

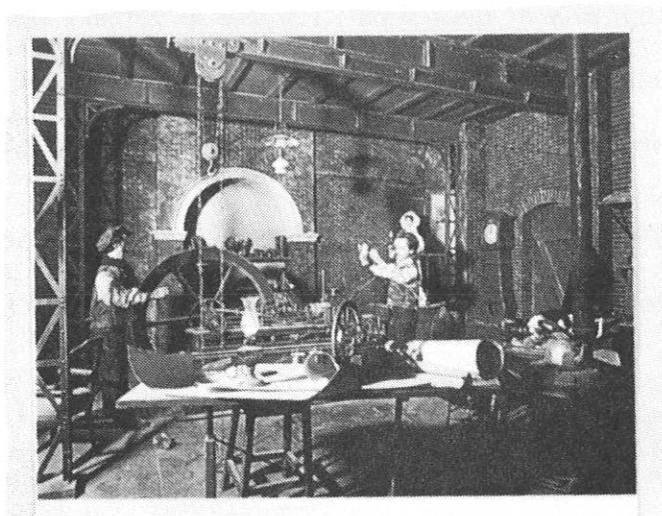
MUSEE DE L'AUTOMOBILE

Mardi 9 mars 1993

C'est avec surprise que des membres du C.D.I. ont découvert le nouveau musée de l'automobile au pied de la Grande Arche de la Défense.

Cent quatre voitures de toutes les époques et quarante vitrines retracent la naissance et le développement de ce moyen de transport.

Des automates présentent Etienne Lenoir, en 1860, mettant au point son moteur monocylindre à gaz.



Une deuxième animation nous montre les aventures de la "Croisière jaune Citroën" qui partit de Beyrouth le 4 avril 1931 pour atteindre Pékin le 12 février 1932.

Dans ce compte-rendu nous ne citerons que quelques exemples des plus prestigieux constructeurs.

A la fin du siècle dernier, les carrossiers hippomobiles sont nombreux en France. A cette époque, les pionniers de l'automobile débutent en motorisant des véhicules hippomobiles. Plus tard, ces pionniers, devenus constructeurs, livreront leurs autos en châssis motorisés et les clients les feront habiller par leur carrossier habituel.

1898 - Everett Moteur à vapeur (USA) -

Au début du siècle, trois types de motorisation sont simultanément développés : moteur à explosion, électrique et à vapeur. L'électricité est rapidement abandonnée. Le célèbre constructeur de steamer, Stanley, fabrique les dernières voitures à vapeur en 1927.

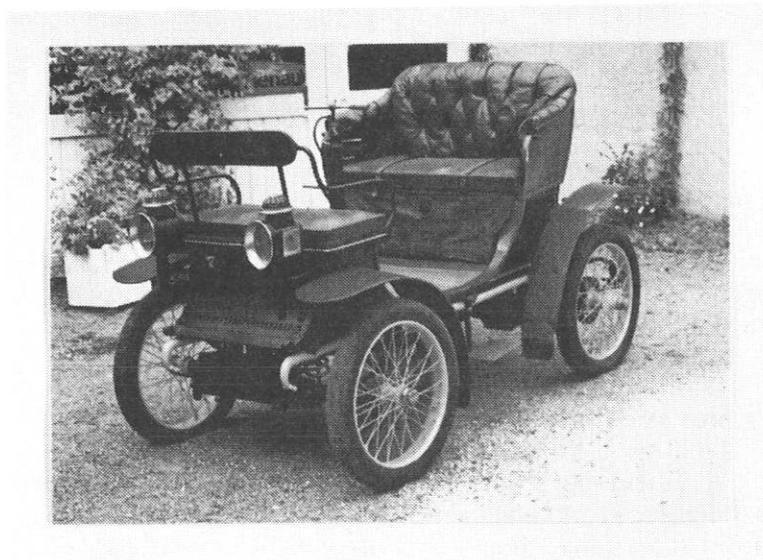
1886 - Benz 3 roues (Allemagne) -

C'est l'une des plus anciennes automobiles du monde, utilisant un moteur à combustion interne fonctionnant au pétrole. **Benz et Daimler** ont été les premiers à donner une forme poétique à ce type de moteur.

1891-1905 - De Dion Bouton -

L'histoire du premier constructeur français, **de Dion Bouton**, est d'abord l'aventure d'un homme, le comte de Dion, un aristocrate passionné d'automobile et de compétition. Né le 9 mars 1856, le comte de Dion n'a que 25 ans lorsqu'il demande à Bouton et Trépardoux, alors fabricants de jouets à vapeur, de réaliser ce qui sera le premier modèle de la marque. Ce quadricycle en tubes d'acier, à roues avant motrices et roues arrière directrices, propulsé par un bicylindre à vapeur, sortira en 1883.

En 1887, le comte de Dion crée la Société de Dion Trépardoux et Bouton à Puteaux, où seront produits les moteurs et modèles jusqu'en 1934, et en particulier le célèbre **Vis-à-Vis** (1899).



Vis-à-vis (1899)

Panhard et Levassor -

Panhard et Levassor ont été parmi les premiers à croire dès le début au moteur à essence. C'est à la mort de son associé, Jules Périn, en 1886, que René Panhard crée avec Emile Levassor, la société qui porte leurs noms. Les deux hommes poursuivent la production du moteur à gaz **Daimler**. En 1888, Levassor obtient l'exclusivité des brevets Panhard sur les moteurs bicylindres à pétrole. Leurs premières voitures sortiront en 1896 : "**Dog Car**".

Peugeot Frères -

C'est en produisant des lames de scie dans la région de Montbéliard, en 1810, que les frères Peugeot ont acquis leur renommée. En 1832, l'entreprise prend le nom de **Peugeot Frères Aînés**. Elle produira, durant 50 ans, l'outillage de la quincaillerie et des baleines pour crinolines et corsets. En 1856, elle choisit son emblème : le **Lion**. En 1885, sous l'impulsion d'Armand Peugeot, la société réalise ses premiers vélocipèdes. Armand Peugeot, deux ans plus tard décide de se lancer dans l'automobile. Il réalise son premier quadricycle à gazoline en 1891.

Ford -

Henri Ford avait un rêve : la production automobile de masse. Il réalise celui-ci en produisant, à seize millions d'exemplaires, la célèbre et robuste **Ford T**, première voiture construite à la chaîne.

*

* * *

Une fois passé le temps des pionniers, les constructeurs se lancent dans la fabrication de voitures luxueuses avec l'ambition de faire entrer l'automobile dans les Beaux-Arts.

Naissance d'une industrie -

Dès la fin du siècle, les balbutiements des premières automobiles font place à une véritable industrie. Les marques se multiplient et la construction s'organise.

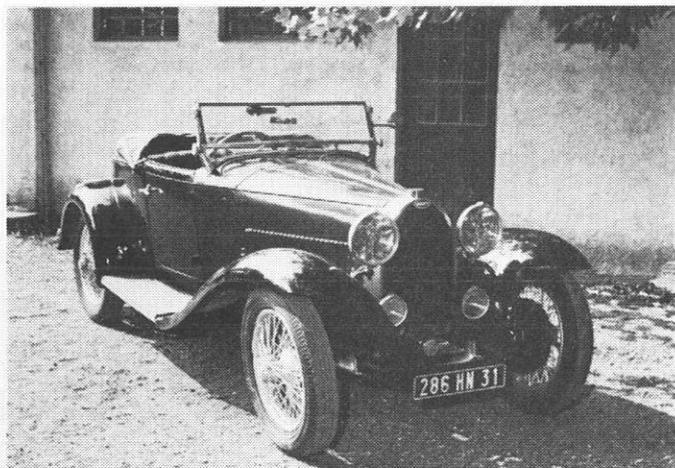
En 1913, la production atteint en France 45 000 voitures. Les brevets se multiplient, les performances augmentent et le confort s'améliore. Les U.S.A. prennent bientôt le relais de l'Europe pour faire encore progresser l'automobile.

Longtemps, l'automobile s'est identifiée à une femme dont le Pygmalion aurait été mécanicien et sculpteur.

Bugatti -

La fiscalité s'abat sur la France. En 1911, l'impôt sur le revenu effectue une sévère ponction sur les fortunes, mais les très grosses sont à l'abri. Pour les autres, les énormes voitures de Panhard et Levassor, Renault ou Peugeot, ne sont pas accessibles. Il faut fabriquer de petites voitures.

L'une des premières est l'invention d'un jeune ingénieur italien qui a travaillé chez De Dietrich et vient de monter une usine à Molsheim en Alsace. Il s'appelle Ettore Bugatti. Il crée des modèles de plus en plus beaux où le souci d'esthétisme vient au premier plan. Son fils, Jean Bugatti, marquera son style personnel par le mariage de courbes douces et d'angles vifs.



BUGATTI - Type 40 - 1932
Carrosserie Jean Bugatti

La première guerre mondiale -

Plus de cent mille automobiles circulent en France quand le conflit éclate en 1914. L'armée croit à la traction hippomobile et y croira jusqu'en 1939. Si les Allemands ont pu pénétrer si profondément et si vite en France en 1914, c'est que déjà leurs transports sont en partie mécanisés.

La victoire de la Marne est due à la réquisition de 1 500 taxis, des Renault pour la plupart. L'automobile a été ainsi l'artisan modeste de la victoire, et certains pressentent qu'un jour la guerre moderne sera une guerre de transports, une guerre mécanique.

En 1914, les U.S.A. comptent 2 900 constructeurs. En 1919, il n'en reste plus qu'une poignée qui diminue encore en 1929 au moment du krach de Wall Street. L'ère est aux grandes concentrations industrielles.

En France, les constructeurs se lancent dans la production de puissantes et imposantes voitures de luxe. Un vague de gigantisme touche l'Europe après les U.S.A. : Cadillac, Rolls-Royce, Bugatti Royale, etc..., mais la passion automobile maintient en vie des constructeurs pour de petites séries.

Au début des années 1920, le réseau routier français et européen se développe rapidement. La circulation d'intensifie et les premiers bouchons parisiens ne vont pas tarder à apparaître.

La course et les épreuves d'endurance sont d'excellents bancs d'essai et paient publicitairement. Les constructeurs multiplient les performances, notamment sur circuits. Les grands prix et les 24 heures du Mans font l'actualité.

AUX 24 HEURES DU MANS 1938...

... à plus de 120 de moyenne,
la **Première Place** et
le **Record International**
des **24 Heures** sur route
sont enlevés par...

Peugeot
dans la catégorie
1500^{cm} à 2 litres
Grâce au
merveilleux moteur
402

Le 402 Spécial boîte électromagnétique
Peugeot Cote à vitesse constante sont
équipés avec **PISTON BORG**
équipés par **Darl'Mat**
et pilotés par **de Cortanze et Costet**,
et couverts, en 24 heures, 7.887 km 976 à
la moyenne de 120 km 332 à l'heure !
Quinze voitures seulement sur 22
partants remportent cette année la
grande épreuve internationale réputée
la plus dure du monde.

Les 24 Heures du Mans 1938...
une nouvelle et magistrale démonstration
de vitesse, de régularité et d'endurance
à l'avant du moteur 402 Peugeot

De même, les trois **PEUGEOT DARL'MAT**, qui ont si bien couru aux
24 heures du Mans 1937, étaient équipées avec les **PISTON BORG**

Automobiles et aviation ont suivi dès le début des chemins parallèles. Expériences et compétences des uns et des autres se sont croisées à maintes reprises sur les routes et dans les airs.

Le musée nous fait découvrir encore beaucoup d'autres automobiles jusqu'à nos jours. Une industrie qui ne cesse d'évoluer.

* * *

*