

1^{ère} moitié du 20^{ème} siècle

Une industrie qui se crée

Mon *histoire* de l'automobile mondiale commence avec la première moitié du 20^{ème}. Le dernier article était consacré aux Ancêtres d'avant la 1^{ère} guerre mondiale et aux sportives de l'entre-deux-guerres. Passons maintenant aux berlines de grand luxe.



Légende : Deux limousines de grand luxe
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

Tout les oppose sauf l'aviation

La France et l'Allemagne de l'entre-deux guerres évoluent dans des directions différentes et leurs industries en sont un exemple. On oppose souvent l'ingéniosité et l'élégance françaises à la puissance et la robustesse allemandes. Cette période est marquée par la fascination de tous, grand public et hommes de pouvoir, par l'industrie aéronautique, parfois proche de celle de l'automobile. Les voitures retenues à la Classics Gallery illustrent parfaitement ces deux aspects.

Voisin C25 aérodyné

Un avionneur passionné d'automobile

Gabriel Voisin est un pionnier de l'aviation et crée Voisins Frères en 1907 à Billancourt. Il construira plus de 10'000 (oui, dix mille !) avions biplans pour l'armée française entre 1913 et 1918. Dès 1919, « ayant connus les joies et les dégoûts dans l'aviation militaire » comme il le dit avec retenue, Gabriel Voisin décide, à l'image d'André Citroën de se consacrer à l'automobile civile. Meilleur inventeur et ingénieur que financier, son entreprise connaîtra les affres de la faillite, la reprise et le sauvetage dans les années 20, avant qu'il n'en reprenne la barre en 1933. L'entreprise ne produit plus alors que quelques dizaines de véhicules par an, dix fois moins que cinq ans auparavant.

L'influence de l'Art déco...

Tout de suite, il décide de prendre des risques et de révolutionner l'aérodynamisme avec une carrosserie au profil fuselé qu'il présente en 1934 au Salon de... Paris, et que la Classics Gallery présente 90 ans plus tard au Salon de... Genève. L'Aérodyné est née. Clairement influencée par l'Art Déco (Voisin est l'ami de Le Corbusier) et la



Légende : le bouchon de radiateur de la Voisin
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon

récente exposition universelle, la voiture restera atypique, avec son profil, mais aussi son radiateur très vertical qui tranche, son toit-ouvrant hydraulique génial, équipé de hublots et son luxe intérieur raffiné à la française. Il existera presque autant de carrosseries diverses que d'Aérodynes, qui furent construites à 7 exemplaires sur la vingtaine de C25 produites.

Légende : Intérieur de la Voisin
Source : regardpassion.ch - J-Ph Dufflon



... et des choix technologiques discutables

Mais la différenciation en matière d'esthétisme ne suffit pas à Gabriel Voisin, il reste un original ! La motorisation retenue est un véritable choix ! Un 6 cylindre en ligne de 3 Litres équipé de 2 carburateurs double-corps et surtout une distribution sans soupape ! Seule Panhard croyait encore à la technologie sans soupape. La voiture, pesant 1600kg, est de grand confort, malgré la sonorité peu flatteuse du moteur, et atteint 130km/h. La principale motivation du choix sans soupape est en fait le problème d'usure prématurée que rencontrent les soupapes des moteurs conventionnels, mais le défaut du moteur sans soupape est le manque de performances.

Une concurrence de haut vol

La Voisin Aérodyne est en concurrence directe avec des marques et des modèles de grand prestige qu'il était difficile de rassembler à la Classics Gallery, sans paraître trop francophile. Nommons donc les Delahaye 135, Delage D6, puis D8, Bugatti 57 Galibier, Talbot Lago T120 ou encore Hotschkiss et Salmson. Parmi ce très beau linge français, la C25 Aérodyne fait figure d'icône.

Maybach Zeppelin DS 8 de 1931

On devine déjà les ambitions de l'Allemagne par son industrie tournée vers la puissance et la fiabilité. Dès 1931, la Maybach Zeppelin répond à ces ambitions, tant dans la dénomination que dans la conception. Son moteur de 12 cylindres et 8 litres propulse l'engin de 200 ch et 3 tonnes à plus de 160 km/h sur les premières autoroutes allemandes. Il faut même un permis spécial pour conduire cette voiture particulièrement imposante.

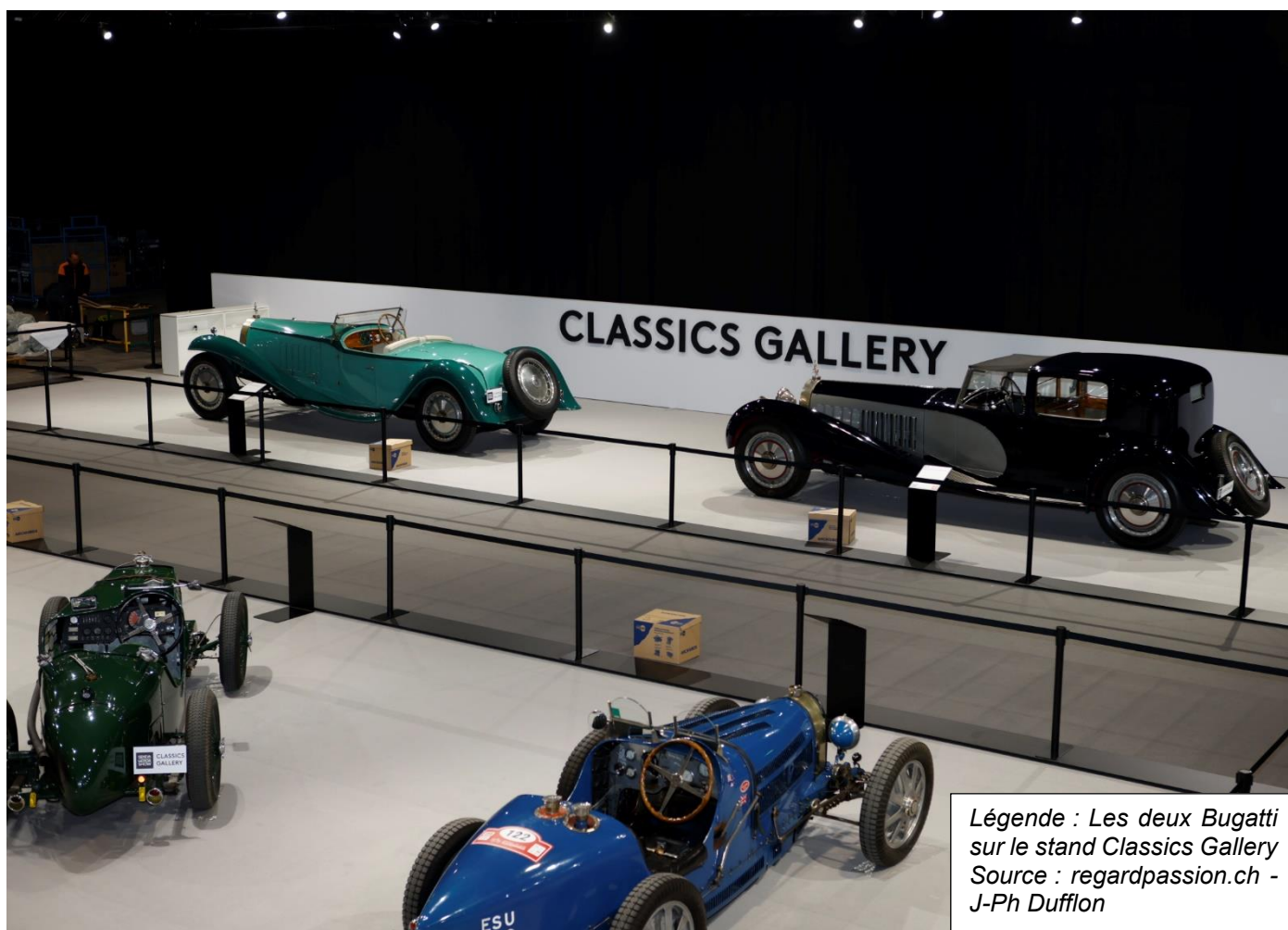
Un nom en l'honneur du créateur du dirigeable Zeppelin...

Maybach, fleuron de l'industrie automobile, fait le choix de nommer son vaisseau amiral de la marque Zeppelin ! Apparue durant la guerre de 14-18 comme bombardiers et éclaireurs, la version civile de l'aérostat est une révolution dans le transport, qui permet un tour du monde, puis des vols transatlantiques avec passagers jusqu'en Amérique du Sud.



... au service d'un régime

J'ai bien sûr hésité à présenter une Maybach, car la voiture devient le véhicule d'apparat des officiers nazis de très haut rang, tout comme d'ailleurs la BMW 327, le véhicule de tous les jours de ces mêmes officiers. Mais retracer l'histoire de l'automobile, c'est autant revivre les belles années que les plus sombres de cette période mouvementée de l'entre-deux-guerres. A ce titre, la Maybach Zeppelin reste une rareté, symbole surtout d'une maîtrise technique de haut vol.



Dans la démesure, Ettore Bugatti est inégalable !

Bugatti Royale 41.111 Roadster Esders....

La roadster Esders, qui trône fièrement au Musée Schlumpf est réputée être le plus beau roadster du monde, de mon point assurément celui aux proportions les plus idéales, malgré ses dimensions démesurées (environ 6m de long). Il s'agit à l'origine de la deuxième des six Bugattis "Royales", portant le châssis 41.111. Vendue en 1931 à Armand Esders, industriel français de l'habillement, grand amateur de voitures d'exception, la carrosserie a été dessinée par Jean Bugatti, le fils d'Ettore, ce qui ajoute à la légende de cette voiture. Elle est peinte aux couleurs favorites du client, vert clair et vert foncé, et possède comme particularité d'avoir des phares avant démontables, car Monsieur Esders ne comptait pas l'utiliser de nuit et trouvait ces excroissances peu esthétiques !

... n'est pas le châssis 41.111

Quelques années plus tard, Monsieur Esders s'est lassé de la voiture et elle est reprise par Bugatti qui démonte et détruit la carrosserie du Roadster. Fins connaisseurs, à peine les frères Schlumpf furent-ils propriétaires de deux Royales authentiques (Coupé Napoléon et Parkward), qu'ils entreprirent d'en construire une troisième : le Roadster Esders. Accumulant des pièces

détachées de la marque Bugatti, ils entament dans les années 60 une reconstruction avec des pièces d'origine (hormis le châssis bien sûr). Cette reconstruction fut achevée en 1990 sous la direction de Pat Garnier, conservateur de l'époque du musée Schlumpf, avec notamment une carrosserie réalisée par Lecoq. Pour l'anecdote, c'est parce qu'il s'agit d'une réplique, donc sans valeur historique aux yeux du ministère de la culture, que j'ai pu la faire sortir du territoire français sans encombre, ou presque, et la présenter à la Classics Gallery à Genève !



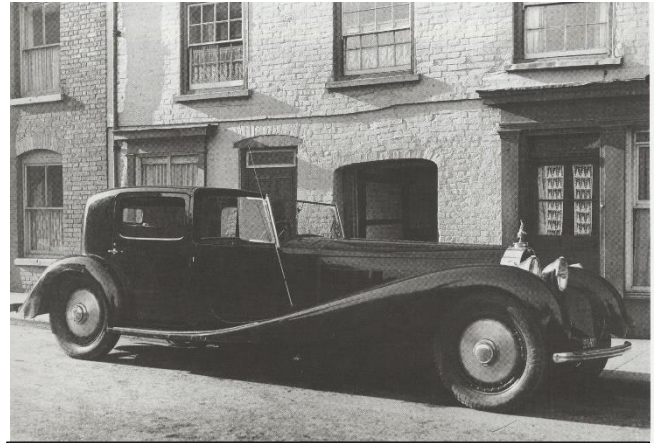
Légende : Jean Bugatti devant son œuvre
Source : Musée Nationale de l'Automobile

Deux voitures pour un châssis...

Une fois mise à nue, à la fin des années 30, la carrosserie du roadster est remplacée sur commande spéciale par une carrosserie Coupé de Ville, inspirée de l'émblématique Coupé Napoléon du patron, et réalisée par le carrossier Binder, d'où sa dénomination Coupé de Ville Binder. La carrosserie du véritable châssis 41.111 est par ailleurs partiellement blindé (poids de 5 tonnes !), afin de répondre aux attentes de son nouvel acquéreur, le roi Carol II de Roumanie, qui n'en prendra jamais possession, puisqu'il perdra son trône quelques temps plus tard. Oui, oui, vous lisez juste, la Esders et la Coupé de Ville Binder partagent le même châssis... ou plutôt les deux carrosseries ont habillé le même châssis. En clair, la Bugatti 41 Royale Coupé de Ville Binder est la voiture authentique, châssis 41.111.

... et une première dans l'histoire de l'automobile mondiale !

C'est donc sur le stand de la *Classics Gallery* que pour la première fois dans l'histoire de l'automobile mondiale ont été réunies les deux carrosseries successives de la Bugatti Royale 41.111, le Roadster Esders (reconstruction) et le Coupé de Ville Binder. A ne pas confondre avec les deux réunions successives en 1985 à Pebble Beach et 1990 à Mulhouse des 6 Bugattis Royales. Alors y-a-t-il un intérêt historique ou pas de réunir les deux carrosseries de la 41.111? Oui, assurément, au vu de la réaction des spécialistes ! C'est sans nul doute l'événement majeur du salon de l'automobile de Genève en 2024.



Légende : Photo d'époque de la Binder
Source : Musée Nationale de l'Automobile

Une voiture de tous les superlatifs

Tout est exceptionnel dans la Bugatti Royale et pas que son esthétique et ses dimensions. Elle est équipée d'un moteur 8 cylindres en ligne de 12,763 litres, 3 soupapes par cylindre, développant 300 chevaux à 3000 t/m et permettant une vitesse de pointe de 200km/malgré son poids.

Seules 6 Bugattis Royales furent construites, en plus du prototype détruit. La voiture coûtait trois fois plus cher que les plus luxueuses Rolls-Royces. Bugatti pensait en construire 25, ce fut donc un échec commercial majeur, mais la puissance du moteur permit à Bugatti de se diversifier dans la fabrication de l'autorail, premier train rapide au monde, opérationnel dès 1933 sur la ligne Paris-Deauville à une moyenne de 116km/h. 88 autorails furent construits.



Légende : le phénoménal 8 cylindres de 12,7 litres des Bugatti Royale
Source : Musée Nationale de l'Automobile

A suivre....

Dans la prochaine édition de Contact XK, vous découvrirez la période d'Après-Guerre et l'accès à la voiture pour tous.... Vous y retrouverez les voitures de vos parents ou celles que vous avez acquises d'occasion en cassant la tirelire pour être indépendant en jeune baby-boomer !

Classiquement Vôtre