

**Zeitschrift:** Le messenger suisse : revue des communautés suisses de langue française  
**Herausgeber:** Le messenger suisse  
**Band:** 37 (1991)  
**Heft:** 23

**Rubrik:** Petite chronique

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 03.05.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

## PETITE CHRONIQUE

par Pierre Jonneret

# L'homme à l'Hispano

Lorsque l'on évoque l'action des Suisses à l'étranger, il est rare de voir prononcer le nom du genevois Marc Birgikt. Et pourtant, il fut l'homme d'un des impérissables symboles de la civilisation d'aujourd'hui :



l'automobile. Car Marc Birgikt, c'était à lui seul Hispano-Suiza, le numéro un mondial des grandes routières des années folles, de ces années où l'automobile était sculpture et objet d'art. Seulement, contrairement à Delage, Bugatti ou Ferrari, Birgikt ne voulut pas donner son nom, d'ailleurs pas très euphonique, à ses créations. Il préféra lier ceux de deux pays en une marque.

**L**a Suisse, pays de haute technologie, n'a pas pu, ou su, conserver une marque d'automobile, malgré les robustes Pic-Pic (Piccard et Picret) et les splendides Martini. Saurer et Berna ont mieux tenu la route mais pour un temps seulement. Suisse venu à l'étranger, Birgikt est le fils d'un tailleur genevois. L'Espagne, qui renaît après trois siècles de sommeil, réclame des ingénieurs pour mettre en place son électrification. Marc Birgikt part pour Barcelone en 1899. Il a tout juste vingt ans. On lui

demande de dessiner un tramway électrique pour cette ville qui est alors une des plus brillantes d'Europe et qui construit des rues entières en "modern style". L'expérience tourne court et Birgikt persuade son patron de s'orienter vers les véhicules à pétrole. Quatre ans après, le petit suisse est l'associé du fournisseur du roi d'Espagne; la marque Hispano-Suiza est née avec son double emblème, la croix fédérale et le drapeau sang et or. Première apparition de celle-ci au Salon de Paris en 1906.

**B**irgikt, et c'est là son trait de génie, réalise que la voiture automobile ce n'est pas un phaéton à deux cylindres destiné à mal remplacer le fiacre. Ce doit être un moyen de transport autonome, sûr, rapide et confortable. Il ajoute donc, dans son paramètre, la performance technique au luxe de ces salons roulants que sont les Rolls-Royce, Duesenberg ou Lorraine-Dietrich. Pour rouler, il faut des routes, droites, carrossées, réunies en un réseau coordonné. Seule la France, grâce à l'autorité de Henri IV et au génie de Sully, possède cette toile d'araignée. Aux USA, l'importance des distances privilégie le train et bientôt l'avion. En Grande-Bretagne, les routes restent des chemins tortueux. En Allemagne et en Italie, les autoroutes du fascisme ne sont pas encore nées.

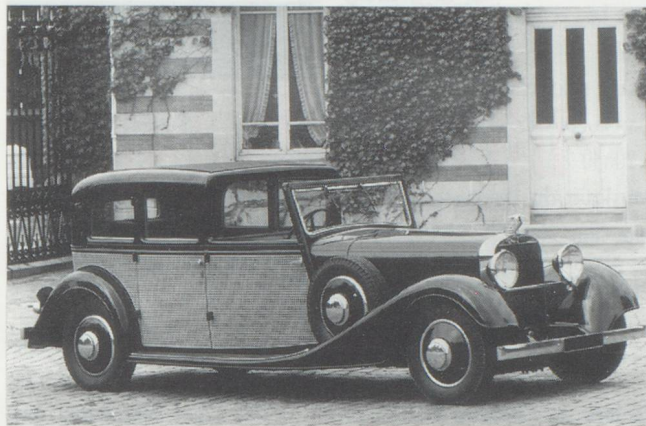
**A** l'étroit à Barcelone, Hispano-Suiza s'installe donc dans la Mecque de l'automobile, Levallois-Perret, dans un ancien dépôt de tramways ! Alphonse XIII conduit en rallye la première voiture sortie de Levallois, laquelle porte son nom, ceci entre Saint-Sébastien et Madrid, à plus de 80km/h de moyenne. Nous sommes en 1911.

**L**a suite n'est que conquête et innovations. Car contrairement à son vis-à-vis Rolls-Royce, l'Hispano n'est pas seulement un châssis à confier à de somptueux carrossiers, elle est aussi comme Voisin et comme Panhard, un summum de la technique et de la recherche. Birgikt invente le système de commande directe des soupapes qui assure au véhicule un silence, une souplesse et des accélérations.

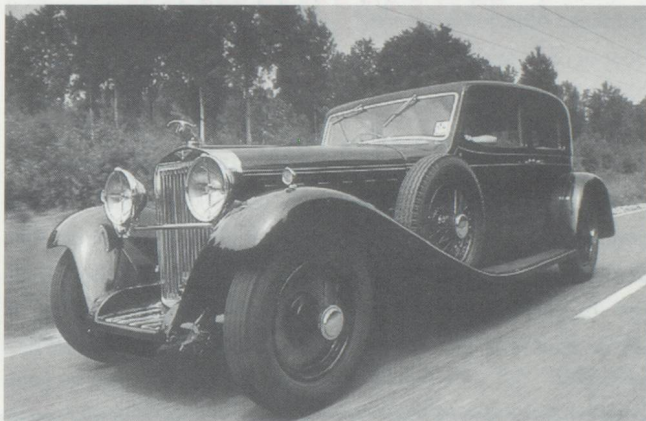
tions incomparables. Birgikt invente également le moteur monobloc alors que Mercedes en était encore aux cylindres boulonnés individuellement. Il eut également l'idée d'utiliser les alliages légers émaillés, que les amateurs de Jaguar admirent encore sous leur capot.

**Deux concurrents de poids :** Delage et Bugatti. Panhard est à mi-chemin entre le luxe et le véhicule courant. Voisin n'a pas de portée mondiale et son habitacle reste spartiate. Delage n'a pas les qualités techniques et la fiabilité d'Hispano-Suiza. Bugatti crée des modèles délicats et généralement peu confortables. L'un et l'autre sont des inconditionnels du moteur en ligne, Birgikt parie sur le moteur en V. En 1914, il sort son premier V/8, puis c'est, en 1919, la fameuse H6 encore à l'avance dix ans plus tard et, en 1929, la J12 avec une accélération de 0 à 100 km/h en 12 secondes. Ceci sur une énorme berline, alors que Bugatti et Alfa Roméo effleuraient seulement ces performances sur des voitures de course à peine déguisées.

**Birgikt est un homme de recherche autant qu'un esthète.** Il sait que sa voiture, conçue pour les rois et des millionnaires grands-bourgeois que vont remplacer les parvenus, ne sera pas celle qu'annoncent Citroën et Volkswagen. Deux mille six cents H6 sont produites, toutes carrossées hors usine ; cent vingt J12, pas plus, sortent de ses ateliers. Un effort est fait pour produire une voiture "populaire", la K6. Elle coûtait néanmoins le double, en châtis, d'une Talbot-Lago ou d'une



Hispano-Suiza K6 1934. Carrosserie Binder.



Hispano-Suiza J12 1932. Un moteur V12 à couper le souffle.



Hispano-Suiza K6 1934. Un intérieur soigneusement travaillé.



Un avant impressionnant ...

Delahaye 135... 100.000 francs de 1934. L'usine de Bois-Colombes n'en produisit que 206.

**Depuis plusieurs années,** Birgikt s'était d'ailleurs tourné vers le moteur d'avion et d'autorail, ce dernier étant une extrapolation du J12 tout comme le Bugatti 57. Mais il s'intéresse aussi et surtout à l'armement. Il introduit en France, à la veille de la guerre, le canon automa-

tique 404, construit à partir d'un procédé Oerlikon. Cette arme équipera les chasseurs anglais vainqueurs en 1940 de l'armada du maréchal Goering. Les USA en produiront 80.000 exemplaires durant les hostilités.

**En 1940,** le rêve des voitures étant terminé, Birgikt regagne Barcelone pour que ses usines de Bois-Colombes, passées sous

l'autorité allemande, ne soient pas dirigées par lui. En 1946, elles ne sont que ruines. Marc Birgikt, qui n'avait jamais abandonné sa seule nationalité suisse, revient à Versoix, près de Genève, où il meurt en 1953. Il était commandeur de la Légion d'Honneur et Docteur honoris causa de nombreuses universités. Contrairement à Etторе Bugatti, à Louis Delage et à Gabriel Voisin, il mourut fort riche, car il avait eu soin de faire enregistrer tous ses brevets. Honni soit qui mal y pense, on n'est pas Suisse même de l'étranger, pour rien.

**Au moment où l'on se pose la question de savoir ce que l'on mettra sur la Place des Suisses de l'étranger,** à Brunnen, qu'on y érige un couvert avec une seule chose : une J12 carrossée par Vanvooren.

Mais il faudra la chercher. C'est plus rare qu'un Gréco.

Du temps des grandes routières, les constructeurs ornaient le capot de leurs voitures de bouillons de radiateur somptueux. Delage avait une tête de Minerve réalisée en pâte de verre par Laliq, Bugatti un éléphant ciselé par le frère de l'industriel, Rembrandt Bugatti, Voisin deux ailes dressées vers le ciel. Hispano-Suiza arborait une cigogne en plein vol qui fut l'emblème de l'escadrille "des cigognes" du capitaine Guynemer et qui était réalisée par Bronze Acior, l'entreprise fondée par le père de notre ami Samuel Schaad, toujours prospère à la Couture-Boussey. ■

Toutes les photos sont extraites du magnifique livre "Les Grandes Routières Françaises", paru chez E/P/A Editions.