Voitures suisses de la belle-époque

Autor(en): **J.-R.P.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Générations : aînés**

Band (Jahr): **26 (1996)**

Heft 3

PDF erstellt am: **30.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-828623

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Voitures suisses de la belle-époque

Il fut une époque où la Suisse produisait quantité de voitures. Depuis 1868, on a dénombré 74 constructeurs. Certaines marques prestigieuses comme les Pic-Pic, les Dufaux et les Martini, d'autres moins connues. Petit tour d'horizon, pied au plancher.

Il y a trois siècles et demi, les constructeurs helvétiques étaient déjà fort ingénieux. Parmi eux, un pasteur nommé G.-H. Genevois avait même imaginé un véhicule propulsé à la voile et par un énorme ressort... En 1775, le Valaisan Isaac de Rivaz, géomètre, notaire et employé au génie civil de l'état réalisait un modèle expérimental de voiture à vapeur. La chaudière, trop encombrante, était remplacée par un générateur à vaporisation instantanée.

Après plusieurs échecs, il parvint à déplacer quatre personnes. En 1805, il construisit la première voiture à moteur fonctionnant au gaz qu'il ne cessa de perfectionner. Huit ans plus tard, son «grand char mécanique» grimpait la Cour-au-Chantre, à Vevey, emportant quatre passagers et 700 kg de charge... sur 26 mètres exactement.

Le virus de la mécanique allait frapper plusieurs génies du pays qui avaient pour nom Henriod (traction avant), Popp (arbre à came en tête) ou Weber (changement de vitesses à poulies). Grâce à eux, l'industrie suisse de la voiture allait pouvoir se développer.

A la fin du 19e siècle, certains constructeurs fabriquaient plus de cent véhicules par an, la plupart destinés à l'exportation. Car à cette époque, les populations se montraient fort hostiles envers les automobilistes. Des pièges, parfois mortels, étaient tendus aux fous du volant. Des troncs d'arbre, des chars et des rochers obstruaient les routes, quand ce n'étaient pas des fils de fer tendus à hauteur de la tête... ou des bossettes de fumier déversées sur les voitures.

Bouchon de radiateur de la Fischer 1913

Pour se protéger, les premiers automobilistes du pays fondèrent le Touring Club Suisse en 1896 et l'ACS deux ans plus tard. Pendant ce temps, les fabricants de voitures exportaient dans le monde entier. Par sa position, la Suisse était au centre de l'industrie automobile européenne et ses produits trônaient en bonne place dans les salons de Paris, de Berlin et de Londres.

Les voitures suisses, aux finitions irréprochables et aux mécaniques fiables étaient appréciées dans le monde entier. Et les ingénieurs du pays redoublaient d'imagination et créaient des compteurs de vitesse, des phares ou des radiateurs qui équipaient les autos construites à travers toute l'Europe.

La crise économique, qui précéda la Première Guerre mondiale porta un premier coup dur à l'entreprise automobile helvétique. La concurrence européenne et américaine, qui proposait des véhicules à un prix nettement inférieur lui fut fatale. Pic-Pic ferma en 1922, Martini en 1934.

Dès lors, certains constructeurs helvétiques se recyclèrent dans le montage de voitures étrangères. Saurer assembla les Chrysler, General Motors les Buick, Amag les Dodge et les Plymouth. Plus de 10 000 véhicules furent ainsi assemblés sur les chaînes suisses entre 1934 et 1955.

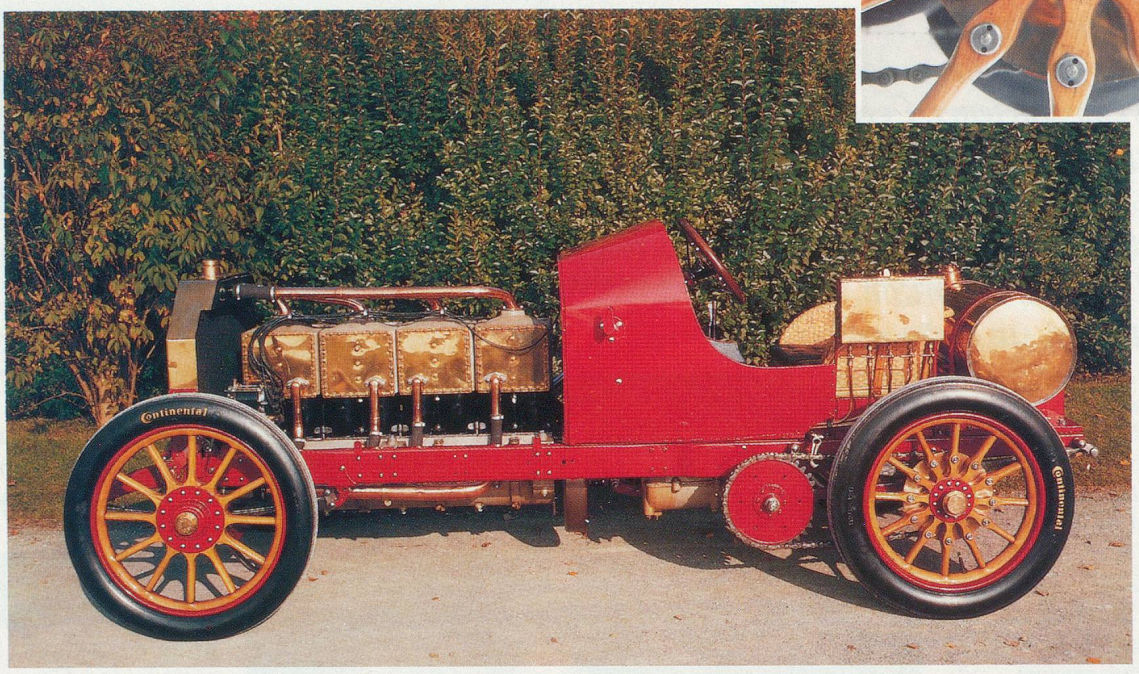
Puis il y eut des tentatives de relance de l'industrie automobile dans les années cinquante, avec Belcar et Rapid, deux marques qui créaient des véhicules sportifs. Aujourd'hui, restent quelques carrossiers très spécialisés comme Felber à Morges ou Sbarro à Grandson, dont la production se limite à quelques dizaines d'exemplaires destinés à une élite.

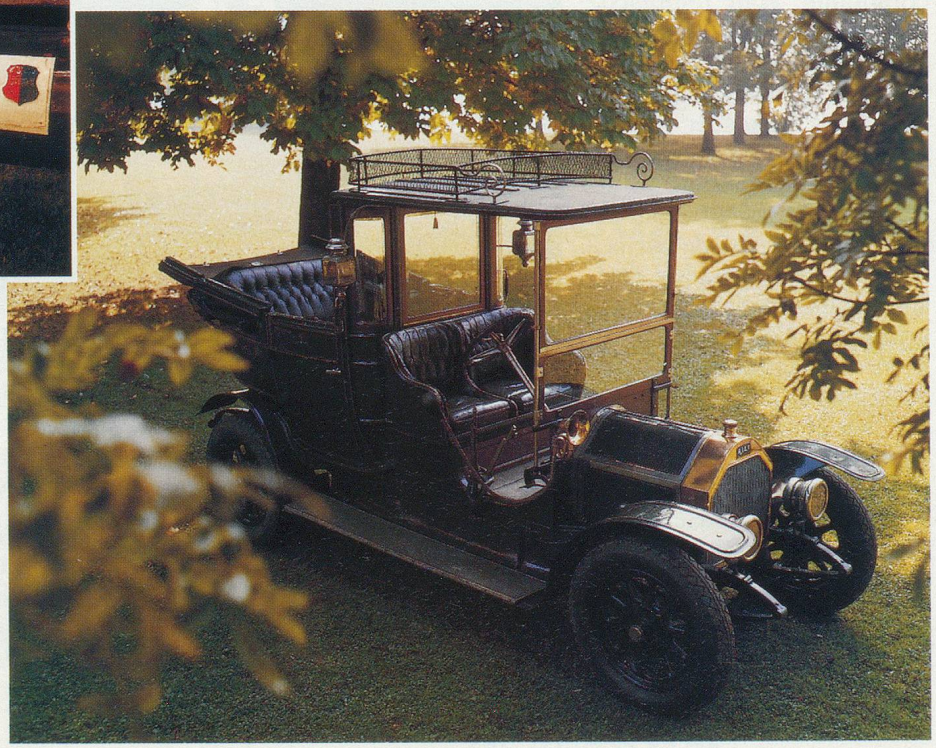
Heureusement, en parcourant les musées, il est encore possible, de nos jours, de dénicher quelques rares exemplaires, signés Dufaux, Pic-Pic ou Martini. Ce sont les ultimes témoins d'une époque révolue où les constructeurs suisses faisaient preuve d'une imagination et d'un courage peu communs.

J.-R. P

Dufaux 1905

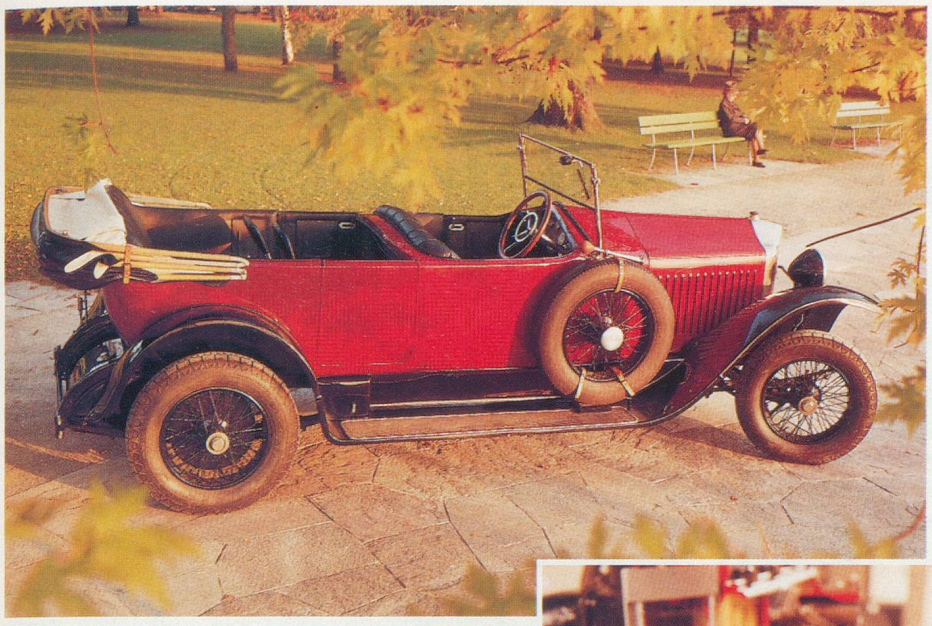
A l'âge de 22 et 24 ans, Charles et Frédéric Dufaux ouvrirent un atelier de mécanique à Genève. Ils participèrent à de nombreuses courses dès 1904. En 1905, Frédéric battit même le record du monde de vitesse, en dépassant les 156 km/h. Deux ans plus tard, l'aventure des frères genevois prenait fin. Il en reste deux exemplaires à ce jour.





Ajax 1908

En 1906, la fabrique d'autos créée par le Dr G. Aigner sortait son premier modèle. Une 4 cylindres développant 20/27 ch. La marque connut une première faillite l'année suivante. Rachetée par un groupe financier, la fabrique Ajax produisit encore quelques dizaines de véhicules, avant de déposer le bilan définitivement en 1910.



Pic-Pic 1919

L'ingénieur genevois Paul Piccard créa les turbines des chutes du Niagara. Puis il rencontra Lucien Pictet. Lorsque fut créée la «Société des autos à Genève», en 1904, on confia la réalisation d'une voiture aux ateliers Pictet-Piccard. Avec le développement, ils employèrent jusqu'à 7500 ouvriers vers 1916. La marque exista jusqu'en 1922.

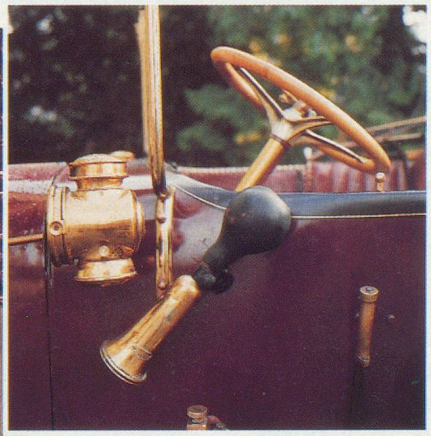
Des musées à visiter

Muriaux (JU)
50 modèles, dont 2 voitures carrossées en Suisse.
Ouvert tous les jours de 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 18 h.
Entrée Fr. 8.– (AVS Fr. 6.–).
Tél. 039/51 10 40.

Gianadda
48 modèles, dont une Pic-Pic, une Martini, une Turicum.
Ouvert tous les jours de 10 h à 18 h.
Entrée Fr. 12.– (AVS Fr. 9.–).
Tél. 026/22 39 78.

Genève
350 modèles, dont 2 Pic-Pic, 1 Turicum, 1 Felber et 3 Sbarro.
Ouvert de 12 h à 18 h. Fermé lundi.
Entrée Fr. 10.– (AVS Fr. 6.–).
Tél. 022/788 84 84.

Grandson
21 voitures, dont la Rolls-Royce 1927 de Greta Garbo.
Ouvert tous les jours de 9 h à 18 h.
Entrée Fr. 8.– (AVS Fr. 6.–).
Tél. 024/24 29 26.



Martini 1913

Friedrich von Martini, de Frauenfeld, bâtit sa fortune en fabricant des fusils. Puis, en 1897, il construisit sa première voiture. En 1902, ses ateliers sortaient 30 voitures. L'année suivante, il transférait sa chaîne de production à St-Blaise. En 1905, la marque était présente dans le monde entier. 3500 autos furent produites jusqu'en 1934.

Renseignements tirés du livre «Voitures suisses», par Ernest Schmid, Editions Edita, 1978.

Photos Yves Debraine