

1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle Une industrie qui se crée

Après deux articles dans *Contact XK* consacrés aux coulisses de la Classics Gallery, la suite va me permettre de retracer avec vous *mon histoire* de l'automobile mondiale et le rôle du Salon de l'Automobile de Genève, au travers de 40 voitures emblématiques présentées sur le stand de la Classics Gallery, dont 20 présentées en *Première mondiale* à Genève.

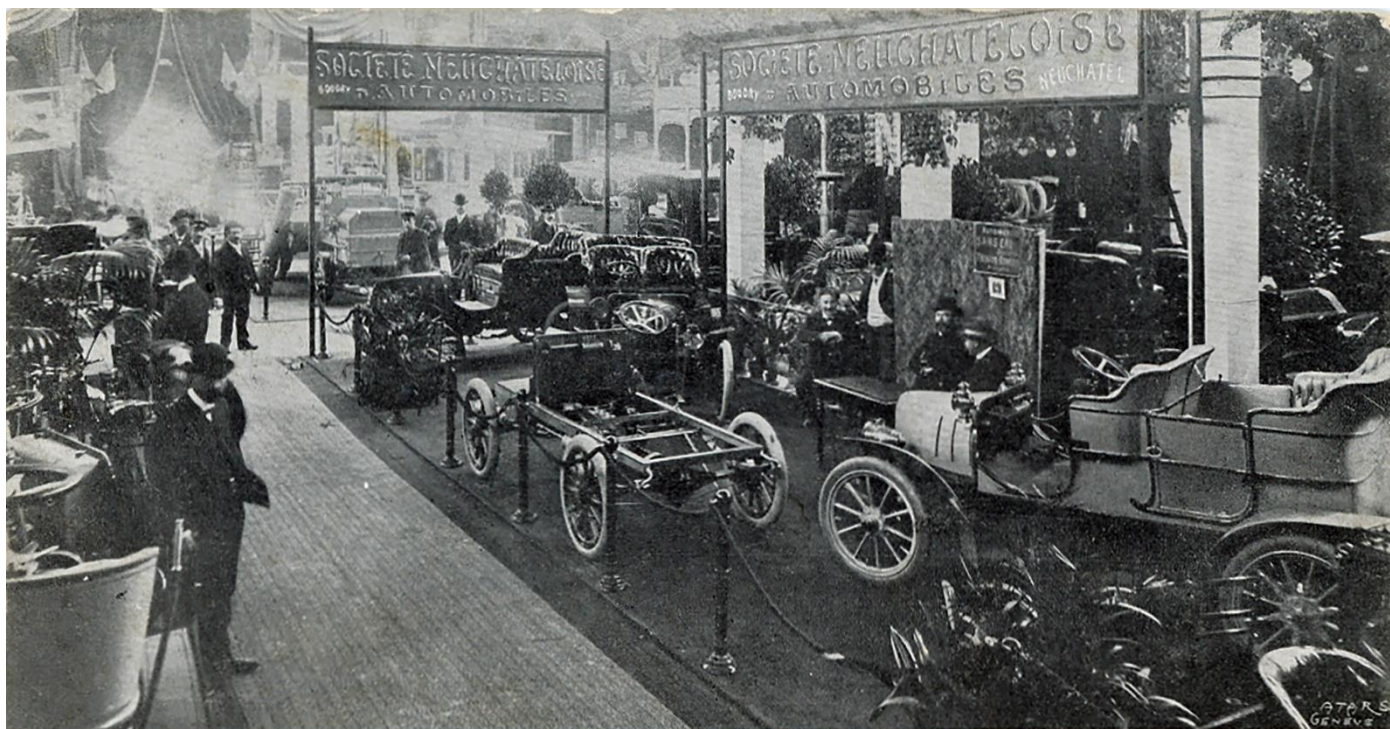
Mon histoire de l'automobile s'articule autour de 4 périodes, qui furent décisives à mes yeux pour le développement de cette industrie :

- 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle : une industrie qui se crée
- L'après-guerre : l'accès à la voiture pour tous
- Les années 50-60 : l'âge d'or des GT
- Les années 70 : l'avant-après choc pétrolier auxquelles s'est ajoutée une thématique essentielle dans une industrie qui n'a cessé d'évoluer :
- Les innovations qui influencent encore l'automobile aujourd'hui

Genève : Un salon au cœur de l'histoire automobile

Le Salon de l'Automobile de Genève a accompagné l'histoire de l'automobile mondiale, comme Salon de référence, souvent le salon préféré des exposants et des journalistes. La neutralité territoriale de la Suisse est une tradition, dont a bénéficié le Salon, car la Suisse ne produit pas de voitures et Genève accueille un grand nombre d'Organisations Internationales

onusiennes. La taille du Salon le rendait humain : même à ses plus belles années et ses 800'000 visiteurs sur 10 jours, il est resté un petit salon en comparaison de Londres, Paris ou Francfort, ceci d'autant plus que son accessibilité était idéale, au centre de l'Europe et à 5 minutes à pied de l'aéroport. Finalement, je me dois de citer notre qualité de l'accueil très helvétique, caractérisée par le fait que tout doit être parfait, jusqu'au dernier détail !



PREMIÈRE EXPOSITION NATIONALE SUISSE DE L'AUTOMOBILE ET DU CYCLE, A GENÈVE
DU 29 AVRIL AU 7 MAI 1905

Stand Henriod Schweizer Phot. Paicam fils & Hauser.

Légende : 1905 : ambiance du salon de Genève
Source : Salon de l'Automobile de Genève

Les premiers pas de l'industrie automobile

A la fin du 19^{ème} siècle, les automobiles sont d'abord l'œuvre de pionniers, puis, dès le début du 20^{ème} siècle, elles sont le résultat de productions très locales, souvent réalisées par des artisans. Des centaines de marques dans les pays industrialisés se créent et la plupart disparaissent rapidement. Mais de grandes marques d'aujourd'hui se sont aussi créées à cette période et ont su s'adapter à un marché en constante évolution.

La naissance de Salon de l'automobile de Genève

Cette période coïncide avec la création du 1^{er} Salon de l'Auto Genève en 1905. Ce salon, comme d'autres en Europe et à l'image de ce mode de transport nouveau, est d'envergure régionale. La raison d'être du Salon est presque pédagogique et vise à initier la population à un nouveau mode de déplacement, qui va révolutionner notre société.



Légende : la toute première affiche du Salon
Source : Salon de l'Automobile de Genève

Les débuts de l'industrialisation...

C'est peu avant la guerre de 1914-1918, et surtout durant l'entre-deux-guerres, que le secteur automobile prend son essor et s'industrialise. Le début de la production de masse répond à l'effort de guerre, avec la

fabrication d'armes et de véhicules pour les transporter, puis après la guerre, à la demande des plus riches d'abord, ensuite des classes moyennes et supérieures, puis des professionnels d'accéder à ce nouveau mode de transport.

... et de l'internationalisation

La période de l'entre-deux-guerres coïncide avec le développement du Salon de l'Automobile de Genève. En effet, dès 1924, le Comité d'organisation décide de faire entrer l'événement dans une autre dimension : l'international. La dénomination du Salon devient officiellement Salon International de l'Automobile de Genève et il sera dès lors organisé tous les ans au printemps, hormis entre 1940 et 1947 en raison de la 2^{ème} guerre mondiale et entre 2020 et 2023 en raison de la crise sanitaire de la COVID.



Légende : l'affiche du Salon 1924
Source : Salon de l'Automobile de Genève

Comment choisir les voitures présentées ?

Disons-le d'emblée, faire un choix de voitures pour les exposer à la Classics Gallery, fut affreusement compliqué, quelle que soit l'époque. Évidemment, certaines voitures sont incontournables dans l'histoire de l'automobile et du Salon de Genève (je ne citerai que la Jaguar type e), mais j'ai toujours dû tenir compte d'un équilibre entre les pays, les marques, les carrosseries, les motorisations, les couleurs aussi ! Et le cœur dans ces choix

(en clair mes préférences personnelles) ? Car tout de même, c'est **mon** histoire de l'automobile ? Eh bien, il y a une XK et une Facel, donc mission accomplie côté cœur ! Finalement, une fois les choix faits, il fallait trouver les voitures. Étonnamment, au regard de mes choix finaux, manquent trois voitures que je n'ai pas trouvées, et bien sûr quelques marques emblématiques...

Mes choix de voitures pour la 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle

Deux ancêtres, trois voitures de courses, deux limousines de grand luxe, auxquelles s'ajoute une première dans l'histoire de l'automobile mondiale, avec deux voitures pour un châssis...

Cette période est très mal connue du grand public, et parfois même aussi des spécialistes. Il n'est pas facile de retracer cette période avec des voitures qui ne parlent pas aux visiteurs.

Ces voitures sont tellement différentes de celles que nous connaissons aujourd'hui : roues en bois, garde-boues saillants, phares hors carrosserie, radiateurs proéminents, accélérateur au volant, sans oublier la conduite à droite, qui fait croire à tort que la voiture provient d'outre-manche.

Mon intention a été d'être à la fois représentatif bien sûr et attractif aussi, pour montrer que des choix s'opéraient déjà dans la conception des voitures, qu'ils sont encore visibles maintenant lorsqu'on les met en valeur, et surtout qu'on les retrouve dans nos voitures actuelles.

Il suffisait d'entendre les commentaires des visiteurs pour comprendre que 100 ans, ça compte dans une industrie et ça fait 3 à 5 générations, considérant que la plupart des visiteurs n'ont jamais vu ces voitures sur les routes, et parfois même simplement jamais vu du tout !



Légende : Vue aérienne de la zone du stand dédiée à la 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon



*Légende : Vue des deux ancêtres
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*

Deux ancêtres aux antipodes l'une de l'autre !

La Ford Model T était clairement incontournable ! Mais que dites-vous de la PicPic, si tant est que vous connaissiez la marque, ce qui est peu probable à moins de pratiquer le hall d'accueil de la Banque privée Pictet à Genève. C'est un choix régional ! Donc tout oppose ces deux voitures d'avant la 1^{ère} guerre mondiale, et pourtant elles ont beaucoup de points communs qui les réunissent et marquent une époque. Voilà, mon objectif est atteint pour les Ancêtres.

La Ford Model T dès 1908

De 1908 à 1927, la Ford Model T fut produite à plus de 15 millions d'exemplaires. C'est la 1^{ère} voiture construite à la chaîne, selon le principe du taylorisme. Son prix va d'ailleurs baisser de 825\$ en 1910 (le salaire annuel d'un instituteur) à 260\$ en 1925. Henry Ford, qui fonda l'entreprise éponyme en 1903, révolutionna l'industrie automobile, avec notamment l'organisation de lignes d'assemblage permettant la fabrication de voitures identiques bon marché, créant ainsi un marché de masse. Il devint l'un des hommes le plus riches des Etats-Unis.



*Légende : Photo d'époque d'une chaîne de production
Source : Collection privée*

Le choix de la carrosserie

Le modèle présenté, construit en 1910, est une version de luxe, double phaéton, recarrossé à la demande du propriétaire Monsieur Henri Malartre. Notons que la voiture est de couleur verte, alors que tous les véhicules sortant de la chaîne de production étaient noirs, par souci de standardisation et donc d'optimisation du prix de revient. Cette voiture est emblématique d'une époque révolue, durant laquelle chaque propriétaire pouvait faire démonter la

carrosserie d'usine et y apposer la carrosserie de son choix. Imaginez aujourd'hui, même à un prix très élevé, installer une carrosserie sur mesure est quasi-impossible, ne serait-ce que pour respecter les normes de sécurité.

Un freinage tout relatif

Pour les aspects techniques, notons que ce véhicule est équipé d'un moteur 4 cylindres en ligne-à soupapes latérales de 2892 cm³, qui développe 20 ch. Il pouvait atteindre 80km/h. Les freins ont effet sur la transmission et le frein à main agit sur les roues arrière. Il n'y a donc pas de freins sur les roues avant.

PicPic, une marque genevoise...

Acronyme de Piccard & Pictet, PicPic est à l'origine un fabricant de chauffage, puis de turbines, notamment celles des chutes du Niagara. PicPic fut créée dans la 2^{ème} moitié du 19^{ème} siècle et s'appellera définitivement PicPic en 1905. La marque se caractérise par des choix innovants, tels que le moteur sans soupape, choix regretté par la suite compte tenu des problèmes techniques qu'il présente. De l'ordre de 200 châssis sortent des usines chaque année jusqu'en 1914, avec une étroite collaboration avec le carrossier genevois Gangloff.

... aux clients prestigieux...

La première ambulance de la Croix-Rouge Suisse sera basée sur un châssis de PicPic, de même que de nombreuses voitures d'état-major de l'armée suisse. Lors de manœuvres communes entre la Suisse et l'Allemagne, l'empereur Guillaume II est véhiculé en PicPic et en commande une dans la foulée ! Les châssis équipés de moteur sans soupape sont présentés au Salon de Paris et de Londres en 1911.

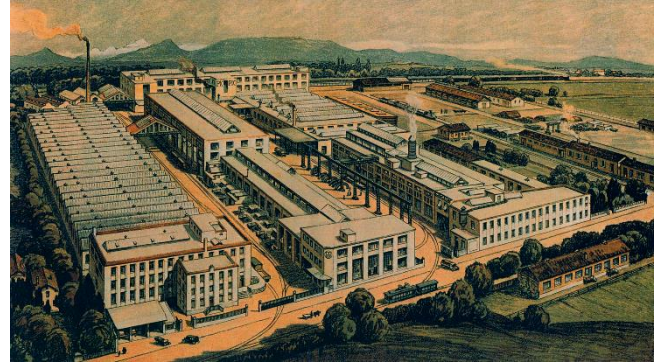
... et aux résultats en course étonnants...

Pour mettre en avant la marque, PicPic participe à de nombreuses courses et notamment au prestigieux Grand Prix de l'ACF à Lyon en 1914, durant lequel la voiture engagée bat le record de vitesse à 170km/h, même si le pilote devra abandonner deux tours avant la fin de l'épreuve.

... que l'effort de guerre renforcera avant le déclin

Comme beaucoup de marques automobiles européennes, PicPic « profitera » de la guerre pour construire des véhicules militaires. A ce propos, on peut considérer que le premier lance-roquette est un PicPic, puisque ses ingénieurs ont conçu, sur la base d'ailes de Voisins, une roquette sans danger majeur

d'utilisation, dont la rampe de lancement mobile était installée sur un véhicule PicPic motorisé par la marque. A la fin de la guerre, plus de 7'000 employés travaillaient dans les usines des Charmilles à Genève. En 1920, l'entreprise faisait faillite, n'ayant su reprendre des activités commerciales satisfaisantes dans l'automobile civile.



*Légende : Usine PicPic aux Charmilles à Genève
Source : Fondation des archives de la famille Pictet*

La PicPic Type M IV fête ses 110 ans pour son retour au Salon

Mais revenons à la PicPic présentée, dont l'intérêt est qu'elle illustre bien la période charnière de transition entre l'hippomobile et l'automobile. Équipée d'un moteur 4 cylindres à deux blocs de 4,3 litres, la M IV reste dans la logique d'une voiture de maître, avec un chauffeur à l'air libre et une carrosserie fermée pour les passagers. On voit régulièrement cette voiture circuler aujourd'hui dans le quartier des banques à Genève, lors de l'échange entre les deux PicPic dans la hall d'entrée de la banque Pictet.

Que reste-t-il de l'héritage

Aujourd'hui, il ne reste que huit PicPic dans le monde, dont deux chez Pictet à Genève, trois exposées à la Fondation Gianadda à Martigny, une au Musée national de l'automobile de Mulhouse et une à celui des transports à Lucerne.



*Légende : le logo PicPic sur la calandre
Source : JP Mitard*



*Légende : Vue des 3 voitures de course d'entre-deux-guerres
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon*

Trois voitures qui ont marqué leur époque en course

Les années 20 ont été celles de l'avènement de grandes marques sportives, qui utilisaient leurs résultats en course pour démontrer... déjà... la fiabilité et la performance de leurs modèles. Les possibilités de choix étaient larges, j'ai donc pris le parti de choisir trois voitures à la fois très différentes et mythiques par leur histoire ou leur palmarès : une Bentley 4,5 Le Mans, une MG K3 et une Bugatti de course. Étonnement, ces voitures furent faciles à obtenir auprès d'amis pour deux d'entre elles.

Le modèle aux deux mille victoires en course : Bugatti 35C

En 2024, la Bugatti 35 fêtait ses 100 ans. Quoi de plus naturel que de choisir la Bugatti 35, qui après les succès de la petite Brescia au début des années 20, permit à la marque Bugatti de connaître la consécration, et fit définitivement entrer son fondateur de génie, Ettore Bugatti, au panthéon des constructeurs automobiles. Rappelons que la Bugatti 35 possède un palmarès inégalé dans l'histoire de l'automobile avec plus de deux mille victoires en course !

Historique mouvementé de la Bugatti présentée

C'est une Bugatti à l'histoire certes mouvementée qui est présentée, mais une voiture de course par définition souffre en course et rares sont celles qui conservent leur moteur d'origine. Le châssis 4921 ne déroge pas à la règle, puisque, née 35C avec le mythique moteur 8 cylindres en ligne 24 soupapes à simple arbre à cames en tête, complété par un compresseur Roots permettant de développer 120 ch, elle fut transformée en 51C, moteur toujours basé sur le 8 cylindres, mais cette fois-ci équipé de 16 soupapes et surtout double arbre à cames en tête, développant 180 ch. Je vous le promets, l'ayant pratiquée sur la route, un avion de chasse ! Même nos XK font pâle figure en termes d'accélération, mais pas de confort bien sûr !



*Légende : Hellé Nice et sa voiture volant sur le circuit de Montlhéry
Source : Collection privée*

La Bugatti d'une femme pilote de renom : Hellé Nice

Mais surtout, ce n'est pas n'importe quelle Bugatti 35C - parmi les 600 construites et les trop nombreuses recreations et réplique -, puisque le châssis 4921 a appartenu à Philippe de Rothschild, propriétaire du Château Mouton Rothschild, qui l'a offerte quasi-neuve à Hellé Nice. De son vrai nom Hélène Delangle, elle a piloté en course cette voiture au début des années 30. Mais surtout, Hellé Nice fut l'auteur d'un exploit et détentrice d'un record : le 2 juin 1929 avec une Bugatti 35C d'usine, elle parcourt à la vitesse moyenne de 197,7 km/h un tour complet du circuit de Montlhéry, long de 2.5 km. Sur un circuit en anneau, constitué de plaques de béton plus ou moins jointives, ce record témoigne de l'exploit d'une femme qui n'avait pas froid aux yeux, y compris dans sa vie privée à la réputation sulfureuse d'ailleurs... Quelle tristesse que son nom fut sali par des accusations de collaboration, avérées fausses bien plus tard, mais issues d'un autre grand nom de l'automobile, qui souffrait de l'ombre que risquait de lui faire cette femme de caractère de retour à la compétition.



Légende : Moteur de la Bugatti 51 et son petit compresseur

Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

MG en course durant l'entre-deux-guerres

Admettons que lorsqu'on parle MG, nous viennent en mémoire les TC, TD, TF du juste après-guerre, et bien sûr les roadsters MGA, MGB et MGC des années 60. Et pourtant, on oublie que la marque d'Oxford, maintenant en mains chinoises, a brillé en course automobile avec comme caractéristiques principales de ses bolides, une très petite cylindrée, complétée d'un compresseur, tant qu'il était autorisé, une très grande maniabilité, et une légèreté de la caisse au confort spartiate.

MG K3 : une quasi-inconnue au palmarès époustouflant...

Au début des années 30, la MG K3 est la digne déclinaison de course de la MG K-Type Magnette, qui fut lancée en 1932 pour remplacer la MG Type F Magna. La MG K3 possède l'un des plus beaux palmarès de course de l'époque, avec en particulier en 1933 les deux extraordinaires premières places du rallye des Mille Miglia dans la catégorie des moins de 1100 cm³ pour 3 véhicules engagés. Le grand pilote Tazio Nuvolari, gagnant du classement général dudit rallye au volant d'une Alfa Romeo 8C 2300, est engagé à la mythique course anglaise Ulster TT, qu'il gagne au volant d'une MG K3. Et l'année suivante, en 1934, une MG K3 gagne dans sa catégorie aux 24 Heures du Mans, tout en finissant 4^{ème} au général.

... grâce à une agilité redoutable

Équipée d'un moteur 6 cylindres de 1100cc, la MG K3 peut atteindre 200km/h, profitant en partie d'un poids favorable de 620 kg. Elle ne fut construite qu'à 33 exemplaires. Le châssis K3026, présenté à la Classics Gallery, a d'abord été voiture d'usine, avant de faire partie de l'écurie de course du Capt G. Eyston. Elle a participé à de nombreuses courses en Grande Bretagne, puis sera ensuite vendue en



Légende : Le proéminent compresseur de la K3

Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

Tchécoslovaquie, où elle connut une belle carrière en course jusque dans les années 60. Dans les années 80, elle fut retrouvée dans la région de Prague par un ami collectionneur suisse, qui de manière rocambolesque l'a acquise et l'a rapatriée en lui faisant passer le rideau de fer dans des conditions inénarrables ici ! Une fois remise dans son état d'origine avec minutie, elle a participé à plus de 80 courses et événements au volant de son propriétaire, dont de très nombreux Rallyes des Remparts à Angoulême.

Bentley 4,5 Le Mans de 1927

En 1927, Bentley gagne avec une 3 Litres les 24 Heures du Mans et assoie sa réputation de voiture sportive de luxe. Les Bentley Boys, riches britanniques passionnés veulent rééditer l'exploit après quelques années de disette, mais ni la 3 Litres, vieillissante, ni la 6,5 Litres, pas assez puissante ne leur conviennent. Ils réussissent à convaincre Walter Owen Bentley d'opter pour une cylindrée « plus petite », ce qui est aux antipodes de ses convictions techniques selon lesquels, la puissance vient de la cylindrée... Mais les Bentley Boys ont l'argent, beaucoup d'argent et ont déjà sauvé une fois Bentley de la faillite ! Ainsi naît la 4,5 Litres.

Une voiture lourde et puissante...

Produite à plus de 700 exemplaires, la 4,5 Litres est lourde (1,7 t), longue (4,38 m) avec un empattement de plus de 3 m. Son châssis, très rigide, est très apprécié, et son moteur est un 6 cylindres en ligne, double carburateur, simple arbre, mais avec 4 soupapes par cylindre, ce qui est rare à l'époque. La voiture atteint entre 110 et 130 ch selon les modèles ! Cette puissance n'est malgré tout pas suffisante pour les Bentley Boys, qui ajoutent, contre l'avis de W.O.Bentley, un compresseur, le Roots Blower, qui porte la puissance à 180 ch et donne le nom à la voiture.

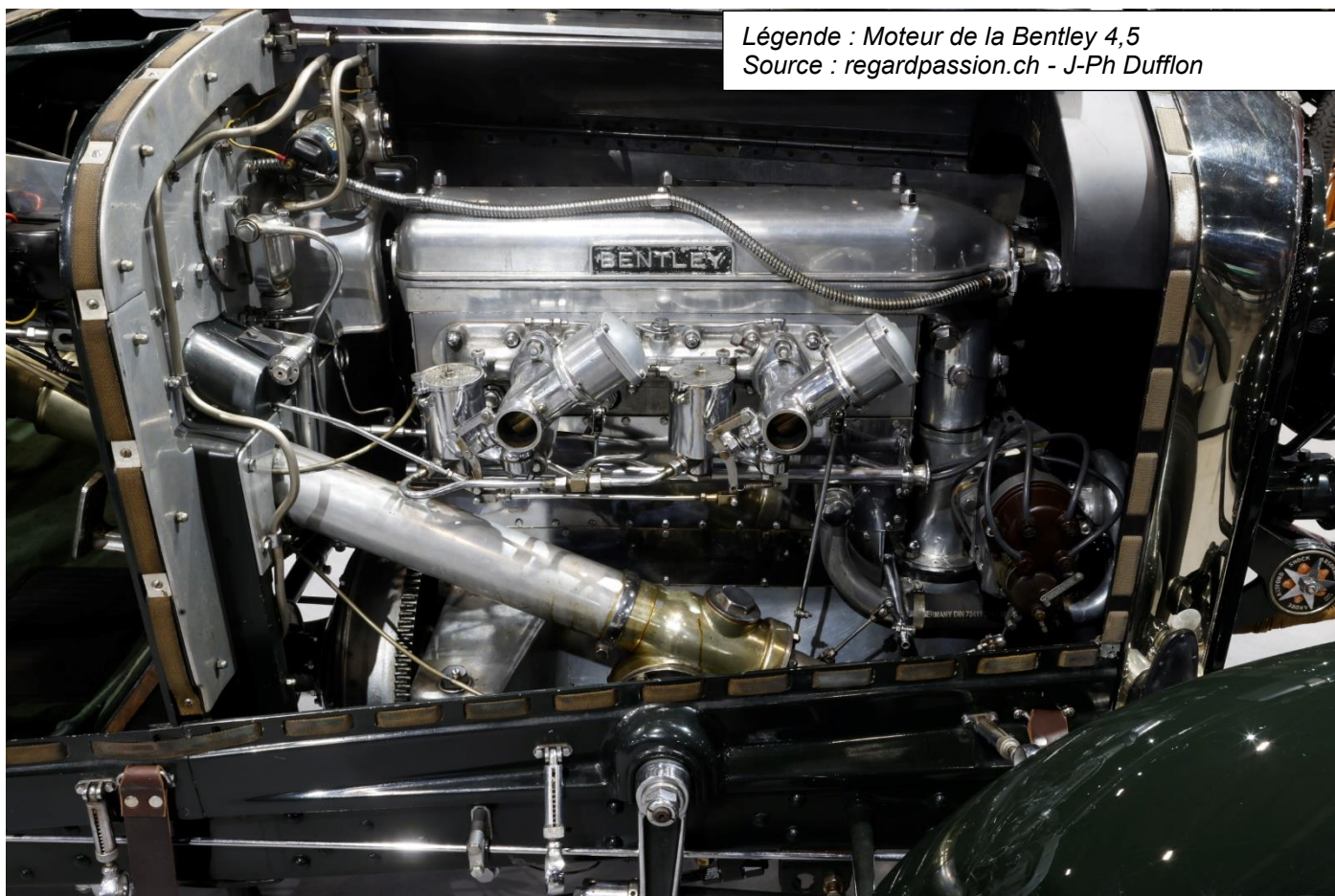
Un palmarès solide au 24 Heures du Mans

Une Bentley 4,5 Blower gagne les 24 Heures du Mans en 1928 et 3 d'entre-elles finissent aux 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} l'année suivante, derrière un 6,5 Litres. En 1930, Bentley prendra encore

les deux premières places avec les « Speed 6 », déclinaison de la 6,5 Litres. Ces trois victoires successives justifient l'adjonction Le Mans aux différents modèles Bentley, dont la 4,5.

Le camion le plus rapide du monde !

Probablement un peu vexé des victoires écrasantes en endurance de Bentley, qu'Ettore Bugatti déclare la Bentley 4,5 « le camion le plus rapide du monde ». Peut-être n'avait-il pas si tort au regard des palmarès des deux marques. En effet, à la même époque, la Bugatti 35 construit un palmarès inégalé, avec un concept très différent de voitures légères et maniables, là où en Bentley, vous oubliez l'idée des courses de côte et vous êtes assuré d'en avoir plein les bras au volant en toute circonstance ! Bentley a d'ailleurs dû attendre 73 ans pour renouer avec la victoire aux 24 Heures du Mans en 2003 !



Légende : Moteur de la Bentley 4,5
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous découvrirez les berlines de luxe de la 1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle et la 1^{ère} mondiale réalisée en 2024 sur le stand Classics Gallery avec la réunion unique des deux carrosserie de la Bugatti Royale châssis 41.111 !

Classiquement Vôtre