

Zeitschrift:	Le messager suisse : revue des communautés suisses de langue française
Herausgeber:	Le messager suisse
Band:	- (1996)
Heft:	91
 Artikel:	L'automobile en Suisse
Autor:	Jonneret, Pierre
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-847763

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: 25.02.2026

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

l'Automobile en Suisse

PAR PIERRE JONNERET



Les trésors de la Fondation Pierre Gianadda

Mécaniciens dans l'âme et assez remarquablement ingénieux, il n'est pas étonnant que les Suisses se soient intéressés à la construction des automobiles lorsque celles-ci apparurent au tournant des années 1890. Précision et côté pratique obligeant, la production suisse fut remarquable, connue dans le monde entier et apte à rivaliser avec celle des grands constructeurs, en Europe de l'Ouest notamment. Cet essor ne devait hélas durer qu'une trentaine d'années, l'arrivée de la série et du tout acier écrasant, du point de vue du prix et de la diffusion, les carrosses à moteur que l'on produisait à Genève, à Zurich ou Saint-Blaise.



1911-1914
FISCHER 1913 S.S.

Cinq marques ont jalonné la production de voitures particulières suisses - le sort des véhicules lourds ayant été tout différent - connaissant leur période d'apogée dans les années 1910-1920, la dernière d'entre elles disparaissant en 1934.

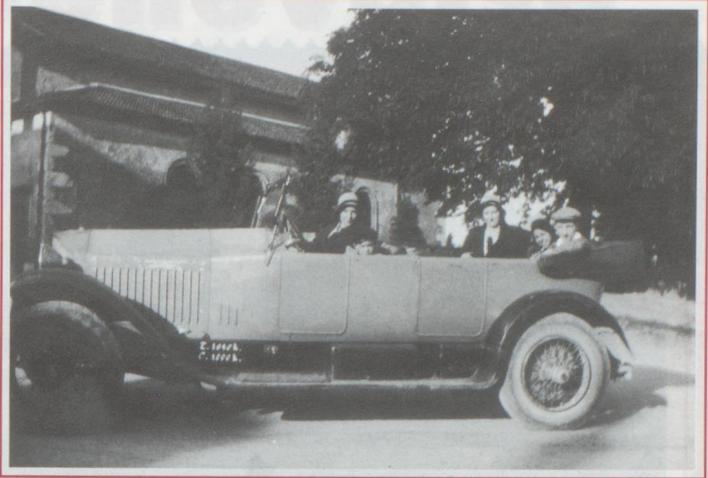
Ces cinq marques c'était Turicum, Fischer, Piccard et Pictet (Pic-Pic), Sigma et Martini. Certaines, comme Martini, étaient connues dans le monde entier et c'est ainsi que l'un des trois spécimens de cette marque qui figurent à la Fondation Pierre Gianadda de Martigny fut retrouvé en Nouvelle-Zélande, les deux autres ayant été récupérés aux USA et en Uruguay. D'autres, comme Turicum étaient la voiture à la mode au Transvaal, en Russie et le Khédive d'Egypte allait jusqu'à en posséder cinq. Pic-Pic, avec ses moteurs puissants s'illustra dans les grandes courses sportives de l'époque mettant en compétition dans la Coupe Gordon-Bennett en 1904 une huit cylindres en ligne de 13 litres de cylindrée. La marque eut même un racer qui tapait le 170 km/h.

L'innovation due à nos constructeurs fut étonnante. C'est en Suisse qu'apparurent les moteurs sans soupapes qui firent la réputation de Fischer et de Pic-Pic. Silence, absence de pétarades et de vibrations, puissance accrue pour une même cylindrée, tels étaient les avantages de ces moteur dont le principe devait être repris en France par Panhard-Levassor et Voisin. Imaginer que Fischer construisit aux USA à partir de 1913, fait un peu rêver aujourd'hui, à bon escient car l'originalité de son sans-soupapes résidait en des fourreaux coulissants en forme de croissants de lune !

Martin Fischer, inventa la roue que l'on démontait en dévissant tout simplement le moyeu central, principe toujours utilisé aujourd'hui sur les voitures de luxe et de compétition. Il met au point également le changement de vitesses à dentures intérieures, beaucoup plus rentable et efficace que le système des engrenages classiques de l'époque avec leurs grinçants trains baladeurs. Un seul couple de pignons était en mouvement par rapport à toute une série pour les autres voitures.

Sur peut-être 500 voitures Fischer construites à Zurich, et vendues à travers le monde, il n'en est resté que deux connues à ce jour. On peut les voir à Martigny. Pourtant en 1919, on en dénombrait encore 80 en Suisse.

Les innovations suisses sont multiples et expliquent la diffusion de nos automobiles un peu partout sur les quatre continents. Par exemple le démarreur pneumatique de Pic-Pic, le changement de vitesse à friction de Turicum, une

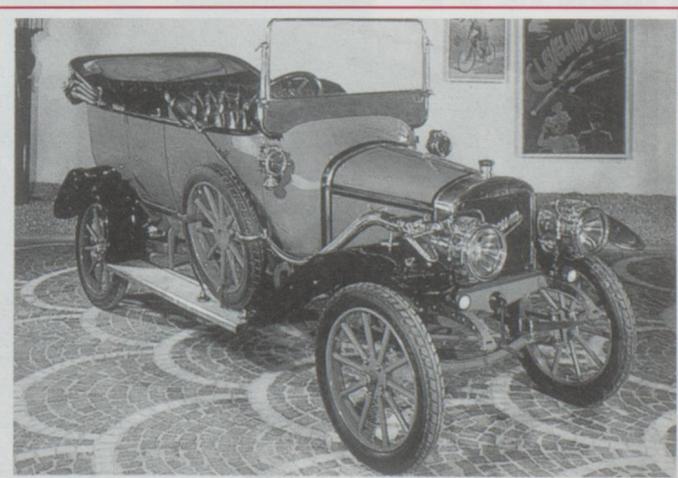


Saconnex d'Arve. Le Torpédo Pic-Pic de la famille Humbert.

Sans doute une des dernières fabrication de la marque, ce monstre aux roues « artilleries » géantes était un véhicule à transformation comme les jouets Solido.

Utilisé dans une exploitation maraîchère, la partie arrière se démontait entièrement pour laisser un vaste plateau auxquel on ajoutait des rideaux pour en faire une camionnette. Pour les grands jours, il existait un hard-top arrière qui faisait un coupé chauffeur de cet ingénieux véhicule.

molette d'entraînement se déplaçant perpendiculairement sur le volant moteur et permettant une multiplicité de rapports, ou encore, pour cette même marque, un refroidissement par air du moteur, lequel était caché sous une chemise en aluminium créant un couloir de ventilation, le radiateur classique servant de réservoir d'essence, ou encore chez Saurer les toutes premières « teuf-teuf » avec des phares électriques. Ce qui faisait aussi la réputation suisse, indépendamment de la robustesse et du fait qu'une voiture comme Turicum, avant d'être livrée, était essayée lors d'une escalade successive du Gothard, du Simplon et du Pillon sur des routes de 2 m 50 de large, ce fut leur succès en course et surtout en course de côtes où elles étaient imbattables. Martini, dès 1903, se taille une réputation unique à ce sujet en atteignant les Rochers de Naye - la route n'existe pas encore - par le ballast du funiculaire (pente moyenne 23%). L'année suivante, une voiture de la même marque franchit d'une



1908-1910 TURICUM type D



1912-1915 PIC-PIC type F2

randonnée 34 des cols les plus périlleux d'Europe, en tout 3 000 km, la Forclaz, le Galibier, Vars, le Lautaret, le Petit Saint-Bernard, tout le menu du Tour de France était là.

L'histoire de Martini vaut d'être contée. Friedrich von Martini fabriquait des fusils à Frauenfeld. Ces armes étaient connues partout. Vers la fin du siècle, son fils réalise les premières Martini. Déjà l'allumage se fait par magnéto et non plus par incandescence. En 1903 on s'installe à Saint-Blaise, entre Neuchâtel et Biel, et tout de suite on se lance dans la course. L'exploit des Rochers de Naye et des cols alpins assure une publicité imparable. Deux ans plus tard, on vend aux USA, en Italie, en Allemagne, en Autriche et en France par le canal d'agents généraux qui dispersent la production dans d'autres pays. C'est aussi la période des premiers omnibus.

1908, Martini présente des voiturettes avec un moteur à soupapes en tête. 1910, Martini produit 260 châssis et

échappe de justesse aux conséquences d'un krach bancaire. 1913 c'est déjà une 16 soupapes à culasse hémisphérique sur un 4 cylindres que présente Martini au Tour de France automobile. Ces caractéristiques font encore la publicité de nos voitures d'aujourd'hui. 1917, 345 voitures sortent de Saint-Blaise. 1919, Rootes Motors C° distribue la voiture suisse en Grande Bretagne et dans l'Empire, mais, dès les années 1920, la vente devient difficile, les prix suisses n'étant (déjà !) plus compétitifs. Martini s'oriente vers la voiture de grande classe, 6 cylindres, 20 chevaux fiscaux, aménagement luxueux, Lockheed sur les quatre roues, mais il y a Delage, Lancia, Talbot et Mercedes à côté. Le destin de Martini s'achève en 1934.

3500 voitures avaient été produites depuis 1897. Record suisse absolu.

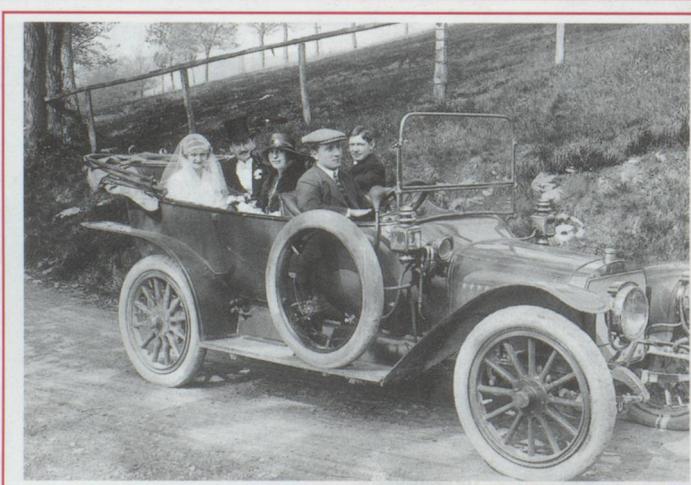
Le problème de la belle auto suisse était, on l'a dit, l'étroitesse du marché national. Turicum ne produisit qu'un millier de voitures ; Fischer, qui s'arrête avec la première guerre mondiale, encore moins encore. Pic-Pic aurait pu aller plus loin mais le prix de celle que l'on appelait la « Rolls Royce suisse », généralement carrossée par de grandes faiseurs comme Gangloff, ne lui permit pas de poursuivre au-delà de 1923. Et pourtant les moteurs de base de Pic-Pic (Piccard et Pictet) avaient été conçus par Marc Birkigt, l'homme qui créa l'Hispano-Suiza et, dès 1910, Pic-Pic avait un carburateur à compresseur et une transmission aux roues motrices par cardan...

Que reste-t-il de ces trésors ? Quelques dizaines de voitures, guère plus, et peut-être d'autres à découvrir « sous un tas de paille » comme cette Pic-Pic D⁴ de 1911 qui dormait depuis le début des années 1960 dans une cave

de Bercy et que l'on découvrit en 1988 à la faveur des dernières démolitions de la Halle aux Vins. On l'a restaurée pour Gianadda où les belles teuf-teuf suisses figurent avec Rodin, Brancusi, Henri Moore et tant de chefs-d'œuvre de la création.

Nous avons oublié Saurer et Berna... que non, nous parlerons un jour de l'industrie de véhicule lourd suisse et surtout de ces cars postaux qui, sans broncher, surent poser leurs pieds dans la neige, à quelques dizaine de centimètres du vide. Et, pourquoi pas, de nos beaux tracteurs des Ateliers de constructions mécaniques de Vevey, dont un, comme flamboyant neuf, circule toujours en Normandie.

Clichés : Fondation Pierre Gianadda et collection privée



Un mariage à Delémont en 1921

La voiture est en principe une Pic-Pic, mais ce pourrait être également une Peugeot, la plaque de marque du radiateur étant d'un dessin très proche