



Stanislas
MACHOÏR
MAISON DE VENTES AUX ENCHERES ■ TOULOUSE

RETROMOBILE PARIS
7-11 FEVRIER 2018

Une merveille française de course

RAGOT CRS 1

CASIMIR RAGOT SPECIALE

Les années 25/30 sont véritablement les grandes heures de gloire du sport automobile : la France est sur tous les podiums avec DELAGE, TALBOT, BUGATTI, SALMSON.

Si Bugatti, Delage, Talbot ont un département compétition ce sont avant tout des firmes industrielles ; BNC ou Salmson représentant le marche pied de la compétition, avec des modèles peu coûteux, mais à la finition simpliste. Une formule française est par contre une œuvre d'orfèvrerie : **la RAGOT**



La RAGOT CRS 1 : PIÈCE D'ORFÈVRE

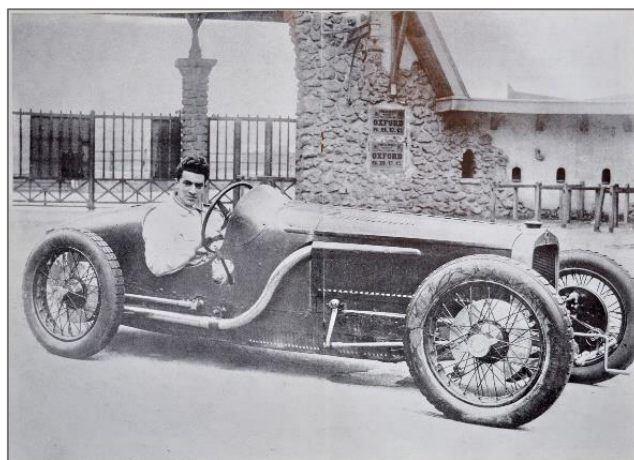
Casimir RAGOT est un des pionniers de l'Automobile puisque tout jeune et partant de rien, il a créé en 1890 ses établissements à Bordeaux, qui vont être un des plus puissantes organisations de France : en dehors de la fabrication et de la vente de pièces détachées, Ragot a une division importante d'atelier de rectification et de construction mécanique.

La mécanique n'est pas seulement pour Casimir Ragot une profession mais une passion : Cette passion va engendrer deux merveilleuses réalisations : passion partagée avec son fils Charles ; Casimir le concepteur et Charles le pilote.

C'est d'abord la création d'une moto dans les années 25 puis de la monoplace de course.

La France truste les victoires avec Bugatti, le jeune Charles est imprégné de tout cela et Casimir va réaliser le rêve de son fils. Il aurait pu acheter une Bugatti, solution simple, mais il veut créer sa propre voiture ; il a les moyens techniques et financiers ; il a les connaissances et le désir d'en faire un chef d'œuvre unique.

La voiture sera totalement une Ragot, seul le bloc moteur est d'origine Fiat, mais tout est création de Casimir : technique mécanique, freinage, suspension, tout est le résultat de recherches minutieuses.



PLUS BELLE QU'UNE BUGATTI...

Le résultat est non seulement technique mais esthétique : la voiture est, sans parti pris, plus belle qu'une Bugatti 35 : plus basse, plus effilée...

Elle est donc testée par Charles Ragot, qui en dehors de Bordeaux l'aurait alignée à Brooklands ou à Montlhéry. En 1931 elle est engagée au GP du Comminges qui a fait office de GP de France en catégorie 1500 : 40 voitures sont engagées en « libre » et 1500 : 26 voitures seront classées dont 17 à l'arrivée : 11 Bugatti, 3 Maserati, 2 Alfa Romeo et la Ragot qui est 5°

Une merveille française de course



Casimir Ragot Special

En plus de sa technicité et de son élégance, la Ragot a prouvé son efficacité et sa solidité. Son jeune pilote d'environ 23 ans a lutté avec les cracks de l'époque : VEYRON, ETANCELIN, WIMILLE, SOMMER, DREYFUS.

En 1932, Charles RAGOT s'aligne encore au GP du Comminges : 33 voitures sont au départ, dont 14 Bugatti ; 6 Bugatti vont terminer la course, où Dreyfus va miraculeusement échapper à la mort lors de son crash.

Charles va encore terminer 5°. Il aurait par ailleurs couru à Montlhéry et Brooklands et diverses courses de Côte. Charles Ragot n'a pas que la course en tête, il va se marier et

également prendre la direction commerciale de la société.

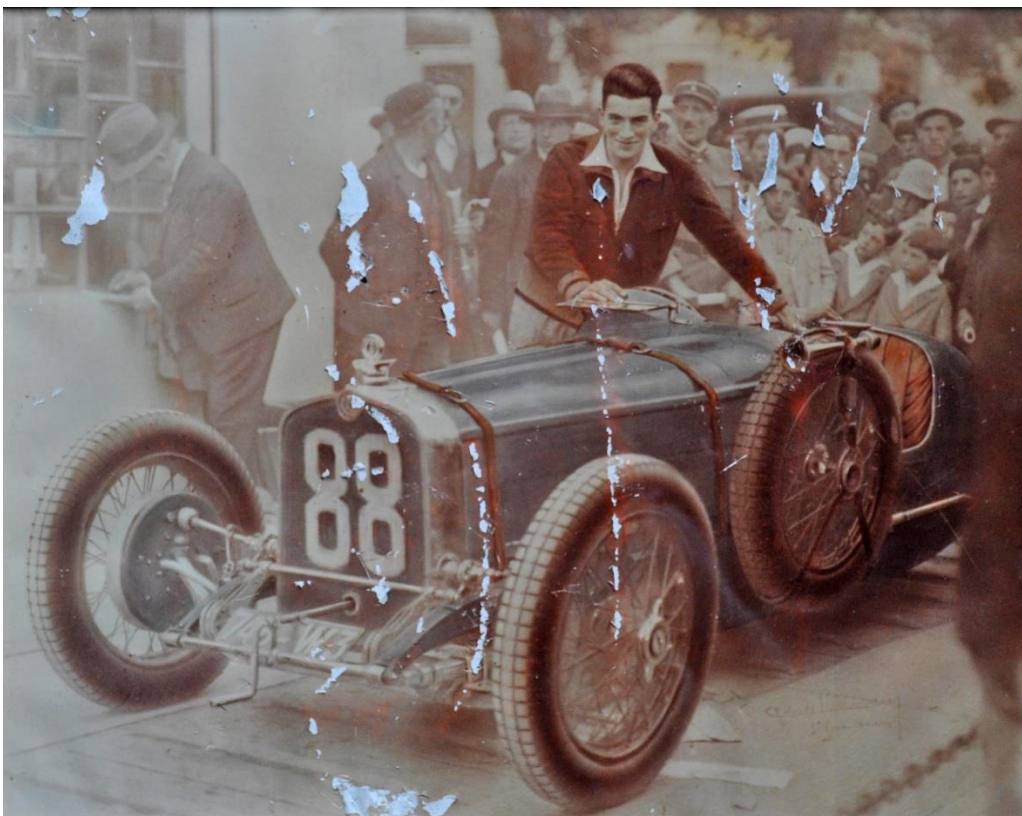
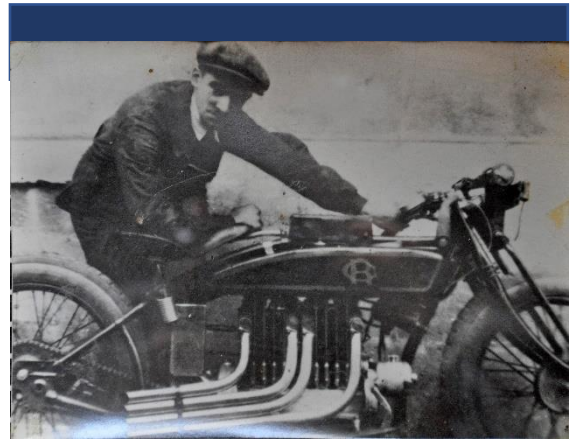
Le but des RAGOT était de réaliser un chef d'œuvre, sans chercher à le commercialiser ou à le faire courir dans les mains de véritables pilotes. Charles Ragot, dilettante original, se servit de sa CRS1 sur la route jusqu'à la guerre, effectuant des déplacements Bordeaux-Paris ! Heureuse époque de liberté !

UNE VOITURE FLEUR DE COIN !

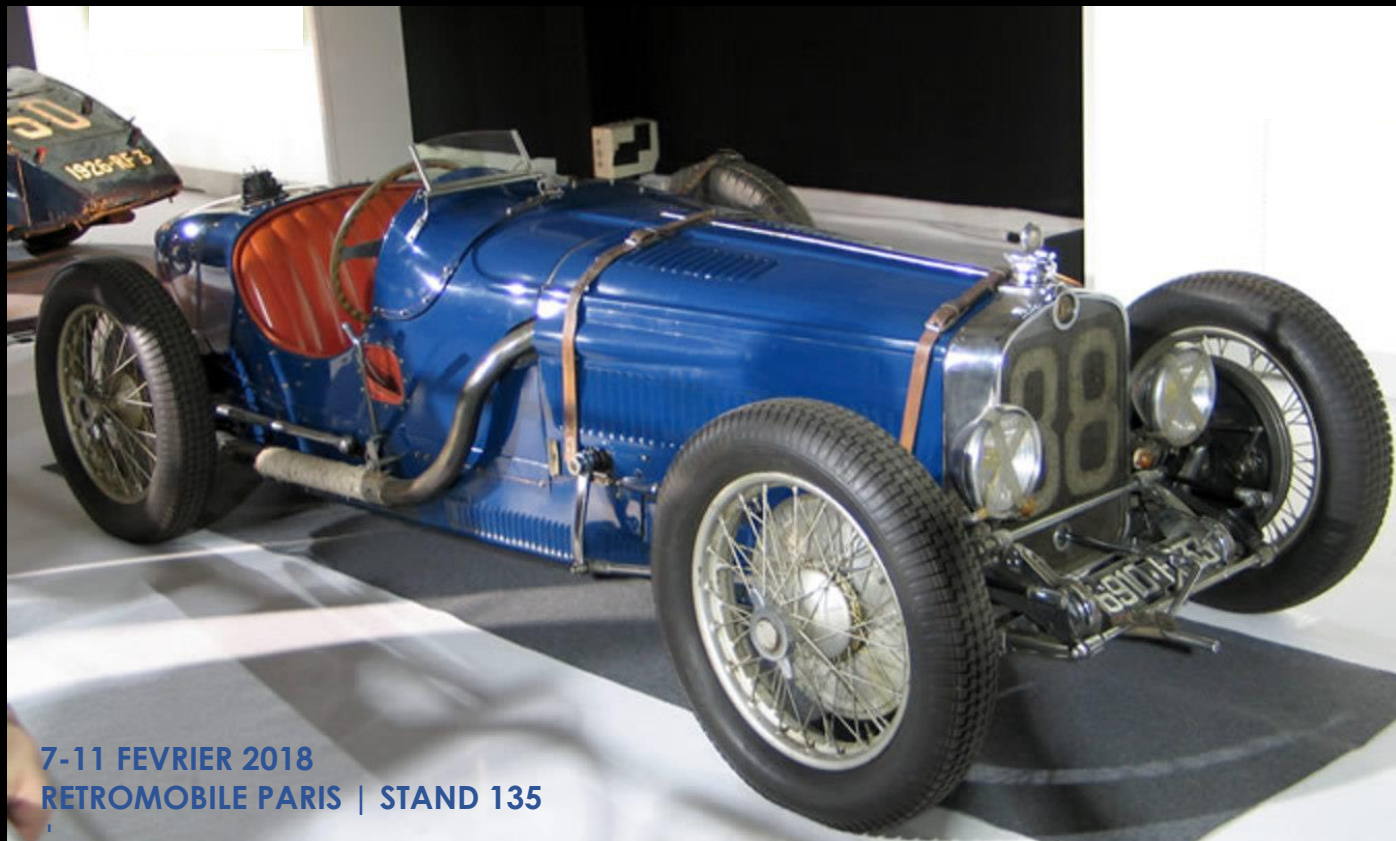
Charles RAGOT, aura remis sa voiture près d'un demi-siècle : avant de la céder à un passionné : un démontage mécanique pour nettoyage et un voile de peinture et la voiture va ressembler à nouveau et rouler sur route et circuit. Alors que toutes les voitures de course n'ont pas de pièces d'origine (accidents, usures normales) sans parler des Bugatti à l'historique nébuleux à 95%, notre RAGOT est totalement d'origine et possède même un deuxième train de jantes pour la surbaissier en circuit.

CETTE RAGOT S'EXPRIME PAR ELLE-MEME

Témoignage de la créativité et de la précision de Casimir RAGOT, sa moto à 4 cylindres, qui avait déjà en 1929 été l'objet d'un reportage de Moto Revue.



La Ragot est entrée dans l'aristocratie de la course automobile



7-11 FEVRIER 2018
RETROMOBILE PARIS | STAND 135

Marque : Casimir Ragot Spécialé

Modèle : CRS

Type : 001

Année de construction : 1929-1930

Nombre de cylindres : 4

Alesage : 67,5

Course : 105

Cylindrée : 1500

Type : 4 temps, 140 cv à 6000 t.

Taux de compression : 5,5/1

Culbuter : 2 soupapes/cyl.

Villebrequin : 3 paliers

Allumage : Magneto Scintilla

Admission : Stromberg UX-3-Chicago USA
+ compresseur Cozette n° 9

Alimentation : Pompe électrique auto-flux

Système de graissage : Carter sec + radiateur d'huile

Nombre de vitesses : 4

Suspension arrière : • pont rigide
• ressorts à lames
• amortisseurs à friction
• réglables de l'intérieur

Suspension avant : • essieu rigide
• amortisseurs à friction
• ressort à lames

Freins : 4 tambours + câbles + répartisseur de tension
Diamètre des tambours : 350 mm

Direction : vis à galets

Roues : 450 × 17 450 × 19
575 × 17 et 575 × 19 à rayons

Largeur des jantes : 140. 95 en aluminium

Carrosserie : 2 places

Poids : 620 kg

Empattement : 2,40

Voie avant : 1,30

Voie arrière : 1,25

Vitesse : 184 km/h