

AVANT-PROPOS

*« On pourra un jour construire des chars qui se
mouvront et se tiendront en mouvement
sans emploi de la force impulsive
ou la traction d'aucun animal. »*

ROGER BACON

Qu'un philosophe anglais du Moyen Âge ait prédit l'invention de l'automobile est quelque chose d'assez remarquable. Presque à peine croyable. Plus de six cents ans avant le moteur à explosion, la première voiture d'Édouard Delamare-Deboutteville ou le tricycle de Carl Benz. Formidable, mais peut-être moins que l'étonnante épopée automobile que va connaître le xx^e siècle.

Mettre au point un véhicule capable de se mouvoir par lui-même – une automobile – est un vieux rêve caressé par de nombreux inventeurs. Les Grecs découvrent le principe de la turbine : une sphère métallique remplie d'eau qui, chauffée, laisse échapper un jet de vapeur à travers de petits tuyaux qui lui donnent un mouvement de rotation. Après eux, des hommes de génie cherchent à domestiquer les forces de la nature – l'eau, le vent, le feu – permettant d'animer machines et mécanismes complexes. Huygens, Volta, Léonard de Vinci établissent des principes et font des découvertes qui conduiront, bien plus tard, à l'élaboration des premiers véhicules mécaniques propulsés.

L'automobile va ainsi être l'aboutissement de nombreuses expériences effectuées dans divers secteurs, de l'Antiquité à l'âge industriel. Au XVII^e siècle, Denis Papin adopte le principe de propulsion à la vapeur : « Cette innovation peut être employée utilement à d'autres fins que celle de monter de l'eau, et j'ai fabriqué un modèle réduit de chariot qui se meut grâce à cette force... Je crois cependant que les inégalités et méandres des principales routes rendront difficile le développement de cette invention pour le transport terrestre. » L'idée ne sera finalement pas appliquée par l'inventeur aux transports routiers, mais le principe du véhicule autopropulsé va continuer son chemin jusqu'au siècle suivant quand Joseph Cugnot va mettre au point le premier prototype de « char à feu ». Son « fardier », construit en 1769, tient plus de la machine infernale que de l'automobile telle que nous la connaissons, mais l'engin est déjà capable d'emporter une charge considérable à la vitesse raisonnable de 4 km/h.

Cependant, il faudra attendre plus d'un siècle encore pour assister à la naissance de la première véritable automobile, comme ce tricycle breveté en 1885, mis au point par Carl Benz et popularisé par sa femme Bertha et ses deux jeunes fils, qui réussiront à conduire le frêle véhicule sur plus d'une centaine de kilomètres. Ce premier voyage sur longue distance sera suivi par bien d'autres au cours des décennies à venir, l'automobile devenant toujours plus fiable, rapide, endurante et confortable.

Le travail acharné d'audacieux visionnaires, de pionniers laborieux ou d'ingénieurs inspirés, a permis de réaliser l'un des plus vieux rêves de l'humanité, celui de remplacer le véhicule tiré par des chevaux en une

voiture « automobile ». Depuis les innovations majeures du XIX^e siècle, industriels audacieux et créateurs de génie sont partis à la conquête de nouveaux espaces, œuvrant à la réalisation de merveilles technologiques. « Objet du siècle », l'automobile embrasse de multiples facettes liées aux métamorphoses de notre époque. Outil essentiel de transport, grand pourvoyeur de liberté individuelle, c'est aussi un objet de désir par ses galbes et ses formes, un chef-d'œuvre artistique dont certains modèles de légende continueront longtemps encore à nous faire rêver.

L'« OBÉISSANTE »

La tapissière à vapeur d'Amédée Bollée

« *Le cheval-vapeur est le meilleur
ami de l'homme.* »

VAHÉ GODEL

L'invention d'un véhicule capable de se mouvoir par lui-même est la concrétisation d'un vieux rêve. C'est aussi l'aboutissement de nombreux tâtonnements, d'heureuses intuitions mais aussi d'infructueuses tentatives, voire de désastreuses expériences. Ainsi, le fardier à vapeur (1769) de Joseph Cugnot – que l'on présente comme l'ancêtre de nos voitures – termine sa course folle (à 4 km/h !) dans un mur, incident qui valut à son inventeur de passer la nuit en prison. Dans la continuité d'un siècle d'énergie à vapeur, d'autres engins de ce type sont mis au point. En 1784, un élève de James Watt, William Murdock, améliore le véhicule de Cugnot en déplaçant le moteur sur les roues arrière afin d'en améliorer la stabilité. L'essai se faisant à la nuit tombante dans une petite bourgade de Cornouailles, Murdock parvient à terrifier toute la région en faisant se mouvoir dans la ville un engin sifflant, fumant et crachant des étincelles comme « mille démons ».

En réalité, l'aventure de l'automobile commence au siècle suivant, avec la révolution industrielle, la mécanisation des usines et l'essor des nouvelles énergies : la vapeur, l'électricité, puis le moteur à combustion interne. Ainsi, au XIX^e siècle, les tentatives de ce genre vont se multiplier, si bien qu'il devient difficile de créditer un créateur en particulier d'une des plus importantes inventions du monde moderne.

Ce qui est sûr, c'est qu'il ne s'agit pas de George Selden. Cet entreprenant Américain, homme de loi, va avoir l'idée aussi audacieuse que crapuleuse d'exploiter une faille dans le système de dépôt des brevets. En 1895, Selden dépose le brevet d'une machine caractérisée par « la combinaison, sur une locomotive routière, équipée d'un train de roulement convenable avec roues motrices et direction, d'un moteur à compression à hydrocarbure, comprenant un ou plusieurs cylindres, un réservoir à carburant, un arbre de transmission conçu pour tourner plus vite que les roues motrices, un système de débrayage et une carrosserie convenable adaptée au transport des personnes et des marchandises ». La machine n'existe, bien évidemment, que sur le papier. Mieux encore, la date étant un peu trop tardive pour faire de Selden l'inventeur de l'automobile, ce dernier prétend avoir déposé en réalité ce brevet le 8 mai 1879 et revendique des royalties sur toutes les automobiles fabriquées dans le monde ! Pour confirmer ses dires, l'homme exhibe la photographie d'une curieuse voiturette sur la carrosserie de laquelle figure, en lettres bien visibles, l'année 1877. Les premières batailles juridiques sont engagées alors même que certains industriels consentent à verser à Selden 5% de leur chiffre d'affaires. Pendant quatre ans, ce système va rapporter à Selden 1,5 million de dollars jusqu'à ce que l'escroquerie finisse

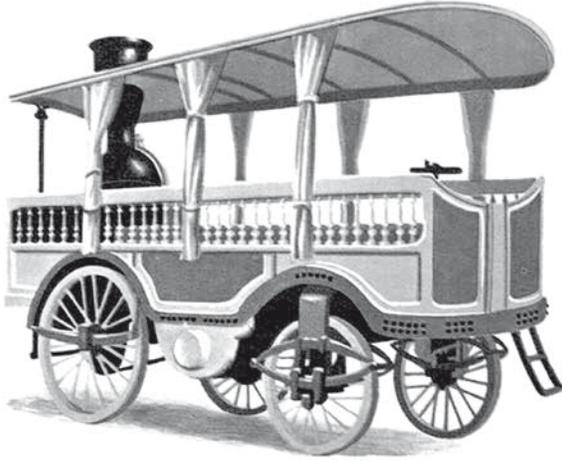
par être clairement établie. Après avoir été expertisée, la voiture de Selden se révèle être une création ultérieure de ses fils, incapable seulement de rouler.

Plus sérieusement, apparaît en France, quelques années plus tôt, ce qui semble véritablement être l'ancêtre de toutes les automobiles : l'« Obéissante ». Née au Mans, sa parenté avec l'automobile moderne paraît évidente, mais ce n'est encore qu'une sorte de « grand break de chasse couvert en tapissière ». En outre, si la machine, pesant plus de 4 800 kilos et mue par la vapeur, est capable de pointes à plus de 40 km/h, sa vitesse moyenne n'excède pas les 15 km/h. Une vitesse suffisante à l'époque pour affoler les autorités auprès desquelles Amédée Bollée doit demander l'autorisation de « faire circuler dans le département une voiture locomobile destinée au transport des voyageurs et des marchandises ». Trois semaines plus tard, l'autorisation est donnée – le premier « permis de circulation » accordé à une automobile –, mais son inventeur a désormais les yeux tournés vers une destination plus lointaine : Paris. Bien sûr, la capitale se trouve hors des frontières un peu étroites de la Sarthe et une nouvelle autorisation va être nécessaire. Cela ne l'empêchera pas, au cours d'un périple de plus de 18 heures, d'être arrêté à de nombreuses reprises par des policiers intrigués par cet « Objet roulant non identifié ». À son arrivée à Paris, le 9 octobre 1875, et en dépit de l'autorisation officielle, l'« Obéissante » aura récolté pas moins de 75 procès-verbaux !

Pas de doute : l'ère de l'automobile moderne vient de commencer.

Fils d'un fondeur de cloches au Mans, Amédée Bollée se passionne très tôt pour la locomotion routière. Au sortir de la guerre franco-allemande de 1870, dans un petit

atelier en marge de l'usine familiale, l'homme œuvre à développer les possibilités de la machine à vapeur qu'il a pu admirer à l'occasion de l'Exposition universelle organisée à Paris en 1867.



Dès l'automne 1872, il entreprend la construction de sa première « voiture à vapeur ». Poussé par une prémonition saisissante, il a compris toute l'importance et l'avenir que pourrait avoir une locomotion routière autonome. C'est ainsi, dans la fonderie familiale, qu'il va mettre au point les grands principes techniques sur lesquels s'appuiera toute la future industrie automobile. Amédée Bollée dépose le brevet d'un système de direction reposant sur deux roues avant directrices pivotant à l'extrémité d'un essieu fixe. Il faudra attendre cinquante ans pour voir réapparaître ce système de roues indépendantes. Il met également au point une suspension efficace composée de longs ressorts à lame, une motorisation efficace de deux moteurs bicylindriques en V de 20 cv, une transmission à trois démultiplications... Alimentée par une chaudière située à l'arrière, cette première machine, l'« Obéissante », ne dispose que d'une autonomie d'une

vingtaine de kilomètres pour une vitesse moyenne de 15 km/h, mais le véhicule est extrêmement maniable et ses performances sont tout à fait extraordinaires pour l'époque. Les diligences, monstres lents, patauds et peu confortables, appartiennent désormais au passé.

Après le triomphe de la grande excursion vers la capitale, Amédée Bollée obtient un contrat de la Compagnie des Omnibus de Paris pour la réalisation d'un tramway de 50 places. Le succès est mitigé mais l'inventeur a pu développer et améliorer de nouveaux procédés automobiles qui vont lui permettre de créer d'autres machines plus perfectionnées et plus légères : la « Mancelle », en 1878, qui permet de transporter huit personnes à 35 km/h et, trois ans plus tard, la « Rapide », premier véhicule automobile capable de rouler à 60 km/h ! En 1885, son fils, Amédée Bollée junior, prendra la relève et réalisera une voiture à vapeur biplace ultralégère, la « Nature », avant de délaisser ce mode de traction sur les conseils de son père qui, toujours visionnaire, estime que l'avenir appartient « au moteur tonnant fonctionnant au gaz de pétrole ». Autrement dit, aux voitures à essence mues par un moteur à explosion...