

PETITE HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

VOYAGE EN MINIATURES

Robert Kohler



naturalia
PUBLICATIONS

LES ANCÊTRES





De gauche à droite : Trevithick / Fardier de Cugnot

1800

Au siècle des Lumières : l'École militaire aux Invalides

Le 18^e siècle bouillonnant de Voltaire, de Rousseau et de Montesquieu ouvre la voie à l'esprit de liberté, d'imagination et d'invention. *L'Encyclopédie* de Diderot publiée de 1751 à 1772 en est le fondement. Ainsi, à 38 ans, s'appuyant sur les travaux de Papin, l'ingénieur militaire Nicolas Cugnot n'a qu'une idée en tête : réaliser un véhicule automobile mû par la vapeur susceptible d'assurer le transport de quatre à cinq tonnes de matériel de l'armée. Après avoir présenté un modèle fonctionnel à l'échelle 1/2,5, il obtient le financement d'un prototype de son fardier du duc de Choiseul, ministre des Armées du roi Louis XV. Brézin, le meilleur machiniste de l'époque, est chargé de le réaliser à l'Arsenal de Paris, les cylindres en bronze étant coulés à Strasbourg. Après quatorze mois de labeur, au moment de montrer le véhicule à Choiseul, celui-ci entre en disgrâce et ne verra jamais le fardier

mis depuis lors aux oubliettes. Il n'a sans doute jamais fonctionné, mais « cette folie sublime » est « peut-être le monument le plus émouvant et le plus précieux qui ait jamais été élevé au rêve humain » (Jacques Ickx). Après une longue et douloureuse gestation, James Watt s'associe à un industriel de Birmingham et met en œuvre son moteur à vapeur perfectionné, breveté en 1769, qui deviendra universel, base d'une véritable industrie normalisée. Avec son dernier brevet de 1785, l'humanité se dote d'une force motrice moderne modifiant pour toujours la condition humaine. Malgré ses études d'un véhicule propulsé, c'est pourtant son compatriote Trevithick qui imposera la haute pression et réalisera les premières machines automotrices. Mises sur rails, elles donnent les premières locomotives. En 1783, les frères Montgolfier, industriels papetiers ardéchois, s'élancent dans le ciel.



1830

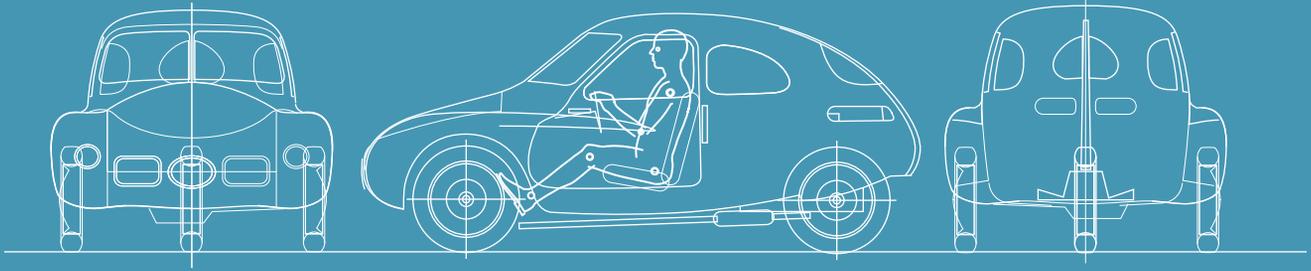
Au 19^e siècle : Vauxhall Gardens à Londres

Nation la plus puissante du monde, l'Angleterre jouit d'une grande prospérité grâce notamment à ses colonies, sa maîtrise des mers et sa révolution industrielle. Londres, capitale de l'Empire avec ses vingt millions d'habitants, se pare de nouveaux parcs d'attractions, comme Vauxhall Gardens, pour distraire les gens fortunés et les nombreux visiteurs. Situé au sud de la Tamise, on y produit entre autres les dernières compositions de Haendel dans le pavillon octogonal de musique, tandis que d'autres promeneurs oisifs découvrent de nouvelles saveurs exotiques sous le chapiteau du restaurant turc.

Depuis 1828, les mêmes privilégiés peuvent également se rendre à Bath, station thermale réputée située à près de 200 km à l'ouest de Londres. Avalant jusqu'à 24 kilomètres par heure, le véhicule à vapeur de Gurney assure à peu près le transport de 21 personnes en un jour de voyage alors qu'un service de diligences met tout de même trois jours ! Plusieurs lignes d'autobus à vapeur de Hancock se mettent à circuler à Londres et aux alentours avec des dizaines de véhicules transportant des milliers de passagers. Mais ces engins crachant de la fumée et les attelages ne font pas bon ménage. Attaqués par les paysans, qui voient d'un mauvais œil ces machines capables de leur ravir leur travail, et par le lobby des chemins de fer qui ne veut pas de leur concurrence, ils disparaissent de la circulation vers 1840. Sous le règne de Victoria, le cheval est roi.

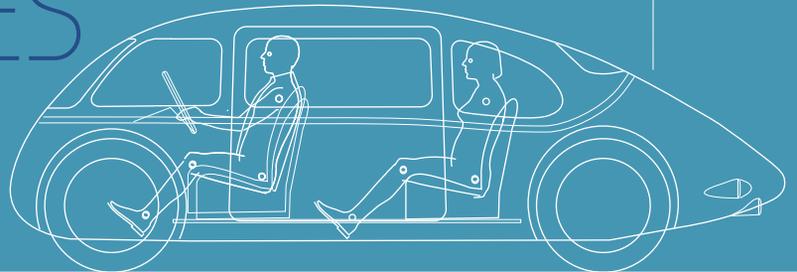
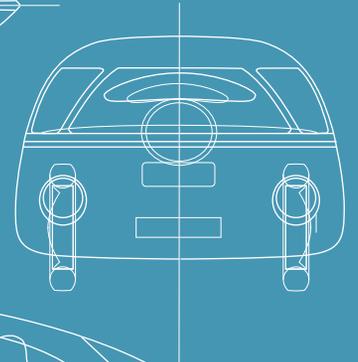
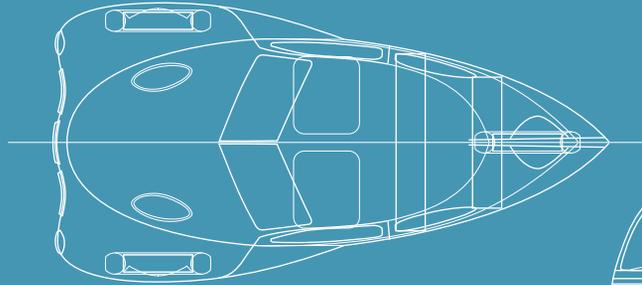
Mail coach / Brumm Robison / landau / Gurney à vapeur





Mathis V&E 333

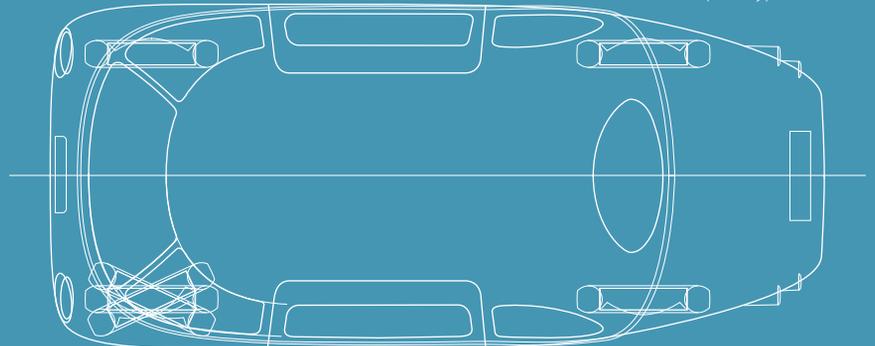
LES MODERNES



Mercedes prototype bulle 1939



Panhard Aéro





Peugeot 203 / Peugeot VLV / Renault 4 CV / 4 CV Prototype / Citroën 2 CV Prototype / 2 CV

1948

Une voiture pour tous, sinon un Vélosolex !

La guerre a imposé tant de renoncements et dans le même temps habitué à tant de mobilité qu'à tous il paraît évident, la paix obtenue, de pouvoir disposer de la liberté individuelle offerte par la motorisation. Une opportunité pour les principaux constructeurs de transférer leur production d'armes vers un bien civil.

Nationalisé en 1945, Renault présente au salon de 1946 sa 4 CV, quatre places, quatre portes, préparée en grand secret dès 1942. Commercialisée en 1948 à un prix modique, raflant tout de suite des places d'honneur en rallye et en course, son succès populaire est immense et durable. De son côté, Citroën élabore dès 1938 un drôle d'engin : « une plateforme portant quatre chaises longues de jardin surmontée d'un parapluie », c'est du moins ainsi que

s'énonce le cahier des charges. Au salon de 1948, la foule s'écrase devant le stand Citroën pour découvrir la 2 CV, qui connaîtra bientôt une liste d'attente de six ans ! Peugeot propose avec sa 203 moderne mais classique « le luxe économique ». Et pour ceux qui n'ont pas encore assez de moyens, un scooter italien ou un Vélosolex feront l'affaire.

Cette vaste usine peinte par Sheeler nous introduit dans un monde en mutation : celui de la production de masse et de la grande consommation, auquel le plan Marshall donne une impulsion capitale. Christian Dior crée le New Look et Sartre l'existentialisme. *La Mer* de Trénet se distribue sur les nouveaux 45 tours vinyle.

Un monde onirique

L'armistice révèle trois nouvelles marques d'exception : VW, Porsche et Ferrari. Ferdinand Porsche est l'ingénieur génial qui a conçu avant la guerre la «VW, la voiture du peuple». Endurante et originale, cette traction arrière a pour vocation de conquérir le monde. L'objectif de 100 000 voitures est atteint dès 1951, et un demi-siècle plus tard, 21 millions de Coccinelles, *Käfer* et *Beetles* circuleront autour du globe. Et bientôt une petite voiture de sport à moteur arrière fera parler d'elle : la Porsche.

Enzo Ferrari, pilote talentueux avant de fonder son écurie de course indépendante, sera le directeur de compétition pour Alfa Romeo

pendant huit années glorieuses. Constructeur indépendant à partir de 1937, il révèle son génie dès 1948 en gagnant les Mille Miglia avec une petite 12 cylindres de son cru dessinée par l'ingénieur Colombo. «J'avais toujours aimé le chant d'un 12 cylindres» dira-t-il. Cette course sur route de 1 600 km, les Ferrari la remporteront à huit reprises (sur onze participations), devant une meute de 200 concurrents environ, à des moyennes oscillant entre 120 et 150 km/h ! Ferrari sera championne du monde F1 pour la première fois en 1951. Souhaitons que quelques photos Polaroid instantanées – lancées en 1948 – aient immortalisé ces moments passionnants !

Maserati / Aston Martin / Alfa Romeo CS 2900 / Ferrari Pescara / Ferrari MM 166 Touring / VW / Fiat Topolino



A peine s'élevé le ballon des frères Montgolfier qu'apparaît le Fardier de Cugnot, fruit des techniques de pointe d'avant la Révolution. Le premier baril de pétrole débarque d'Amérique et voici le premier véhicule à moteur thermique. La petite reine ayant conquis le public, elle sera bientôt équipée de moteurs électriques. Le monde se met doucement mais inexorablement en marche. Daimler et Benz améliorent le moteur thermique, mais personne n'y porte de l'intérêt. Sauf en France, où Panhard, Peugeot puis de Dion perçoivent son fabuleux potentiel : on peut soulager le cheval en le remplaçant par la force mécanique, plus économique, endurante et propre en ville, en la mettant à la portée de tous. D'abord jouet des plus fortunés, l'automobile s'impose rapidement grâce aux progrès techniques et devient objet de liberté. En dix ans, le cheval disparaît des rues de Paris, qui sera la capitale mondiale de l'automobile.

Jusqu'en 1939 la France est leader en Europe, avec des créations que le monde entier lui envie. Démarrant au milieu du 20^e siècle avec la voiture pour tous, l'essor mondial explose à l'Ouest puis en Orient pour atteindre près de 1,3 milliard d'unités à ce jour.

Designer captivé par cet objet d'art et de science depuis sa jeunesse, Robert Kohler vous raconte cette saga en 124 tableaux de dioramas, 665 modèles réduits rares, voire uniques. Il s'est demandé un jour comment et pourquoi le monde s'est soudainement mis en mouvement, à l'image d'une horloge que rien n'arrête plus. Et se dit qu'il est peut-être temps pour l'homme de prendre un peu de recul et de contempler son œuvre dans son ensemble s'il ne veut pas être réduit lui-même à un simple rouage.



1934

La témérité de Citroën

Hercule, financement débuté 1934, André Citroën est accusé à tort de perfidie en tous lieux à ses agissements révolutionnaires dans l'industrie automobile. Son véhicule à grand confort et une belle famille, sa caisse monoplace et sa traction avant font sensation, mais les détracteurs de Citroën de production en font un modèle plus d'un. Peugeot et Renault de l'époque technique et l'avance incontournable de la voiture, son élégance sportive révolutionnaire pour imposer la Tractoparc pour 20 ans. Assure de la prise en main de la société par Michelin et de la mort prématurée de son entreprise, leq est le canal de la Direction de sa propre affaire.

Chemin Robert 17, Breston, Citroën Peugeot 01 Citroën Peugeot 02 Peugeot 03



Peugeot 01 Peugeot 02 Citroën Peugeot 03 Peugeot 04

1935

L'aérodynamisme français

Un air de famille... et de l'air... l'aérodynamisme par Chrysler de son Airflow aux lignes novatrices très controversées, Peugeot présente à son tour les 402, et plus tard les plus petits 302, aux lignes fluides et enveloppantes, pleines d'élégance et aérodynamiques par le public. On peut mesurer le succès de l'Airflow de la vente de 12 par rapport à la 402, certes en un plus vite. Pourquoi, de la caisse tout acier intégrant les phares, elle pouvait recevoir une transmission automatique, une première pour un grand constructeur européen. La 302a technique, elle aussi, est dans l'air du temps.

Dans une jungle urbaine de plus en plus dense, les minuscules produits pétroliers font appel à l'identité visuelle, incontournable et reconnaissable entre toutes grâce à ses couleurs franches et contrastées, un programme empreint de modernité. Plus de respect au célèbre mythe Raymond Lenoir qui a choisi le jaune pour la coupole Saint-Jacques et le rouge pour le toit de St-Marc avec un fond vert et des lettres jaunes. L'effluve double-Matignon et le dynamisme suspendu sont marqués.

1



naturalia
PUBLICATIONS

www.naturalia-publications.com

ISBN 979-10-94583-42-5

28 €



Bulletin de souscription

réservé aux particuliers

(limite de validité : jusqu'à la parution de l'ouvrage prévue le 2 novembre 2020)

Réserver dès aujourd'hui

PETITE HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

Robert Kohler

au tarif préférentiel unitaire de **22 €** (frais de port compris)
au lieu de 28 € + 4 € de frais de port après parution de l'ouvrage

176 pages, format 23,5 x 20,5 cm à l'italienne – 665 modèles réduits rares, voire uniques

Commander directement le livre sur le site :



www.naturalia-publications.com

Ou imprimer et adresser ce bulletin de souscription avec son règlement à :

Transfaire-Naturalia Publications

Avenue Maréchal Leclerc

04250 Turriers

Nom* : Prénom* :

Adresse* :

Code postal – Ville* :

Téléphone :

Courriel* :

* Champs obligatoires

JE RÉSERVE exemplaire(s) du livre
au tarif préférentiel unitaire de **22 €** (frais de port compris*)

* Envoi « Lettre verte » à destination de la France métropolitaine.

Pour toute autre destination, contactez-nous à : contact@naturalia-publications.com

Ci-joint règlement de €

CHÈQUE BANCAIRE à l'ordre de *Naturalia Publications*

Seules les commandes accompagnées d'un chèque sont acceptées.
Les chèques seront encaissés après l'expédition de l'ouvrage.

☎ 04 92 55 18 14

✉ contact@naturalia-publications.com