Moteurs!

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française**

Band (Jahr): **- (1999)**

Heft 124

PDF erstellt am: **04.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-847582

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

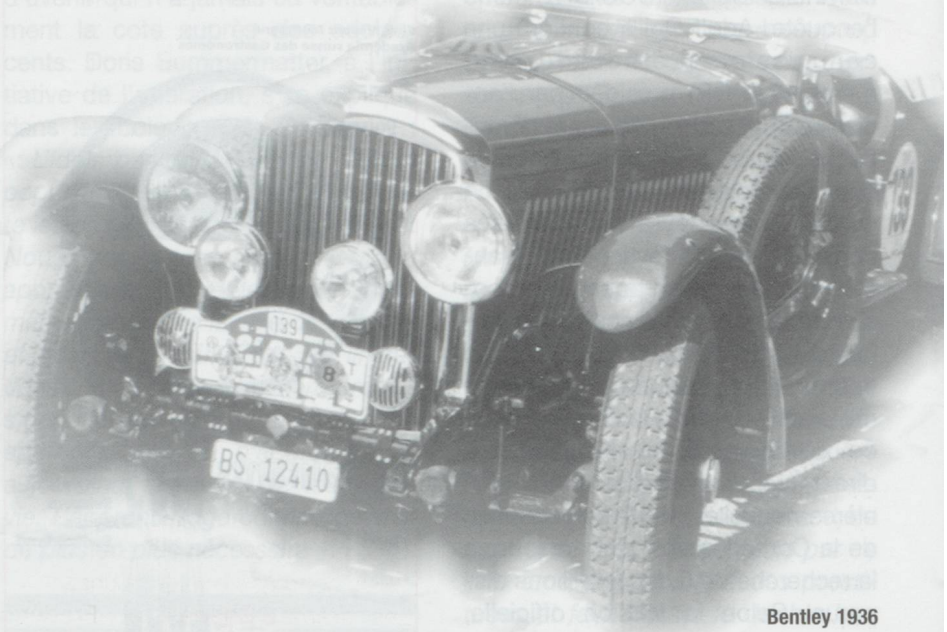
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Moteurs !

Le Raid automobile Suisse-Paris mettait aux prises cette année plus de deux-cents belles pièces de collection entre Bâle et Paris. Trois voitures suisses étaient de la partie. Souvenirs d'une industrie automobile helvétique qui est passée près de l'exploit au tournant du siècle.



Bentley 1936

En cette matinée du samedi 21 août, le charmant petit village de Montceau-les-Meaux en Ile-de-France est en pleine effervescence. Pourtant d'ordinaire tout est calme ici. Pas question de s'agrandir, nous dit Madame le Maire : *« Nous tenons trop à notre qualité de vie pour envisager la réalisation de lotissements ou de zones industrielles ou commerciales. »* Le hasard a voulu qu'il y a neuf ans déjà, le premier raid de voitures anciennes de Bâle à Paris passe par Montceau-les-Meaux et y fasse une halte reposante pour les moteurs des 28 ancêtres qui composaient la caravane. La place carrée de la mairie, entourée d'arbres, était hospitalière, prête à se transformer, une fois n'est pas coutume, en parking bucolique.

Depuis 1991, le raid Suisse-Paris a pris de l'ampleur. Cette année plus de deux cents voitures, réparties en trois catégories - vétéran, tourisme, sport - y ont pris part. L'itinéraire en trois étapes, soigneusement préparé, empruntant les petites routes tranquilles, traversant d'adorables bourgs et de fascinants paysages, conduisait les participants de Bâle à Strasbourg, puis à Reims et enfin à Paris. Depuis toujours, la compétition a été l'aiguillon du progrès de la technique automobile. Il était donc évident que ce raid ne serait pas qu'une simple promenade et qu'entre des trajets de transition, il y aurait quelques « spéciales ». Rassurez-vous, pas question de prendre des risques pour les populations ou les voitures avec des excès de vitesse. Il s'agissait d'épreuves de régularité. C'est ainsi que l'on vit certains conducteurs s'arrêter quelques secondes avant de franchir la dernière ligne d'arrivée à Montceau-les-Meaux afin d'atteindre exactement la vitesse moyenne fixée, qui ne dépassa jamais, pour les voitures les plus rapides, le 50 km/h.

Quel plaisir pour les yeux de voir cette succession de superbes carrosseries, pour les oreilles d'entendre vrombir quelques moteurs alors que d'autres se contentaient de murmurer. Après avoir remis leur feuille de route aux commissaires de course, les participants allaient tranquillement parquer leur véhicule sur la jolie place pour le temps d'un café régénérateur avant de prendre la route la plus rapide pour Paris. C'est ainsi qu'une petite place paisible et délicieuse est devenue, le temps d'une fin de matinée, un fabuleux musée de l'automobile de 1925 à 1973, vivant et pétaradant.

Ce fut l'occasion de voir de fabuleuses voitures : des Bugatti, une superbe Buick de 1932 et une autre, très élégante, version cabriolet de 1947, qui fit sensation quand on la découvrit au premier salon de l'automobile de Genève d'après-guerre. Un roadster Packard de 1936 impressionnant. Rolls, Bentley, Plymouth, Jaguar SS, Lagonda, Auburn complétaient ce panorama d'avant-guerre. Ce fut aussi un festival MG allant de la fameuse TC de 1946 avec ses grandes roues à rayons à la

Les musées de l'automobile en Suisse

Binningen • Monteverdi-Automuseum
Genève • Musée International de l'Automobile
Genève • Musée Jean Tua
Grandson • Château collection d'automobiles anciennes
Martigny • Fondation Pierre Gianadda
Muriaux • Musée de l'Automobile
Lucerne • Musée suisse des Transports
Rorschach • Auto, Motorrad und Automaten Museum

Buick Sport Phaëton 32-55 - 1932

MGB en passant par la TD, la très racée TF ou la MGA qui inaugurait la série à forme ponton. Les plus belles voitures de sport étaient là, Ferrari, Maserati, Porsche, Alfa Romeo, BMW, Mercedes avec une 300 SL (et se fameuses portes avec ouverture en ailes de papillon) et bien d'autres. Et la Suisse, direz-vous ? Trois modèles helvétiques avaient fait le déplacement : un rutilant coupé Monteverdi de 1973, un spider Enzmann de 1960 et un superbe cabriolet Citroën ID19 carrossé par Beutler. Pour en savoir plus sur l'industrie automobile suisse, rien ne vaut une conversation avec Ernest Schmid, historien, passionné d'automobiles et auteur de deux remarquables ouvrages, dont *Automobiles suisses des origines à nos jours*, paru en 1967 dans lesquel il recensait à l'époque 54 marques différentes : « *Le succès de l'ouvrage a délié les langues de plus d'un collectionneur. C'est comme ça que j'ai pu découvrir quelques trésors cachés.* » Onze ans plus tard, lorsqu'il publie *Voitures suisses*, il peut ajouter vingt nouveaux modèles à son total. Qui se rappelle que l'industrie automobile en Suisse a eu ses heures de gloire au début du siècle et qu'elle exportait à l'époque des véhicules dans les cinq continents. Et les histoires extraordinaires de pionniers ne manquent pas.

En 1787, Isaac de Rivaz construit une voiture à vapeur d'une longueur de 6,50 m qui transporte 4 personnes. En 1802, il se préoccupe de construire un appareil à explosion. Il n'ignore pas que d'autres ont déjà fait des expériences avec les gaz fulminants, notamment Volta, l'inventeur de la pile électrique. Il estime avec raison être le premier à tenter d'en appliquer les résultats à la propulsion d'un véhicule. À ce sujet, il obtient en 1807 un brevet d'invention du gouvernement français. Sa voiture est expérimentée, « *elle traîne trois personnes et marche assez régulièrement* » note à l'époque de Rivaz.

Bien plus tard, en 1896, Henriod invente la traction avant, Popp l'arbre à cames en tête, Weber un ingénieux changement de vitesses à poulies extensibles. Un système analogue a été repris il y a quelques années, sous l'appellation Variomatic, par le constructeur hollandais DAF. La construction artisanale des pionniers devient semi-industrielle et pourtant le pays est hostile à l'automobile. La presse étrangère signale le caractère inhospitalier de ses habitants. Si l'automobiliste parvenait à échapper aux foudres du gendarme, variables selon son humeur et sa fantaisie, il devait ensuite éviter les « pièges à automobiles » parfois mortels tendus par les villageois avec la police locale. Les interdictions de circulation dominicale variant d'un canton à l'autre, il était par exemple impensable de faire, le dimanche, le tour du lac de Zürich.

Il est impossible de citer ici toutes les marques qui ont eu des jours plus ou moins heureux. Nous n'en retiendrons donc que quelques unes.

Les frères Charles et Frédéric Dufaux deviennent célèbres en battant le 13 novembre 1906 le record du monde de vitesse à bord de leur voiture, en atteignant, c'est à peine croyable, 156 km/h. Deux ans plus tôt, se rendant en France pour une compétition, ils font le trajet de Genève à Dourdan, près de Rambouillet, en dix heures.

Le fabricant de l'Ajax fait de la publicité vantant le silence de ses voitures modèle 1908 et vend des landaulets pour les sociétés de fiacres automobiles de Vienne, Munich et Zürich. Ces dernières ont des difficultés financières. Ajax périclite et dépose son bilan en 1910.

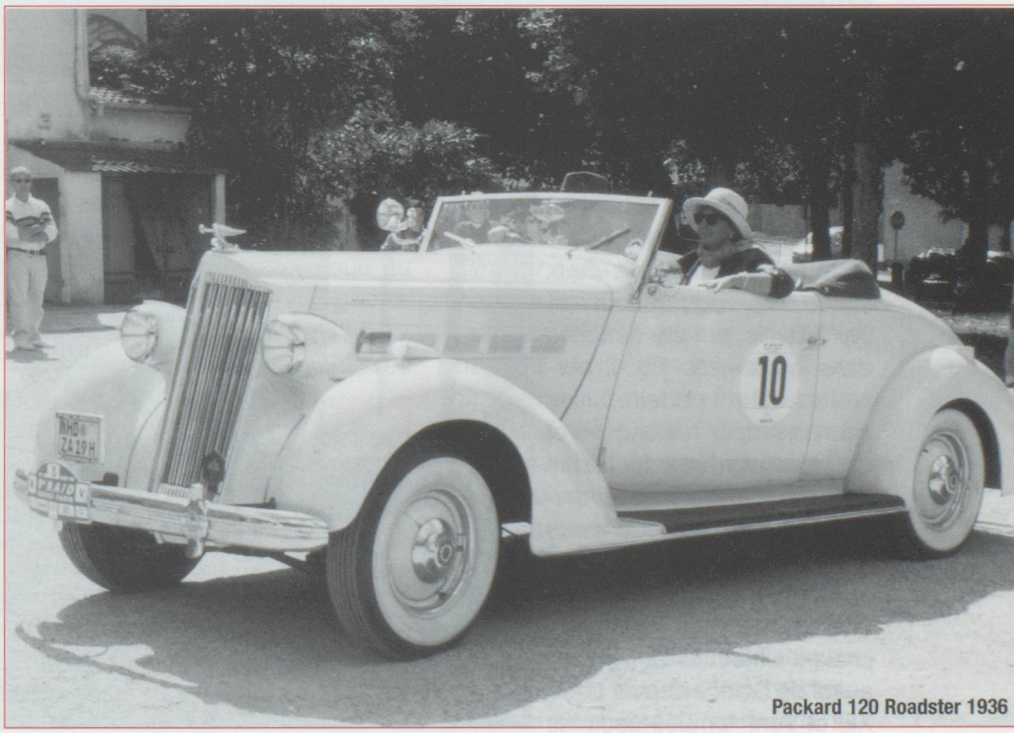
Martini, qui fut célèbre pour ses fusils et dont l'image fut reprise sur l'emblème de la marque, est sans conteste le constructeur suisse le plus fameux. Il construit sa première voiture en 1897. En 1902, il y en a déjà une série de 30. Afin de prouver la puissance irrésistible du véhicule, une Martini, circulant sur la voie à crémaillère du chemin de fer des Rochers de Naye, atteint le sommet en franchissant des rampes de 23 %. Après la guerre, les affaires deviennent difficiles. En 1931, Martini sort pourtant une voiture de grande classe, sans doute trop coûteuse pour faire face à la concurrence étrangère. Ce sera le chant du cygne avant une liquidation trois ans plus tard.

Pic-Pic (Piccard & Pictet) vend 332 voitures en Suisse en 1913 et 21 à Rio de Janeiro. Elle reste une des rares marques à subsister quelques années encore après la Grande Guerre.

Yaxa, créée par Charles Baehni, ▶ Suite page 21

Ne l'oublions pas !

N'imitons pas le Petit Larousse, édition 1997, qui ne mentionne pas le fameux Dr Guglielminetti, plus connu sous le nom de Dr Goudron. Cet ingénieur valaisan fut, dès 1902, le promoteur du goudronnage des routes dans la plupart des pays européens.



Packard 120 Roadster 1936

bénéficie toujours d'idées nouvelles, souvent bien vite imitées. Première voiture où les leviers de changement de vitesses et de frein sont placés à l'intérieur. Turicum ouvre une filiale à Paris en 1908. Parmi bien d'autres, nous rappellerons encore quelques noms tels que Arbenz, Maximag Sigma, Stella… À cela il faut ajouter Berna, FBW et Saurer qui, après avoir construit des voitures, se tournèrent vers la production de véhicules utilitaires leur assurant une bien plus longue survie.

À cette époque, tous les espoirs de créer une industrie automobile prospère et durable sont permis. Le chiffre d'affaires passe de 2 à 5 millions de francs entre 1904 et 1907. La Suisse est au centre de l'industrie automobile européenne. Est-ce la crise d'avant la Première Guerre ou le fait de s'endormir sur ses lauriers qui ont entraîné sa disparition ? Plus près de nous, quelques constructeurs ont sorti différents prototypes dont certains ont même été produits en série. Enzmann, sur la base d'un châssis VW, réalisa bon nombre de coupés et cabriolets sport de 1958 à 1969, dont certains ont été exportés aux Etats-Unis. La Cegga des frères Gachnang gagna quelques courses. Le grand champion français, Jean-Pierre Beltoise a dit le plus grand bien de la Griffon, une formule 2 datant des années 71/72. Peter Monteverdi, disparu l'an dernier, après avoir imaginé des voitures de sport, donna naissance à de superbes voitures de grand tourisme équipées de moteurs très puissants. N'oublions pas quelques carrossiers talentueux et les usines de montage, aujourd'hui fermées, qui ont fait pendant longtemps les beaux jours de General Motors en Suisse.

Parti pour un raid le long des jolies routes de France de Bâle à Paris, nous nous sommes évadés pour un voyage helvétique, dans le temps, guidés par une même passion de l'automobile.

Les organisateurs du 9e Raid Suisse-Paris
Président : M. Hans André Bichsel
Communication :
Mme Sophie Saltzmann
Weiherweg 86, CP 166, CH 7077 Bâle
Tél 0041 61 301 38 95
Fax 0041 61 301 38 59

Singer (Le Mans) 1935

Remerciements

Nous tenons à adresser un très grand merci à M. Ernest Schmid qui a eu la gentillesse de nous prêter l'exemplaire unique qu'il possède de *Voitures suisses*. L'édition est hélas épuisée depuis longtemps déjà. M. Schmid prépare actuellement un livre sur la marine suisse. Comme il sera sans doute aussi passionnant que celui sur l'automobile, il ne faudra pas manquer l'époque de la mise en souscription.

Buick (super 56C) Cabriolet 1947

pait des mains, on écartelait… Leur solde était légèrement plus élevée que celle des soldats français mais ils devaient entretenir leur uniforme et être toujours impeccables ». À côté du Musée des Suisses de l'étranger de Penthes et du Lion de Lucerne, il manquait un vrai lieu mémorial et de connaissance de l'histoire des Suisses en France et du rôle éminent qu'ils ont joué au XVIIIe siècle : « *Il n'y avait pas grand-chose jusque-là,* s'étonne l'historien. *Quelques rues des Suisses dans plusieurs villes où se trouvaient des casernes, la pièce d'eau des Suisses au château de Versailles. Dire qu'il y a eu une époque où le commandant de la garde, le commandant de Paris et même le ministre des Finances étaient des Suisses* ». Le musée franco-suisse de Rueil vient donc à point pour réparer les oublis de l'histoire. Et ce n'est qu'un début : l'association des amis du musée prépare pour 2001 un deuxième colloque qui aura pour thème « Les troupes suisses au service de la France, dans l'armée napoléonienne et sous la Restauration ». Autant dire que la garde suisse n'est pas prête de se rendre.

Vous possédez des pièces, documents, uniformes ou toute sorte d'objets en rapport avec la Garde suisse. Vous souhaitez vous documenter sur le sujet, vous associer à l'initiative du musée franco-suisse, adhérer à son association.
Prenez contact avec Mme Liliane Kalenichenko,
Les Amis du Musée Franco-suisse de Rueil Malmaison,
5 place du Général Leclerc, 92500 Rueil Malmaison.
Tél : 01 47 32 66 50 et 01 47 08 04 85. - Fax : 01 47 32 12 58
Vaudois et Confédérés au service de France,
Alain Jacques Tornare, éditions Cabedita.