Anne
MURATORI-PHILIP

Jean-Claude
SEVEN

12 *voitures* qui ont changé l'Histoire

Pygmalion

Extrait de la publication

12 *voitures*
qui ont changé l'Histoire

De la fin du XIXe siècle aux années 1960, l'automobile a vécu ses plus grandes heures. Elle a mis la terre entière sur quatre roues, fait naître des villes géantes, réveillé les campagnes et même gagné des guerres ! Moins de soixante-dix ans pour bouleverser le monde et passer de l'ère des pionniers à celle des industriels…

Les douze modèles choisis pour illustrer cette extraordinaire épopée sont tous entrés dans l'Histoire : du tricycle Benz de 1888 à la Volkswagen de 1935, du taxi Renault, complice des « poilus » de 1914, à la Jeep de 1941, de la Ford T de 1908 à la Morgan de 1936, de la 2 CV de 1948 à la DS de 1955, de la Ferrari 166 de 1949 à la Mini de 1959, sans oublier la mythique Rolls-Royce Silver Ghost de 1909 et l'inaccessible Bugatti Royale de 1926.

Les voitures les plus folles affrontent les plus sages, les plus impressionnantes défient les plus petites, les plus majestueuses toisent les plus populaires. Conçues par des personnages hors du commun dont la passion et l'imagination défiaient les réalités, parfois jusqu'à la démesure, elles se relaient pour conter une époque révolue, où l'automobile vivait encore de ses rêves.

Anne Muratori-Philip, historienne, membre correspondant de l'Institut, et Jean-Claude Seven, journaliste, se passionnent pour l'épopée de l'automobile. Collectionneurs de voitures anciennes, ils font revivre les mythes et les acteurs de cette aventure, célèbres ou anonymes.

Pygmalion

12XM Création Studio Flammarion

Berline de voyage Bugatti *Royale Type 41*, 1931 © Car Culture / Getty Images

Extrait de la publication

12 voitures
qui ont changé l'Histoire

Extrait de la publication

Extrait de la publication

Anne MURATORI-PHILIP
Jean-Claude SEVEN

12 voitures
qui ont changé l'Histoire

Pygmalion

Extrait de la publication

CHEZ LE MÊME ÉDITEUR

Marie Leszczyska
par Anne Muratori-Philip

Sur simple demande adressée à
Pygmalion, 87 quai Panhard-et-Levassor, 75647 Paris Cedex 13,
vous recevrez gratuitement notre catalogue
qui vous tiendra au courant de nos dernières publications.

© 2012 Pygmalion, département de Flammarion
ISBN : 978-2-7564-0980-1

Le Code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5 (2° et 3° a), d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite » (art. L. 122-4).
Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Extrait de la publication

À Bryan Goodman,
merveilleux ambassadeur de la passion
automobile à l'anglaise, qui nous a initiés
à ses mystères, il y a bien longtemps.

Introduction

Douze voitures de l'âge d'or

De sa naissance jusqu'à l'aube des années soixante, l'automobile a vécu un véritable âge d'or. Elle a mis la terre entière sur quatre roues, fait naître des villes géantes, réveillé les campagnes et même gagné des guerres ! Une extraordinaire épopée qui l'a conduite de l'ère des inventeurs à celle des industriels.

Le point de départ de l'aventure est aussi flou que la création de la première « voiture sans chevaux ». Si le fardier à vapeur de Nicolas Cugnot arrive en tête avec un premier essai en 1770, d'autres véhicules à vapeur roulent dès la fin des années 1860. Et la première automobile propulsée par un moteur à explosion

Extrait de la publication

date probablement de 1870. Probablement… car toutes les références à ce véhicule, conçu par l'autrichien Siegfried Marcus, ont été balayées en 1938 par la haine nazie[1].

Ensuite, tout s'est accéléré : dans les années 1880, partout en Europe, des inventeurs et des ingénieurs ont multiplié les découvertes et développé les techniques qui ont permis à l'automobile de devenir un moyen de transport et une industrie de pointe avant la fin du XIXe siècle.

Au début du XXe, elle s'est lancée à la conquête du monde. Tout lui était permis et rien ne pouvait résister à cette jeune invention. C'était le temps des exploits techniques et des folies industrielles. Avec l'aviation, l'automobile devenait le domaine de la créativité sans bornes. Elle attirait les cerveaux les plus brillants de la planète, les génies de la mécanique et de la carrosserie ; des personnages hors du commun dont la passion et l'imagination défiaient les réalités, parfois jusqu'à la démesure.

Cette vague d'enthousiasme et d'invulnérabilité a propulsé l'automobile jusqu'aux années cinquante. Mais, entre-temps, le monde avait

1. Voir chronologie.

Extrait de la publication

changé. Et, dès la décennie suivante, l'automobile s'est vue plonger dans une nouvelle ère faite de lois, de règles et de contraintes. Ses talents créatifs ne l'avaient pas abandonnée, mais le temps des pionniers était révolu.

Sur les centaines de modèles qui ont marqué l'âge d'or de l'automobile, nous en avons choisi douze ! Douloureuse sélection imposée par le thème de la collection… Faute de place, il nous a fallu abandonner sur le bord de la route des voitures aussi importantes que le vis-à-vis De Dion-Bouton de 1899, première vraie voiture construite en série ; la prestigieuse Hispano-Suiza H6B de 1919 ; l'incroyable Voisin Aérodyne de 1934 ; l'innovante Traction Citroën de la même année, délaissée au profit de ses petites sœurs ; la Peugeot 402 de 1935 à la carrosserie « streamline » révolutionnaire ; l'ultra-légère Dyna Panhard X de 1946 ; l'impressionnante Facel-Vega HK 500 de 1958 ; ou encore la superbe Jaguar MK 2 de 1959. De même que la longue dynastie des Simca Aronde ; la 4 CV Renault, petit bonheur d'après-guerre ; ou la Fiat 500, star italienne de 1957… Entre autres nombreuses merveilles délaissées…

Extrait de la publication

Les douze modèles retenus pour illustrer cette extraordinaire épopée sont tous entrés dans l'histoire. Le tricycle Benz pour son périple de 1888 ; La Ford T de 1908 pour avoir imposé l'automobile aux Américains ; la Volkswagen de 1935 pour sa réussite mondiale ; la 2 CV de 1948, la DS de 1955 et la Mini de 1959 pour leur folie révolutionnaire ; la Ferrari 166 MM pour le sport et la gloire en 1949 ; la toujours jeune Morgan 4/4, née en 1936, pour son incroyable longévité ; la merveilleuse Rolls-Royce Silver Ghost de 1907 pour sa perfection ; et l'inaccessible Bugatti Royale de 1926 pour le mythe. Sans oublier deux grands acteurs de l'Histoire, le taxi Renault AG, complice des « poilus » de 1914, et la Jeep de 1941 chère aux GI.

Ces 12 voitures se relaient pour conter une époque où l'automobile vivait encore de ses rêves.

Extrait de la publication

Benz « Model III »

Un tricycle triomphal pour Bertha

Ce 5 août 1888, il fait nuit noire quand trois silhouettes inquiétantes s'approchent de l'atelier des Benz, situé dans une rue tranquille de Mannheim, en Allemagne. Elles s'affairent sur la porte, l'ouvrent et s'introduisent sans un bruit. Le trio ressort presque aussitôt en poussant et tirant un gros char en bois.

Dans la rue, tout le monde connaît cet engin. On le surnomme gentiment la « benzine ». C'est la voiture sans chevaux de Carl Benz, un inventeur qui passe ses jours et ses nuits dans son atelier. Depuis plusieurs années, il s'acharne à faire fonctionner des monstres animés par des moteurs à explosion de sa conception. Il arrive

Extrait de la publication

qu'on le voie rouler le soir, avec ses deux fils, sur la route de Weinheim, vers Heidelberg.

Un moteur à la place des chevaux

Au début, l'engin revenait toujours à la poussette. Par chance, les fils de Monsieur Benz sont de solides gaillards. Eugen a quinze ans et Richard treize. Ils donnent de sérieux coups de main à leur père pendant les vacances scolaires, car son invention les passionne autant que lui. Toutefois, ils regrettent que l'inventeur n'ose pas s'aventurer plus loin sur la route. Hélas, Monsieur Benz n'est pas audacieux. C'est un savant de laboratoire qui se contente de quelques kilomètres, « suffisants, dit-il, pour tester et mettre au point ma machine ».

C'est un génie, mais secret et décalé du monde réel. Au début des années 1880, il a mis au point le moteur à explosion auquel il consacrait tout son temps depuis bientôt une décennie. Il destinait déjà son invention à un véhicule. Car son but est de supplanter à terme tous les attelages hippomobiles. Renvoyer les

Extrait de la publication

chevaux à l'écurie ! C'est devenu une lubie dans quelques esprits du XIXe siècle. À une centaine de kilomètres, dans la banlieue de Stuttgart, les ingénieurs Otto, Daimler et Maybach travaillent eux aussi sur des moteurs à explosion et des voitures autonomes. Ils ont des rivaux en France : Panhard, Levassor, De Dion et Bouton, Peugeot… Sans oublier ceux qui œuvrent depuis longtemps sur les moteurs à vapeur.

À deux doigts de la misère

Carl Benz a progressé en solitaire. Après les moteurs, il a construit lui-même des châssis destinés à les recevoir. Il rêvait de « quadricycles », mais il ne sait pas faire fonctionner une direction à deux roues. Il s'est donc rabattu sur des « tricycles », plus faciles à réaliser avec une seule roue directrice. D'autant qu'il existe maintenant des modèles à pédales que l'on peut copier. Benz a conçu plusieurs variantes qu'il ne cesse d'améliorer. Il en est, paraît-il, au troisième modèle. Hélas, ses affaires ne marchent guère. L'an dernier, en 1887, il a vendu un unique exemplaire…

Selon sa femme, Bertha, il en aurait deux autres en chantier, qu'il compte exposer en septembre à l'Exposition mécanique de Munich.

Une femme étonnante cette Madame Benz. Ravissante, active et toujours souriante. À trente-neuf ans, elle est encore jeune et tout le monde se demande, dans la rue, comment elle peut supporter un mari qui ne quitte jamais son atelier. À quarante-quatre ans, Carl Benz n'est pourtant pas un vieillard, mais il vit quasiment en reclus tant il est obsédé par ses recherches. Dans le quartier, on prétend que c'est elle qui mène le ménage depuis leur mariage, il y a seize ans. On dit qu'elle a déjà sauvé la famille de la ruine avec sa dot et qu'elle a failli connaître la misère à plusieurs reprises, par la faute de son mari. On dit aussi qu'elle encourage ses recherches, mais déplore son manque d'audace et son incapacité à faire la promotion de ses engins.

Maman et ses fils complotent

En attendant, le jour va se lever et les trois silhouettes continuent de s'activer avec mille

précautions autour du tricycle. Pourquoi la maisonnée tarde-t-elle à s'éveiller ? Le père Benz doit profondément dormir, car il était encore dans son atelier à 2 heures du matin, comme toutes les nuits. Mais les quatre enfants et leur mère ont le sommeil léger, eux ! S'ils ne s'agitent pas, le tricycle va disparaître. Les voleurs l'ont poussé dans la rue et ils s'éloignent rapidement après avoir glissé des chiffons sous les roues pour atténuer les grincements.

À peine ont-ils passé le coin de la rue qu'ils éclatent de rire tous les trois, ravis de leur bon coup. Car les « voleurs » ne sont autres que Bertha Benz et ses deux fils, Eugen et Richard. L'opération a été concoctée par Bertha, agacée par l'attitude de Carl qui refuse obstinément de lancer son tricycle sur une plus longue distance que la dizaine de kilomètres rituels. Elle lui répète sans cesse qu'il faut prouver que son invention est capable d'effectuer un vrai voyage et qu'elle peut apporter le même service que des chevaux, s'il veut réussir à la vendre. Il faut rouler sur une longue distance et la montrer au plus grand nombre de curieux pour en faire la promotion. Comme c'est le plein été et que les deux fils sont en vacances, pourquoi ne pas profiter de l'occasion ? Mais, une fois de plus,

Carl a refusé, arguant de l'imminence de l'exposition de Munich.

Bertha a donc décidé d'emmener elle-même le tricycle en voyage, avec la complicité des aînés de ses quatre enfants. Elle a mis les deux petits derniers en garde chez une amie et prévenu sa mère qu'elle allait bientôt débarquer pour quelques jours de vacances avec Eugen et Richard. Puis elle a informé Carl de son départ, en lui précisant qu'elle se débrouillerait pour rejoindre la gare de très bonne heure avec les deux grands. Que papa ne s'inquiète pas et, surtout, qu'il dorme bien…

Frau Ringer, la grand-mère d'Eugen et Richard, habite Pforzheim. À cette époque, le Land de Bade-Wurtemberg n'est pas encore tapissé d'autoroutes, la distance entre les deux villes se situe donc aux environs de 100 kilomètres, mais elle peut hélas augmenter sensiblement en fonction des aléas, car les trois aventuriers ne l'ont jamais parcourue autrement qu'en train. Ils ne connaissent rien des routes ou des chemins qui doivent les conduire à Pforzheim, entre Karlsruhe et Stuttgart.

Extrait de la publication

Gros engin mais faible puissance

Aux premières lueurs du jour, les pseudo-voleurs grimpent sur la « voiture sans chevaux ». Le tricycle n'angoisse plus la famille Benz depuis longtemps. Pourtant, cette voiture, appelée « Modèle III » par Carl Benz, est un engin de bonne taille : 3 m de long sur 2 m de large environ pour un poids de 360 kg. À l'arrière, il s'appuie sur deux roues en bois cerclées de métal, d'environ 1,60 m de diamètre. À l'avant, la troisième roue, plus petite, permet de diriger le tricycle. Elle est commandée par une crémaillère que l'on manipule grâce à une manivelle placée horizontalement devant la banquette, entre les passagers. Le frein est assuré par deux gros patins garnis de cuir qui se collent aux bandages des roues quand on s'arc-boute sur le levier de commande. Les attelages hippomobiles disposent du même équipement et tous les cochers s'en plaignent, tant il manque d'efficacité.

Le moteur monocylindre est placé à l'arrière. Chez Benz, il est reconnaissable au grand volant horizontal qui transmet la puissance par une courroie vers une « boîte de vitesses » à deux rapports, étrange cascade d'engrenages

qui permet de mieux utiliser la puissance du moteur, notamment pour monter les côtes. Elle est complétée par un « différentiel ». Encore un jeu d'engrenages conçu pour répartir les efforts entre les deux roues. La transmission finale est assurée par des chaînes. La cylindrée du moteur de Carl Benz avoisine 1 700 cm^3. Son créateur l'annonce pour 3 chevaux ; en réalité, il n'en développe pas plus de la moitié… Mais Benz n'est pas obsédé par la puissance. Encore moins par la vitesse. Ce qui l'intéresse avant tout, c'est de pouvoir remplacer la force animale par la force mécanique. Il n'en demande pas davantage.

Trois places (presque) confortables

Sur le tricycle « Model III », les passagers sont perchés très haut, car le véhicule est conçu avec une sorte de double châssis. La partie inférieure, entièrement métallique, supporte la mécanique et les roues ; la partie supérieure, en bois, accueille les passagers. Cette conception est audacieuse, mais elle permet d'intercaler

des ressorts entre les deux parties. Difficile d'évoquer un vrai confort pour les passagers, mais c'est beaucoup plus agréable que dans les voitures hippomobiles. La colonne vertébrale apprécie…

Deux privilégiés bénéficient d'une banquette face à la route. Le troisième lui tourne le dos en se contentant d'un coffre-strapontin. Pour le grand départ, Richard est assis sur le coffre où il a fourré toutes les affaires de la famille ; Bertha s'est installée sur la banquette, à droite ; Richard est à gauche, la main droite posée sur la manivelle de direction. Ce matin, c'est lui qui joue le rôle du cocher… Au fait, comment doit-on appeler la personne qui dirige le tricycle ? Un pilote, comme dans les bateaux ? Un mécanicien, comme dans les locomotives ? Certains parlent de chauffeur, car il s'occupe aussi de la mécanique…

Des piles, du carburant et de l'eau

Il est temps de lancer la machine car la route sera longue et l'endurance du tricycle totalement

Extrait de la publication

inconnue. On l'a déjà chronométré à 12 km/h sur le Ring de Mannheim et l'on sait qu'il peut rouler dix bonnes minutes avant d'épuiser la pile qui alimente l'allumage. Bertha a donc vidé les réserves de Carl et dispose d'un stock de piles suffisant pour faire le tour du monde. À l'arrivée, on les fera recharger. Quant au carburant, l'équipage utilisera de l'huile ligroïne [1] que l'on trouve en pharmacie. On en fera remplir les bonbonnes que Bertha transporte dans un grand panier. Les arrêts seront fréquents pour changer les piles et remplir le moteur de ligroïne, car il n'y a pas de réservoir. On versera tout dans le carburateur « à léchage » qui contient environ 4 litres. Et on profitera de ces haltes pour refroidir le moteur en l'aspergeant d'eau, tirée des bouteilles qu'emporte maman… Là encore, le général Bertha a tout prévu !

Comme d'habitude, le moteur se fait cajoler quelques minutes avant d'accepter de toussoter.

1. La ligroïne n'est autre qu'une forme de benzol. Produit de distillation notamment utilisé comme détachant au XIXe siècle, ce solvant était aussi un carburant correct et, surtout, facile à trouver en pharmacie. Son nom n'a aucun rapport avec Carl Benz.

Table

Introduction
Douze voitures de l'âge d'or 7

— Benz « Model III »
Un tricycle triomphal pour Bertha 11

— Ford T
Tin Lizzie à la conquête du monde 29

— Rolls-Royce Silver Ghost
L'obsession de la perfection 53

— Taxis de la Marne
L'automobile découvre la guerre 79

— Bugatti Royale
Le rêve le plus fou d'Ettore 99

Extrait de la publication

— Volkswagen
Les trois vies de la coccinelle 119
— Morgan 4/4
Toujours jeune mais bientôt centenaire 139
— Jeep
Le cheval de combat du XXe siècle 155
— 2 CV Citroën
La petite qui savait tout faire 177
— Ferrari 166 MM
Le premier bijou de Maranello 197
— DS 19
Une révolution sur la route 217
— BMC Mini
Une planche à roulettes pour quatre 241

Chronologie des grandes heures de l'automobile 261
Bibliographie 283

N° d'édition : L.01EUCN000513.N001
Dépôt légal : décembre 2012

Extrait de la publication