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

Herausgeber: Le messager suisse

Band: - (2000)

Heft: 135-137

Artikel: Marc Birkigt, l'orfèvre de l'automobile

Autor: Pierquet, Alexandre

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-847637

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 01.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Marc Birkigt, l'orfèvre de l'automobile

Luxe et performances technologiques, robustesse et pureté des lignes, Hispano-Suiza, la marque des voitures d'exception, a pour père un talentueux ingénieur suisse.

Alexandre Pierquet

Il reste dans le monde 300 véhicules Hispano-Suiza H 6 C

Tic-tac, tic-tac, voilà un bruit familier, mais inhabituel dans l'habitacle d'une voiture des années vingt. Dans une Hispano-Suiza, l'horloge n'est pas un luxe, c'est pourtant le seul bruit qui se fasse entendre.

À l'aube de l'histoire de l'automobile, un jeune ingénieur formé aux Arts et Métiers de Genève, décide de quitter la Confédération helvétique pour l'Espagne. Nous sommes en août 1899, le début d'une grande aventure va commencer par des déceptions. Marc Birkigt a 20 ans, lorsqu'il entame sa carrière par l'étude et la mise au point d'un omnibus électrique. Le parcours inaugural du véhicule est une catastrophe : après 150 m, celui-ci reste immobilisé et pour assurer son retour aux ateliers, il faudra le remorquer. L'équipe ayant réalisé le projet est limogée. Seul reste Marc Birkigt, qui s'est illustré par un réel talent d'innovation. " Don Marcos ", alors âgé de 22 ans, est donc nommé directeur technique. Sous sa direction, seront réalisées deux automobiles pourvues de moteurs à explosion, qui échoueront dans leur commercialisation.

La période de " rodage " est terminée pour Marc Birkigt : notre brillant ingénieur fonde avec deux finan-

ciers la " Sociedad anonima La Hispano-Suiza " en 1904. Très vite la marque acquiert ses lettres de noblesse, en fournissant officiellement le roi Alphonse XIII, lequel contribue à la renommée des voitures Hispano-Suiza. Référencé auprès des têtes couronnées pour la qualité sans égale de ses voitures, Marc Birkigt décide d'installer en 1911, une filiale Hispano-Suiza dans le berceau de l'automobile : la région parisienne, qu'il rejoint, avec sa femme et ses enfants, pour diriger les opérations. Il installe son usine à Levallois, puis à Bois-Colombes, où se réaliseront les créations les plus spectaculaires. Il ne faudra que trois mois pour que la première voiture sorte des ateliers. Elle porte le nom d'Alphonse XIII, en hommage au souverain d'Espagne, grand client de la marque.

Pour l'honneur et 25 000 dollars

Cette notoriété, Hispano-Suiza la renforce en participant avec succès aux plus importantes courses automobiles, comme la Coupe de l'auto, en 1910. L'évolution technique des Hispano est constante : en 1913, elles sont déjà dotées de moteurs à arbre à came en tête avec ventilateur de refroidissement débrayable ! Au premier Salon de l'auto d'après-guerre, en 1919, le nouveau véhicule de Marc Birkigt crée l'événement. La pureté de sa silhouette est imposante et cache une technologie révolutionnaire : le servo-frein, qui équipe encore de nos jours les véhicules qui sortent à la chaîne des usines de montage. N'oublions pas que les voitures n'étaient pas équipées de frein à l'avant. Avec le servo-frein, il ne faut que 35 m pour arrêter une voiture lancée à 100 km/h.

En 1927, Charles Weymann, carrossier pour Hispano-Suiza, dîne avec Serge Moskovics, directeur de la marque américaine Stutz. La discussion tourne vite à la polémique : laquelle de l'Hispano ou de la Stutz, est la voiture la plus puissante ? Les deux hommes réussissent à se mettre d'accord pour mettre leur voiture à l'épreuve. Les voitures seront engagées dans une course de vingt-quatre heures sur le circuit d'Indianapolis, et 25 000 dollars sont mis en jeu. Le 18 avril 1928, à 13 heures, les voitures prennent le départ. La Stutz, plus lourde et moins puissante, ne tient pas la distance. Dix heures et 2 000 kilomètres plus tard après l'abandon de la Stutz, l'Hispano sort victorieuse de la course. Charles Weymann avait parié sur les bons chevaux... vapeur.

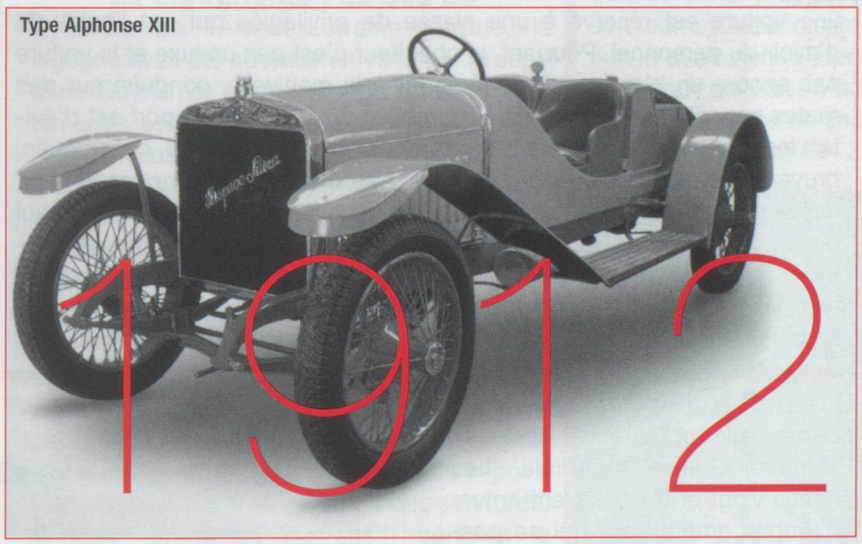
Un nouveau né : *La Cigogne*

Pour les inconditionnels de la marque et les admirateurs de Marc Birkigt, cette nouvelle revue accueille dans ses pages des membres de la famille de l'inventeur de la marque, ainsi que des collaborateurs de l'usine, mais aussi des spécialistes, tels qu'Ernest Schmid, historien suisse, qui s'associent pour nous conter des anecdotes inédites. Pour recevoir un exemplaire gratuit du n° 0 : La Cigogne, 33 rue de l'Arbre de la liberté, 28130 Mévoisins.

Des moteurs qui ont des ailes

La recherche automobile passe par la compétition. Pour faire évoluer un moteur et en tirer le maximum, la performance doit se mesurer sur la piste des circuits. C'est sur une autre piste que des marques comme Voisin, Farman, Rolls-Royce et bien sûr Hispano-Suiza, ont décidé de s'élancer : celle des aéro-

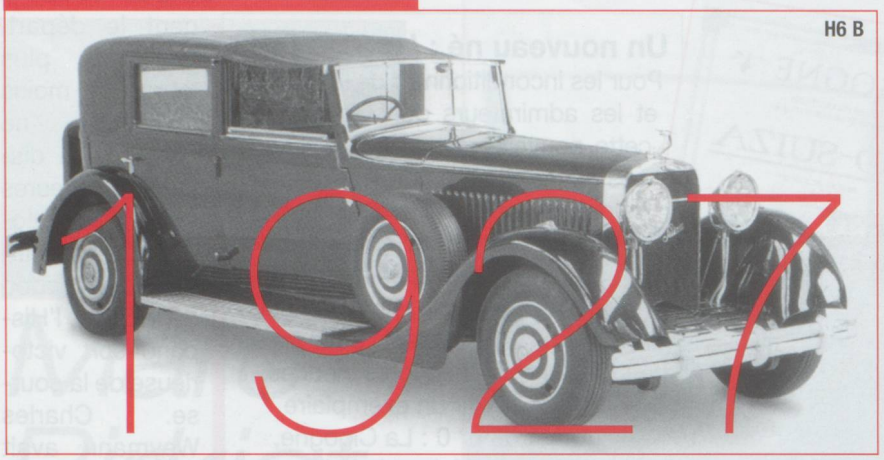
Type Alphonse XIII



La Romance d'Hispano-Suiza

" Ouverte tel un yacht, elle s'enorgueillissait de son long capot resplendissant. Sur l'arête trônait la cigogne d'argent comme un vol fier des succès remportés par ces douzaines de chevaux fantômes. Elle semblait apprendre aux bonnes gens à quelle mort glorieuse ils venaient d'échapper sous les roues d'une Hispano-Suiza ".

Ces quelques lignes, tirées du roman à succès *Le Chapeau vert* de Michael Arlen, ont reçu l'écho favorable de Pierre Frondaie, qui fit vibrer le cœur des midinettes de l'entre-deux-guerres avec *L'Homme à l'Hispano*, adapté par deux fois au cinéma.



H6 B

dromes. Constructeurs de moteurs à la fois pour l'automobile et pour l'aéronautique, les ingénieurs vont intégrer le résultat de leurs essais aux moteurs de voitures de courses ou de luxe. Après avoir conçu un moteur pour le gouvernement espagnol, Marc Birkigt propose son V8 Hispano, qui permettra aux avions de chasse Spad, comme celui de Guynemer, de voler à 215 km/h (en 1916), vitesse que n'atteint aucun autre avion à cette époque. Plus tard, l'aviation inspirera l'automobile pour ses lignes aérodynamiques.

Quant à l'histoire des bateaux de course, elle commence après la Première Guerre mondiale. Les années vingt et trente voient arriver un public grandissant qui se passionne pour les compétitions motonautiques. Ces torpilles d'acajou garnies de chromes atteignent déjà sur l'eau des vitesses supérieures à 100 km/h. Pour réaliser ces prouesses, les champions équipent leurs " racers " de moteurs d'avions de chasse, tels que le V8 Hispano-Suiza des avions Spad.

Les années vingt sont pour Hispano-Suiza le sommet de la gloire. La seule marque à laquelle on puisse la comparer, a du mal à rattraper ces avances technologiques, comme le confiera plus tard Ernest Hives, directeur chez Rolls-Royce. La mode est aux concours d'élégance, qui reflètent tous les luxes. Les sociétés élitistes se tissent autour de manifestations fastueuses qui ont pour lieux les abords dorés des champs de courses tels que Enghien, La Baule, Deauville, Longchamp. La haute couture et la carrosserie sont des paraboles d'un raffinement dont la femme est le faire-valoir. Derniers soubresauts en des temps où le féminisme s'esquisse.

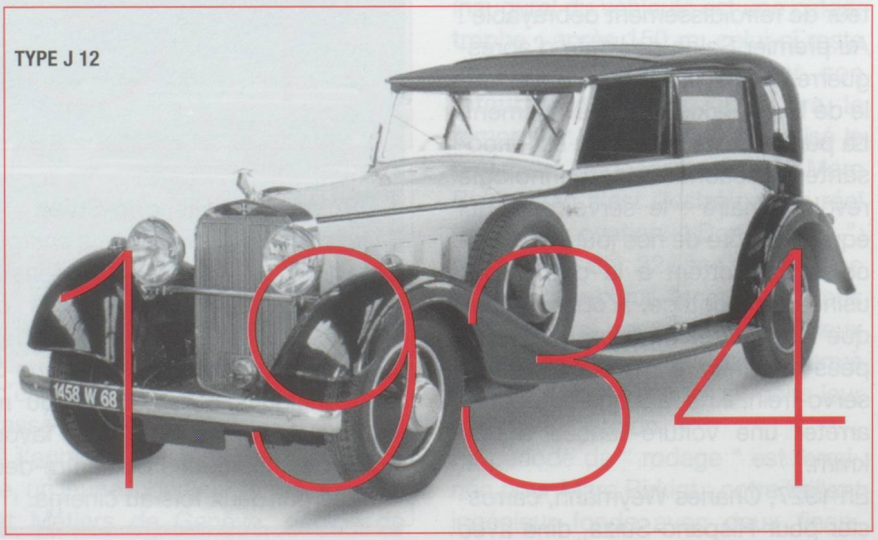
" Combien de poules au tableau ? "

C'est la question qui ponctue chaque parcours en automobile. Posséder une voiture est réservé à une classe de privilégiés qui ont l'habitude d'avoir du personnel. Pourtant, le chauffeur n'est pas un luxe et la voiture pas encore un plaisir : il faut démarrer à la manivelle, conduire sur des routes poussiéreuses, étroites et bombées où le principal sport est d'éviter les poules. Partir pour l'aventure avec une machine capricieuse, bruyante et peu fiable dont personne ne comprend le fonctionnement, relève plus du courage que du sport ! Voilà encore une caractéristique qui distingue les possesseurs d'Hispano-Suiza, souvent pris pour des excentriques. Cette caste s'offre une voiture hors du commun par son luxe, sa technologie (le prix représente quatre années de salaire d'un ouvrier) mais en plus, se met au volant, le chauffeur ne s'occupant que de l'entretien.

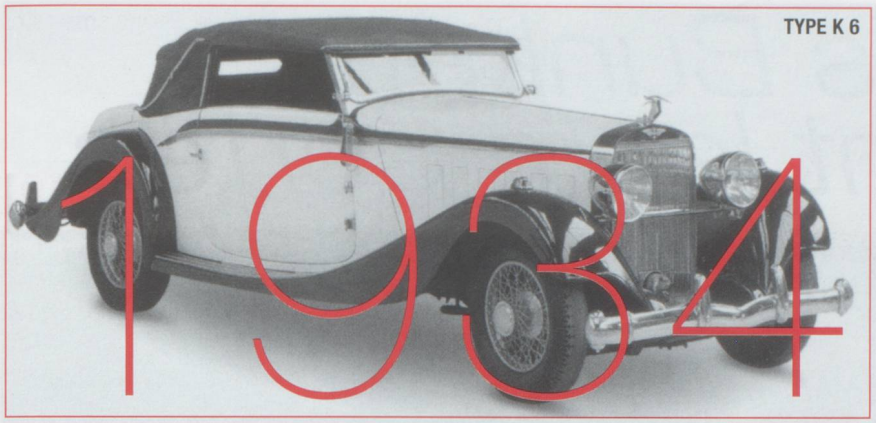
L'époque de la haute couture automobile

Dans les premières décennies du siècle, une voiture était un travail artisanal, où chaque métier apportait sa pièce à la construction de l'œuvre, pour devenir une pièce unique. Une fois livrée sous forme d'un simple châssis doté de ses éléments mécaniques, le client devait ensuite la faire habiller chez un carrossier. C'est alors qu'une multitude de métiers entraient en scène : le dessinateur, le menuisier, le forgeron, le tôlier-formeur, le ferreur, l'ajusteur-monteur, le charron, le peintre et le sellier garnisseur. L'ensemble des opération prenait trois à six mois.

L'imagination des dessinateurs, associée au savoir-faire des artisans, transforme en une orgie décorative les carrosseries de la fin des années vingt. Les matériaux les plus rares habillent les habitacles traités comme des boudoirs. Le cuir de reptiles ou de pécari et quelquefois de galuchat composent les selleries les plus précieuses ; les boiseries en loupe d'orme ou en marqueteries de noyer parachèvent ces derniers grands carrosses. " *Marc Birkigt représente à lui tout seul la quintessence de la connaissance automobile, il faisait tout par lui même. C'est ainsi qu'il a créé l'automobile de rêve* ", commente Denis Bradé, secrétaire du Club des anciennes automobiles Hispano-Suiza.



TYPE J 12



En 1923, Marc Birkigt, jusqu'alors employé de la maison-mère de Barcelone, met en avant ses talents de négociateur, en devenant actionnaire majoritaire de la société Hispano-Suiza France. C'est la crise économique de 1929 qui contraint la firme à se regrouper avec la marque Ballot (fabricant de châssis) et à concevoir un modèle plus abordable.

Le spectre de la guerre se profilant à nouveau, le ministère de la Guerre du gouvernement Blum nationalise l'usine et impose désormais à Hispano-Suiza de se concentrer sur des fournitures moins spécifiques. La première décision du nouveau président fut d'arrêter la fabrication automobile. Le dernier véhicule sort en décembre 1937 des usines de Bois-Colombes. Du côté de l'usine espagnole, les activités avaient également été ébranlées par la guerre civile de 1936.

L'obsession de la perfection

Toujours en quête d'innovation, Birkigt avait rejoint l'usine de Barcelone, juste avant la guerre, pour y étudier des moteurs disesel. À la fin des années quarante, le projet engagé par le gendre de Marc Birkigt, de renaissance de la marque en France, est remisé. Ce n'est pas uniquement par manque de moyens. La tentative de relance est maladroitement présentée sous la forme, très à la mode, d'une voiture aux allures " Américaine ". Sans le génie de Birkigt et son obsession de la perfection, la marque a perdu son âme. La firme n'aura produit que 3 400 voitures en France et 6 000 en Espagne. Aujourd'hui, le Club des anciennes automobiles Hispano-Suiza abrite 100 membres et réunit 50 Hispano dont 12 roulants régulièrement.

Le savoir-faire et la qualité des productions initiées par leur créateur restent et la firme se spécialise dans la construction sous licence de réacteurs d'avions Rolls-Royce, puis de turbo-propulseurs. Le 15 mars 1953, l'ingénieur Marc Birkigt s'éteint à Versoix sur les bord du lac Léman, et avec lui, c'est tout l'esprit d'Hispano-Suiza qui rend l'âme.

Les temps ont changé, l'ère de l'industrie automobile était en marche et il fallait maintenant penser vulgarisation, rationalisation, ou encore économies d'échelles, pour que monsieur " Tout-le-monde " puisse partir avec sa famille en vacances. La poésie des courbes, la noblesse des matériaux, l'aventure technologique laissaient la place à l'économie de masse dont le fil conducteur allait devenir l'accessibilité à tous et la rentabilité.

Le dernier Salon de l'automobile de Genève nous a fait la surprise de renouer avec le passé, en présentant une voiture (espagnole) aux armes de la marque Hispano-Suiza. En France, la marque existe toujours, bien qu'ayant intégré le groupe SNECMA dans les années soixante, et s'illustre pour sa production dans le domaine aéronautique.

Aujourd'hui encore, le plus grand génie helvétique de l'automobile reste inconnu du grand public. Son talent de motoriste a permis des innovations dans le domaine de l'automobile, de l'aviation, mais il a aussi dessiné une machine à injecter le chocolat pour les établissements Meunier, et a fini sa carrière par la réalisation d'un canon pour les avions de chasse britanniques et américains de la Seconde Guerre mondiale.

Contrairement à Ettore Bugatti, Louis Renault, André Citroën, Ferdinand Porsche, Armand Peugeot, Henri Ford, Enzo Ferrari, il est resté l'orfèvre modeste d'une marque pour laquelle il s'est dévoué sans y apposer son nom. Cette discrétion n'avait rien d'étonnant pour qui sait : Marc Birkigt n'avait qu'un seul hobby, la chasse.

La cigogne de l'as des as

Symbole de l'Alsace-Lorraine perdue, la cigogne avait été adoptée en 1915 par le capitaine Guynemer et son groupe de chasse, la fameuse esquadrille des cigognes. La petite histoire veut que pendant la Grande Guerre, Guynemer fut l'un des premiers pilotes à recevoir un avion Spad propulsé par un moteur V8 Hispano. Au sortir de la guerre, la mascotte de l'as de l'aviation française devint l'emblème d'Hispano-Suiza. L'œuvre du sculpteur François-Victor Bazin est placée à l'extrémité du bouchon de radiateur, ce qui lui donne un aspect très aérien : l'oiseau semble voler devant la voiture. Mais cette élégance se paie d'une grande fragilité, son long bec fin et pointu est dangereux. Il arriva que le bec soit tordu, et pour le rendre inoffensif, certains le piquaient même d'un bouchon avant de démarrer la voiture à la manivelle.