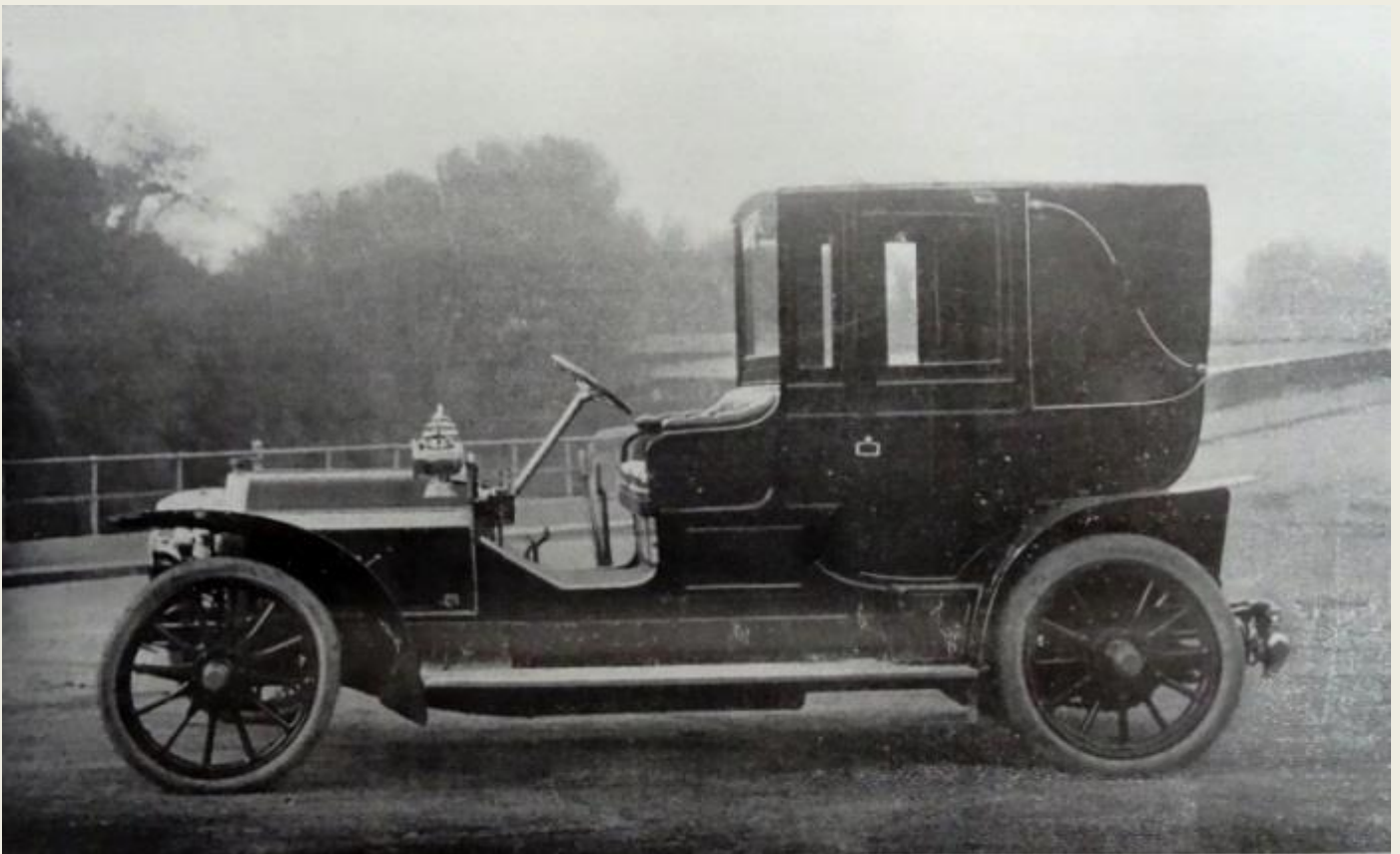
Le prix des automobiles en 1908 oscille entre 2 100 F pour une voiture à deux places (coupé sport) à 6 500 F pour un triple Phaéton - capotable d'une toile -, une grande limousine ou un landaulet (arrière décapotable) à six-huit places, châssis nus s'entend. Un châssis à moteur 2-cyl Lorraine-Dietrich de 10 ch coûte déjà 6 000 F. Pour disposer d'un moteur 4-cyl, il faut déboursier 8 000 F pour un 12 ch chez Lorraine-Dietrich comme chez ses concurrents (il y a un alignement des prix par suite d'une impitoyable concurrence), 11 000 F pour un 15 ch, 14 500 F pour un 20-22 ch, 17 000 F pour un 30 ch, 20 000 F pour un 40-45 ch et 24 000 F pour le haut de gamme, la 60 ch. Un châssis avec moteur Lorraine-Dietrich 6-cyl de 60 ch coûte la bagatelle de 26 000 F.

Mais la société Lorraine-Dietrich compte bien doubler ses ventes en multipliant la surface de ses usines par la mise en service tout près de Paris d'un immense complexe : l'usine d'Argenteuil.

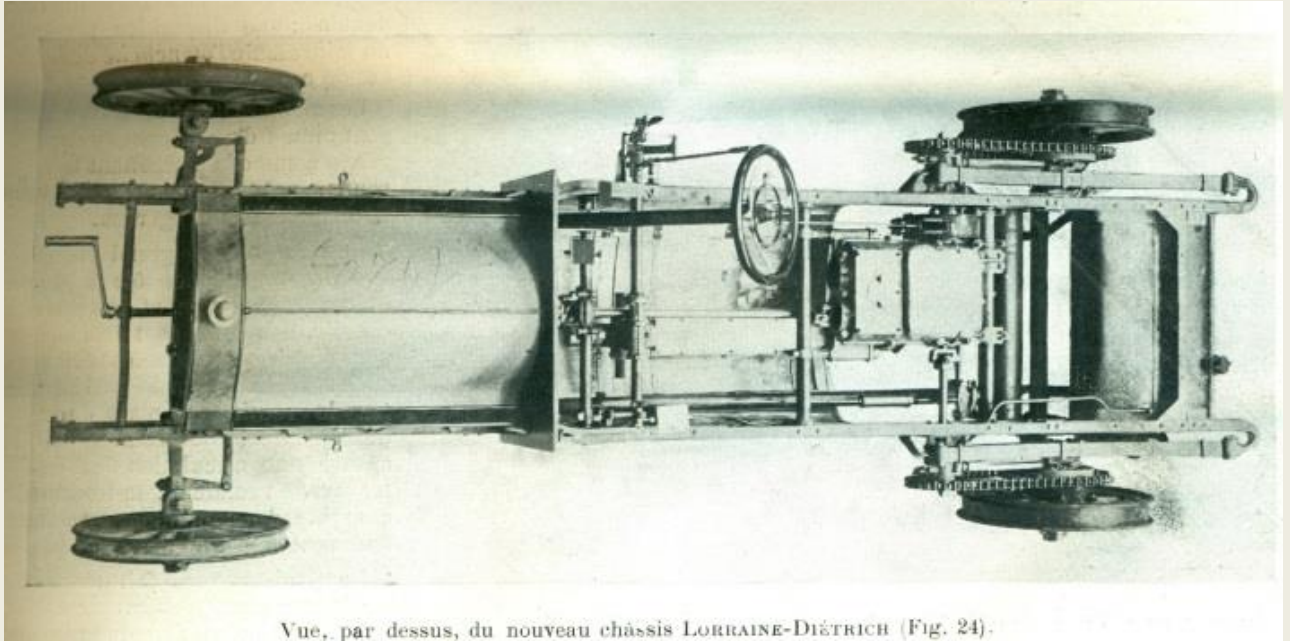




*La 120 HP de la Coupe Gordon-Bennett 1905. Au volant : Rougier, à sa gauche, X, Duray et Gabriel. (LFA).*



*Landulet Lorraine-Dietrich 16 HP, présenté aussi en version coupé de ville 12 HP en 1906. (L'Auto).*



Vue, par dessus, du nouveau châssis LORRAINE-DIÉTRICH (Fig. 24).

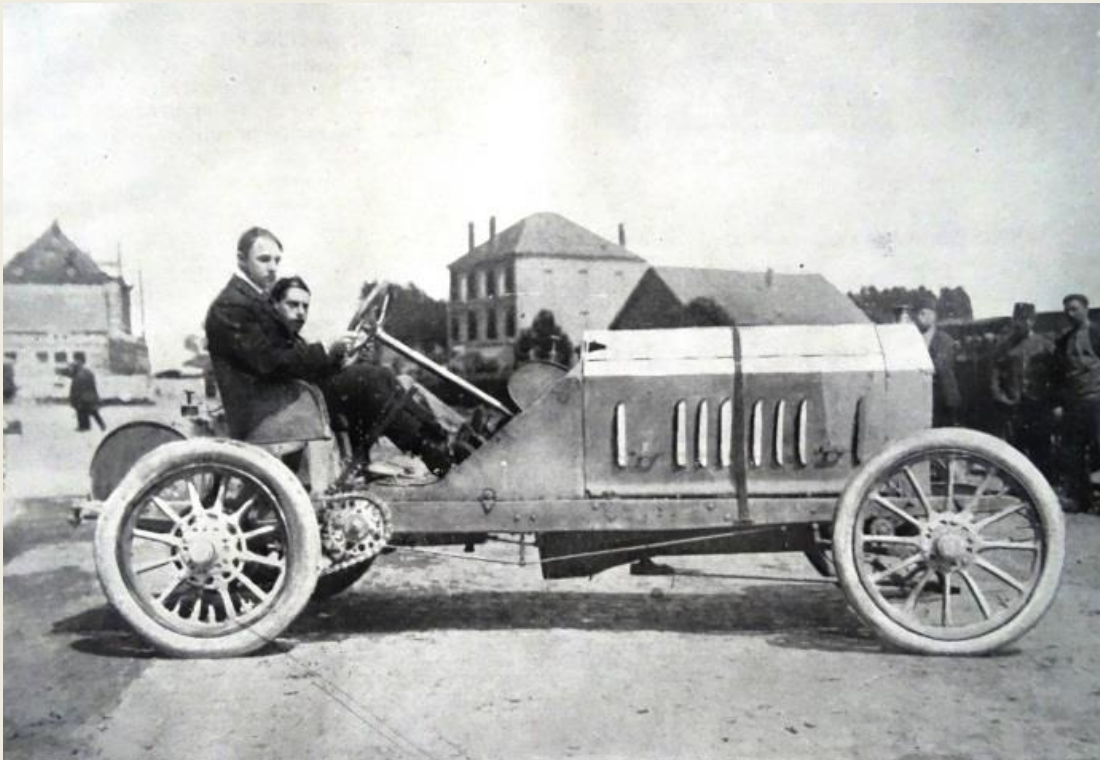
*Châssis Lorraine-Dietrich vu au Salon de l'auto de Paris fin 1906. (La France Automobile).*



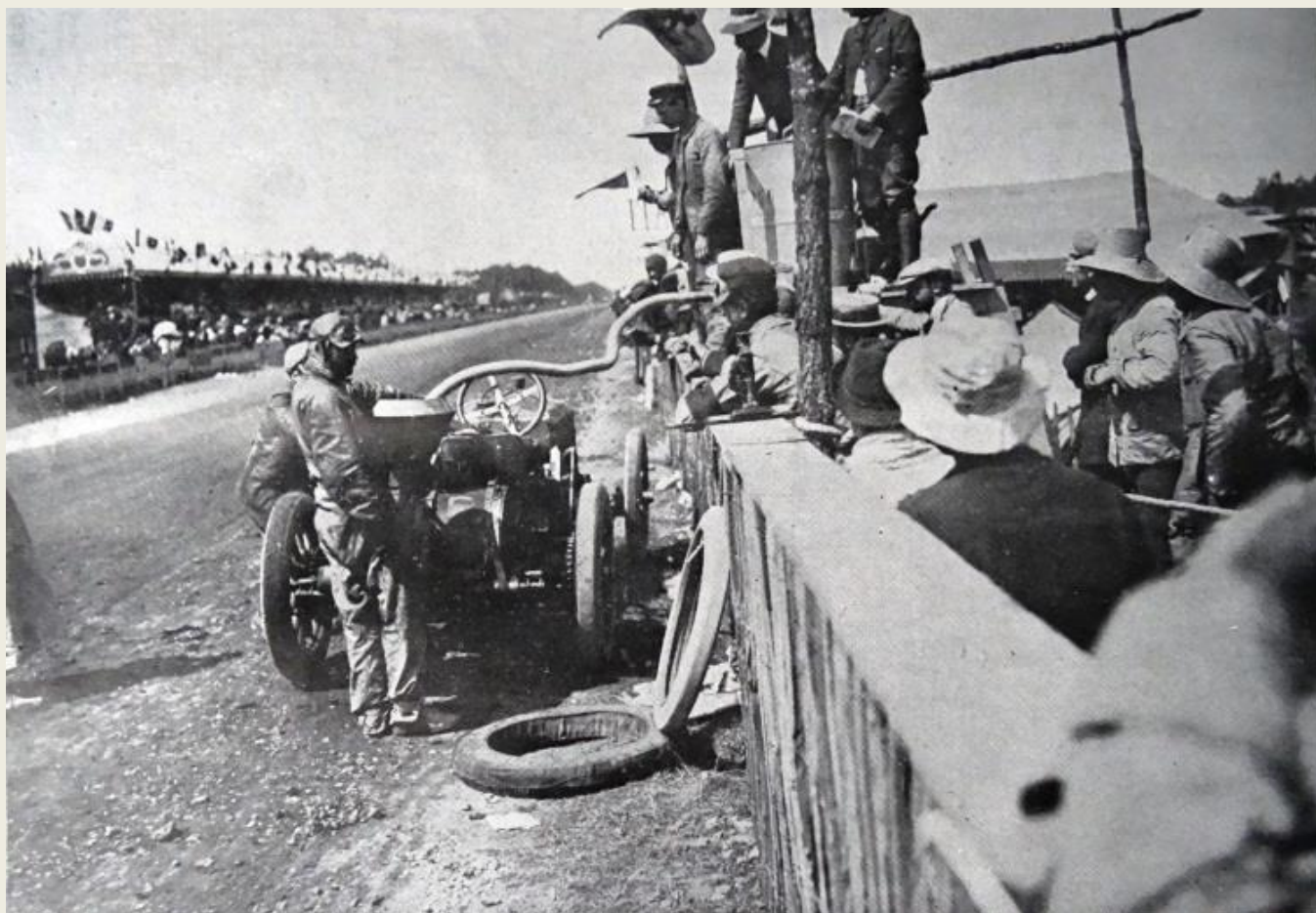
*M. Bertrand sur Lorraine-Dietrich, vainqueur du gymkhana de l'automobile-club de Marseille, 1906. (Le Matin).*



*Le pilote professionnel Sorel et sa 40 ch Lorraine-Dietrich aux Indes, février 1906. Nouvelle victoire. (L'Auto).*



*Duray, second de la Coupe Fiorio 1905, sur voiture de Dietrich, pneus Michelin. (LFA).*



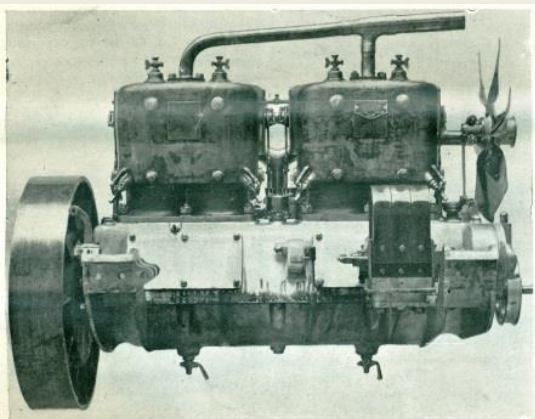
*Dans le Grand Prix de l'ACF, sur le circuit de la Sarthe, une Lorraine-Dietrich se ravitaille en essence devant les tribunes (LFA).*



*DURAY, vainqueur du Circuit des Ardennes, sur voiture Lorraine-Diétrich, jantes amovibles Michelin (Fig. 593).*

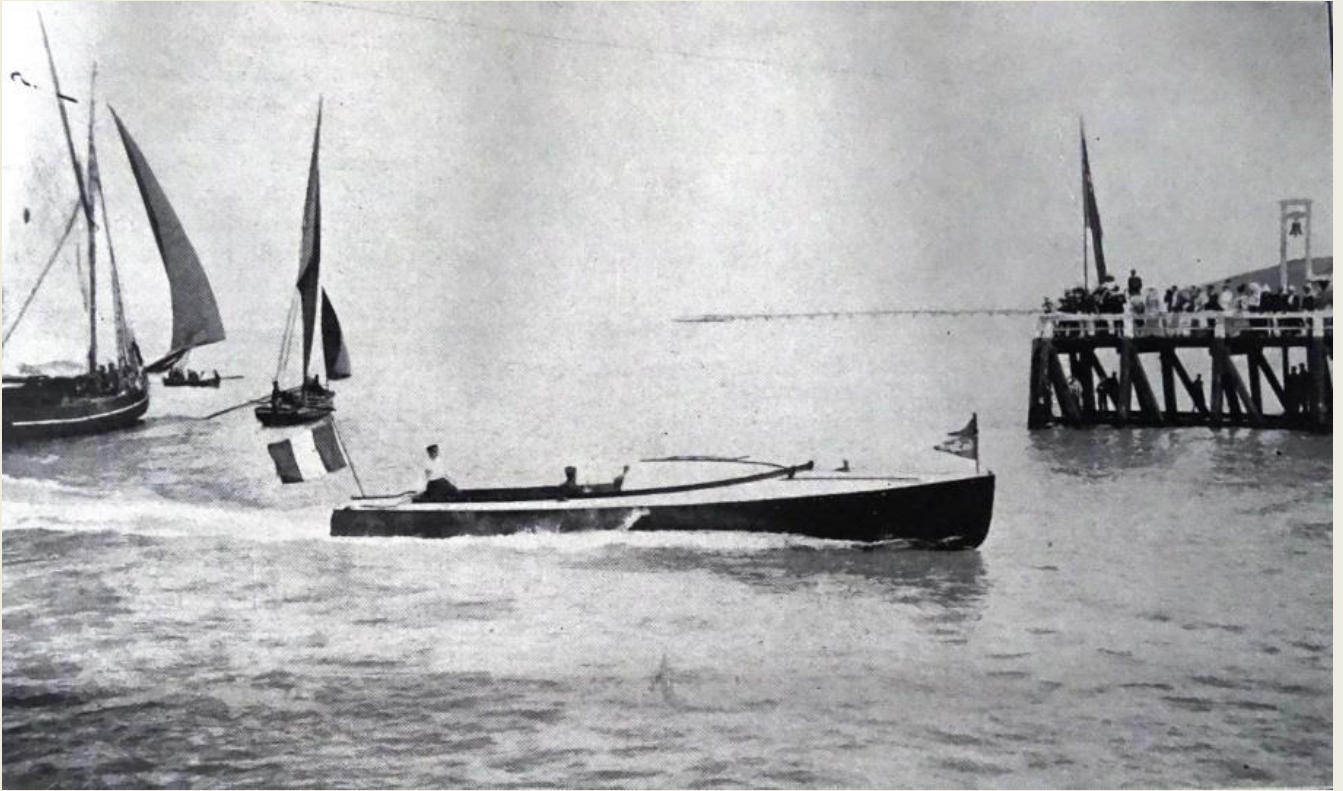


*Duray, vainqueur du circuit des Ardennes 1906, passe la ligne d'arrivée à Bastogne. (LFA).*

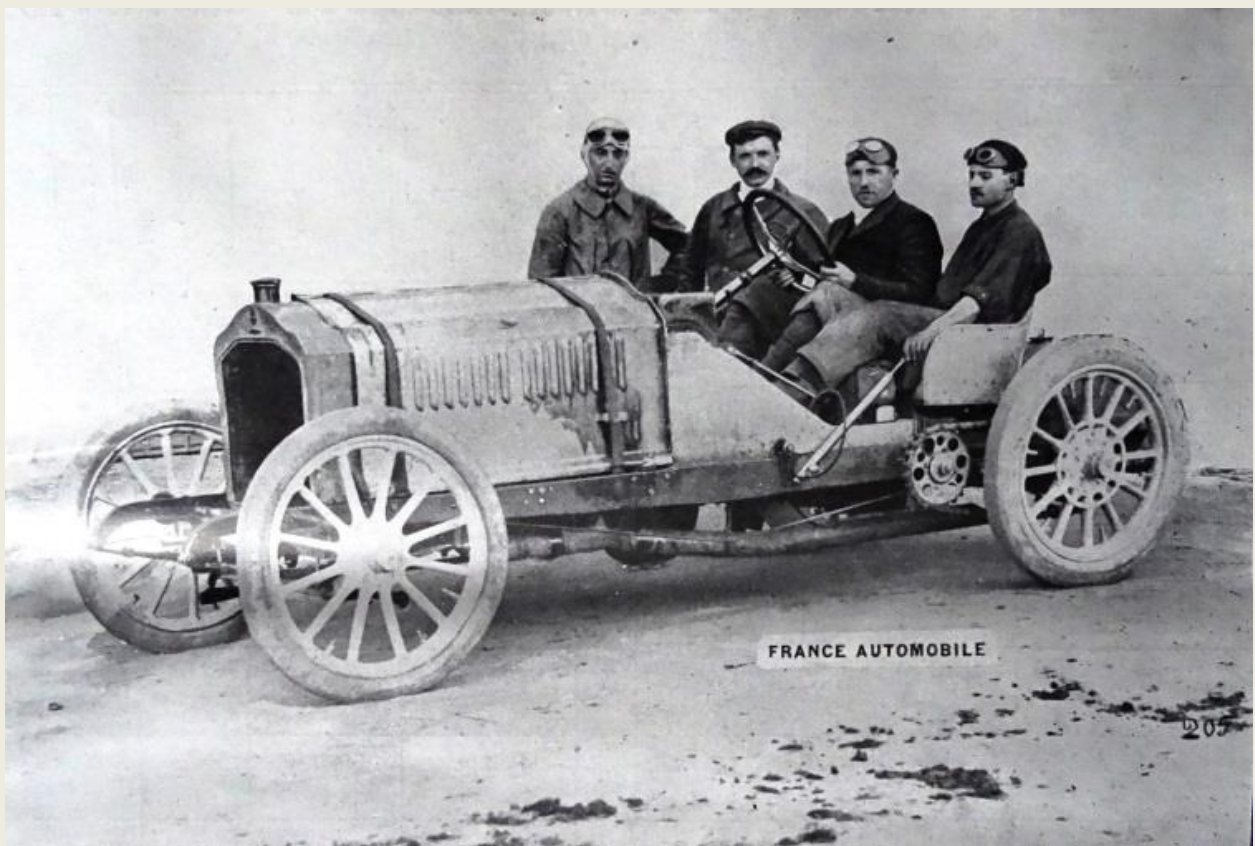


Le nouveau 4-cyl Lorraine-Dietrich, mis au point par une nouvelle équipe d'ingénieurs à Lunéville, présenté en quatre versions : 16, 24, 40 et 60 chevaux. (LFA).

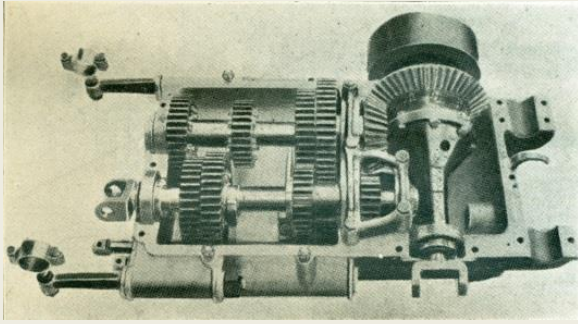




*Barré par Pérignon, le constructeur parisien de la coque, le cruiser de 12 m La Lorraine-Dietrich, vainqueur de la Coupe de Trouville 1906, entre dans le port. (Dimanche Illustré).*



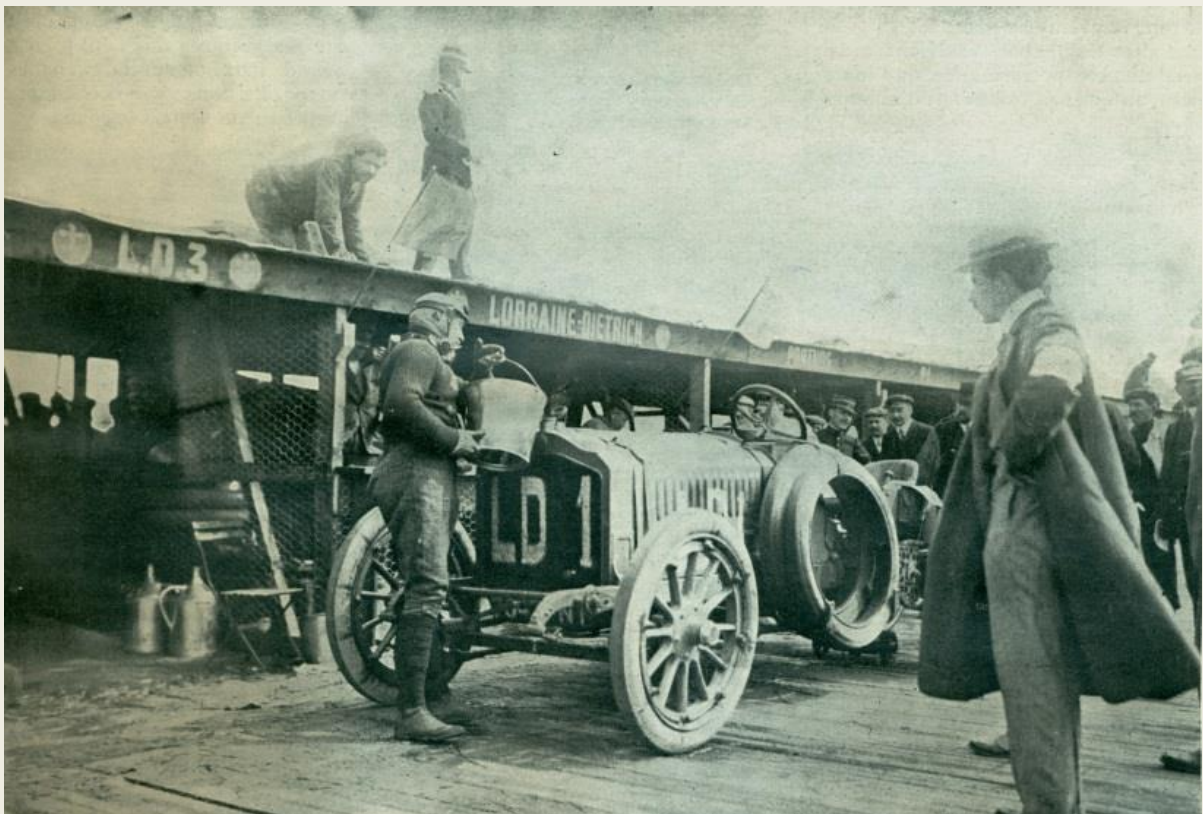
*L'équipe Lorraine-Dietrich au Grand Prix de l'ACF 1906 au Mans. Rougier abandonna au 11e tour, Gabriel finit 5e et Duray 8e. (LFA)*



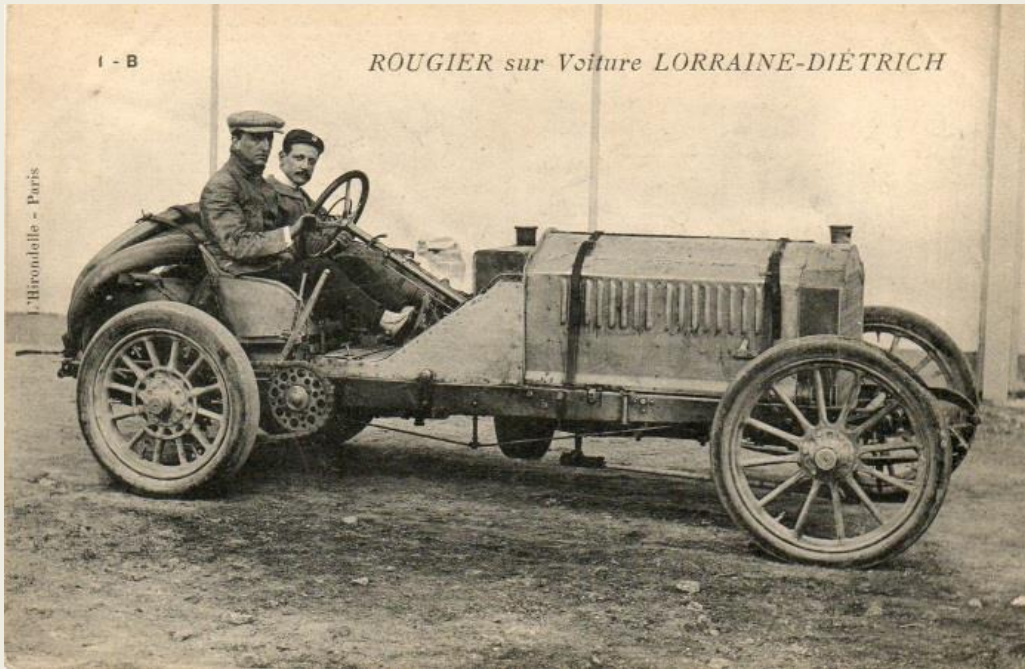
*La magnifique boîte de vitesse des Lorraine-Dietrich en 1907, basse et plate. (LFA).*



*Le Marseillais Henri Rougier, en 1910, lors de son passage de la course automobile à l'aéroplane. (L'Aérophile).*



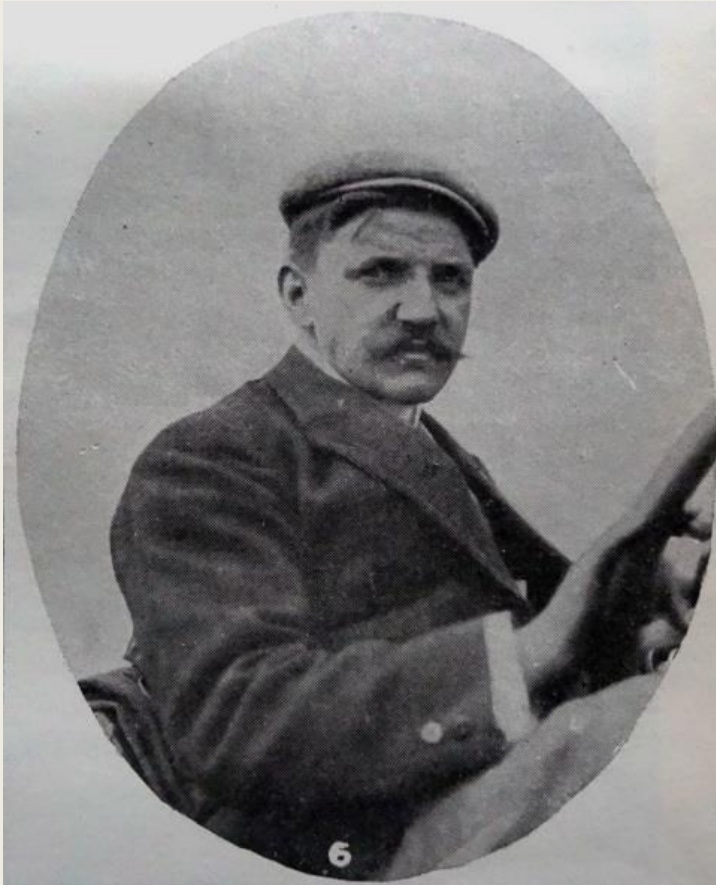
*Duray se ravitaille en carburant devant les tribunes sur le circuit de Dieppe pendant le Grand Prix de l'ACF 1907. Lorraine-Dietrich de 130 ch jantes et pneus Michelin. (LFA).*



*Henri Rougier sur la Lorraine-Dietrich de course. (Coll. J. Lhérault).*



*Rougier, premier des coureurs de vitesse dans la course du Mont Ventoux 1907. (La Vie au grand air).*



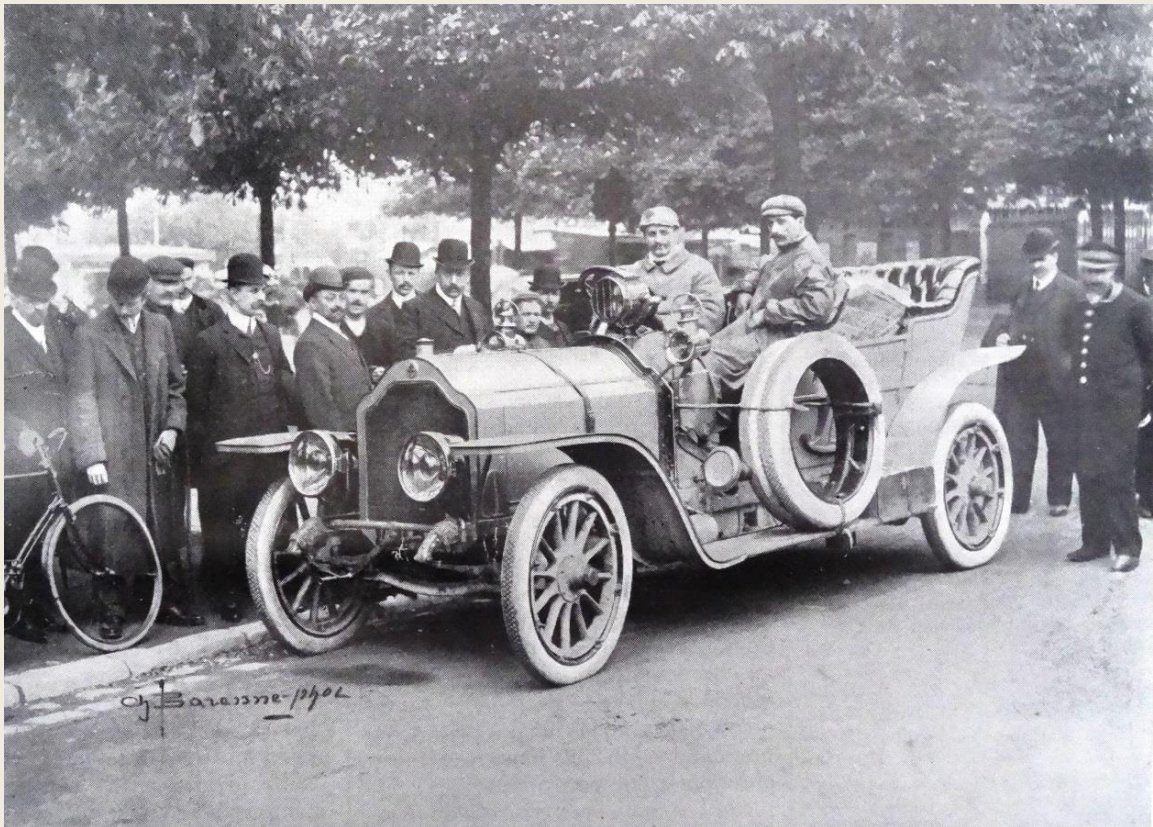
*Fernand Gabriel, classé 7e au Grand Prix de France de l'Automobile-Club de France 1907. (L'Aérophile).*



*L'un des nombreux fourgons Lorraine-Dietrich apportant le ravitaillement aux 400 000 hommes de troupe lors des Grandes manœuvres du Sud-Ouest en 1907. (LFA).*



*M. Gérin, vainqueur de la course du gouverneur général d'Algérie 1907, sur sa Lorraine-Dietrich de 60 ch, pneus Michelin. (LFA).*



*Départ de la Porte Maillot de Sorel, vainqueur de la course Paris – Madrid 1907, sur voiture Lorraine-Dietrich 60 ch, pneus Michelin. (LFA)*