

L'industrie automobile suisse

Autor(en): **Zweiacker, Claude**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue suisse : la revue des Suisses de l'étranger**

Band (Jahr): **11 (1984)**

Heft 3

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-912645>

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.

sommaire

L'industrie automobile suisse	2
Du nouveau au Château de Penthes	5
La forêt en péril	6
Los Angeles 1984	8
Communications officielles:	
– Acquisition d'immeubles par des «personnes à l'étranger»: portée de la nouvelle loi	9
– AVS/AI	10
– Votations fédérales	10
– Coin philatélique	10
– Avez-vous 50 ans cette année?	11
– Fonds de solidarité	11
Pages locales	12–16
Communications du Secrétariat des Suisses de l'étranger	
– 62 ^e Congrès des Suisses de l'étranger	17
– Annonce du 63 ^e Congrès des Suisses de l'étranger	20
– Une figure marquante de la CSE se retire	20
– Camp de ski des Jeunes 1984/1985	20
Coin du livre	22

Immeubles

Sociétés anonymes

- Conseils financiers, fiscaux et juridiques
- Représentation d'intérêts

Treuhand Sven Müller

Birkenrain 4
CH-8634 Hombrechtikon-Zurich
Tél. 055/42 21 21, Télex 87 50 89 sven ch

Veuillez m'informer sur vos services.

Nom:

Adresse:

L'industrie automobile suisse

Note biographique

Claude Zweijacker, 45 ans, est fonctionnaire au département de l'Instruction publique du canton de Neuchâtel, précisée-ment adjoint au chef du Service de l'enseignement secondaire. Il pratique, à titre de hobby, le journalisme en qualité de correspondant à la Feuille d'Avis de Neuchâtel et au Bulletin des Communes du district de Neuchâtel.

Elle a existé. Elle existe encore un tout petit peu!

La marine suisse fait sourire. A tort, pourtant. Notre pays possède une petite flotte maritime. Et l'industrie automobile suisse? Elle a eu ses heures de gloire. Elle existe... même encore un tout petit peu! Ici et là, en Suisse, parfois hors du pays, un collectionneur a «sauvé» de la casse un modèle fait de mains d'Helvètes. Une voiture, aujourd'hui, assurément bichonnée et convoitée.

A l'aube de ce siècle

Si les historiens sont d'accord pour affirmer que l'ingénieur anglais George Stephenson a cons-

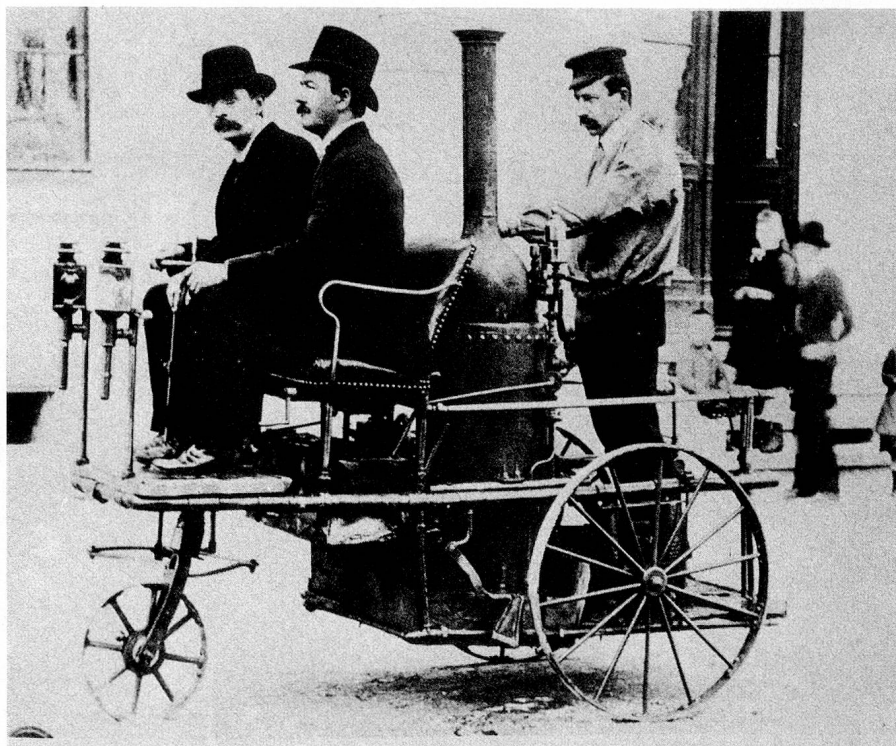
truit la première locomotive, il en va autrement de l'automobile. Elle a été une oeuvre commune. Et nombre de Suisses peuvent être tenus pour des précurseurs de cette industrie qui connaît, en cette fin de siècle, le développement que l'on sait.

Forts de leur pratique de la mécanique de précision, convaincus des perspectives ouvertes par le nouveau mode de locomotion, une vingtaine d'ingénieurs vont se lancer, à l'aube du XX^e siècle, dans la construction automobile.

Contre le vent

Pourtant, un vent contraire à l'automobile souffle dans tout le pays. En 1912, par exemple, l'Automobile Club de Suisse «recommande à ses membres d'éviter soigneusement certaines contrées atteintes d'autophobie». Dans certaines localités, la police locale installait des «pièges à automobilistes». Au pire, le conduc-

Une des voitures ... à vapeur des frères Meyer (1884).



teur pouvait s'attendre à être menacé de coups de fourches, arrosé de lisier, voire lapidé! Toute circulation demeura interdite, jusqu'en 1928, dans le canton des Grisons. En dépit de cette hostilité, du 29 avril au 7 mai 1905, s'ouvrit, à Genève, la première Exposition nationale suisse de l'Automobile et des Cycles. Elle deviendra, plus tard, le Salon de l'automobile. Cent à deux cents voitures sont fabriquées en Suisse, cette année-là.

Voitures à vapeur...

En 1884, les frères Gottfried et Heinrich Meyer, d'Horgen, construisent... cinq voitures à vapeur. L'une de celles-ci a, d'ailleurs, rallié Zurich en une heure. Elle pouvait transporter de trois à cinq personnes.

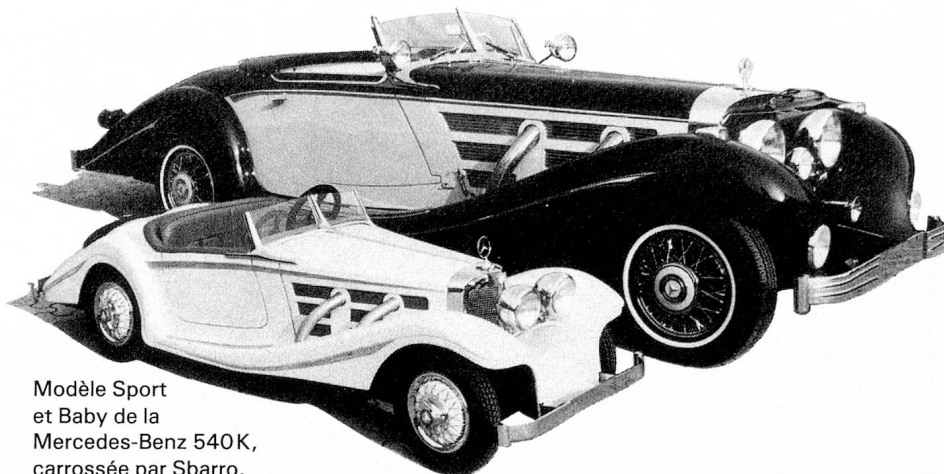
A la une du «New York Herald»

En 1904, les frères Charles et Frédéric Dufaux, de Genève, font la une du «New York Herald» qui titre sur quatre colonnes «Success of Dufaux Brothers in automobile manufacture». Cette année-là, Frédéric Dufaux avait gagné l'épreuve suisse du kilomètre lancée dans le temps de 31" 2, soit 115 km/h avec une voiture.

Des quatre voitures de course Dufaux, deux ont été conservées: l'une est exposée au Musée suisse des transports à Lucerne, l'autre appartient à la fabuleuse collection des frères Schlumpf, de Mulhouse.

Pas encore tous oubliés

La Suisse a connu plusieurs autres figures assez semblables à celles des frères Dufaux. Et les noms cités ne constituent qu'un choix parmi beaucoup d'autres. Emigré croate établi à Wetzikon, Franz Brozincevic crée, en 1914, la marque de véhicules, aujourd'hui bien connue FBW (Franz Brozincevic Wetzikon). Charles et Fritz



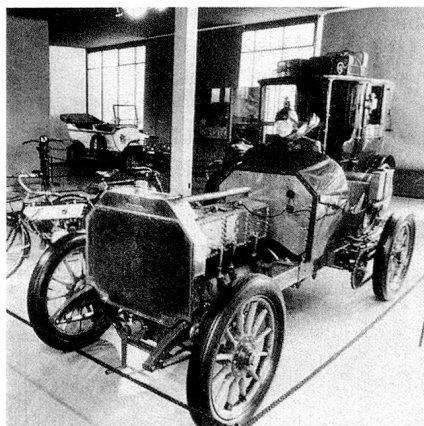
Modèle Sport et Baby de la Mercedes-Benz 540K, carrossée par Sbarro.

Henriod, de Bienne, affirment, dès 1886, être les inventeurs du «premier et seul système suisse d'automobiles ayant fourni des preuves d'existence et d'endurance». A Genève, en 1916, les ateliers Piccard, Pictet et Cie ont une véritable production industrielle sous le nom de marque «Pic-Pic»: pendant la première guerre mondiale, jusqu'à 7500 personnes ont été employées par cette firme qui cessa son activité en 1923.

En 1897, à Arbon, Adolphe Saurer construit ses premiers véhicules. Ce sera le début d'une importante entreprise du pays.

Quant aux frères Chevrolet, de La Chaux-de-Fonds, qui ont émigré à Détroit, aux Etats-Unis, la «General Motors» fait une fructueuse affaire en rachetant leur société créée en 1912.

La voiture de course des frères Dufaux (1904).



De son plus beau fleuron à son couturier

De 1903 à 1934, année de cessation de son activité, la fabrique d'automobiles Martini «Première et plus ancienne marque nationale», établie à Saint-Blaise, connut une production estimée à quelque 2000 véhicules. Une vingtaine d'entre eux ont échappé à la destruction. Douze voitures Martini ont été «rapatriées», en février 1983, pour une exposition dans la halle de l'usine où elles avaient été montées. L'exposition connut un intérêt surprenant. On y accourut non seulement de tous les cantons, mais aussi de l'étranger.

Actuellement, on ne fabrique quasiment plus d'automobiles en Suisse. Il subsiste, pourtant, encore quelques rares constructeurs. Autodidactes, individualistes, prodiges.

Points d'histoire

C'est en 1903 que Martini et Cie s'établit à Saint-Blaise, l'entreprise existant depuis 1860: à Frauenfeld où elle fabriquait des machines pour la reliure, des armes et des moteurs à explosion avant de créer des automobiles. Friedrich de Martini inventa, d'ailleurs, un fusil se chargeant par la culasse: considérable progrès! Son brevet est toujours appliqué dans la construction de certaines armes de compétition.

La société connut des hauts et des bas et elle se trouva, plus d'une fois, dans une situation financière désespérée. Après, avoir pourtant rencontré des suc-



Affiche publicitaire de la Société des automobiles PIC-PIC (1910).

cès retentissants en mettant sur le marché des modèles qui retinrent l'intérêt des acheteurs suisses et étrangers.

Ils n'ont pas oublié...

Luigi Pecchio, 80 ans, domicilié, aujourd'hui, dans le faubourg de Serrières, proche de Neuchâtel, et Léon Fleuty, 89 ans, dernier ouvrier de Martini à habiter la Cité Martini, près de Marin, se souviennent que «la Martini marchait bien pendant les années de la guerre 1914-1918». «On faisait des véhicules tous terrains pour l'armée suisse» affirment-ils. Luigi Pecchio se rappelle son horaire de tra-

vail: «De 6 heures et demie à 12 heures et de 13 heures et demie à

Réplique de la BMW 328 par Sbarro.



18 heures et demie. Et le samedi jusqu'à 17 heures,» ajoute-t-il.

Folles prouesses

En 1903, un riche Irlandais offrit 26000 francs à celui qui atteindrait le premier le... sommet des Rochers de Naye en voiture! Et c'est le Vaudois Ernest Cuénod qui tenta le défi avec une automobile Martini. Suivant la voie de chemin de fer, il y arriva sans encombre. «Aucune panne, aucun accident. Ni à la machine, ni aux pneus Continental qui garnissaient les roues et qui ont résisté aux passages successifs à chaque aiguille sur les dents de la crémaillère» atteste le rapport officiel de l'expédition! La voiture fut ensuite exposée au Crystal Palace, à Londres.

En 1906, le président de la Confédération Forrer est promené en automobile Martini à l'ouverture du Salon automobile de Genève.

Le président de la République française Armand Fallières est reçu, en août 1910, par le Conseil fédéral. Après une excursion aux environs de Berne et une visite aux Mutz en Martini, un journal de l'époque affirme: «M. A. Fallières eut l'amabilité de féliciter les organisateurs de cette promenade pour l'heureux choix des voitures et tous les automobilistes suisses se joindront à nous pour féliciter la Société Martini d'un si complet succès qui, aux yeux de nos hôtes, a fait briller d'un éclat tout particulier la construction suisse, les six voitures du cortège étant toutes des Martini».

Couturiers de l'automobile

Si la crise des années trente mit fin à l'industrie automobile suisse, pourtant si bien partie au début de ce siècle, quelques passionnés audacieux ont, néanmoins, poursuivi. Après avoir fait un apprentissage chez Saurer, à Arbon, Peter Monteverdi, de Binningen, près de Bâle, crée, dès 1959, des modèles séduisants: voitures de



Le modèle Montevello 375S construit en 1968 en 40 exemplaires.

Photos: E.Schmid, «Voitures suisses, Edita SA, Lausanne, 1978 et Musée des Transports, Lucerne

sport et de grand luxe en limitant sa production à de petites séries. Il en fut de même pour Georges Filipinetti, de Grandson. Originaire de Lecce dans le sud de l'Italie, Franco Sbarro poursuit, aujourd'hui, à Grandson, une production originale. Il est le véritable couturier de l'automobile. Il cons-

truit des modèles à la demande, sur mesure. Pour lui, l'automobile est le fruit d'un amour partagé entre le client et le créateur. Au Salon de l'automobile de Genève, en mars dernier, ses modèles ont fait la plus grande des impressions... *Claude Zweiacker*

Du nouveau au Château de Penthes

Le musée des Suisses de l'étranger, qui s'efforce de traduire le plus fidèlement possible la part que les citoyens suisses ont assurée dans l'histoire militaire, culturelle, politique, économique des divers continents, a inauguré sept nouvelles salles. Consacrée aux croisés, pèlerins, voyageurs, explorateurs, missionnaires, archéologues et cartographes, la salle Jean-Louis Burckhardt (1784-1817) présente le siècle des lumières.

La salle Louis-Abraham Breguet est consacrée aux pionniers de l'industrie et du commerce. Ceux de la banque et des assurances se regroupent dans la salle Jacques Necker.

Les diplomates, conseillers, ministres, gouverneurs ou vice-rois constituent le thème de la salle Frederich Haldimand.

Bon nombre de dessinateurs, peintres, musiciens, graveurs et médailleurs se retrouvent dans la salle Jean-Henri Füssli, tandis que la salle des philosophes et savants porte le nom de Albert de Haller.

Enfin, les femmes suisses de l'étranger animent l'espace de la salle Marie-Sibylle Merian (artiste, naturaliste, 1647-1717). Le travail remarquable de recherche thématique pour reconstituer l'histoire de nos compatriotes de l'étranger et le cadre magnifique du Château de Penthes vous offrent l'occasion de passer une agréable journée; vous y serez les bienvenus.

Son adresse: Château de Penthes
Ch. Impératrice 18
CH-1292 Prégny-Chambésy

Ein Schweizer im Ausland soll nicht zum Ausländer in der Schweiz werden.

Auf dem laufenden bleiben über alles, was in der Schweiz läuft - dazu brauchen Sie die heimatliche Stimme, die hilft, dass einem Schweizer in der Fremde die Schweiz nicht fremd wird: die Tages-Anzeiger-Fernaussgabe.

Auf 16 Dünndruckseiten ist sie ein Querschnitt durch eine volle Tages-Anzeiger-Woche, durch das ganze Spektrum von der Politik bis zum Sport.

Bestellen Sie das kostengünstige Abonnement oder lassen Sie sich zunächst 4 Ausgaben gratis zum Kennenlernen schicken.

Ich abonniere die Tages-Anzeiger Fernausgabe.

Gewünschte Zustellart:
 Luftpost gewöhnliche Post

Gewünschte Zahlungsweise:
 jährlich halbjährlich
 vierteljährlich

Die ersten 4 Ausgaben sind gratis.
 Ich möchte die Tages-Anzeiger-Fernaussgabe kennenlernen. Schicken Sie mir 4 Ausgaben gratis.

Zustell-Adresse: 7030

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Land: _____

Abonnementsrechnung an:

Name: _____

Vorname: _____

Strasse: _____

PLZ/Ort: _____

Coupon einsenden an: Tages-Anzeiger Vertrieb/Verkauf, Postfach, CH-8021 Zürich

Die Preise der Tages-Anzeiger-Fernaussgabe in Schweizer Franken

Gewöhnliche Postzustellung	3 Monate	6 Monate	12 Monate
BRD, Dänemark, Finnland, Frankreich, Italien, Jugoslawien, Luxemburg, Malta, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Zypern	22.20	43.60	85.60
Übrige Länder	24.70	48.50	95.40
Luftpostzustellung			
Europa und Mittelmeerländer, Spanisch			
Westafrika	24.-	47.30	92.80
Übrige Länder	26.70	52.40	103.40

