



**236 MARQUES
D'AUTOMOBILES FRANÇAISES**



Du même auteur :

- Souvenirs d'A à Z (2010)
- La légende du flat-twin BMW (2006)
- Ceux qui ont fait l'automobile (2007)
- Historique SIMCA (2013, 2017)
- Artistes & chansons (2012)
- Avant les japonaises il y avait les françaises (2009, 2018)
- Camions français (2018)

Table des Matières

| | | | |
|-----------------------------|------|-------------------------------|------|
| ACMA ----- | 1 - | CHENARD & WALCKER - | 19 - |
| ADER ----- | 1 - | CITROËN ----- | 19 - |
| AILLOUD et DUMOND --- | 1 - | CLEMENT-BAYARD ---- | 21 - |
| AJAM ----- | 2 - | CLEMENT-ROCHELLE-- | 21 - |
| ALBA ----- | 2 - | CORRE LA LICORNE --- | 21 - |
| ALCYON ----- | 2 - | COTTEREAU ----- | 22 - |
| ALDA ----- | 3 - | COTTIN-DESGOUTTES-- | 23 - |
| ALPHI ----- | 3 - | DANVIGNES ----- | 23 - |
| ALPINE ----- | 3 - | DARMONT ----- | 24 - |
| ALVA ----- | 4 - | DARRACQ ----- | 24 - |
| AMILCAR ----- | 4 - | DE BAZELAIRE ----- | 25 - |
| ARIES ----- | 4 - | DE BOISSE ----- | 25 - |
| ASTER ----- | 5 - | DECAUVILLE ----- | 25 - |
| AUDIBERT & LAVIROTTE- | 6 - | DE COUCY ----- | 26 - |
| BALLOT ----- | 6 - | DE DION-BOUTON ---- | 26 - |
| BARDON ----- | 6 - | DEGUINGAND ----- | 27 - |
| BARRÉ ----- | 7 - | DELAGE ----- | 27 - |
| BARRON-VIALLE ----- | 7 - | DELAHAYE ----- | 28 - |
| BAUCHET ----- | 7 - | DELAUGERE & CLAYETTE- | 29 - |
| BECK ----- | 8 - | DELAUNAY-BELLEVILLE- | 30 - |
| BEDELIA ----- | 8 - | DERBY ----- | 30 - |
| BELLANGER FRERES ---- | 9 - | DEUTSCH et BONNET -- | 31 - |
| BENJAMIN / BENOVA ---- | 9 - | DFP Doriot, Flandrin, Parant- | 31 - |
| BERLIET ----- | 9 - | DONNET-ZEDEL, DONNET- | 32 - |
| BIGNAN ----- | 10 - | DUBONNET ----- | 32 - |
| BNC Bollack, Netter & Cie-- | 11 - | D'YRSAN ----- | 33 - |
| BOLLEE Amédée & Léon -- | 11 - | EHP ----- | 33 - |
| BOYER ----- | 12 - | FACEL-VEGA ----- | 33 - |
| BOZIER ----- | 13 - | FARMAN ----- | 34 - |
| BRASIER ----- | 13 - | FASTO ----- | 35 - |
| BRISSONNEAU & LOTZ-- | 14 - | FONCK ----- | 35 - |
| BROUHAUT ----- | 14 - | FONLUPT ----- | 35 - |
| BUCCIALI ----- | 14 - | FOUILLARON ----- | 35 - |
| BUCHET ----- | 15 - | GAR ou GARDAHAUT --- | 36 - |
| BUGATTI ----- | 15 - | GAUTHIER ----- | 36 - |
| CAUSAN ----- | 17 - | GAUTIER-WEHRLE ---- | 37 - |
| C. G. V. CHARRON ----- | 17 - | GENESTIN ----- | 37 - |
| CHABOCHE ----- | 18 - | GEORGES IRAT ----- | 37 - |
| CHAPPE et GESSELIN --- | 18 - | GEORGES ROY ----- | 38 - |

| | | | |
|-----------------------|----|---------------------|----|
| GEORGES VILLE | 38 | MAJESTIC | 57 |
| GLADIATOR | 38 | MAJOLA | 57 |
| GOBRON-BRILLIE | 39 | MAJOR | 57 |
| GORDINI | 40 | MALICET et BLIN | 57 |
| GREGOIRE | 40 | MASS | 58 |
| GUY et LE GUI | 41 | MATFORD | 58 |
| HENRIOD | 41 | MATHIS | 58 |
| HERALD | 41 | MATRA | 59 |
| HINSTIN | 42 | MIEUSSET | 60 |
| HISPANO-SUIZA | 42 | MILDE | 60 |
| HOTCHKISS | 43 | MOCHET | 61 |
| HUGOT | 44 | MONICA | 62 |
| HURTU | 44 | MORS | 62 |
| INTER | 44 | MOTOBLOC | 63 |
| JEAN GRAS | 45 | NEW-MAP | 64 |
| JEANTAUD | 45 | NOEL | 64 |
| JIDE ou J.D. | 46 | OMEGA-SIX | 64 |
| JOUSSET | 46 | PANHARD et LEVASSOR | 64 |
| JULIEN | 46 | PARISIENNE | 66 |
| KRIEGER | 47 | PASSY-THELLIER | 66 |
| L'AUTOMOTRICE | 47 | PEUGEOT | 66 |
| LA BUIRE | 48 | PILAIN | 67 |
| LACOSTE & BATTMANN | 48 | POIRIER | 68 |
| LACROIX-LAVILLE | 49 | PORTHOS | 68 |
| LAFFLY | 49 | PRUNEL | 68 |
| LAMBERT | 50 | PURREY | 69 |
| LA MINERVE | 50 | RALLY | 69 |
| LA PERLE | 50 | RATIER | 70 |
| LA PONETTE | 51 | RAVEL | 70 |
| LATIL | 51 | REBOUR | 70 |
| LA TORPILLE | 52 | RENAULT | 71 |
| LE METAIS | 52 | RENE BONNET | 72 |
| LEON LAISNE | 52 | REYROL | 73 |
| LEYAT | 53 | ROCHET-SCHNEIDER | 73 |
| LE ZEBRE | 53 | ROLAND-PILAIN | 73 |
| LIGIER | 54 | ROLUX | 74 |
| LION-PEUGEOT | 54 | RONDEAU | 74 |
| LORRAINE-DIETRICH | 55 | RONTEIX | 75 |
| LOUET, LOUET et BADIN | 55 | ROSENGART | 75 |
| LUC COURT | 56 | ROSSEL | 76 |
| LURQUIN-COUDERT | 56 | ROUSSON | 76 |

| | | | |
|---------------------|------|---------------------|-------|
| ROVIN | 76 - | SULTANE | 89 - |
| ROY Georges | 77 - | TALBOT | 90 - |
| RUBY | 77 - | T.A.M. | 91 - |
| RYJAN | 78 - | TERROT | 91 - |
| SAGE | 78 - | TESTE & MORET | 91 - |
| SALMSON | 78 - | THEOPHILE-SCHNEIDER | 92 - |
| SANDFORD | 79 - | TOM POUCE | 92 - |
| S.A.R.A. | 80 - | TONY HUBER | 92 - |
| S.C.A.P. | 80 - | TRACFORT | 93 - |
| S.C.A.R. | 80 - | TRACTA | 93 - |
| SECQUEVILLE & HOYAU | 81 - | TRACTION AERIENNE | 94 - |
| SENECHAL | 81 - | TUAR | 94 - |
| SERPOLLET | 82 - | TURCAT-MERY | 95 - |
| SIDEA | 82 - | TURGAN FOY | 95 - |
| SIGMA | 82 - | UNIC | 96 - |
| SIMA-STANDARD | 83 - | VALLEE | 97 - |
| SIMA-VIOLET | 83 - | VELAM | 97 - |
| SIMCA | 84 - | VERMOREL | 98 - |
| SINPAR | 85 - | VILAIN | 99 - |
| SIZAIRE-BERWICK | 86 - | VILLARD | 99 - |
| SIZAIRE FRERES | 86 - | VINET | 99 - |
| SIZAIRE-NAUDIN | 86 - | VINOT et DEGUINGAND | 100 - |
| SLIM | 86 - | VIOLET | 100 - |
| SONCIN | 87 - | VOISIN | 101 - |
| SORIANO-PEDROSO | 87 - | VULPES | 102 - |
| SOURIAU | 87 - | WERNER | 103 - |
| SOVAM | 87 - | WESTINGHOUSE | 103 - |
| STABILIA | 88 - | WEYHER et RICHEMOND | 103 - |
| S.T.E.L.A. | 88 - | ZEDEL | 104 - |
| STIMULA | 89 - | ZEILLER & FOURNIER | 104 - |
| SUERE | 89 - | | |

Préface

Tout le monde connaît les trois grandes marques actuelles d'automobiles françaises : groupe PSA avec Peugeot et Citroën, et Renault. Pourtant en France, il y a eu plusieurs centaines de marques dans cette activité.

Il existe une multitude d'ouvrages, traitant de l'automobile ancienne, souvent concernant les marques les plus connues. J'ai pensé intéressant de présenter cet historique dans l'ordre alphabétique en précisant :

L'origine de la marque, la période d'activité, le lieu de production, les type de véhicules fabriqués, avec des illustrations caractéristiques ou logo représentatifs.

Certains auteurs de l'histoire automobile, citent 600 marques, voire plus. Ce chiffre est très discutable car cela dépend de ce que l'on considère comme marque de constructeur. Je n'ai pris en considération que ceux qui ont réalisé plusieurs exemplaires avec l'intention de les commercialiser.

Les informations de ce document, proviennent de ma documentation, de mes connaissances dans ce domaine, et des recherches effectuées sur internet.

Pourquoi toutes ces marques sont-elles disparues ?

Je trouve 4 raisons principales :

- 1) Aux débuts de l'automobile, de 1890 à 1914, il y a eu une multitude d'artisans attirés par cette nouvelle industrie. C'étaient souvent des carrossiers hippomobiles, des fabricants de bicyclettes, ou des passionnés de mécanique. Seuls, ceux qui ont su rationaliser leur fabrication, ont réussi pendant quelques temps à se maintenir et à résister à la concurrence.

- 2) *Après 1918, est apparu le besoin de produire des voitures en quantité importante afin de réduire les prix de revient. Le principal précurseur a été André Citroën, qui a su adopter des moyens de production permettant de construire des voitures en grande série. Quelques-uns ont suivi cette orientation, les autres ont dû abandonner.*
- 3) *Les répercussions de la crise économique de 1929, ont contraint beaucoup de constructeurs automobiles à déposer leur bilan ou à se regrouper (Ex : Delage avec Delahaye, Amilcar avec Hotchkiss).*
- 4) *En 1945, il n'y a plus la place aux voitures de prestige d'avant-guerre. La production de véhicules économiques est prioritaire. Tous les grands carrossiers et fabricants de châssis de luxe disparaissent définitivement. Puis, c'est la fusion des survivants : Chenard & Walker avec Peugeot, Panhard absorbé par Citroën, Citroën racheté par Peugeot en 1974, et Simca devenu Chrysler-France incorporé au groupe P S A en 1979. Nous en sommes maintenant aux accords internationaux...*

*JAIRBELAZ
Édition de janvier 2018*

ACMA

1957 / 1962 - Fourchambault (Nièvre)

Les Ateliers de Construction de Motocycles et Automobiles ont d'abord fabriqué les scooters Vespa, légèrement différents du modèle italien, à plusieurs milliers d'exemplaires. A partir de 1957, fut réalisée une petite voiture très compacte, étudiée par Piaggio et commercialisée sous le nom de Vespa 400. Cette petite citadine fut construite à 34 000 exemplaires, les ateliers employaient près de 3 000 personnes. Mais la Vespa 400 ne résista pas à la concurrence des autres marques, les ateliers ferment en 1962 et les locaux sont repris par Simca Industrie.



ADER

1900 / 1906 - Levallois-Perret (92)

Marque créée par Clément Ader, ingénieur en téléphonie, qui installa les premières lignes en France vers 1890. La première ADER était une 8 cv, suivie d'une 12 cv, puis d'une 16 cv. Trois modèles de 32 cv à moteur V8 sont engagés dans la course Paris-Madrid en 1903. A partir de 1905, la gamme ne comprend plus que des classiques 4 cylindres et disparaît en 1906.

AILLOUD et DUMOND

1900 / 1904 - Lyon (69)

Claude Ailloud était fabricant de cycles avant de réaliser une petite voiture à 2 places de 300 Kg présentée à l'exposition du Cycle et de l'Automobile en 1899. Puis associé avec Francis Dumond, ils fabriquent 5 voitures dont une avec le premier allumage par magnéto Bosch à basse tension, et un autre type à 4 places qui circule à Lyon jusqu'en 1915. Les 2 associés, se consacrent ensuite à la vente de voitures d'autres marques. L'enseigne Dumond Frères serait actuellement un garage Renault.

(Une voiture Ailloud-Dumond est exposée au Musée National d'Andorre à Encam)

AJAM

1921 / 1922 - Levallois-Perret (92)

Cyclecar à carrosserie légère montée sur une structure tubulaire, avec un moteur bicylindre en V, conçu par l'ingénieur Némorin Causan et René Le Grain (petit-fils de Gustave Eiffel).

ALBA

1913 / 1928 - Suresnes (92)

ALBA = Ah La Belle Auto ou Automobiles Léon Bolland ? Les quelques voitures produites sont réalisées à partir d'éléments existants sur le marché. Équipées de moteurs S.C.A.P. à soupapes en tête, avec une boîte à 4 vitesses et des freins



sur les roues avant, solution assez rare à cette époque. Une nouvelle 10/12 HP est lancée en 1920, avec des solutions techniques modernes : embrayage à butée à billes, boîte séparée et transmission à double cardans, réservoir à l'arrière. Carrossées surtout en torpédo, elles ont participé au 24 heures du Mans 1924. (*Ne pas confondre avec les Bobby Alba conçues par Lucien Bollack chez BNC en 1923*).

ALCYON

1906 / 1928 - Neuilly (92) et Courbevoie (92)

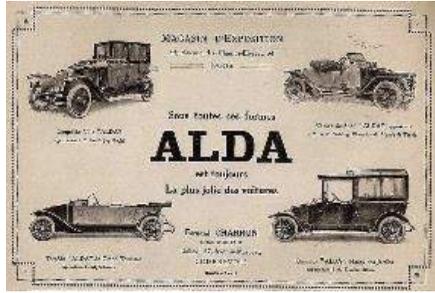


Firme surtout connue pour la fabrication de Motocyclettes depuis 1902. Le directeur Edmond Gentil lança la production de voiturettes à partir de 1906. Ces voitures très légères étaient équipées de moteur monocylindre, puis bicylindre, et quatre cylindres en 1910. Il y eut aussi des modèles plus étoffés de 2,6 litres et 3 litres à 16 soupapes qui participèrent à la Coupe de l'Auto en 1912. Les dernières Alcyon furent semblables aux Sima-Violet à moteur deux temps de 500 cm³.

ALDA

1913 / 1922 - Courbevoie (92) et Boulogne-Billancourt (92)

Le constructeur Fernand Charron exploita le brevet Henriod (*moteur à soupapes rotatives*) et fabriqua quelques voitures sous la marque Charron. Mais pour éviter la confusion avec les automobiles C G V, elles furent appelées Alda (*Ah la délicieuse auto*). Les dernières Alda ont été construites dans les ateliers Farman.



ALPHI

1929 / 1931 - Paris (75)

Construites à seulement 4 exemplaires. Les deux premières étaient équipées de moteur C I M E 6 cylindres de 1 485 cm³, dont une biplace qui courut au Mans en 1929. Les 2 autres furent des voitures de tourisme avec des moteurs Continental 6 cylindres de 2,6 litres ou des 8 cylindres de 5 litres.

ALPINE

1955 / 1995 - Dieppe (76)



Petite voiture de sport créée par Jean Rédélé sur base de 4CV Renault, avec une carrosserie en plastique. La berlinette A 110 à moteur Renault-Gordini gagnera le championnat du monde des rallyes en 1973. Continuellement améliorées les Alpine deviennent de sérieuses concurrentes aux Porsche 911. Associée avec Renault depuis 1965, la Régie devient majoritaire en 1973, et Jean Rédélé quitte la société en 1978. 27 000 Alpines ont été fabriquées.

Malgré une victoire au Mans en 1978, cette glorieuse marque va être en sommeil pendant plusieurs années. Renault va utiliser les ateliers de Dieppe pour produire l'Espace et les cabriolets Mégane. En 2012, Renault annonce le retour en production d'une Alpine, projet différé et reporté en 2017 confirmé par Carlos Ghosn.

ALVA

1913 / 1923 - Courbevoie (92)

Cette marque fabriqua des voitures équipées de moteur S.C.A.P. à 4 cylindres, avec freins sur les 4 roues à partir de 1921. Les derniers modèles avaient un arbre à cames en tête.

AMILCAR

1921 / 1939 - Saint-Denis (93)

AMILCAR provient de la contraction phonétique des noms des 2 fondateurs : Joseph Lamy et Émile Akar.

Le cyclecar CC présenté au salon de 1921 a été conçu par Edmond Moyet créateur de la marque « Le Zèbre ». Voiture à deux places animées par un moteur de 903 cm³, vitesse 75 km/h.

Puis sont lancés des modèles à 4 places à moteur 1 004 cm³. Le plus connu sera la CGS de 1923, suivie de la CGSS modèle plus sportif.

Amilcar affronte les Salmson en compétition et remporte de nombreux succès. La CO 6 cylindres à compresseur de 1 100 cm³ bat le record du mile lancé à 197,42 km/h de moyenne en 1925. La CS 8, 13 cv de luxe, est la dernière fabriquée à Saint-Denis en 1934. Les autres types sont fabriqués chez Hotchkiss avec des moteurs Delahaye.

L'Amilcar « Compound » étudiée par l'ingénieur J-A Grégoire avait un châssis coque en Alpac, suspensions indépendantes et traction avant du système breveté par Grégoire et utilisé sur les Tracta. Son prix de revient trop élevé et l'arrivée de la guerre empêcheront sa commercialisation.



ARIES

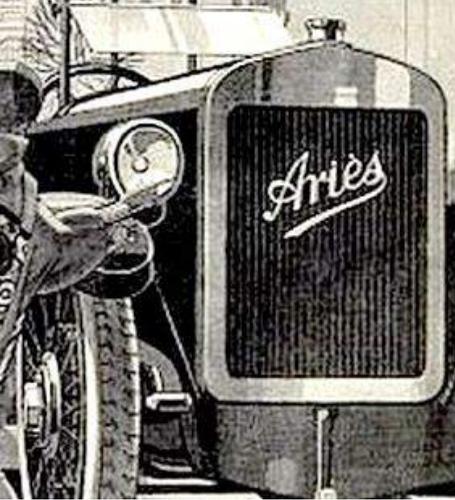
1903 / 1938 - Courbevoie (92)

Marque fondée en 1903 par le baron Charles Petiet (président : de plusieurs sociétés, de la chambre du commerce et de l'automobile, du comité du salon, etc.).

Les premières Ariès avaient un entraînement des roues arrière par des arbres placés au-dessus d'un essieu fixe. Les suivantes eurent un essieu

tournant ou un entraînement par chaîne. Elles étaient toutes équipées de moteurs Aster

Durant la première guerre mondiale, Ariès fabriqua des moteurs d'avions pour Hispano-Suiza, puis des véhicules utilitaires. En 1922, la gamme de voitures comprenait plusieurs modèles de 5 cv à 15 cv. La Super 10 cv avait un pont arrière à 2 vitesses. 20 000 châssis Ariès ont été construits en 35 ans.



ASTER

1899 / 1922 - Saint-Denis (93)

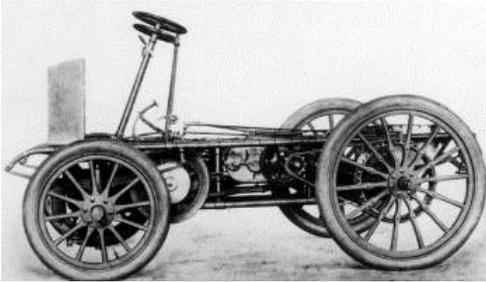
Ce fabricant, très renommé, de moteurs qui ont été utilisés par beaucoup de constructeurs, fabriquait aussi des boîtes de vitesses et des châssis. Une voiture de cette marque fut réalisée en 1899, et d'autres modèles furent vendus sous cette marque vers 1905, par la filiale d'Aster en Angleterre.



Mais il s'agissait peut-être de voitures Ariès avec moteur Aster ? Il est probable que des Aster furent fabriquées à Londres vers 1921.

AUDIBERT & LAVIROTTE

1894 / 1901 - Lyon (69)



Premier constructeur d'automobiles à Lyon de taille industrielle. D'abord des tricycles, ensuite des voitures de qualité avec participations dans plusieurs courses. Maurice Audibert a déposé des brevets pour le châssis rigide en tube d'acier et la boîte de vitesses sous

carter. Production environ 50 voitures. La marque est rachetée par Berliet, et Audibert y sera directeur commercial.

BALLOT

1919 / 1932 - Paris (75)

Edouard Ballot, ingénieur de la marine, était avec son frère Maurice, dès 1905, un constructeur de moteurs marins, de groupes électrogènes et de moteurs automobiles très réputés, utilisés par plusieurs constructeurs, dont Delage. Les premières Ballot sont des voitures de course prévues pour participer aux « 500 miles d'Indianapolis » en 1919, conçues par l'ingénieur



Ernest Henry qui avait déjà créé les Peugeot de compétition en 1912.

Ballot est le premier constructeur de moteur 8 cylindres en ligne de 4,9 litres avec double arbre à cames en tête et 4 soupapes par cylindre. En 1921 arrivent des voitures de tourisme de 2 et 3 litres, et en 1927 une 6 cylindres de luxe. Les Ballot ont participé aux 24 heures du Mans en 1921 et étaient souvent présentes dans les concours d'élégance. La marque fut reprise par Hispano-Suiza et la dernière Ballot, fut renommée Hispano-« Junior ».

BARDON

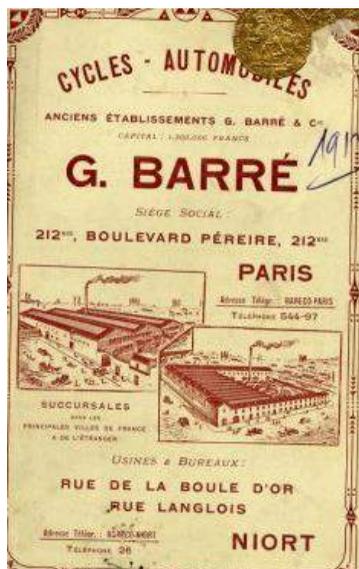
1899 / 1903 - Puteaux (92)

Marque fondée par Louis Bardon en 1899. La première Bardon avait un moteur monocylindre placé sous le plancher, ensuite le moteur bicylindre était situé sous le capot. Ces moteurs sont à pistons horizontaux opposés, à 2 pistons par cylindre, qui entraînent 2 vilebrequins. Sur une production sans doute très faible, il en reste 3 exemplaires, dont un au musée Schlumpf de Mulhouse.

BARRÉ

1899 / 1930 - Niort (79)

Marque créée par l'ingénieur Gaston Barré, qui débute par la fabrication de cycles en 1894, puis dans l'assemblage de tricycles et de quadricycles. Ses premières voitures sont issues de l'assemblage de pièces en provenance de divers fournisseurs. Les moteurs sont des : Aster, Buchet et De Dion-Bouton, puis après 1918 des Ballot ou des S.C.A.P. La production Barré acquière rapidement une réputation de robustesse, d'endurance et de fiabilité. Gaston Barré emploie 250 personnes en 1920, et l'entreprise fabrique alors un véhicule par jour.



Les Barré remportent les 3 premières places au tour de France Automobile de 1912, mais sont aussi victimes de la crise de 1929. Une torpédo Barrée de 1912 est conservée au musée de Talmont Saint-Hilaire, en Vendée.

BARRON-VIALLE

1923 / 1937 - Lyon (69)

La société Barron-Vialle et Compagnie réparait des voitures de chemin de fer et construisait des camions, principalement pour l'armée vers 1912, et des cars alpins. En 1928, ils reprennent la fabrication des automobiles SIX de Strasbourg. D'abord un seul modèle à moteur 6 cylindres qui se distingue par ses innovations techniques et la qualité de fabrication. Au salon de 1924, est présenté un autre modèle à 8 cylindres de 14 cv, avec les mêmes qualités. Mais la production est très faible, seuls quelques notables de la région sont clients car le prix de ces voitures est très élevé. Malgré l'adoption d'une boîte de vitesses Campbell et l'appellation de « Super Six » et « Super Huit », la fabrication est arrêtée en 1926. En revanche la production de camions et d'autobus se poursuit jusqu'en 1937.

BAUCHET

1899 / 1907 - Rethel (Ardennes)



Henri Bauchet, ingénieur motoriste et constructeur a été un des pionniers de la nouvelle industrie automobile, beaucoup de ses inventions avaient de nombreuses années d'avance. Avec Charles Schmidt, ils réalisent en 1900, un prototype de voiture moderne dénommé *La Sirène* :

moteur bicylindre en V de 5 cv situé à l'avant ; refroidissement par air ; boîte de vitesses à pignons baladeurs et prise directe ; allumage électrique devenu plus tard le « Delco ». Un autre modèle appelé *L'Ardennois*, fut aussi construit à l'usine de Rethel. Henri Bauchet a revendiqué l'invention de la prise directe avant Louis Renault, mais il n'a pu en apporter la preuve. A partir de 1907, la construction des voitures est remplacée par la production de moteurs et de tracteurs agricoles. Le premier tracteur à chenilles a été présenté dès 1914, avec un système de direction breveté Bauchet. L'usine, transférée à Lyon en 1940, a continué la fabrication de tracteurs vigneron jusqu'en 1968.

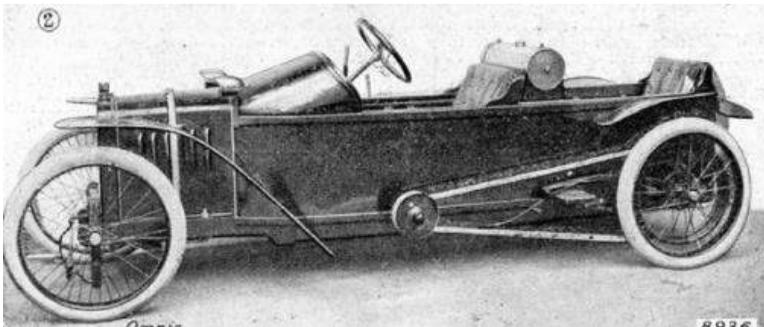
BECK

1920 / 1922 - Lyon (69)

Marque créée par Charles Beck-Maillard. Un seul modèle aurait été fabriqué à 2 exemplaires, mais avec des solutions techniques intéressantes. C'était une 12 cv 4 cylindres avec une suspension à roues indépendantes brevetée et des phares orientables.

BEDELIA

1909 / 1925 - Paris (75) et Laval (53)



Création d'un engin hybride par 2 ingénieurs de l'école Violet (*Robert Bourbeau et Henri Devaux*), qui sera nommé voiturette de sport et sera à l'origine de tous les Cyclecar. Cet engin très spartiate avec son moteur monocylindre et une transmission par courroies à 2 vitesses connaît un succès immédiat. Les derniers modèles avaient des moteurs en V à 2 cylindres et 3 vitesses. Bédélia fut la marque de cyclecar populaire la plus répandue.

BELLANGER FRERES

1913 / 1925 - Neuilly sur Seine (92)



Après la construction d'hydravions, en partie destinés à l'armée, les frères Bellanger, construisent différents modèles de voitures, de 2 à 4 litres de cylindrée avec des moteurs sans soupape Knight-Daimler. Puis ils se spécialisent dans la construction d'avions et d'hydravions. L'usine Bellanger est vendue à Peugeot en 1925.

BENJAMIN / BENOVA

1921 / 1929 - Asnières (92)

Après la construction d'hydravions, Maurice Jeanson se reconvertit dans la production de cyclecar à 2 places tout acier avec des moteurs de 750 cm³. Puis il utilise des moteurs 2 temps et ensuite des Chapuis-Dormier 4 cylindres. A partir de 1927, les voiturettes sont vendues sous le nom de Benova avec un modèle 8 cylindres S.C.A.P.

| Automobiles "BENJAMIN" | |
|---|--------------|
| 6 H.P. 2 places | 5.900 francs |
| 6 H.P. 2 places <i>luxe</i> .. | 6.700 francs |
| 6 H.P. 3 places | 6.900 francs |
| 10 H.P. 3 places.. .. | 8.900 francs |
| 10 H.P. 4 places.. .. | 9.900 francs |
| Supplément pour éclairage et démarrage électriques | 1.000 francs |

BERLIET

1895 / 1967 - Lyon (69)

Marius Berliet, très connu comme constructeur de camions, a été aussi un constructeur de voitures de haute qualité. Certains modèles ressemblaient aux Mercedes à 6 et 8 cylindres de 11 litres vers 1905. Une Berliet termine 2^{ème} au « Tourist Trophy » en 1906. Des accords avec l'américain Locomotive Co (Alco) expliquent l'emblème de la locomotive qui figure sur les calandres des Berliet. De très nombreux modèles seront fabriqués jusqu'en 1939. La 944 (9 cv, 4 cylindres, 4 portes) de conception très moderne, avait 2 moteurs différents : latéral ou culbuté. La dernière version « la Dauphine » ne sera pas reprise après la guerre. Marius Berliet poursuit la construction de camions et de cars de haute qualité jusqu'à son rachat par Citroën en 1967.



BIGNAN

1918 / 1928 - Courbevoie (92) et Levallois-Perret (92)

Jacques Bignan était fabricant de pièces mécaniques et pilote de Grand Prix avant 1914. Il commence par construire quelques voitures dans les ateliers Grégoire à Poissy, quelques-unes sont vendues en Angleterre sous la marque Grégoire-Campbell.

La première Bignan Sport fut considérée comme le prototype de la voiture de tourisme rapide française.

Le type B de 1921 réunissait les performances, la tenue de route et un freinage avec servofrein. Certaines Bignan furent équipées de commande de soupapes « desmodromique », pour éviter les ruptures des ressorts de soupapes très fréquentes à cette époque. Bignan utilisait déjà des moteurs à 4 soupapes par cylindre, et des boîtes à 4 vitesses. Les 11 cv Sport et Super Sport de 1927, étaient équipées avec des moteurs Salmson, CIME ou S.C.A.P. à 4 ou 6 cylindres.



BNC Bollack, Netter & Cie

1923 / 1931 - Levallois-Perret (92)

Fondée par Lucien Bollack et le banquier Netter après l'absorption des cyclecars Muller, les BNC seront parmi les meilleures voitures de sport et de compétition dans la catégorie 1 100 cm³. Le radiateur incliné était le symbole de la marque. En 1927, les BNC sont équipées de moteurs S.C.A.P. (*Société de Construction Automobile Parisienne*), puis de moteurs Ruby avec compresseur Cozette. Les derniers modèles de la marque ont une tendance moins sportive, avec des 8 cylindres américains de 5 litres de cylindrée. Lucien Bollack a présenté au salon de 1928 une suspension pneumatique dénommée « astatique » qui ne sera pas commercialisée. Le pilote Alain Sirejols a continué d'assembler et d'entretenir des BNC jusqu'en 1950.



BOLLEE Amédée & Léon

1872 / 1931 - Le Mans (72)

Né dans une famille de fondeur de cloches, Amédée Bollée père fabrique sa première voiture en 1872. Cette automobile à vapeur appelée « l'Obéissante » a des solutions mécaniques futuristes : direction à double pivot, propulsion sur les roues arrière, suspension à 4 roues indépendantes.

Le premier parcours Le Mans-Paris est réalisé en 18 heures. Successivement, Amédée construit, « La Mancelle », « La Nouvelle », et « La Rapide » qui en 1881 dépasse le 60 Km/h.

On peut considérer que Bollée fut le premier fabricant de voitures destinées au transport des particuliers.

Amédée fils cherche à améliorer ce nouveau système de transport. Il réalise un moteur à combustion interne et étudie toutes sortes de solutions techniques. En 1899, il réalise une voiture de course carrossée en aluminium avec un moteur à essence de 20 cv, qui atteint 90 Km/h. C'est lui qui a mis au point le système de rattrapage automatique du jeu des soupapes, toujours utilisé. Jusqu'en 1923, il continue de fabriquer des voitures haut de gamme, et ensuite se spécialise dans la fabrication de segments et de pistons.



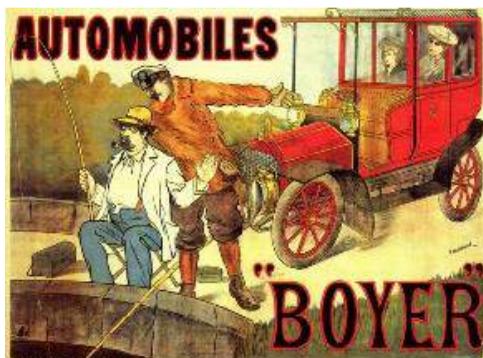
Léon Bollée, frère d'Amédée est aussi un inventeur précoce. A 19 ans il conçoit une calculatrice révolutionnaire, et en 1896, il commercialise un « Tricar », voiturette à 3 roues, munie de pneumatiques. Jusqu'en 1913, Léon Bollée connaît le succès avec une série de grosses voitures réputées pour leurs qualités. Après sa mort en 1913, sa veuve continue la production de voitures et d'armements, jusqu'au rachat en 1922 par la firme anglaise Morris. Les Morris-Léon-Bollée seront encore fabriquées au Mans jusqu'en 1931.



BOYER

1898 / 1906 - Suresnes (92) et Puteaux (92)

Associé avec Phébus, Boyer a fabriqué des tricycles jusqu'en 1901, puis il a sorti une voiture classique avec châssis tubulaire, équipée de moteur Aster ou De Dion, monocylindre. Les modèles de 1903 sont plus puissants avec des moteurs 4 cylindres à soupapes latérales placées de chaque côté du moteur. En 1905, Boyer s'associe avec Prunel et les voitures sont construites dans cette firme à Puteaux.



BOZIER

1906 / 1920 - Puteaux (92)

Société fondée en 1898 à Neuilly-sur-Seine pour la production de

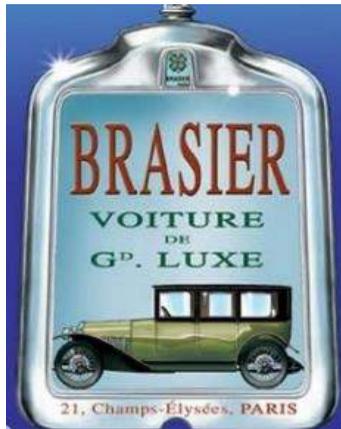


tricycles, boîtes de vitesses et accessoires automobiles par Gustave Bozier. A partir de 1901, à Puteaux, démarre la construction de voiturettes puis de voitures de différentes puissances. Modèles monocylindre, bicylindre et 4 cylindres à moteur De Dion-Bouton. La société vendait aussi un système de transmission adaptable sur motos et petites voitures.

BRASIER

1897 / 1930 - Ivry (94)

Charles-Henri Brasier et Georges Richard sont les cofondateurs de la marque. Les premiers modèles sont destinés à la course Paris-Madrid de 1903. Successivement les voitures furent commercialisées sous différentes appellations : Richard-Brasier, Brasier, Brasier-Chaigneau. Les Brasier remportent de nombreux succès en courses de côte et participent aux 24 heures du Mans. Un modèle spécialement étudié gagne la Coupe Gordon-Bennett en 1904 et 1905. Les Brasier sont fabriquées avec soin et une grande précision par petites séries de 25 ou 50 unités et elles ont une bonne réputation de robustesse. Comme chez beaucoup d'autres constructeurs de cette époque, les Brasier étaient construites sur commande et « habillées » par des carrossiers. La marque est rachetée par Delahaye en 1929.



BRISSONNEAU & LOTZ

1956 / 1996 - Montataire (Oise)

C'était une très importante entreprise de fabrication diversifiée : chaudronnerie, installations frigorifiques, machines-outils, wagons, locomotives, installée à Nantes, puis à Montataire. En 1956, Yves Brissonneau, en collaboration avec le coureur Louis Rosier, décident de construire un petit cabriolet sur la base de la 4CV Renault. Conçue avec une carrosserie en polyester stratifié, cette petite voiture fut réalisée à environ 200 exemplaires.

BROUHAUT

1898 / 1910 - Vierzon (18)

Charles Brouhaut fabriquait du matériel agricole et se lance en 1898, dans la fabrication d'automobiles. Le premier modèle était un 2 cylindres, puis il y eut des 4 cylindres de 15 et 20 cv, à entraînement par chaînes. Cette marque fut malheureusement célèbre en 1903, à cause d'un accident dans la course Paris-Madrid, où une Brouhaut percuta la foule à l'approche d'Angoulême, en faisant 6 morts dont le mécanicien de la voiture. Les dernières Brouhaut, de 10 à 60 cv, avaient un arbre d'entraînement.



Cette entreprise a continué la production de machines agricoles jusque dans les années 50.

BUCCIALI

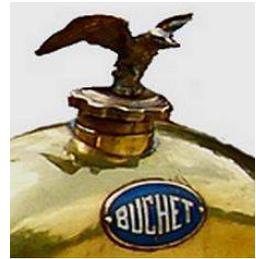
1923 / 1933 - Courbevoie (92)

Dès le début, les frères Bucciali utilisent pour la conception de leurs voitures, des solutions techniques d'avant-garde. Les premières Buc sont équipées de moteurs 2 temps, d'abord à 2 cylindres, puis à 4 cylindres en V. En 1925 est présenté le type AB disponible en version Tourisme ou Spéciale suralimentée. Ensuite il y a une 6 cylindres de 1 500 cm³, une 8 cylindres à traction avant, et une Double Huit avec 2 moteurs Continental de 8 cylindres montés côte à côte. La dernière Buc sera équipée d'un moteur Voisin de 12 cylindres. Production totale : 151 voitures dont 38 tractions avant.

BUCHET

1911 / 1929 - Levallois-Perret (92) et Boulogne-Billancourt (92)

Au début du siècle, Buchet était un important constructeur de moteurs, en concurrence avec Aster et De Dion-Bouton, et fabriquait aussi des tricycles de course et des moteurs d'avions. En 1910, Buchet présente sa première voiture qui va être très utilisée comme taxi. Suivra toute une série de voitures classiques, bien construites et de bonne réputation. Progressivement les Buchet sont dotées de perfectionnement comme : la boîte à 4 vitesses, les roues à rayons, l'équipement électrique complet, les freins sur les roues avant. Comme beaucoup d'autres marques, Buchet est victime de la crise de 1929.



BUGATTI

1909 / 1947 - Molsheim (67)

Né dans une famille italienne d'artistes, Ettore Bugatti génie de la mécanique sera le plus célèbre constructeur de voitures de course et de sport des années 1920/1930. A 17 ans, il fabrique son premier tricycle et un an plus tard, il réalise la première Bugatti Type 2 (*avec un des premiers moteurs à soupapes en tête*) qui sera primée en 1901 à une exposition internationale à Milan. Puis, avec le baron de Dietrich, il conçoit les types 4, 5, 6 et 7, dont une centaine est vendue sous la marque Dietrich-Bugatti.

Ettore s'installe en 1909 à Molsheim (*l'Alsace appartient à l'Allemagne à cette date*), où il commence la production de toute une série de voitures qui s'imposent sur tous les circuits de compétition automobile. Le type 13 remporte les 4 premières places au Grand Prix d'Italie en 1919 et la liste des victoires s'allonge, c'est le début de la « légende » Bugatti.

La 35, automobile d'exception, domine toutes les courses avec 200



victoires de 1925 à 1934. Les Bugatti enregistrent aussi 700 succès en course de côte entre 1921 et 1948. Ettore avait aussi étudié une voiturette de 850 cm³ et revendu le brevet à Peugeot qui la

présentera sous le nom de « Bébé Peugeot ».

Très tôt Jean Bugatti, le troisième fils d'Ettore, collabore avec son père. Aussi génial en mécanique, il a en plus un très grand talent de dessinateur. Il devient rapidement responsable du bureau d'étude, et progressivement va prendre la direction de l'entreprise.

C'est ainsi que naît la Bugatti Royale (*type 41*). Techniquement, c'est la plus grande réussite de Bugatti : moteur 8 cylindres en ligne de 12 763 cm³, 300 cv, long, 6 m. Il était prévu d'en construire 25, 6 seulement furent fabriquées car le prix exorbitant (*500 000 Francs*) et la crise de 1929 en firent un échec commercial. Les moteurs furent adaptés sur 80 autorails qui atteignent 192 Km/h en 1934.

Malgré la concurrence des Alfa-Roméo et des Mercedes, la Bugatti 57G Tank s'impose encore aux 24 heures du Mans en 1937 et 39. Jean Bugatti se tue accidentellement au cours d'un essai de cette voiture le 11 août 1939. Avec la seconde guerre mondiale c'est la fin du règne Bugatti sur les circuits automobiles. Toutes les Bugatti ont une calandre en forme de fer à cheval car Ettore était un passionné de chevaux.

L'entreprise Bugatti a déposé 1 000 brevets, fabriqué 8 000 automobiles de course et de prestige, et détient un palmarès jamais égalé avec plus de 1 000 victoires et 37 records.

En 1951, Roland Bugatti tente de relancer l'entreprise mais sans succès. En 1963 Bugatti est vendu à Hispano-Suiza. D'autres tentatives sont faites pour produire des voitures Grand Sport de luxe, la dernière étant la Bugatti Veyron. Bugatti est actuellement une filiale du groupe Volkswagen. Une Bugatti Chiron (*Chiron était un grand pilote qui a remporté la plupart des victoires sur Bugatti*) est toujours en projet.



Coupé « NAPOLEON » châssis N° 41100 créé par Jean Bugatti. Exposé au musée Schlumpf à Mulhouse

CAUSAN

1921 / 1924 - Suresnes (92)

Némorin Causan a été un ingénieur important pour l'histoire de l'automobile : il a d'abord conçu les premiers moteurs pour Delage, puis les moteurs Bignan à 2 arbres à cames avec commande desmodromique des soupapes, les moteurs La Perle à 4 et 6 cylindres avec arbres à came en tête, idem pour La Licorne et enfin il réalisa un moteur 2 temps à 4 cylindres avec 8 pistons opposés pour un canot automobile qui s'adjugea quelques records. En 1921, cet ingénieur réalise un cyclecar portant son nom : d'abord avec un moteur 2 temps de 350 cm³, puis avec un moteur bicylindre de 800 cm³. Les Causan pilotés par leur constructeur, remportent quelques épreuves sportives en 1922 et 1924.

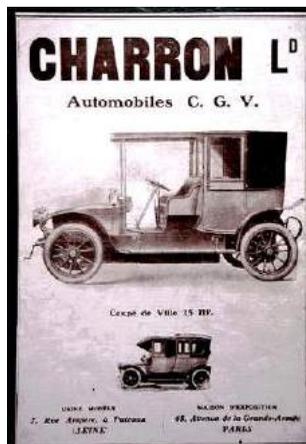
C. G. V. CHARRON

1901 / 1930 - Puteaux (92)

Charron, Girardot et Voigt, étaient 3 pilotes de course sur Panhard. Leurs premières voitures sont conçues sur les Panhard, un modèle de 9,9 litres participe à la Coupe Gordon-Bennet en 1902.

Les C. G. V. deviennent rapidement célèbres et sont produites sous licence aux États-Unis. En 1903, C. G. V. sort la première voiture au monde avec un 8 cylindres en ligne sans boîte de vitesses. Sur le même châssis est réalisée la première automitrailleuse. Une énorme berline de 13 litres avec des toilettes à l'intérieur a été expédiée par bateau à un client américain. En 1912, Girardot quitte la société pour participer au lancement de l'ALDA.

De nombreuses voitures sont construites à partir de 1907, et beaucoup de taxis Charron circulent à Londres. Certaines Charron avaient le radiateur placé derrière le moteur comme les Renault. La gamme Charron comprenait des voitures de toutes cylindrées de 840 cm³ à plus de 12 litres avec toutes les solutions techniques de cette époque.



CHABOCHE

1900 / 1906 - Paris (75)

Cet ingénieur des Arts et Manufactures fabriqua des voitures à vapeur avec un système de chauffage au pétrole ou au charbon. La gamme comprenait des voitures légères, des berlines, des limousines et des voitures utilitaires avec le générateur placé soit au centre ou à l'avant du véhicule. Une de ses voitures participa à la course Paris-Madrid en 1903.

Avec Serpollet, ce fut un des rares constructeurs de véhicules à vapeur à réaliser des voitures fiables et facilement utilisables. En 1906, Chaboche cessa la production de voitures particulières pour se consacrer uniquement à la fabrication de camions à vapeur.



CHAPPE et GESSELIN

1966 / 1974 - Brie-Comte-Robert (77)

Carrossier automobile depuis 1930 qui réalisait des cabines de camions pour Delahaye et des carrosseries en aluminium pour Talbot. A partir de 1950, l'entreprise se spécialise dans l'utilisation de la fibre de verre et va réaliser de nombreuses barquettes et coachs pour Panhard, René Bonnet, Jean Rédélé, Renault et Alpine.

Le spider *CG 1000* présenté en 1966, a une carrosserie en fibre de verre avec une mécanique de Simca 1000, suivi du coupé *CG 1200 S*. La dernière *CG* sera la *CG 1300* concurrencée par la Matra Bagheera. Au total 400 Chappe & Gesselin ont été fabriquées.

CHENARD & WALCKER

1899 / 1946 - Asnières (92) et Gennevilliers (92)

Ernest Chenard était un fabricant de bicyclettes et de tricycles depuis 1888. En 1899, il s'associe avec Henry Walcker pour ajouter à sa production des moteurs et des voitures. La première C & W avait un châssis en bois, et double essieu arrière, système de Dion, avec moteur 2 cylindres. La société prospère et s'installe à Gennevilliers. Cinq modèles à 4 cylindres sont livrables en 1914.

Pendant la première guerre mondiale, l'usine construit des obus et des moteurs d'avions. A partir de 1920 la production s'oriente vers des modèles plus sportifs et en 1923 une C & W remporte les 24 heures du Mans avec une 3 litres à arbre à cames en tête. Le catalogue comprend des voitures de toutes puissances de la voiturette de 1 100 cm³ à la 20 cv à moteur V8. La société emploie plus de 4500 personnes et produit 1000 véhicules par mois en 1930. Une entente avec Delahaye fera de ce groupe le 3^{ème} constructeur d'automobiles français après Citroën et Renault. En 1935 est présentée une 14 cv à 4 cylindres avec boîte de vitesses Cotal.

En 1938, apparaît une Chenard qui ressemble aux Matford, avec moteur Citroën 11 cv ou moteur Matford V8 de 21 cv.

Ce modèle se retrouve dans le catalogue d'après-guerre mais C & W se spécialise dans la production de fourgonnettes de livraison et est absorbée par Peugeot en 1951.



CITROËN

1919 / - Paris (75)

André Citroën (1878 -1935)
« L'esprit d'invention »



L'ingénieur André Citroën était le fils d'un diamantaire hollandais. Lors d'un voyage en Pologne, il découvre un système d'engrenages en V, qui actionne un moulin. De retour en France, il fait breveter cette invention et fonde la Société des Engrenages Citroën (*les chevrons deviennent le logo de la marque*). Directeur technique chez Mors, il redynamise cette marque, qu'il rachète en 1920. En 1915, il construit en urgence une usine pour fabriquer des quantités très importantes d'obus, et en 1919, il reconvertit cette usine pour y construire des automobiles.

André Citroën a pressenti la nécessité de produire des voitures en grande série, pour qu'elles soient accessibles à toute la population. Dès le départ, il applique les procédés utilisés par Ford en Amérique (presses d'emboutissage, carrosseries tout acier), et ne fabrique qu'un seul modèle à la fois. Le type A, suivi de la série des B2, B12, B14, C3, C4, C6, et de la célèbre Traction en 1934, sont toutes des réussites techniques et commerciales.

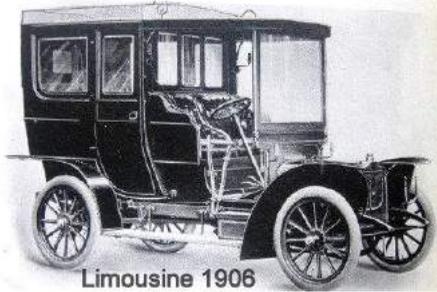
Inventeur de la publicité et des réseaux de vente avec agents, André Citroën a su adopter toutes les meilleures solutions pour construire ses voitures. Mais ses énormes investissements pour construire des usines ultra modernes, ses dépenses incontrôlées dans des campagnes de publicité sensationnelles, et sa mégalomanie, l'entraînent vers une faillite inévitable. Son principal créancier Michelin prend la direction de l'entreprise en décembre 1934. Peugeot sera ensuite le reprenneur en 1974, pour former le groupe PSA. André Citroën est mort en juillet 1935.



CLEMENT-BAYARD

1899 / 1922 - Levallois-Perret (92)

Simple ouvrier serrurier Adolphe Clément s'installe à Paris comme fabricant de cycles en 1878 et 12 ans plus tard il devient le plus important fabricant de bicyclettes devant Peugeot. Il est en plus le représentant exclusif des pneus Dunlop en France. Associé avec Gladiator, il crée une fabrique de pièces pour cycles et automobiles à Mézières et sort son premier



véhicule sous le nom de Clément-Gladiator.

Cet audacieux entrepreneur travailleur et innovateur profite de l'émergence de l'industrie mécanique pour devenir rapidement un des plus grands industriels du début du XX^e siècle. Il construit une autre usine à Levallois de 30 000 m² où il fabrique des voitures légères économiques et durantes sous la nouvelle appellation de « CLEMENT-BAYARD ».

Les « Clément » participent à la plupart des compétitions comme Paris-Vienne en 1902, et elles sont exportées en Angleterre où est créée la société Clément-Talbot. A partir de 1907, la gamme comprend une douzaine de modèles, dont des berlines de grosse cylindrée de 4 et 6 cylindres. Après 1918, seuls 2 modèles sont fabriqués et, en 1922, l'usine de Levallois est rachetée par Citroën. Clément se consacre alors à la fabrication de dirigeables qu'il avait commencée dès 1910. Il meurt en 1928.

CLEMENT-ROCHELLE

1927 / 1930 - Clamart (92)

Constructeur d'une centaine de petites voitures équipées de moteurs Ruby de 1 097 cm³, certaines suralimentées par un compresseur. Différentes carrosseries : coupé, berline, cabriolet avec une suspension indépendante sur les 4 roues.

CORRE LA LICORNE

1901 / 1949 - Neuilly (92) et Courbevoie (92)

Jean-Marie Corre commence à vendre des voitures Renault, Peugeot et De Dion et des tricycles de sa fabrication. En 1901, il débute la fabrication de voitures qui ressemblent aux Renault. L'entreprise s'installe dans des locaux modernes à Courbevoie pour produire une gamme de petites voitures

économiques. Le succès arrive avec une torpédo carrossée en commerciale baptisé « Normandie » et « Boulangère ». Une populaire 5 cv contribue au renom de la marque en 1928, ainsi que toute une série de véhicules utilitaires appréciés pour leur fiabilité. De 1930 à 1939, les « La Licorne » sont souvent présentés dans les concours d'élégance.

Il y a des berlines de luxe, des cabriolets et des torpédos équipés de moteurs 4, 6, et 8 cylindres avec boîtes à 4 vitesses.

En 1935 suite à un accord avec Citroën les types Normandie et Rivoli ressemblent à la Traction Avant, mais cette 11 cv n'a pas le succès espéré, la



production annuelle de 1937 est de 1 000 voitures. La nouvelle gamme de 1939 comprend une 6 cv et une 8 cv mais l'arrivée de la guerre met un terme à cette production. Un prototype de 14 cv fut exposé au salon de 1948, et l'année suivante « La Licorne » disparaît définitivement. Corre et La Licorne auront réalisé 187

modèles différents et produit environ 34.000 véhicules.

COTTEREAU

1898 / 1911 - Dijon (21)

La première Cottereau, une 4 places, avait un moteur V-twin refroidi par air de 3 cv, dénommée « Voiturette ». En 1901, une Cottereau remporte la course de côte de Val-Suzon et une autre se lance à l'assaut du mont Ventoux.

En 1903 est lancée La Populaire de 8 cv, elle atteignait 45 km/h, puis la gamme s'élargit avec 8 modèles. En 1908, l'entreprise occupe 350 employés et fabrique tous les éléments de ses voitures. Toutes les Cottereau ont un radiateur rond à partir de 1906. En 1911, la société étudie un moteur à soupapes rotatives.



COTTIN-DESGOUTTES

1905 / 1933 - Lyon (69)

Pierre Desgouttes présente sa première voiture au salon de Paris en 1905, puis il s'associe à Cyrille Cottin, pour construire des voitures de luxe et de sport, en majorité des 4 cylindres. Cette marque est reconnue pour la haute qualité de ses voitures et ses innovations techniques (*moteur monobloc, boîte à prise directe, transmission par cardans*).

Cyrille Cottin au volant de ses voitures se distingue dans plusieurs manifestations sportives.

Au cours de la première guerre mondiale, la marque fournit une série de véhicules utilitaires à l'armée et des grosses torpédos à l'état-major.

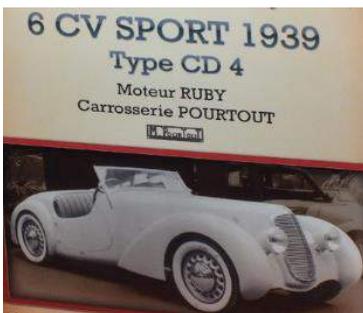


Elle produit aussi des moteurs d'avions Gnome-et-Rhône. En 1925, C. D. présente la « Sans-Secousse » voiture révolutionnaire pour l'époque avec 4 roues indépendantes et amortisseurs à palettes Houdaille. En 1930, le Rallye Alger-Le-Cap est gagné par 4 Sans-Secousse.

Malgré la qualité de ses voitures, l'entreprise ne résiste pas à la crise financière de 1929, et la production s'arrête en 1931. Cottin-Desgouttes fut une des marques automobiles les plus renommées de la région lyonnaise.

DANVIGNES

1935 / 1939 - Paris (75)



Passionné de mécanique, Rémi Danvignes était gérant du célèbre magasin « Moto-Bastille » quand en 1935, il décide de construire une automobile. Son roadster ressemble beaucoup aux Georges Irat, mais avec un moteur maison de 750 cm³ et une carrosserie en aluminium. Cette 4 cv, fabriquée à 2 exemplaires journaliers, a un certain succès. Le modèle suivant a un moteur Ruby et participe au Bol d'Or de 1938. Une production en série est envisagée, mais les événements de 1939 mettent fin à ce projet.

DARMONT

1919 / 1939 - Courbevoie (92)

Robert Darmont était importateur des tricycle-cars Morgan fabriqués en Angleterre. Avec son frère André ils créent une entreprise de montage des Morgan, puis fabriquent une réplique sous le nom de Darmont-Morgan. Ces engins très spartiates avaient un moteur V 2 de 1 084 cm³ situé devant le radiateur et qui entraînait la roue arrière.

Ces engins eurent un énorme succès dans les courses de rues et les courses de montagne. Le Darmont spécial dépassait 150 km/h en 1927. En 1935, le Darmont V junior a été le seul modèle à 4 roues.



DARRACQ

1897 / 1920 - Suresnes (92)



Après avoir fabriqué les bicyclettes Gladiator, Alexandre Darracq se lance dans la construction automobile. La première Darracq est un runabout de 6,5 HP (*Horse Power*) réalisé

en tôle emboutie. La production augmente avec l'acquisition de la licence du moteur Léon Bollée et en 1904 Darracq produit 10 % de la production automobile française.

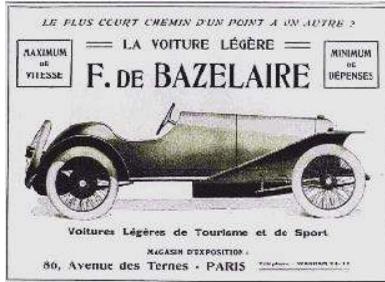
Les Darracq participent à de nombreuses compétitions, souvent en bonne position, et remportent 2 victoires à la Coupe Vanderbilt en 1905 et 1906. Comme les Renault, les Darracq n'utilisent pas de transmissions à chaîne mais une transmission par arbre. La grande renommée de l'entreprise entraîne des associations avec Alfa-Roméo en Italie et avec Opel en Allemagne. La gamme des Darracq est très étendue et utilise toutes les solutions mécaniques connues à cette époque, mais les bénéfices sont faibles et la crise de 1909 contraint Alexandre à vendre sa société à sa filiale anglaise qui va former un nouveau groupe en 1920 : « Sunbeam-Talbot-Darracq ».

Darracq créa un des premiers réseaux de pièces de rechange, mais la précision de ces pièces étant souvent aléatoire il fallait prendre le marteau pour les adapter (*d'où le terme « darracq »*).

DE BAZELAIRE

1907 / 1924 - Paris (75)

Né dans une famille noble en Lorraine, Fernand de Bazelaire, commence par construire une voiture de course en 1907. Il augmente rapidement sa production avec des voitures de différentes cylindrées équipées successivement de moteurs Ballot, Janvier, ou S.C.A.P. Cet ingénieur-constructeur présente au Salon de 1913, un changement de vitesses avec engrenages intérieurs plus simple et plus silencieux que les autres systèmes.



Au salon de 1922, De Bazelaire expose une luxueuse et moderne 10 HP torpédo 5 places qui fait sensation. Cette voiture intéressante, avec un 4 cylindres à rendement élevé, convient aussi bien au

tourisme qu'au sport. Au volant de ses voitures, Fernand De Bazelaire participe à plusieurs courses où il démontre la qualité et la robustesse de sa production.

DE BOISSE

1900 / 1904 - Paris (75)

La première De Boisse était un tricycle avec le moteur monté sur la roue avant, conduite par un très long levier. Les suivantes sont des voituresses plus classiques avec moteur De Dion et, transmission arrière, type De Dion. Deux De Boisse ont participé à la course Paris-Madrid.

DECAUVILLE

1898 / 1911 - Bordeaux (33)

Cet important groupe industriel, fondé en 1875, était renommé pour ses fabrications de matériel ferroviaire et de manutention. Dès 1891, Decauville fabrique 3 000 tricycles à moteur qui serviront de base au modèle De Dion-Bouton. En 1898 Decauville présente une voiturette à 3 places, la « le Guédon », suivie d'un modèle plus perfectionné qui connut un certain succès. Mais en 1907, les ventes diminuent



et la branche automobile de Decauville cesse son activité en 1909. Les stocks sont écoulés jusqu'en 1911.

DE COUCY

1926 / 1945 - ?

Enguerrand de Coucy se lance dans la construction de voiture de course en 1926. Une monoplace de 500 cm³ était destinée à battre les records de cette catégorie, mais elle fut détruite par les bombardements de la deuxième guerre mondiale ainsi que les ateliers. En 1945, il réalisa une autre monoplace de formule 1 de 1 500 cm³.

DE DION-BOUTON

1883 / 1932 - Puteaux (92)

Cette importante marque a été fondée par le marquis Albert de Dion, associé avec Georges Bouton et Charles-Armand Trépardoux. Les premiers véhicules sont des tricycles à vapeur, suivis de tracteurs routiers, de quadricycles, et d'omnibus. En 1893, dépose du brevet « de Dion » pour un type de pont arrière suspendu avec demi-arbre et cardans, qui sera utilisé par



de nombreux constructeurs. Le célèbre « Vis-à-Vis » sera construit à 2 970 exemplaires de 1900 à 1902. C'est le début de la production industrielle.

Premier constructeur à fabriquer entièrement ses voitures, De Dion va fournir ses moteurs à une cinquantaine d'autres marques d'automobiles.

En 1900, c'est le plus important constructeur

mondial avec 400 voitures et 3 200 moteurs. Les monocylindres du début sont complétés par des 2, 4, 6, et 8 cylindres. Au cours de la guerre de 14/18, l'entreprise fournit à l'armée des obus, des moteurs d'avion et des véhicules utilitaires, puis reprend la fabrication de limousines de luxe. Suite à la crise de 1929, la construction de voitures de tourisme cesse en 1932, mais la marque continue la production de cars, d'autobus, de moteurs industriels, de moteurs d'avions, de matériel de voierie, jusqu'en 1953, et de bicyclettes pendant encore plusieurs années.

DEGUINGAND

1928 / 1930 - Puteaux (92)

Albert Deguingand créa Les Nouveaux Ateliers A. Deguingand après la disparition de son associé Lucien-Marie Vinot (*voir Vinot-Deguingand*). La première Deguingand avait un moteur S.C.A.P. avec 2 versions de commande de soupapes : latérale ou culbutée. Une 5 cv avec un moteur 2 temps à 4 cylindres et seulement 2 chambres de combustion, étudiée par l'ingénieur Marcel Violet, fut présentée au Salon de Paris de 1928. Malgré un prix intéressant de 11 000 francs, les ventes subirent la crise de 1929. La conception de cette voiture fut reprise en 1931 par Jérôme Donnet, et fabriquée à Nanterre.

DELAGE

1905 / 1954 - Courbevoie (92)

Louis Delage s'entoure des meilleurs ingénieurs du moment (*des Gadzarts*), pour étudier et construire des voitures de grande qualité. Dès 1909, Delage réalise ses moteurs en utilisant les meilleures solutions techniques (soupapes en tête, double allumage, etc.) et avec une grande précision d'usinage. La qualité d'assemblage, le choix des matériaux et la finition remarquable feront la renommée de la production Delage.

Les Delage se distinguent dans de nombreuses compétitions : victoires dans plusieurs Grand Prix, 2 Delage dans les 3 premières aux 500 miles d'Indianapolis, record du monde de vitesse à Montlhéry en 1924 avec 230 km/h, champion du monde des constructeurs en 1927, et 70 victoires en course de côte durant les années 1920. Les Delage se distinguent aussi dans tous les concours d'élégance des années 20.

Parallèlement aux voitures de course, Delage produit une large gamme de voitures de Grand Tourisme et de Luxe. Elles sont équipées de moteurs de grosse cylindrée (de 2 litres à plus de 10 litres), de 4, 6, ou 8 cylindres. Étudié par Albert Lory pour la compétition, un V12 de 210 cv de 20 litres de cylindrée et 2 compresseurs, permettra à Delage de rivaliser avec les Hispano-Suiza et Alfa-Roméo, et de gagner les 1 000 km de Montlhéry en 1925. Lory réalisa aussi un 8 cylindres en ligne de 170 cv qui gagnera de nombreuses courses. Mais la compétition coûte très chère, et la crise de 1929 va provoquer des difficultés financières à Louis Delage.

Seule une clientèle fortunée pouvait s'offrir une Delage. Les modèles les plus abordables étaient les *DE* et *DI* 4 cylindres de 2 000 cm³. La *DR* 6 cylindres de 2 516 cm³ a été le châssis le plus vendu. La série *DM* est montée avec le merveilleux 6 cylindres de 3 litres. La *D8* de 4 061 cm³, sera le modèle

le plus représentatif, habillé par les plus grands carrossiers et souvent en première place dans les concours d'élégance.

Après la faillite de 1935, les Delage sont construites chez Delahaye jusqu'en 1953. La majestueuse *D8-120* se distingue encore dans les concours d'élégance. C'est la fin d'une des plus prestigieuses marques françaises.

Nota : le père de l'auteur de ce récit, était mécanicien-essayeur chez Delage en 1927/28



Delage V 12

DELAHAYE

1894 / 1954 - Paris (75)

Emile Delahaye présente sa première voiture en 1895. Très vite les modèles se succèdent avec une progression en puissance et en luxe, et sont exportés en Allemagne et aux Etats-Unis. Cette marque construit aussi des camions, des pompes à incendie, du matériel agricole. De nombreux camions type 59 roulent sur « La Voie Sacrée » à Verdun en 1916.

Tous les types de moteurs, de cylindrée généralement importante, sont utilisés par Delahaye. En 1911, le modèle 44 avait un bloc-moteur V6 et une boîte à 4 vitesses. A partir de 1930, la 18 cv Super Luxe et la Super 12 sont proposées avec une boîte de vitesse Wilson (*boîte pré-sélective*). A partir de 1935, les moteurs sont fabriqués en commun pour les Delahaye et les



Roadster 175 carrossé par Saoutchik en 1949

Delage, et quelques-uns livrés à Amilcar. De 1927 à 1931, un accord est réalisé avec Chenard et Walcker pour la production en commun des modèles vendus par les 2 firmes. Le moteur 6 cylindres type 103 robuste et performant, sera aussi monté sur les camions et les véhicules des pompiers.

La 135 a été la plus célèbre des Delahaye. Habillée par les grands carrossiers et présente sur tous les Concours d'élégance, la version Sport gagne le rallye de Monte Carlo en 1937 et 1939, et est victorieuse au Mans en 1938. La 145 avait un moteur V 12 de 4,5 litres, un essieu arrière De Dion et une boîte de vitesses Cotal (*boîte électromagnétique*).

En 1945, les modèles d'avant-guerre sont remis en fabrication avec en plus le type 175, mais il n'y a plus de clientèle pour ces lourdes voitures de luxe. La dernière victoire française au rallye de Monte-Carlo est pourtant gagnée par un coach type 175 S.

Jusqu'en 1954, Delahaye construit encore des pick-up, des plateaux, des fourgons, des ambulances et des châssis-cabine. En 1951, Delahaye étudie pour l'armée un 4 x 4 VLR, avec une technique jugée trop sophistiquée pour les militaires. Delahaye est absorbé par Hotchkiss en 1954.

DELAUGERE & CLAYETTE

1898 / 1930 - Orléans (45)

Delaugère était un carrossier hippomobile, qui s'associa avec les frères Clayette pour construire des moteurs et ensuite des automobiles. Les 2 associés sont les pionniers de la production industrielle, ils construisent une des premières usines modernes de 22 000 m² qui emploie 350 personnes en 1903. Delaugère fournit des camions pour l'armée, fabrique 29 types de moteurs différents et une gamme importante de voitures carrossées en berline, torpédo et utilitaire. 300 exemplaires d'un même châssis sont produits entre 1923 et 1925. Les ateliers d'Orléans produisent des voitures de haute qualité considérées parmi les plus luxueuses et les plus chères de cette époque. Suite au départ des frères Clayette, l'entreprise est vendue à Panhard & Levassor en 1925. Les D & C seront commercialisées jusqu'en 1930.



DELAUNAY-BELLEVILLE

1904 / 1950 - Saint-Denis (93)

Marque déjà connue comme constructeur de chaudières et locomotives, quand, en 1904, les 2 frères Pierre et Robert Delaunay-Belleville projettent de fabriquer des automobiles de très haut de gamme. Le premier type H-4 était une limousine, à 6 cylindres de 3,6 litres, conçue par le célèbre ingénieur motoriste Marius Barberou, qui avait travaillé pour Benz et qui, plus tard, deviendra le concepteur des moteurs des voitures Lorraine. Puis, la production se diversifia avec plusieurs modèles allant de 10 à 70 cv (*puissance administrative*).



Les 6 cylindres avaient un vilebrequin très rigide qui éliminait toutes vibrations, ce qui a contribué à la réputation de souplesse et de silence de ces voitures prestigieuses. Jusqu'en 1926, le capot et le radiateur étaient ronds.

Ces voitures étaient généralement conduites par un chauffeur, le Tsar Nicolas II possédait plusieurs Delaunay, dont une 70 cv.

En 1931, une Delaunay avait été motorisée avec un moteur Continental à 8 cylindres importé des Etats-Unis. Mais le modèle principal fut la R 16, qui ressemblait à la 230 Mercedes, équipée d'une boîte Cotal, elle fut produite jusqu'en 1948. L'usine de St. Denis a été vendue en 1950 à De Rovin pour y fabriquer ses voiturettes.

DERBY

1921 / 1936 - Courbevoie (92) et Saint-Denis (93)

Société créée par Bertrand Montet pour construire des voiturettes et des cyclecars dont un modèle à 4 cylindres remporte une médaille d'or au Critérium Paris-Nice en 1922. Pour rester dans la catégorie Cyclecar, le poids maxi était de 350 kg, et la cylindrée devait être inférieure à 1 100 cm³.

Derby diversifie sa production avec des modèles plus puissants équipés de 4 et 6 cylindres carrossés en cabriolet et en utilitaire. En 1931, les Derby étaient des Traction Avant de 6 cv 4 cylindres et en 1933 une autre Traction avec moteur V8 de 2 litres. Ces véhicules de grande qualité battirent plusieurs records sur l'autodrome de Montlhéry. Derby succombe au marasme économique et aux grèves de 1936.

DEUTSCH et BONNET

1938 / 1962 - Champigny-sur-Marne (94)

Deutsch et Bonnet, commencent à construire des voitures de course dérivées de la Traction Avant Citroën en 1938. Après la guerre, ils reprennent la compétition avec une barquette à moteur Dyna de 610 cm³.

Puis ils construisent : des « tanks », des barquettes, des coachs, la plupart en version monoplace avec des mécaniques Panhard. Les DB se distinguent dans de nombreuses compétitions jusqu'en 1961. En 1959, DB devient l'écurie officielle de Panhard.

Mais en 1962, les deux associés se séparent : Deutsch va créer la Panhard CD et Bonnet la Matra Djet.



DFP Doriot, Flandrin, Parant

1906 / 1926 - Courbevoie (92)

Auguste Doriot et Ludovic Flandrin construisent quelques voitures, avant d'être rejoints par René Parant, pour former la marque DFP. Jusqu'en 1911, les DFP sont équipées de moteurs Chapuis-Dormier à 2 et 4 cylindres.

A partir de 1912, DFP fabrique un excellent 6 cylindres de 2 litres qui tourne à 2 500 tours. Un modèle spécial a dépassé les 145 k/h en 1913. Les frères Bentley, achètent la licence DFP pour les produire en Angleterre, avant que Bentley ne devienne une grande marque anglaise. Les pistons en aluminium sont adoptés dès 1914, ce qui améliore encore les performances de ces voitures.



Malgré de nouveaux modèles intéressants, les difficultés dues à la guerre, et la concurrence de la nouvelle marque BENTLEY, vont obliger cette entreprise à cesser ses activités.

DONNET-ZEDEL, DONNET

1919 / 1933 - Pontarlier (25), Nanterre (92)

L'industriel d'origine suisse Jérôme Donnet, qui a fait fortune en construisant des hydravions pour l'armée, rachète en 1919 la marque d'automobiles Zedel installée à Pontarlier. La production Zedel de voitures solides mais assez luxueuses, va être complétée par des modèles de grande série plus populaires mais toujours de grandes qualités, la C15 et la C16 produites pendant plusieurs années.

Avec les succès de sa fabrication, Jérôme Donnet doit trouver des moyens de production plus importants. En 1925, il rachète les terrains du constructeur Vinot-Deguingand à Nanterre, et y fait construire une usine moderne qui pourra produire en série la nouvelle gamme de Donnet.

De nombreux modèles, de différentes cylindrées, sont construits dans cette usine : un 6 cylindres de 14 cv, la 5 cv étudiée par Violet, la C17, etc. tous carrossés en conduite intérieure. En 1927, Donnet est le 5^{ème} fabricant français, plus de 100 000 voitures seront fabriquées au total. Mais en 1929 Donnet connaît aussi des difficultés financières et doit vendre son usine, à H. T. Pigozzi, qui deviendra Simca en 1934.



DUBONNET

1932 / 1938 - ?

André Dubonnet, très riche fabricant d'apéritifs et spiritueux, était un as de l'aviation et pilote de course. Dès 1927, il a étudié un système de

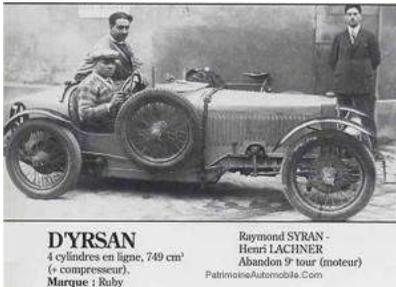


suspension avec des boîtiers hydrauliques qui font l'objet de plusieurs brevets. En 1932, il conçoit une voiture imposante équipée d'un moteur 6 cylindres Hispano-Suiza, avec sa

suspension hydraulique sur les 4 roues. Puis en 1936, il réalise un autre prototype avec un moteur Ford V-8 monté à l'arrière dans une carrosserie aérodynamique en forme de goutte d'eau. Cette voiture baptisée « La Dolphin » tourne à Montlhéry à 174 km/h de moyenne. La dernière création de Dubonnet sera la « Xenia » superbe coach dessiné par Andréau et carrossé par Saoutchik. Mais ces voitures ne furent jamais construites en série. *Cette voiture aurait servi à inaugurer le tunnel de Saint-Cloud en 1946 ?*

D'YRSAN

1923 / 1930 - Asnières (92)



Raymond Siran de Cavanac se concentre sur la fabrication de cyclecars à 3 roues avec des moteurs Ruby de différentes cylindrées. A partir de 1927, il sort le D'Yrsan « grand Sport » à 4 roues et un moteur de 1 097 cm³. Production environ 350 trois roues et 50 quatre roues.

EHP

1921 / 1929 - ?

Marque éphémère créée par Henri Précloux, qui réalisa des voitures classiques, équipées de moteur Ruby 4 cylindres. Quelques modèles furent conçus pour la course en 1925, avec un châssis surbaissé. La dernière EHP était une 6 cylindres, qui fut fabriquée aussi en Espagne sous le nom de Lorye.

FACEL-VEGA

1954 / 1964 - Dreux (28) et Colombes (92)

La société Forges et Ateliers de Constructions d'Eure et Loir était, en 1939, une filiale de sous-traitance de l'aéronautique Bronzavia. En 1945, son directeur Jean Daninos s'oriente vers la sous-traitance de carrosseries pour Simca, Ford et Panhard, et la réalisation de 13 Bentley Cresta en collaboration avec Piniifarina. Pour son usage personnel, Jean Daninos se construit un coupé sur la base de la Cresta en 1951.

La première Facel-Vega, avec moteur V8 Chrysler, est exposée au salon de 1954. C'est un événement car cette voiture de super luxe est inattendue après la disparition de toutes les autres marques françaises. Ce

modèle est suivi de « l'Excellence », somptueuse berline avec les 4 portes à ouverture antagoniste, du type HK 500 avec moteur V8 de 6 litres.

Le coupé Facel V8 II en 1961 sera considéré comme une des plus belles réalisations françaises. La Facellia sera équipée d'un moteur Volvo 6 cylindres déjà connu pour sa réputation de robustesse.

La Facel III à 4 cylindres connut un certain succès en 1963. Enfin la Facel 6 avec moteur Austin-Healey 2 852 cm³, sera la dernière commercialisée. Les Facel étaient pourvues de boîte de vitesses Pont-à-Mousson ou de boîtes automatiques Chrysler. Près de 3 000 Facel ont été produites en 10 ans.



FARMAN

1919 / 1931 - Boulogne-Billancourt (92)

Les frères Farman, étaient des fabricants d'avions qui eurent une grande réputation au cours de la première guerre mondiale. Henri Farman

décide de se lancer dans la fabrication d'automobiles de luxe, avec le slogan publicitaire « Une voiture roule, une Farman glisse ». La première, présentée au Salon de 1919, avait un moteur de 40/108 cv et une partie de la carrosserie en aluminium. Le type NF, de même conception, avait un moteur de 7 litres, et un autre modèle de 8 cylindres en V était prêt, quand survint la crise de 1929. De construction très sérieuse et luxueuse, les Farman entrent en compétition avec les autres marques prestigieuses : Hispano-Suiza, Delage, Isotta-Fraschini, Rolls-Royce.

La production automobile fut stoppée et les activités concentrées sur la fabrication aéronautique. Environ 130 Farman sont sorties de Billancourt.





FASTO 1924 / 1928 - ?

Trois FASTO ont participées
aux 24 heures du Mans en 1927.

FONCK 1921 / 1925 - ?

Société créée par René Fonck pour produire des voitures classiques. Plusieurs modèles avec des moteurs de 4, 6, et 8 cylindres, mais fabriqués seulement à une douzaine d'exemplaires.

FONLUPT 1920 à 1922 - Levallois-Perret (92)

Société qui a d'abord fabriquée des démarreurs et des équipements divers avant de réaliser une petite quantité de voitures de ville et de sport. La plupart, avec des moteurs 4 cylindres de 10 ch. et aussi un 8 cylindres de 4 310 cm³. Fonlupt a aussi fabriqué des vélos et des cyclomoteurs.



FOUILLARON 1898 / 1910 - Levallois-Perret (92)



Gustave Fouillaron vendait des tricycles et des machines à coudre dans le magasin de mercerie de ses parents à Cholet. En 1898, il modifie un tricycle Bollée en lui ajoutant un moteur De Dion-Bouton. Puis associé avec Corre, il s'installe à Levallois pour construire des voitures.

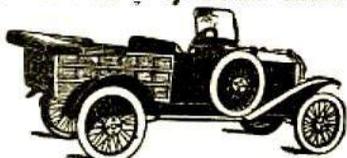
Pour se faire connaître, il participe à quelques compétitions. Malgré un modèle peu onéreux de 4250 f. sa production reste très limitée pendant une dizaine d'années. Le plus intéressant, c'est le brevet qu'il dépose en 1901 pour une transmission automatique. Ce système consiste en 2 poulies à diamètre variable reliées par une courroie. Amélioré, ce procédé sera utilisé sur les Mobylettes, dans l'industrie sous le nom de « poulie Vari-phi » et par DAF sur ses voitures de faibles puissances.

GAR ou GARDAHAUT

1922 / 1934 - Clichy (92) et Asnières (92)

Cette société, créée par M. Gardahaut, a commencé par fabriquer des cyclecars à 2 cylindres refroidis par air. Ensuite des petites voitures de sport et utilitaires sont équipées de moteurs à 4 cylindres : Ruby, Chapuis-Dormier, S.C.A.P. et CIME. Sauf les dernières qui avaient un 8 cylindres maison. 4 voitures ont participé au Bol d'Or de 1926.

Voiturettes et Cyclecars G.A.R.



| | |
|----------------------------------|--------|
| VOITURETTES, 4 places..... | 13.700 |
| CYCLECARS, 2 places..... | 10.700 |
| CAMIONNETTES, 450 kg., 7 HP..... | 11.700 |
| CAMIONNETTES, 300 kg., 6 HP..... | 9.700 |

GARDAHAUT, Constructeur

Une GAR 6 cylindres, conservée par un collectionneur, est toujours en état de marche dans le Vaucluse.

GAUTHIER

1902 / 1937 - Blois (41)

Georges Gauthier inventeur et industriel, construisit environ 350 voitures. La plupart étaient des voitures légères de faibles cylindrées (*l'Auto-plume, l'Auto-fauteuil, la Motovoiture*). Un modèle était muni d'un moteur amovible, destiné aux missionnaires et au clergé peu fortuné. En 1918 un cyclecar à moteur en V, étudié pour l'armée, pouvait se déplacer par bonds au-dessus des tranchées et fut surnommé « l'Avionnette ». Il ne fut pas utilisé, l'armistice étant survenu avant sa fabrication.



GAUTIER-WEHRLE

1894 / 1900 - Levallois-Perret (92)

Les premières voitures à vapeur participent à la course Paris-Rouen, et à Paris-Bordeaux en 1895. Cette marque équipe ensuite ses voitures de moteurs à essence monocylindre et bicylindre. Un modèle électrique, muni de vitres coulissantes, mettait le conducteur partiellement à l'abri ce qui était exceptionnel à cette époque.

GENESTIN

1922 / 1929 - Fourmies (59)

Paul Génestin ingénieur et audacieux, commence par réaliser une boîte de vitesses hydraulique et un système de freinage à double action. Puis il se lance dans la construction automobile, réalisée en partie avec des pièces de récupération. Une centaine de véhicules sont ainsi construits dans son garage, dont un carrossé en aluminium pour la compétition. Il resterait encore huit Génestin dans le monde, en cours de recensement par l'Ecomusée de l'Avesnois.

GEORGES IRAT

1921 / 1946 - Chatou (78) et Levallois-Perret (92)

Société créée par Georges Irat suite au rachat de la marque Majola en 1920. Les Georges Irat sont toutes des voitures de sport, découvertes, et de grandes qualités. Le slogan était : « La voiture de l'élite ». Les matériaux de premier choix et le soin apporté à la fabrication, vont faire la renommée des voitures Georges Irat, qui étaient garantie 2 ans.

Le premier moteur de 4 cylindres, était conçu par Maurice Gaultier ancien ingénieur chez Delage. Puis G. Irat utilisa des moteurs Lycoming de 6 et 8 cylindres, mais ces versions eurent peu de succès.

Pour résister à la crise de 1929, Georges Irat s'associe avec les constructeurs des célèbres moteurs Ruby, ce qui va permettre de sortir un nouveau modèle en 5 ou 6 cv, carrossé en roadster ou en cabriolet. Produite pendant 4 ans à plus de



600 exemplaires, cette série eut un énorme succès surtout auprès de la jeunesse qui pouvait rouler facilement à 100 km/h.

La dernière G. I. de 1938, avait un moteur Citroën, 4 roues indépendantes et une suspension par anneaux caoutchouc Neiman. Quelques voitures électriques ont été construites pendant la guerre. Ensuite G. I. se consacra à la production de moteur Diesel pour tracteurs agricoles

. GEORGES ROY

1906 / 1931 - Bordeaux (33)

Cette marque régionale fabriqua des voitures puissantes de différentes cylindrées. Il y eut des monocylindres de 1 100 cm³, des 2 cylindres de 2 900 cm³, des 4 cylindres de 4 600 cm³, des 6 cylindres de 8 500 et de 10 200 cm³, et enfin un petit modèle de 1 500 cm³. Toutes avaient un radiateur cylindrique avec une calandre aux armes de Bordeaux. (*Ne pas confondre avec un autre Georges Roy créateur de la moto Majestic en 1929*).



GEORGES VILLE

1904 / 1909 - Paris (75)

La Société Industrielle Mécanique de Paris commence à fabriquer des voitures sous la direction de Georges Ville. Cette fabrication était plutôt un assemblage d'éléments fournis par d'autres firmes. Georges Ville étudia les plans de la voiture anglaise la Crosville.

GLADIATOR

1896 / 1920 - Le Pré St. Gervais (93) et Puteaux (92)

L'origine de Gladiator remonte à 1891, avec Darracq et Clément qui fabriquaient des bicyclettes. La première Gladiator était une voiturette avec des roues de bicyclette et conduite par levier. Progressivement la société fabriqua des modèles plus importants, équipés de moteur Aster de différentes puissances. La gamme devint très complexe avec des solutions techniques très variables concernant les moteurs, les transmissions et les châssis.



Certaines Gladiator du début avaient un capot comme celui des Mercedes, puis elles ressemblèrent aux Clément-Bayard, celles exportées en Angleterre étaient identiques aux Austin. L'histoire de cette marque est très compliquée avec beaucoup de changements successifs dans la direction. En 1909 Gladiator est rachetée par Vinot-Deguingand. Certains modèles sont vendus sous les deux marques, la production se faisant dans la nouvelle usine de Nanterre.

GOBRON-BRILLIE

1898 / 1930 - Boulogne-Billancourt (92) et Levallois-Perret (92)

Gustave Gobron était directeur de la société de fournitures militaires Godillot célèbre pour ses fameuses chaussures. Associé avec Eugène Brillié, ils fondent cette marque, qui va produire des automobiles très originales pendant 30 ans. La première est remarquable avec un moteur à 2 pistons par cylindre et un ensemble de bielles très compliqué. Mais le résultat est encourageant : moteur souple et sans vibration. Ce type de moteur restera le symbole de la marque, avec une autre innovation : un système d'alimentation par distributeur rotatif qui permettait l'utilisation de poly carburants (essence, alcool, whisky, gin, etc.). Les G. B. participent à toutes les courses importantes,



sans résultat jusqu'aux victoires en 1906 au Critérium International de Belgique et à une course de côtes à Spa, avec une 60 HP de 7,6 litres, 4 vitesses, entraînement par chaînes, vitesse 113 km/h. Pour la première fois cette voiture possède un bouton de coupure de l'allumage (*le « contact » toujours utilisé*). En 1904, le record du monde de vitesse revient à Gobron-Brillié avec plus de 152 km/h, son pilote Louis Rigoly dépasse pour la première fois les 160 km/h. En 1908, une 6 cylindres de 16 litres de cylindrée, n'aura aucun succès car sa vitesse de plus de 160 km/h fait fuir les pilotes les plus téméraires. Une petite, en version 12 et 22 HP, permet de retrouver une clientèle et d'assainir les finances de l'entreprise.

En 1914, les pignons à chevrons, fabriqués par un certain Citroën, sont utilisés sur une G. B. Après la guerre, le nom de Brillié disparaît et la firme s'installe à Levallois dans la même rue où se sont succédé d'autres constructeurs : Bignan, Bellanger, Rosengart, Rolland-Pilain. Les voitures

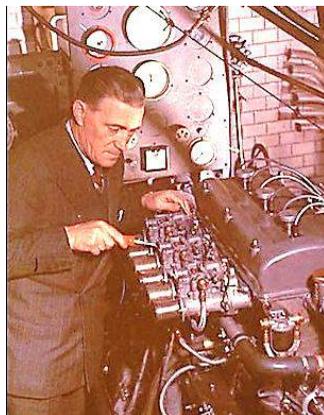
Gobron deviennent plus classiques, avec des moteurs Chapuis-Dormier de 8 et 10 cv à soupapes latérales. La situation financière ne permet pas à l'entreprise de résister à la crise de 1929, malgré la sortie d'une Turbo-Sport de 1 500 cm³ avec compresseur Cozette, qui s'impose aux 6 heures de Boulogne en 1928.

GORDINI

1951 / 1957 - Paris (75)

Amédée Gordini, débute comme pilote chez Fiat en Italie, puis s'installe en France comme mécanicien metteur-au-point. Dès 1935 il se distingue dans d'innombrables compétitions au volant de Simca 5 et 8 qu'il a transformées en voitures de course. Il crée alors sa marque avec des moteurs de sa conception, dans les catégories Formule I et Formule II. Maurice Trintignant, sur Gordini, remporte le Grand Prix d'Albi en 1951.

Amédée réalise ensuite une 6 cylindres de 2 litres de 155 cv, avec un châssis de 450 kg. Ce rapport poids/puissance très favorable permet à Jean Behra de remporter plusieurs victoires devant les Ferrari 500. La dernière Gordini sera une monoplace avec un 6 cylindres de 2,5 litres, boîte à 5 rapports et 4 roues indépendantes, mais qui n'aura aucun palmarès. Gordini surnommé « le sorcier de la mécanique » termine sa carrière avec Renault.



GREGOIRE

1903 / 1924 - Poissy (78)

L'ingénieur Pierre-Joseph Grégoire, en 1902, commence par déposer un brevet pour un mécanisme de changement de vitesses, puis il étudie la conception d'un châssis à moteur bicylindres et participe à plusieurs compétitions automobiles. La production croissante oblige P. J. Grégoire à agrandir son usine de Poissy (49 Bd. Devaux). En quelques années, cette entreprise reconnue pour la qualité de sa fabrication, devient un des plus importants constructeurs français avec une moyenne de 15 000 voitures par an. La firme



sort plusieurs modèles de tourisme et de course, fabrique aussi des moteurs d'avion et de bateaux, et du matériel militaire. Le dernier modèle, une 15 HP, ne permet pas d'assainir la situation financière de l'entreprise. L'usine de Poissy est reprise par Jacques Bignan, et Pierre Grégoire retourne à sa passion aéronautique.

GUY et LE GUI

1904 / 1916 - Courbevoie (92)



La société Henri Guillemin & Cie a commencé en 1904 la production de voitures avec la marque GUY, puis, devenue E. Nicolas & Cie, la marque a été LE GUI. Celles importées en Angleterre se nommaient Millard-Le-Gui. Les GUY avaient un châssis classique, un moteur Buchet de 7, 9, et 11 cv, et un radiateur rond. Puis la gamme devint plus importante avec des marques de moteurs diverses (Barriquand & Marre, Chapuis-Dormier) et de cylindrées plus importantes. Vers 1912, apparut un modèle plus gros, qui avait un moteur avec les soupapes d'échappement placées au-dessus des soupapes d'admission. Les dernières Le Gui, étaient équipées d'un moteur Chapuis-Dormier, de 3,6 litres à 4 cylindres.

HENRIOD

1903 / 1914 - Neuchâtel (25) et Boudry (Suisse)

Les frères Henriod fondent la SNA (*Société Neuchâteloise d'Automobiles*) pour y construire des « automobiles sans eaux », avec des moteurs à refroidissement à air solution peu utilisée à l'époque. La première SNA avait un moteur flat-twin disposé à l'avant, transmission par cardan, équipée de pneumatiques et de phares électriques très rares sur les voitures.

HERALD

1901 / 1906 - ?

D'abord une voiturette monocylindre, et ensuite des bicylindres de 9, 12, et 14 cv. En 1903, gamme plus importante avec des 2 et 4 cylindres de 10, 16, et 28 cv, mais encore à transmission par chaînes. Des Herald furent utilisées à Londres comme taxi.

HINSTIN

1920 / 1928 - Maubeuge (59)

Jacques Hinstin, ex-Polytechnicien, était un partenaire d'André Citroën avec Kégresse, pour la réalisation des autochenilles des Croisières Jaunes et Noires. Directeur chez Grégoire puis chez Bignan, il reprend progressivement la construction des Grégoire, et en 1920, il fonde sa société. Les Hinstin sont surtout des cyclecars munis de moteurs CIME ou Ruby de 1 100 cm³.

Quelques modèles sont équipés de chenilles et participent à des concours de chars en montagne.

HISPANO-SUIZA

1911 / 1938 - Bois-Colombes (92)

L'ingénieur suisse Marc Birkigt, a commencé à construire des voitures de luxe à Barcelone dès 1898. Les ventes étant insuffisantes en Espagne malgré le soutien du roi Alphonse XIII, Marc Birkigt ouvre une autre usine à Bois-Colombes en 1911.



Marc Birkigt, qui possède une société d'exploitation de brevets en Suisse, dépose plus de 100 brevets concernant des moteurs d'avions.

L'usine de Bois-Colombes va produire plus de 50 000 moteurs V12 qui seront montés sur tous les types d'avions et en particulier sur les SPAD de l'escadrille des Cigognes de Georges Guynemer. C'est pourquoi l'emblème du bouchon de radiateur des Hispano représente une cigogne.

Le moteur qui va rendre célèbres les Hispano, est issu du V12. Mais jugé trop puissant, Marc Birkigt le divise en deux pour en faire un 6 cylindres de 6,6 litres qui va développer 135 cv à 2 500 t/mn, et qui fera le succès du



modèle H6B. La H6C aura le même moteur en aluminium, porté à presque 8 litres de cylindrée. Puis la J12 aura un moteur V12 de 9,5 litres et 220 cv.

Les Hispano-Suiza ont été de merveilleuses voitures, robustes, puissantes, confortables qui ont rivalisé avec les autres marques de prestige comme Rolls-Royce, Isotta-Fraschini, ou Bentley.

L'usine de Colombes en a fabriqué 2 600, et a continué de produire des moteurs d'avions et des équipements aéronautiques.

HOTCHKISS

1904 / 1954 - Saint-Denis (93)

Benjamin Hotchkiss était un américain qui avait fondé en France une société de fabrication d'armes et de munitions en 1855. En 1901, cette firme s'intéresse à la construction de pièces mécaniques pour l'industrie automobile et en 1904, elle présente son premier châssis de 20 hp de 18 litres de cylindrée prévu pour la compétition. Dès 1922, les Hotchkiss sont appréciées pour leurs qualités de robustesse et de confort et se distinguent par l'emblème de calandre avec 2 canons croisés. La gamme comprend des 4 et 6 cylindres à soupapes en tête avec des carrosseries classiques et élégantes. La plus célèbre fut l'AM80



fabriquée pendant 27 ans. Les

Hotchkiss participent aussi à de nombreux rallyes et courses d'endurance : 3 victoires de suite au rallye de Monte-Carlo de 1932 à 1934.

L'influence de l'aérodynamisme est appliquée dès 1936 sur les Hotchkiss avec une calandre inclinée et une carrosserie profilée, qui les font remarquer dans les concours d'élégance. La même année un camion de 2 tonnes s'ajoute à la production des voitures.

En 1937, après le rachat d'Amilcar, Hotchkiss réalisa le prototype étudié par J A Grégoire, en collaboration avec l'Aluminium Français : l'Amilcar-Compound, voiture de haute technologie mais beaucoup trop chère à construire.

A la libération, le général De Gaulle a circulé dans Paris avec une Hotchkiss décapotable. Après la guerre, le camion de 2 tonnes amélioré fut remis en production ainsi que 2 modèles de berline : *l'Artois et l'Anjou*.

L'Hotchkiss-Grégoire, qui avait une conception futuriste, coûta très chère à l'entreprise qui dû arrêter la production de ses voitures de tourisme. En 1956, Hotchkiss fusionne avec Brandt, plus tard avec Thomson et CSF. Jusqu'en 1969 l'usine continue la production de camions.

HUGOT

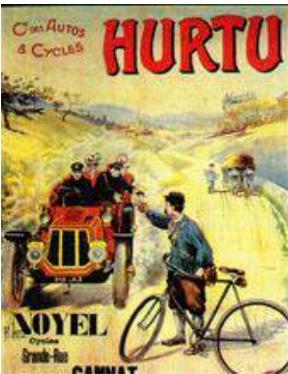
1897 / 1905 - ?

Au début, les petites voitures Hugot sont munies d'un moteur De Dion de 2,25 cv et d'une boîte à 2 vitesses. Ensuite il y eu des modèles de 697 cm³, avec transmission par courroie. Certaines furent vendues en Angleterre, sous le nom de Paris.

HURTU

1896 / 1929 - Rueil-Malmaison (92)

La société Hurtu-Hautain construisait des machines à coudre et des bicyclettes depuis 1858, puis fut sous-traitante des automobiles Bollée. La première Hurtu de 1896 ressemble à la BENZ monocylindre à transmission par courroie. La véritable Hurtu, en 1900, est une 3,5 h p motorisée par un moteur De Dion. Ensuite toutes les Hurtu seront équipées de moteur Aster. Cette marque se fait remarquer grâce à une publicité orientée à la fois sur ses automobiles et ses cycles. Mais la concurrence est rude, malgré la sortie d'un nouveau châssis de 12 cv et d'une version Sport en 1925, cette firme doit se consacrer uniquement à la production de 2 roues, et deviendra célèbre avec ses tandems utilisés en 1936 pour les premières vacances payées. Elle survivra jusqu'en 1950 avec un cyclomoteur genre Mobylette.

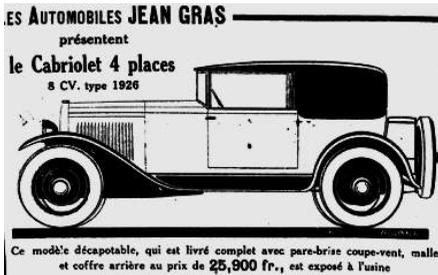


INTER

1953 / 1956 - Lyon (69)

Cette auto-scooter avait la forme d'un avion et un train avant repliable, ce qui permettait de garer l'engin dans l'emplacement d'une moto ? Étudié par la société aéronautique S.N.C.A.N., et construit à environ 300

exemplaires, mais, sans les roues avant rétractables. Cet étrange véhicule à 3 roues, avec 2 places en tandem, moteur arrière Ydral de 125 cm³, ressemblait au Messerschmitt allemand.



JEAN GRAS

1924 / 1930 - Lyon (69)

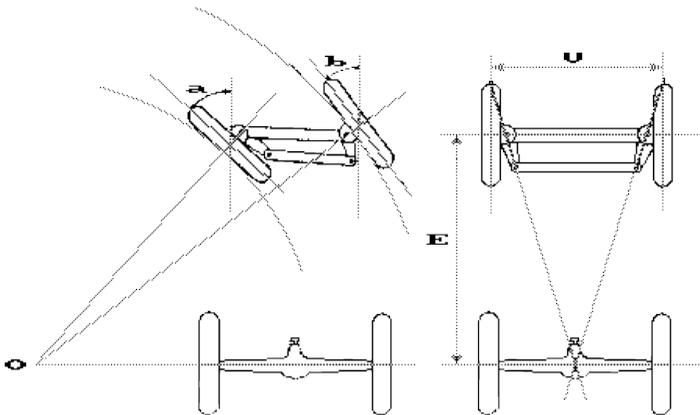
Constructeur de voitures classiques avec des moteurs CIME. Plusieurs types de carrosserie : limousine, coupé de ville, et torpédo. Un modèle 6 cylindres est présenté en 1927. Environ 200 voitures ont été

fabriquées, il en reste une au musée Malartre à La Rochetaillée-sur-Saône.

JEANTAUD

1893 / 1906 - Paris (75)

Charles Jeantaud a été un des pionniers des voitures électriques alimentées par batteries. Son premier prototype est réalisé en 1881, et en 1898 il détient le record de vitesse terrestre avec 63 km/h. Quelques coupés et cabriolets sont réalisés avec le conducteur en position surélevée (*le moteur développait 4 cv, avec une batterie de 430 kilos*). De 1902 à 1906, Jeantaud fabrique des voitures à essence semblables aux Panhard. C'est aussi l'inventeur



de l'épure de direction dite « de Jeantaud », toujours utilisée. Système avec essieu et biellettes de direction, solution différente de « la cheville ouvrière » adoptée sur tous les véhicules hippomobiles. Cette entreprise disparaît après le suicide de Charles Jeantaud en 1906

JIDE ou J.D.

1958 / 1973 - Parthenay (79)

Production d'un coupé sportif avec moteur R8 Gordini et carrosserie en polyester. Le premier prototype est réalisé par Jacques Durand dans le sous-sol de sa maison. Cette berlinette, très réussie, baptisée « Alta » avait des portes « papillon » comme la 300 SL Mercedes. 12 Alta ont été construites, il en reste 4. Cette voiture était vendue soit en kit, soit montée. Utilisée en compétition par Jean Ragnotti et dans plusieurs rallyes en 1972. Un autre modèle fut réalisé par Jacques Durand dans l'ancienne usine Motobloc à Bordeaux. C'était la « Sera » construite à une vingtaine d'exemplaires sur base de mécanique Dyna Panhard.

JOUSSET

1923 / 1928 - Bellac (87)

Le mécanicien Louis Jousset, après avoir collaboré avec C G V s'installe comme garagiste à Bellac en 1906, où il pense déjà à concevoir un châssis de compétition. Suite au succès du premier modèle, une douzaine de



Jousset ont été construites, dont deux ont participé aux 24 heures du Mans en 1925. Elles étaient animées par un moteur CIME de 1 496 cm³ à arbres à cames en tête, et atteignaient 150 km/h.

JULIEN

1946 / 1949 - Paris (75)

Le prototype de 1946 était un « minicar » ressemblant à la « Rovin ». Le moteur de 310 cm³ entraînait une roue arrière par une chaîne, le faible poids de 300 kg permettait une performance tout juste acceptable. Ces voiturettes n'eurent pas le succès escompté, et la production fut très limitée.

KRIEGER

1897 / 1909 - Courbevoie (92)



Louis Krieger pionnier de l'industrie électrique, commença par adapter un moteur électrique dans chacune des roues avant d'un fiacre (*c'était donc une traction !*). Baptisé Milord, ce véhicule pouvait rouler à 24 km/heure, pendant 80 kilomètres. La production fut relativement importante avec des droits de vente en Allemagne, en Italie et en Angleterre. L'inconvénient des batteries qui représentaient 60 % du poids total, décida Krieger à s'orienter vers des voitures hybrides (*solution redécouverte 100 ans plus tard*). En 1903, fut présenté le premier modèle hybride, avec un moteur Richard-Brasier de 24 cv qui s'ajoutait aux 2 moteurs électriques, à traction avant et direction assistée. Les Krieger ont été aussi les premières voitures à avoir des freins électriques à régénération. Ce nom est réapparu en 1941, avec l'association Krieger-Mildé-La Licorne, qui fabriqua une centaine de voitures électriques.



L'AUTOMOTRICE

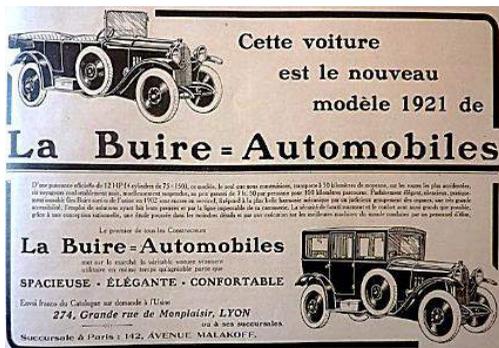
1899 / 1906 - Bergerac (24) et Levallois-Perret (92)

La famille POP d'origine allemande, s'installe aux environs de Bergerac et fonde la « Société l'Automotrice ». Une voiturette de 5 cv à moteur Aster vendue sous le nom de Cyrano connaît un certain succès. Cette 4 places coûtait 4 800 francs, avec un délai de livraison de 3 mois. Pour trouver une main d'œuvre plus qualifiée et de l'outillage mieux adapté, l'ingénieur Pop délocalise son entreprise à Levallois-Perret, et la Cyrano devient « L'Automotrice », avec deux autres modèles plus importants. Radia fabricant de carburateur et fournisseur de Pop, rachète les parts de cette famille en 1905, les Pop deviennent RADIA. Au salon de 1907, Radia présente une voiture baptisée Baudoin-Radia qui sera la dernière de cette entreprise.

LA BUIRE

1904 / 1930 - Lyon (69)

Les chantiers de la Buire étaient spécialisés dans la métallurgie : matériel ferroviaire, chaudières, moteurs fixes, etc. En 1904, la direction décide de se lancer dans la production des voitures à pétrole. La première série avait 3 modèles de 4,9 litres, de 7,5 litres et de 13,6 litres. Elle fut suivie d'une multitude de types, de cylindrées très variables, avec des carrosseries généralement imposantes. La Buire a utilisé : les freins à 2 pédales, une sur la transmission, l'autre sur les roues arrière, la transmission avec engrenage différentiel, la boîte à 4 vitesses, les freins sur les roues avant, le refroidissement par ventilateur et pompe, etc. Un prototype avec soupapes en tête et traction avant, fut présenté en 1923. Les dernières La Buire étaient des 4 cylindres de 1,8 et 2 litres avec la même carrosserie.



Cette voiture est le nouveau modèle 1921 de

La Buire = Automobiles

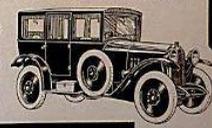
Un puissant moteur de 12 HP (4 cylindres de 75/100) en métal, le seul qui nous existait, jusqu'à 150 kilomètres de vitesse, sur les routes les plus accidentées, un système d'alimentation sans vibration, soupapes en tête, piston de 75/100 en bronze pour 105 kilomètres par heure. Pédalage léger, direction, suspension nouvelle. Grande motorisation d'origine en 1921, une des plus puissantes et les plus sûres jamais conçues pour un véhicule automobile de ce genre, une très grande stabilité. Échappé de sécurité avec les deux pédales sur la ligne supérieure de la carrosserie. Le volant de l'entraînement et le volant aux deux côtés sont placés, grâce à une conception nouvelle, sans être gênés dans les manœuvres et par un réglage des mécanismes, de façon à rendre tout un personnel utile.

Le premier de nos les Constructeurs

La Buire = Automobiles
une sur le marché le véhicule, unique système
utilisé en même temps par nous

SPACIEUSE - ÉLÉGANTE - CONFORTABLE

Écrit France de Catalogue sur demande à l'Usine
274, Grande rue de Monplaisir, LYON
ou à nos succursales
Succursale à Paris : 142, AVENUE MALAKOFF.

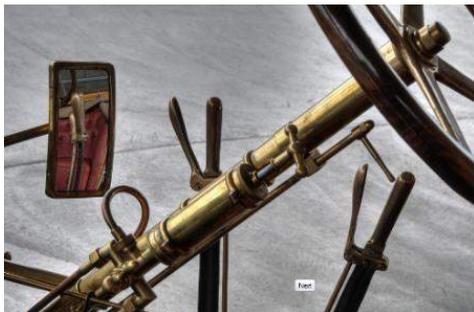


LACOSTE & BATTMANN

1897 / 1913 - Levallois-Perret (92)

Fondateur Jacques Lacoste. La première L. & B. est une 4 cv à allumage électrique, suivie d'une série de voitures classiques avec des moteurs Aster ou Mutel, vendues à Paris et à Londres. Les petites monocylindres

ressemblaient aux De Dion-Bouton, et les plus grosses avaient la ligne des Panhard. En 1907, la gamme était très importante : 3 modèles de monocylindre, une bicylindre, deux 4 cylindres, et une voiturette électrique. La Simplicia fut la dernière produite : c'était une 4 cylindres Aster, avec un châssis tubulaire, une suspension avant transversale et un changement de vitesse central.



LACROIX-LAVILLE

1902 / 1909 - Agen (47)



Joseph Lacroix a été, à juste titre, considéré comme un génial inventeur dans divers domaines : la photographie, la chimie, les horloges et enfin dans l'automobile. Dans son petit atelier, il construit un véhicule original à 3 roues avec un châssis composé de 2 longerons en bois cintrés, d'une roue directrice à l'avant commandée par un levier dit « queue de vache ». Ce prototype va évoluer avec le montage de moteurs de Dion plus puissants, d'une boîte de vitesse Bozier et l'adaptation d'une carrosserie rudimentaire à 2 places. Cet engin a été fabriqué à 200 exemplaires, et pouvait atteindre 75 km/h.

LAFFLY

1912 / 1952 - Boulogne-Billancourt (92)

Cette entreprise créée par Alexandre Laffly, fabriqua à partir de 1907 des véhicules spéciaux pour la voierie et l'incendie, et des camions militaires. Tous les véhicules étaient étudiés en



collaboration avec Hotchkiss et équipés de moteurs de cette marque. La gamme comprenait des rouleaux compresseurs, des ambulances, des camions citernes, des motoculteurs, des balayeuses, etc. Vers 1920, 130 balayeuses ont été mises en service à Paris.

LAMBERT

1926 / 1954 - Macon (71) et Reims (51)

Germain Lambert était un important fabricant de moulins à farine, de matériel forestier et de machines-outils. Génial inventeur, il conçoit sa première voiture de sport, dotée d'un moteur Ruby culbuté, d'un châssis dit « sans choc » à 4 roues indépendantes, et à traction avant. Une petite



série est réalisée à partir de 1933, ainsi que quelques cyclecars, les « Bébé Sans Choc ». Pendant la guerre, Lambert réalise quelques voitures électriques. Au salon de Paris en 1948, il présente un modèle original de coupé sport, avec un moteur 1100 dérivé du Ruby et une caisse en aluminium. Germain Lambert au volant de cette voiture gagne le Bol d'Or en 1951. Quatre Lambert sont conservées au musée de Mulhouse (une trentaine aurait été construites).

Un autre constructeur **Prosper LAMBERT** existait à Nanterre de 1901 à 1906. L'usine fabriquait environ 150 voitures par an, d'abord des voiturettes légères avec moteurs De Dion et P. Lambert, dont une, participe à Paris Madrid en 1903. En 1905, Lambert présente une gamme plus importante avec des bicylindres et des 4 cylindres de 16 et 30 HP. En 1907, les voitures sont commercialisées sous le nom de Jean Bart, et la production cesse à la fin de cette année. L'usine est rachetée par les Accumulateurs DININ.

LA MINERVE

1901 / 1906 - Boulogne-Billancourt (92)

Petite production d'une gamme restreinte de voitures classiques de cette époque. Vendues en Angleterre sous le nom de « Vesta ». La société fabriquait aussi des moteurs industriels et agricoles.

LA PERLE

1913 / 1927 - Boulogne-Billancourt (92)

Le cyclecar « La Perle », créé par Louis Lefèvre, avait une transmission par courroie et un moteur bicylindre. Vers 1920, la marque se fit connaître avec une petite voiture équipée d'un moteur Bignan de 4 cylindres de 1 100 cm³, qui se distingue dans plusieurs courses. Un autre modèle conçu par l'ingénieur Causan, avait un moteur 6 cylindres de 1 500 cm³ qui développait 60 cv et atteignait 138 km/h. Une version à compresseur frôlait 170 km/h. Ce constructeur fabriqua 375 voitures.

LA PONETTE

1909 / 1925 - Clichy (92)

Origine de la marque à Chevreuse en 1909, avec un modèle de 827 cm³. Transférée à Clichy en 1920, avec des modèles plus importants de 1 700 cm³ et de 2 890 cm³ à moteurs Ballot ou S.C.A.P. Pendant la première guerre mondiale, les voitures sont produites en Angleterre sous le nom d'Averies 8/10 cv. La 1 700 à moteur Ballot, qui a connu un certain succès, est remplacée en 1924, par une 2,8 litres qui sera la dernière La Ponette.

LATIL

1897 / 1939 - Suresnes (92)

Georges Latil ingénieur marseillais, dépose en 1897, un brevet de cardan pour un système de transmission permettant d'orienter les roues motrices. Un ensemble nommé « L'Avant-Train



Latil », va être commercialisé pour tracter des véhicules divers. (*Un avant-train est conservé au musée de la fondation Berliet*). C'est le début de la « traction avant ». Latil a fabriqué très peu de voitures particulières, cette firme étant surtout renommée pour la production : de tracteurs routiers à toutes roues motrices, de camions, de véhicules de voirie, de tracteurs agricoles et forestiers. En 1914, Latil est le premier constructeur de tracteurs 4x4 pour l'artillerie. Entreprise très importante, en 1928 les actions Latil sont cotées en bourse. En 1939, Georges Latil cède sa société, à Charles Blum, qui va ensuite

fusionner en 1955, avec Renault et la SOMUA pour former la SAVIEM.

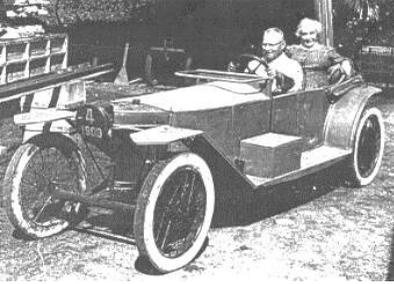
Automobiles Industriels
LATIL



Tracteurs Routiers - Camions - Autobus - Autocars - Matériel de Voirie
Tracteurs Agricoles - Charrues Polysoes "TOURAND-LATIL"
CH. BLUM & C^{ie} Ingénieur-Constructeur. 8, Quai G^{énéral} Gallieni SURESNES

LA TORPILLE

1913 / 1926 - Saumur (49) et Saintes (17)



Le charentais Léonce Bobrie, après avoir inventé un appareil à gonfler les pneus, réalise une voiturette à 2 places en tandem, construite à 14 exemplaires. De retour à Saintes, il continue de fabriquer d'autres exemplaires de La Torpille, équipés de moteurs de 1 690 cm³ ou de 1 950 cm³, pouvant atteindre 115 km/h. Un autre fabricant de cyclecar

appelés aussi La Torpille, a existé vers 1912 à Annonay (Ardèche).

LE METAIS

1906 / 1908 - Levallois-Perret (92)

Compagnie fondée par Louis Le Metais avec ses deux beaux-frères. Il y a d'abord des modèles monocylindres à moteur De Dion-Bouton avec une transmission par friction, puis les Le Metais sont équipées de moteurs à deux et quatre cylindres. Le petit fils de Louis Le Metais possède une Le Metais de 1907 en parfait état.

LEON LAISNE

1913 / 1934 - Nantes (44)

Léon Laisné, apprenti chez Hurtu puis tourneur chez Léon Bollée, étudie un prototype très original de voiture, avec une suspension à bras articulés. Puis il s'installe à Nantes, où il fabrique des machines-outils, des obus pour l'armée, et des voitures de sa conception.



Les Léon Laisné ont un châssis tubulaire à suspension à roues indépendantes par bras articulés agissant sur des ressorts hélicoïdaux montés dans des tubes verticaux. Plusieurs modèles sont réalisés jusqu'en 1926, avec des moteurs Ballot, CIME ou S.C.A.P.

Pour développer cette activité de constructeur automobile, il s'associe à un financier britannique, et la marque devient HARRIS LEON LAISNE. Ces voitures sont remarquables par leur système de suspension, qui sera repris beaucoup plus tard par Citroën sur la 2CV et la DS. L'amortissement, à

flexibilité variable des ressorts, sera industrialisé ultérieurement par l'ingénieur J. A. Grégoire. La dernière de la marque a été la « Harris 6 » avec un moteur Hotchkiss à 6 cylindres.

LEYAT

1913 / 1921 - Paris (75)

Marcel Leyat était un constructeur de planeur et d'avion biplan, et pilote en 1911. Il a réalisé une trentaine d'appareils différents pendant la première guerre. En 1913, il conçoit un véhicule en forme de fuselage, à 3 roues, propulsé par une hélice placée à l'avant, avec 2 places en tandem, baptisé L'Hélicocycle. Ensuite Leyat fabrique d'autres modèles, à 4 roues, toujours propulsés par hélice, avec les roues arrière directrices nommés L'Hélica. Cet engin bruyant et inconfortable eut très peu de succès.



LE ZEBRE

1909 / 1931 - Suresnes (92) et Puteaux (92)

Cette société a été fondée par Jules Salomon, Georges Richard, et Jacques Bizet (fils du compositeur Georges Bizet). Jules Salomon étudie une petite voiture économique, le type A. C'est immédiatement un succès, grâce à ses qualités et à son prix inférieur de 1 000 francs par rapport à ses concurrentes.

La deuxième Le Zèbre type B, propulsée par un moteur de 10 cv, est vendue 6 000 francs. Ces voitures légères, fiables et économiques sont considérées comme les premières voitures populaires. Elles seront utilisées comme véhicule de liaison par l'armée, avec une cadence de livraison de 40 exemplaires par mois en 1915. En 1918, Jules Salomon va rejoindre André Citroën où il sera le créateur des premiers modèles de cette nouvelle marque. Les dernières Le Zèbre, malgré un moteur plus puissant avec culasse Ricardo, seront plus difficiles à vendre.



LIGIER

1969 / - Vichy (03)

Entrepreneur de travaux publics (autoroutes, ponts, barrages), Guy Ligier pilote de Grands Prix, décide de construire des voitures de course. Toutes ses voitures seront codées avec les initiales JS, en hommage au pilote Jo Schlesser disparu au Grand Prix de France 1968. En 1976, les Ligier sont en formule 1, et l'écurie devient Prost Grand Prix en 1997. En 2004, Ligier reprend les



Automobiles Martini, et revient en compétition avec la JS49. De 1970 à 1975 les Ligier participent aux 24 heures du Mans, et remportent beaucoup de succès en formule 1 entre 1978 et 1981. Malgré des accords avec Mégatron, Renault et Mugen-Honda, les Ligier disparaissent des circuits en 1997. Ligier est aussi un important fabricant de voitures sans permis depuis 1980. Après la fusion avec Microcar en 2008, ce groupe devient le leader du marché de ce genre de véhicules. Une cinquantaine de voitures sortent journellement de cette usine de 20 000 m². Les voitures sans permis Ligier à moteurs thermiques ou électriques, sont réputées pour la qualité de leur fabrication.

LION-PEUGEOT

1906 / 1913 - Valentigney (25) et Audincourt (25)

Suite à un désaccord au sein de la famille Peugeot, Robert Peugeot et ses 2 frères (*fils d'Armand*) se séparent du groupe « Peugeot Automobiles » dirigé par Armand Peugeot, pour former une nouvelle marque « Lion-Peugeot ». Les premières Lion-Peugeot sont des voitures qui succèdent à la « Bébé Peugeot », fabriquées à Beaulieu-Valentigney dans les ateliers qui produisaient les motocyclettes. En 1910, la production, transférée à Audincourt, comprend des modèles plus étoffés de 9, 12, et 16 cv, monocylindre



ou bicylindre. La dernière série sera des 10 cv à 4 cylindres, mais encore à transmission par chaînes. La guerre de 1914/1918 mit fin à la commercialisation des 2 marques différentes et provoqua la réunification de Automobiles Peugeot.

LORRAINE-DIETRICH

1896 / 1939 - Lunéville (54) et Argenteuil (95)

Déjà connu pour la construction de matériel ferroviaire, Eugène De Dietrich va fabriquer des voitures, avec l'exploitation du brevet d'Amédée Bollée jusqu'en 1902. Puis son neveu Adrien De Turckheim signe des accords avec Turcat-Méry pour une nouvelle production, avec le concours d'Ettore Bugatti. En 1905, la société devient Lorraine-Dietrich, dont les statuts prévoient la construction de wagons et tous matériels de transport. La croix de Lorraine devient l'emblème de la marque.

En 1907, une nouvelle usine est créée à Argenteuil pour la fabrication des automobiles « La Lorraine ».



Pendant la première guerre, l'usine va produire des moteurs d'avions montés sur le Potez 25 et sur l'*Oiseau blanc de Nungesser et Coli*. Les Lorraine étaient de bonnes routières à tendance sportive, elles furent victorieuses aux 24 heures du Mans en 1925 et 1926. De 1934 à 1939, l'usine d'Argenteuil a continué de sortir plusieurs modèles de voitures mais aussi des camions sous licence Tatra et des chenillettes pour l'armée. Cette société a été finalement reprise par Gnome et Rhône en 1941.

LOUET, LOUET et BADIN

1902 / 1904, 1904 / 1908 - Paris (75), Auxerre (89)

Les premières Louet, fabriquées à Paris, étaient équipées d'un moteur 3 cylindres de 18 cv avec une transmission par double chaînes. En 1904, les ateliers sont délocalisés à Auxerre, pour produire une gamme de modèles plus importante. Il y a une 6 cv monocylindre, une 9 cv bicylindres et une 12 cv 3 cylindres. Louet fabriquait aussi des moteurs de 40 et 70 cv pour bateaux. Au salon de Paris 1904, Louet présenta une 6 cylindres à 2 carburateurs sur un châssis à entraînement par vis sans fin, avec un empattement de 4,03 mètres.

LUC COURT

1899 / 1936 - Lyon (69)

Cet Ingénieur de l'Ecole centrale de Lyon commence par étudier et déposer plusieurs brevets concernant des équipements électriques et des transmissions d'automobiles. Il réalise sa première voiture en 1899, équipée d'un moteur bicylindre et d'une boîte à 5 vitesses. En 1904, Luc Court invente un châssis démontable, permettant de changer rapidement de carrosserie, tout



en conservant le même groupe motopropulseur.

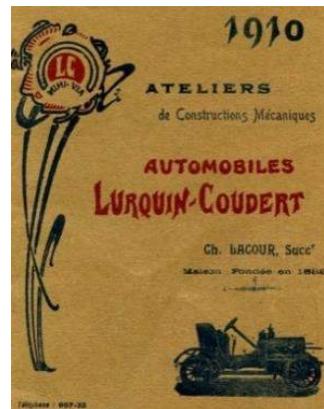
Les Luc Court sont exposées à la foire de Lyon de 1916, et les camions de la marque sont engagés dans le premier conflit mondial. La plus répandue des Luc Court est une 14

cv à moteur à longue course, avec les soupapes d'admission placées au-dessus des soupapes d'échappement (*brevet Luc Court*). En 1936, la dernière voiture est fabriquée sur commande, mais la construction des camions et autobus se poursuit jusqu'en 1950. Ce génial constructeur a déposé 24 brevets.

LURQUIN-COUDERT

1906 / 1914 - Paris (75)

Avant de venir à l'automobile, ce constructeur fabriquait des cycles, des tricars, des motocyclettes et des moteurs industriels. Les Lurquin sont de classiques voitures de l'époque avec des moteurs mono ou bicylindre à soupapes latérales. Ce constructeur est plutôt un assembleur car à part le moteur, les autres éléments de ses voitures sont fournis par des sous-traitants. Les châssis sont souvent livrés nus, le client les faisant habiller par un carrossier de son choix (*solution très courante à cette époque*).



MAJESTIC

1926 / 1930 - Paris (75)

En 1926, un modèle six cylindres de 3 000 cm³ et en 1930 présentation d'un huit cylindres. Seules quelques voitures auraient été construites ?

MAJOLA

1911 / 1928 - Saint-Denis (93)



Jean Majola fabriqua d'abord des moteurs, avant de se lancer dans la construction automobile. Les premières Majola avaient un moteur 4 cylindres avec arbre à cames en tête entraîné par chaîne, et des chambres de combustion hémisphériques.

Le modèle DT de 1 390 cm³ avait 4 vitesses. Ces petites voitures, très réussies, étaient fiables et rapides. Jean Majola pilota lui-même une de ses voitures aux 24 heures du Mans en 1925. La dernière Majola fut un cyclecar de 5 cv propulsé par un moteur flat-twin à refroidissement à air, construit à Chatou par Georges Irat.

MAJOR

1920 / 1932 - Paris (75)

Marque de cyclecar créée par Marcel Violet. Cet engin très performant était animé par un moteur deux temps bicylindres de 1 060 cm³, à chambre de combustion unique. Piloté par Violet, il remporte le Grand Prix du Cyclecar au Mans en 1920.

MALICET et BLIN

1897 / 1925 - Aubervilliers (93)

Paul Malicet et Eugène Blin fabriquaient des vélos, des accessoires, des engrenages et des roulements à billes pour l'automobile. Une tentative de construction de voitures est faite en 1903, et quelques modèles sont commercialisés sous la marque Malicet et Blin. Ces voitures seront finalement assemblées à Londres, et vendues avec l'appellation Marlborough, marque considérée comme franco-anglaise.

MASS

1903 / 1923 - Courbevoie (92)



Il semblerait que l'origine de cette marque soit les Automobiles Pierron, créée par l'ingénieur Louis Pierron. Les voitures furent fabriquées en France, et vendues en Grande-Bretagne par un concessionnaire nommé Masser-Hormimam, la marque étant l'abréviation de son nom. La production fut relativement importante, avec plusieurs modèles de différentes puissances. Les moteurs étaient des De Dion, puis des Ballot de cylindrées allant de 2,3 litres à 15,9 litres pour les 6 cylindres. De 1912 à 1923 les voitures étaient aussi vendues avec la marque PIERRON.

MATFORD

1934 / 1939 - Strasbourg (67) et Poissy (78)

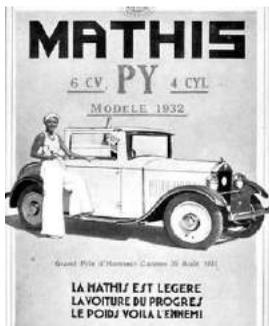
Ford France assemblait dans des ateliers à Asnières quelques modèles Ford avec des pièces importées. Pour échapper aux droits de douane Ford SAE conclut un accord avec Emile Mathis pour construire des Ford à Strasbourg. La première Matford est baptisée *L'Alsace V8*, avec un moteur V8 de 3,6 litres de 21 cv fiscaux, suivi d'un modèle plus court avec un moteur ramené à 13 cv fiscaux. Ces voitures confortables et silencieuses, sont lourdes et gourmandes en carburant ; avec des essieux rigides, des soupapes latérales et des freins mécaniques, elles ne sont plus compétitives face aux Traction avant de Citroën. Un désaccord survient entre les 2 partenaires. L'usine de La Meinau est évacuée en 1939, celle de Poissy est en fin de construction. La société Matford est dissoute en 1940.



MATHIS

1905 / 1948 - Strasbourg (67)

Emile Mathis a débuté dans l'automobile en travaillant pour le groupe De Dietrich. Puis, en association avec Bugatti, il commence à fabriquer des voitures *Mathis Hermès Simplex* de 40, 60, et 90 cv. En 1907, Mathis construit une vaste usine à Strasbourg pour y développer ses activités de constructeur automobile (*L'Alsace est à ce moment-là rattachée à l'Allemagne*). Emile



Mathis participe lui-même à plusieurs courses en Allemagne et en 1912, 3 Mathis Hermès Simplex remportent le Grand Prix de l'Automobile Belge. Dans la période entre-deux-guerres, Mathis est devenu le quatrième constructeur après Citroën, Renault et Peugeot. (*L'Alsace est redevenue française en 1918*). En 1926, la 8 cv MY eut un succès considérable, ainsi que l'Emysix très puissante mais plus légère que la concurrence. La devise d'Emile Mathis était : *le poids c'est l'ennemi*.

Les Mathis ont des roues avant indépendantes, des freins hydrauliques, des ponts à denture hypoïde, des moteurs en aluminium, des boîtes à 4 vitesses, etc. Nouveau succès en 1930 avec la 7 cv PY. Comme Citroën, Mathis se concentre sur la production d'un seul modèle à la fois. L'usine de La Meinau a occupé 15 000 personnes.

En 1934, une alliance avec Ford avait prévu de fabriquer des Matford dans une usine à Poissy. L'arrivée de la guerre mettra un terme à cette éphémère production. En 1946, Emile Mathis avec Jean Andréau se consacre à l'étude d'une voiture futuriste à 3 roues, la VL333, pour 3 roues, 3 places et 3 litres aux cents. Cette traction avant motorisée par un bicylindre à plat de 700 cm³, avait une forme très aérodynamique, mais ne fut fabriquée qu'à une dizaine d'exemplaires, car le gouvernement d'après-guerre ne lui attribua pas les autorisations imposées par la pénurie des matières premières (*la photo est une VL333 restaurée aux Etats-Unis*). Les locaux de Mathis sont cédés à Citroën en 1953.



MATRA

1964 / 2003 - Romorantin (41)

Matra (*acronyme de Mécanique Aviation Traction*) fabriquait de l'armement depuis 1941. Puis cette société se diversifie avec des activités dans : l'aérospatiale, l'aéronautique, la plasturgie, les machines-outils et l'automobile en 1964 en reprenant la fabrication de la Djet René Bonnet. La première vraie Matra sera la 530 avec le moteur central Ford.

À la suite des accords avec SIMCA (*Chrysler-France*) Matra va construire les Bagheera et les Murena. Très belles voitures de sport avec 3

places frontales, mais au succès limité à cause du manque de puissance des moteurs. En 1968, Matra se distingue en Formule 1 avec Jackie Stewart qui est champion du monde sur une Matra Sport à moteur Cosworth, et gagne trois fois de suite les 24 Heures du Mans (1972, 73, et 74) avec la 670 à moteur V12. La Rancho voiture de loisirs,



était aussi assemblée à Romorantin. En 1979 l'ingénieur Philippe Guédon (*ex Simca*) qui a conçu toutes les Matra, présente le projet P16 dénommé Monospace. Peugeot qui vient de racheter Simca, se désintéresse de ce modèle, et c'est Renault qui va le commercialiser sous le nom d'Espace. L'Avantime Renault sera la dernière voiture construite chez Matra, et l'usine de Romorantin sera fermée en 2003.

MIEUSSET

1898 / 1925 - Lyon (69)

Claude Mieusset, fabriquait des pompes à incendie depuis 1867, avant de construire des automobiles jusqu'en 1914 et de véhicules utilitaires jusqu'en 1925. La Mieusset a été la première voiture avec un moteur 3 cylindres. Un modèle de 1903 est exposé au musée Malartre.



La plus puissante Pompe à incendie automobile du Monde — Projection horizontale : 8

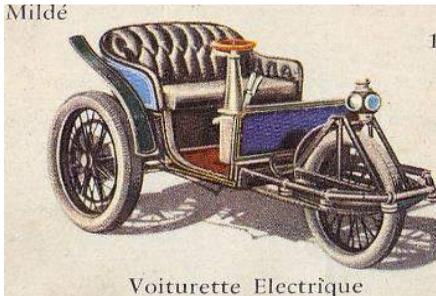
MILDE

1897 / 1909 - Levallois-Perret (92)

Charles Mildé était un important fabricant d'appareils électriques et de paratonnerres. Avec l'ingénieur Robert Mondos, ils réunissent leurs compétences pour construire des véhicules électriques. La première Mildé est une calèche entraînée par un moteur de 3 cv, les accumulateurs sont répartis à l'avant et sous le siège arrière, le poids total est de 1 250 kg, l'autonomie est d'environ 50 km pour une vitesse maximale de 12 km/h. Un fourgon avec des batteries Fulmen et une charge utile de 1 000 kg, a circulé durant plusieurs années dans Paris. Mildé réalise ensuite un tricycle nommé « *Le poney électrique* », dont le prix d'utilisation est de 3 francs par jour.

Des fiacres et des coupés sont aussi électrifiés et circulent régulièrement. En 1900, à Paris, il y a davantage de voitures électriques en

Mildé



circulation que de voitures à pétrole. Charles Mildé réalise un moteur différentiel à 2 induits qui actionne séparément chaque roue et qui agit comme frein par la mise en court-circuit de l'induit. Ce procédé breveté sera vendu en Allemagne et aux Etats-Unis. Le catalogue Mildé comprend 3 versions d'un châssis utilitaire

transformable : en caisse de livraison, en omnibus ou en plate-forme.

A partir de 1904, Mildé s'oriente vers la production de véhicules utilisant un moteur électrique, et un moteur à explosion De Dion-Bouton. (*Un siècle plus tard, on redécouvre cette formule appelée Hybride !*) Cette solution compliquée est abandonnée et Mildé, avec l'assistance d'Henri Gaillardet, va réaliser des voitures à essence plus performantes, qui s'appelleront en 1907 Mildé-Gaillardet. La production Mildé est très disparate avec des voitures électriques ou à pétrole et à propulsions mixtes. 15 fourgons électriques, sont utilisés pendant plusieurs années par la messagerie des Postes pour transporter du courrier. L'arrivée de la guerre met un terme à la production des véhicules électriques, qui seront de nouveau réutilisés en 1940, avec l'association Mildé-Krieger et La Licome.

MOCHET

1924 / 1958 - Puteaux (92)

Charles Mochet, a fabriqué le Vélocar où l'utilisateur est en position semi-allongé, et un cyclecar avec moteur de 350 cm³, réalisé à près de 200 exemplaires. En 1930 il présente la « Petitauto » avec un moteur deux temps de 175, mais fabriquée à seulement 10 unités. Le Vélocar connaît un succès éphémère lors des congés payés en 1936. Autre invention de Mochet : un side-car adaptable à une bicyclette. Son fils Georges a continué cette petite fabrication avec le Vélo très apprécié pendant l'occupation, puis il a motorisé en 1945 les Vélocar avec des moteurs 125 cm³ Ydral, c'était les sans permis de l'époque. Le type C M Grand Luxe est carrossé par Antem, a un moteur Ydral de 175 cm³. Malgré un prix de vente très élevé (270 000 francs), 1250 véhicules sont vendus entre 1949 et 1954.



La dernière Mochet est une véritable petite voiture avec une carrosserie étanche et de nombreux perfectionnements.

MONICA

1972 / 1975 - Balbigny (Loire)

Jean Tastevin ingénieur et PDG de la Compagnie française de produits métallurgiques, était aussi un passionné d'automobiles de luxe. Pour diversifier les activités de son entreprise de construction de matériel ferroviaire, il conçoit un prototype de voiture de prestige baptisé Monica en hommage à sa femme Monique. Présenté au salon de l'auto 1972, la Monica est un coupé sport à 4 places, avec un moteur V8 anglais de 240 cv, rapidement remplacé par un Chrysler de 285 cv. L'équipement est de grand luxe : tableau de bord en loupe d'orme et cuir, volant en bois verni, sièges en cuir, moquette en laine Shetland, air conditionné, radio stéréo. Cette merveille pèse 1 850 kilos, et peut rouler à 240 km/h, mais consomme 18 litres aux cent, et coûte un million d'anciens francs. Malheureuse coïncidence, en 1973, survient la première crise pétrolière, avec les limitations de vitesse et l'augmentation des carburants. Seulement 28 exemplaires sont fabriqués.



MORS

1895 / 1925 - Paris (75)

Emile Mors, est un des pionniers de l'automobile française. Dès 1885 il réalise un véhicule à vapeur avec chauffage au pétrole. Son premier véhicule à essence, étudié avec Henri Brasier, est un vis-à-vis muni d'un moteur 4 cylindres en V, avec culasses refroidies par eau et cylindres refroidis à l'air. En 1901, une 4 cylindres de 9 232 cm³, est étudiée spécialement pour la compétition, avec laquelle les frères Mors participent à toutes les courses de ville à ville, très fréquentes à cette époque. Ils terminent souvent aux places d'honneur et sont



vainqueurs dans Bordeaux/Biarritz, Paris/Saint-Malo, Paris/Bordeaux, et Paris/Madrid en 1903. Mors détient aussi le record du monde de vitesse en 1902, à 138 km/h, avec le modèle Z type Paris-Vienne.

En 1906, Emile Mors s'associe avec un jeune polytechnicien André Citroën, qui réorganise l'entreprise ce qui permet de doubler la production (en 1909, 2 000 voitures). Mais la crise économique de 1908 va être fatale à l'entreprise. En 1913, les Mors sont équipées de moteur Knight ou Minerva. En 1919, Citroën fonde sa société et absorbe la partie automobile de Mors. Les dernières Mors 12/16 HP Sport, sont commercialisées en 1923. Mors va rester une entreprise d'électricité du groupe Vinci, et continuer des activités aéronautiques, ferroviaires et maritimes jusqu'en 1996.

MOTOBLOC

1902 / 1932 - Bordeaux (33)

Société créée en 1902, pour l'exploitation des brevets Schaudel, concernant le regroupement en un seul bloc : du moteur, de l'embrayage et de la boîte de vitesses. Solution innovante pour l'époque, et adoptée par tous les constructeurs par la suite. Dès leur début, les Motobloc participent à de nombreuses courses : Paris-Madrid, Grand Prix de l'ACF, rallye de Monte-Carlo, etc. La bicylindre à moteur incliné, est remplacée par des 4 cylindres plus classiques, à soupapes en tête, et avec une roue libre placée entre les deux paires de cylindres, pour assouplir le fonctionnement ? De l'usine de Bordeaux sortent des automobiles, des moteurs marins, des camions, des moteurs d'avions et des obus à partir de 1914.



Des difficultés financières surviennent après l'arrêt de fabrication des munitions, aggravées par la crise de 1929. Malgré l'adoption des roues indépendantes en 1928, sur ses 3 modèles de 9, 10, et 15 cv, et concurrencées par les productions en série de Renault et Citroën, les automobiles Motobloc disparaissent en 1932.

Motobloc continuera de fabriquer des moteurs, des cyclomoteurs et des motocyclettes jusqu'en 1961.

NEW-MAP

1938 / 1945 - Lyon (69)

Cette entreprise très connue pour sa production de motos, a aussi réalisé quelques petites voitures et des petits véhicules de livraison à trois roues. Entre 1938 et 1945, environ 1 000 voitures ont été produites animées par des moteurs Sachs de 100 cm³. Ces Microcars eurent un certain succès comme moyen de déplacement pendant

l'occupation. Un modèle plus important apparaît en 1946, équipé d'un moteur de 125 cm³. La production est transférée à Clermont-Ferrand en 1947, commercialisée sous le nom de Rolux et de Solyto.



NOEL

1920 / 1924 - Argenteuil (95)



Lucien Noël construisait un très bon cyclecar avec des solutions originales qui donnait à cet engin une très bonne tenue de route et des performances honorables. Les Noël se sont distingués dans plusieurs épreuves sportives.

OMEGA-SIX

1922 / 1930 - Boulogne-Billancourt (92)

L'idée de l'ingénieur Gadoux, était de construire une voiture de luxe pour concurrencer l'Hispano-Suiza. Présentée au salon de 1922, l'Oméga-Six était munie d'un moteur 6 cylindres de 2 litres à arbres à cames en tête, et d'une boîte 3 vitesses. Les suivantes, avaient un moteur de 3 litres et une boîte 4 vitesses plus 2 démultiplications dans la transmission, pour augmenter la vitesse. Malgré leurs qualités, les Oméga eurent peu de succès, la clientèle aisée préférant acheter des Hispano.

PANHARD et LEVASSOR

1889 / 1967 - Paris (75)

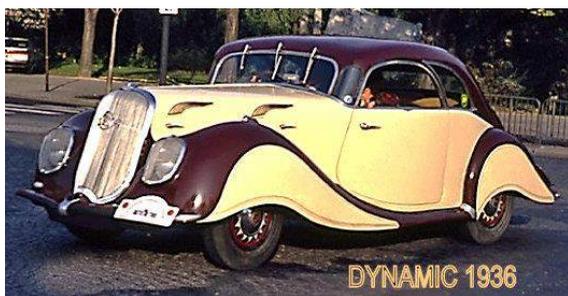
Depuis 1875, René Panhard et Émile Levassor, construisent des moteurs à gaz, avant de fabriquer sous licence des moteurs Daimler. En 1890,

Levassor et Gottlieb Daimler réalise un quadricycle Peugeot, vendu par René Panhard. En 1891, débute la production en série de 30 voitures. Pendant 12 ans, P & L va être le constructeur qui cumule le plus de victoires dans les épreuves de compétition d'automobiles. Émile Levassor se tue lors de la course Paris-Marseille en 1897, Panhard diminue sa participation aux compétitions et se consacre à la production de camions et de voitures de luxe. Cette entreprise devient rapidement un constructeur français très important et le principal fournisseur de l'armée pendant la guerre de 14/18.

Les Panhard sont des voitures robustes, luxueuses et performantes. Tous les types de moteur sont utilisés, avec des cylindrées allant de 2,4 litres à plus de 10 litres, un démarreur à air comprimé était adaptable. A partir de 1911, le moteur brevet Knight sans soupapes est adopté par Panhard, et va progressivement remplacer les moteurs conventionnels. Ce



type de moteur, amélioré par Panhard, restera la spécialité de la marque jusqu'en 1939. En 1934, Panhard va battre ses records de production, avec 5 modèles différents, et une large gamme d'utilitaires : camions, autocars, autobus. La Dynamic de 1936, est une énorme voiture moderne avec :



carrosserie autoporteuse en acier, freins hydrauliques à double circuit, suspension par barres de torsion, moteur S S de 2,5 ou 3,8 litres, 3 places de front à l'avant et 4 places à l'arrière, volant au centre, vitrage panoramique (2 vitres cintrées de chaque côté du parebrise). Mais la période du Front

Populaire n'est pas favorable à ce genre de voiture, il n'en sera fabriqué que 2 600 entre 1936 et 1940. En 1945, les conditions économiques et les décisions du gouvernement, obligent P & L à fabriquer une voiture légère et économique.

La série des Dyna (*prototype étudié par J. A. Grégoire*), sont des tractions avec moteurs flat-twin à 2 cylindres de 610 cm³ dont les soupapes sont rappelées par des barres de torsion, boîte à 4 vitesses, carrosserie en aluminium. Ces voitures surprennent par leurs qualités, leurs tenues de routes et leurs performances. Elles remportent de nombreuses victoires en

compétition, le type Sport Junior avec moteur à compresseur développe 62 cv au frein. La berline Z1 de 1954, est encore plus ambitieuse : 6 places, vitesse 130 km/h (*version Tigre 145 km/h*), et 7 litres aux cents.

En 1964, les coupés sport 24 CT dépassaient 160 km/h. la production dépasse 10 000 exemplaires par an. Mais Citroën mettra fin en 1967, à ces voitures merveilleuses, trop chères à fabriquer. P & L continuera la production de véhicules militaires sous le nom de Panhard Défense.

PARISIENNE

1899 / 1903 - Paris (75)

La société Parisienne, construisait des vélos et des tricycles, avant de réaliser une voiturette. Le moteur De Dion ou Aster, était disposé à l'avant et entraînait les roues avant, l'ensemble étant orienté par un levier. Une Parisienne établit un record en 1900, avec une moyenne de 29 km/h sur 240 kilomètres sans arrêt. Connus aussi sous le nom d'Eureka, 400 exemplaires de ces véhicules furent construits en 2 ans.

PASSY-THELLIER

1903 / 1907 - Levallois-Perret (92)

Divers modèles ont été fabriqués avec des moteurs Aster de 8, 10 et 14 cv, qui participèrent aux courses Paris-Vienne et Paris-Madrid. Un modèle plus puissant de 24 cv à moteur Buchet, prit le nom de Mendelssohn, qui était le nom d'un des directeurs.

PEUGEOT

1889 / - Valentigney (25), Audincourt (25), Lille (59), Sochaux (25)

L'origine remonte à 1810, quand les fils de Jean-Pierre Peugeot transforment le moulin familial en fonderie d'acier. Avant de venir à l'automobile, Peugeot fabrique : des scies à ruban, des ressorts, des baleines de corset, de l'outillage à main, des moulins à café, des poivriers, des cycles à 2 et 3 roues, des motos. Le visionnaire Armand Peugeot, présente en 1889, la première Peugeot à vapeur, étudiée avec Léon Serpollet. Elle est vite remplacée par un modèle à pétrole actionné par un moteur Daimler-Benz. C'est le type 3 fabriqué en série à 64 exemplaires dès 1891.



La première usine consacrée à l'automobile est construite à Audincourt en 1897, suivi d'une deuxième à Lille en 1898. En 1905, les fils d'Armand fondent la marque Lion Peugeot, qui sera séparée de la branche d'Armand pendant 10 ans. L'usine de Sochaux de 1912, regroupera toutes les productions automobiles et deviendra un des plus grands sites industriels de France. Avant 1914, Peugeot est le plus important constructeur français avec 10 000 véhicules.

Le succès de la 201, permet à Peugeot de surmonter la crise de 1929, et d'acquérir une très bonne réputation, confirmée avec la série des 202, 302, et 402 aérodynamiques. Au cours de l'occupation, Sochaux doit fabriquer des camions, des moteurs d'avions, des patins de chars, et des éléments de V1. Après la guerre, Peugeot se concentre sur une production mono modèle : la 203 qui avec sa ligne moderne connaît un immédiat succès, suivie de la 403 qui sera la première voiture française Diesel de série. L'usine de Mulhouse, entre en activité en 1962, puis c'est la prise de contrôle de Citroën en 1976, le rachat de Simca Chrysler-France en 1978, qui forme le groupe P S A actuel. Le Lion, emblème de la marque, déposé en 1858, avait été choisi pour repérer la meilleure qualité des scies produites par ce fabricant.

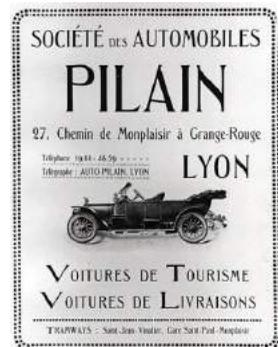


PILAIN

1902 / 1920 - Lyon (69)

Avant de créer son entreprise, François Pilain avait travaillé chez Serpollet, La Buire et Vermorel. Les premières Pilain sont des 2 et 4 cylindres, avec transmission aux roues arrière par un système ressemblant au pont suspendu De Dion. Dès 1906, les Pilain ont un allumage par magnéto, 4 vitesses, et graissage du moteur sous pression. La gamme très étendue, comprend des cylindrées allant de 1 à 6,3 litres. Excellentes voitures, mais d'un prix de revient trop élevé, les Pilain disparaissent après la première guerre mondiale.

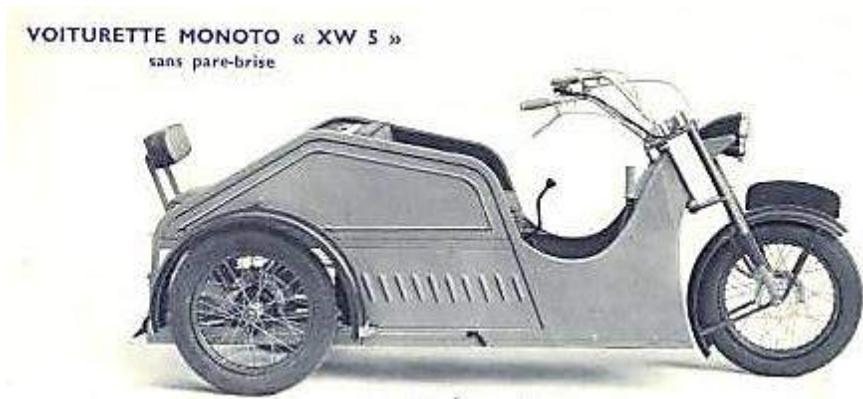
Emile PILAIN (neveu de François), fondateur de la marque Roland-Pilain, a construit une petite 5 cv 4 cylindres à 3 vitesses et freins type Perrot, vers 1930.



POIRIER

1928 / 1958 - Fondettes (37)

Cette société a surtout fabriqué des véhicules destinés aux personnes handicapées. Aux Monocars à 3 roues du début, succèdent les Monoto avec 2 places en tandem, motorisés par des moteurs Train ou Sachs. Ces voiturettes furent encore construites de 1945 à 1958, avec des moteurs Peugeot ou Gnome-et-Rhône de 98 cm³ et 125 cm³.



PORTHOS

1906 / 1914 - Boulogne-Billancourt (92)

Les premiers modèles étaient des 4 cylindres de 4 560 cm³ et des 6 cylindres de 50 et 60 cv. Ainsi qu'une 8 cylindres prévue pour la course. À partir de 1912, les cylindrées sont réduites, la dernière Porthos étant une 4 cylindres de 10 cv.



PRUNEL

1900 / 1907 - Puteaux (92)

Entreprise fondée en 1900, par J. Prunel pour construire des automobiles, qui, jusqu'en 1907 s'appelleront Atlas. La gamme des Prunel était très étendue, avec des modèles de toutes cylindrées et des moteurs de marques différentes. La transmission à chaînes pouvait être remplacée par une transmission par arbre. L'histoire de cette firme, est très compliquée : le

voitures Boyer étaient construites dans la même usine, les modèles exportés en Angleterre étaient vendus sous le nom de Gnome ou de Gracile, et des voitures Phénix y furent aussi fabriquées. Une Prunel, a participé à la course Paris-Madrid en 1903.

PURREY

1898 / 1929 - Bordeaux (33)



L'industriel Valentin Purrey, a construit sa première machine à vapeur en 1886, qu'il va utiliser sur des camions, des automotrices et des tramways. Son usine s'étend sur 8 hectares à Bègles, il exporte ses tramways dans le monde entier jusqu'en Australie. Dès 1887 il réalise un tramway à vapeur à Barcelone.

Son premier prototype de camion va être constamment amélioré pour devenir le principal constructeur de camions à vapeur. Ces engins très fiables ont été très utilisés pendant la première guerre mondiale en particulier pour le transport des premiers chars Renault.

RALLY

1921 / 1933 - Colombes (92)

Fondateur Eugène Affovard ingénieur. Début en cyclecar avec moteur Harley-Davidson, puis petites voitures motorisées avec des moteurs Ruby, CIME, S.C.A.P., ou Chapuis-Dormier d'environ 1,1 litre de cylindrée. Voitures élégantes, légères avec la place du passager en retrait de celle du pilote, et très performantes, conçues pour effectuer des rallyes.

En 1927, les moteurs 1 100 sont suralimentés par un compresseur Roots, ce qui permet au type ABC d'atteindre 135 km/h. La dernière Rallye présentée au salon de Paris 1932, avait un moteur de 1 466 cm³. Les Rallye se sont



1930 Rallye Roadster BV (987 cc)

distinguées dans de nombreuses compétitions, en rivalité avec Amilcar, BNC, et Salmson, avant d'être victimes de la crise de 1929.

RATIER

1904 / ? - Montrouge (92) et Figeac (46)

Entreprise connue pour sa fabrication d'hélice d'avion. Paulin Ratier avait conçu une voiture de rallye qui a gagné de nombreuses courses, ainsi que le Bol d'Or en 1926. C'était une 6 cv de 750 cm³ avec un compresseur Cozette, très performante, construite à une vingtaine d'exemplaires. Un prototype de voiture à hélice est réalisé en 1921, équipé d'un gros 4 cylindres, la traction se fait par une hélice disposée à l'avant, plus un entraînement classique sur les roues. A cause du bruit, du souffle et de la consommation, c'est un échec commercial mais Ratier va fournir les Hélices à LEYAT. Ratier a aussi produit les motos issues de la marque CEMEC.



RAVEL

1898 / 1928 - Neuilly (92) et Besançon (25)

Louis Ravel avait fondé dès 1898 une usine pour produire des automobiles à la demande. Puis en 1902, il vend sa société à Edmond Gentil qui va créer la marque Alcyon. Il s'installe à Besançon comme fabricant de moteurs, fonde la marque Zenith et s'associe avec T. Schneider. En 1922, il redevient constructeur indépendant et va produire une très bonne voiture à la cadence de 350 véhicules par an. Cette automobile qui réunit des innovations techniques et une grande qualité de fabrication, a aussi des coûts de production qui vont entrainer la société dans des difficultés financières insurmontables.

REBOUR

1905 / 1908 - Puteaux (92)

Automobiles à moteurs 4 cylindres de 10, 18, 20 et 40 cv, boîte 4 vitesses. Vendues en Espagne sous le nom de Catalonia.



RENAULT

1898 / 1945 - Boulogne-Billancourt (92)

Louis Renault, âgé de 21 ans, réalise dans sa cabane de jardin une voiture avec un moteur De Dion-Bouton, auquel il a adapté une transmission par cardan et une boîte de vitesses à prise directe de son invention. Lors du réveillon de Noël 1898, il gravit la rue Lepic devant ses amis épatés et une foule admiratrice, douze commandes fermes sont immédiatement enregistrées. Louis dépose le brevet de sa boîte à prise directe, qui sera adoptée par tous les constructeurs automobiles.



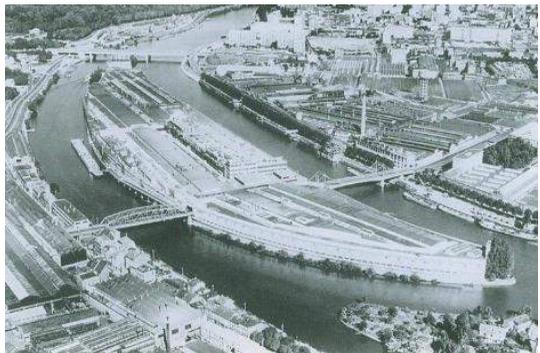
La société Renault Frères est créée le 25 février 1899, et 76 voitures sont produites et vendues au cours de cette année. Louis et son frère Marcel participent à la plupart des courses de cette époque, et terminent souvent aux places d'honneur, mais Marcel se tue dans un accident lors de la course Paris-Madrid.

En 1902, plusieurs modèles sont au catalogue, les usines s'étendent sur 7 500 m², et Louis réalise son premier moteur à 4 cylindres de 24 cv.

Créateur et travailleur acharné, Louis Renault devient le premier constructeur français. En 1906, un taxi sur deux est un Renault en France et en Angleterre, et sont exportés à New-York et à Buenos-Aires. En 1914, 1 200 taxis sont mobilisés pour la bataille de Verdun : les célèbres Taxis de la Marne.

La société Renault est devenue un empire industriel, en plus des voitures on y fabrique : des camions, des tracteurs, des autobus, des autorails, des moteurs d'avions, de l'armement et des munitions pendant la guerre. Renault réalise le premier char mitrailleur léger utilisé en 1917, qui a contribué à la victoire de 1918. (*Louis Renault est nommé officier de la Légion d'honneur*).

Autoritaire et intransigent, Louis Renault doit affronter les premières grèves, mais c'est aussi un des premiers industriels à introduire des réformes sociales dans son entreprise. Il participe à la mise en place des allocations



familiales et des secours mutuels. L'empire Renault occupe 20 000 personnes en 1928.

L'immense usine de l'île Seguin restera le symbole du progrès industriel et des luttes sociales. La compétition avec Citroën se fait au détriment des autres petits constructeurs qui ne peuvent résister à ces 2 géants de l'automobile. En 1936, malgré les grèves, la production dépasse 61 000 véhicules. La gamme des voitures Renault est très complexe, et va de la 6 cv populaire aux luxueuses 6 et 8 cylindres de 40 cv (*Monaquatre, Celtaquatre, Monasix, Vivasport, Nervastella, Reinasport, Primastella, Juvaquatre, etc.*). En 1940, les ateliers sont réquisitionnés et travaillent pour la Wehrmacht, ils sont bombardés plusieurs fois avec beaucoup de victimes. Accusé de collaboration, Louis Renault est interné à la prison de Fresnes où il meurt le 24 octobre 1944. La société Renault est dissoute et devient la Régie Nationale des Usines Renault. En 1951, les premières chaînes-transfert sont utilisées à l'île Seguin,



et la 4CV y est produite à la cadence d'une à la minute.

Anomalies de l'histoire : après avoir été Officier et Grande Croix de La Légion d'honneur, Louis Renault est accusé de collaboration, ce qui d'ailleurs est contesté par certains historiens. Louis Renault, qui n'était pas ingénieur a déposé

plus de 500 brevets qui ont contribué à sa fortune. André Citroën qui lui était polytechnicien, a acheté des brevets aux américains (Chrysler et Budd).

RENE BONNET

1961 / 1964 - Champigny-sur-Marne (94) et Romorantin (41)

Après la cessation d'activités de Deutch et Bonnet, René Bonnet en partenariat avec Renault, prévoit la fabrication d'une barquette pour participer aux 24 heures du Mans 62. Modifiée par Claude, le fils de René, la Djet ne sera commercialisée qu'en juillet 1963. D'autres améliorations suivirent pour que cette voiture soit moins spartiate et plus habitable et aboutirent à l'Aerodjet du salon 1963. Environ 200 Djet ont été construites par Bonnet, plus du double par Matra avec l'appellation Matra-Bonnet. Les RB ont participé à beaucoup de compétitions en particulier aux 24 heures du Mans. Matra reprit la fabrication des RB en septembre 1964.

REYROL

1901 / 1930 - Levallois-Perret (92)

Les premières Reyrol ont un châssis en bois avec des moteurs Aster ou De Dion-Bouton et sont d'un prix modéré. En 1905, elles sont vendues sous le nom de « Passe-Partout ». En 1909, les moteurs monocylindres sont remplacés par des quatre cylindres Chapuis-Dormier. Très innovant Antoine Reyrol présente en 1926 un modèle à moteur sans soupapes, et une « Passe-Partout » à traction avant.

ROCHET-SCHNEIDER

1895 / 1931 - Lyon (69)

Entreprise fondée par Edouard Rochet et Théodore Schneider pour construire des automobiles et des véhicules utilitaires. Dès 1900, une usine ultra moderne de 10 000 m², va produire des voitures de grandes qualités, et des camions légers qui participeront à la conquête du Sahara. Les premières R S sont inspirées des Benz ou des Panhard, l'excellente réputation de la production amène les deux associés à réaliser plusieurs types différents avec des puissances importantes. Durant la première guerre mondiale, R-S réalise des obus, des moteurs



d'avions, et un type de camion de 1,5 tonnes, dont 1 363 unités sont livrées à l'armée. Robustes et rapides, avec des solutions techniques modernes, les R-S sont très appréciées en France et à l'étranger (licences en Italie, en Suisse, en Belgique et aux Etats-Unis). La fabrication coûteuse des automobiles cesse en 1931, celle des camions est maintenue jusqu'en 1951, avant que R-S ne devienne une filiale de Berliet. La R-S qui a participé à la course Paris Marseille en 1898, est exposée au musée Malartre.

ROLAND-PILAIN

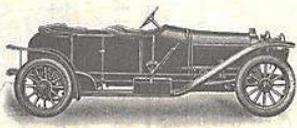
1906 / 1932 - Tours (37)

D'abord fabricant de cycles, François Roland et Emile Pilain deviennent constructeurs d'automobiles. Étudiée par le jeune technicien Emile Pilain la gamme très vaste comprend quelques belles réussites comme la C23, puissante voiture de luxe. Les RP 9 et RP 10 connaissent un succès commercial pendant plus de dix ans. Comme toutes les autres marques de

cette époque, les RP participent à de nombreuses compétitions avec souvent de bons résultats. L'usine occupe 430 personnes en 1927, la production totale est estimée à 10 000 véhicules entre 1906 et 1926.

Automobiles ROLLAND & PILAIN
Siège Social :

Usines et Bureaux : *Usine annexé :*

44, Place **ABELAIS**  129, Rue Victor-Hugo

TOURS **TOURS**

Châssis 4 Cylindres, 9 - 11 - 12 - 15 - 20 - 24 - 30 - 40 - 60
Châssis 18 H.-P. 6 Cylindres sans soupapes

————— **MOTEURS AVIATION** —————

Les plus rapides —:— Les plus souples —:— Les plus silencieuses

ROLUX

1938 / 1952 - Lyon (69)

Société créée par Paul Martin qui est à l'origine des motos New-Map. La Rolux était un minicar de construction légère, muni d'un moteur de 125 cm³, avec une jolie carrosserie sans porte. Il y eu quelques versions utilitaires et la dernière série avait un moteur Ydral de 175. Ce type de véhicules eut beaucoup de succès pendant les années d'occupation (1940/44), fabriqué à un millier d'exemplaires.



RONDEAU

1980 / 1985 - Le Mans (72)



Le pilote de compétition Jean Rondeau, décide de construire ses propres voitures. Dix fois il se distingue sur le circuit des 24 heures du Mans, mais le plus original c'est qu'il reste le seul pilote à remporter une victoire avec une voiture de sa conception. Malgré l'assistance de quelques sponsors, l'écurie Porsche est imbattable en 1981. Six Rondeau sont engagées au Mans en 1982, seules deux terminent à la 10^e et 15^e place. Jean Rondeau meurt accidentellement en 1985.

RONTEIX

1906 / 1914 - Levallois-Perret (92)

Les voitures légères et cyclecars Ronteix sont équipées d'un petit 4 cylindres de 905 cm³ avec une transmission particulière : un cône en sortie d'embrayage entraîne au choix une des trois rangées de dents situées sur la couronne du pont arrière (système utilisé aussi par Sizaire et Naudin). Les Ronteix se sont distinguées dans la Grand Prix du Cyclecar au Mans en 1913. Les dernières Ronteix avaient des moteurs de 966 et 1 460 cm³.

ROSENGART

1928 / 1955 - Neuilly (92)

Industriel très ingénieux, Lucien Rosengart a inventé le Baby-foot et déposé plus de 100 brevets. En 1914, il réalise une fusée lance obus, et construit 2 usines d'armement à Paris et Saint-Brieuc. Avec l'ingénieur Jules Salomon, ils construisent une voiture calquée sur l'Austin Seven de 1923. En 1928 Rosengart présente son premier modèle la LR2, qui connaît un rapide succès. François Lecot parcourt 100 000 km en trois mois et demi sans aucun ennui mécanique. En 1931 apparait la LR4 qui sera construite jusqu'en 1950, suivie de la LR6.

En 1933, à la suite d'accords avec la marque allemande Ader, Rosengart présente la « Super-Traction ». Equipée de la mécanique de la Traction Citroën et avec 4 roues indépendantes les débuts sont difficiles. Améliorée avec une nouvelle carrosserie en 1939, cette Super-Traction a un succès éphémère à cause des événements. La magnifique « Supertrahuit » avec un V8 de 4 litres exposée aux salons 1946 et 1948, ne sera pas commercialisée.



L'Ariette en 1950 dessinée par Charbonneaux, mais avec des solutions techniques périmées, ne sera fabriquée qu'à 1347 exemplaires. La dernière tentative sera la Sagaie qui termine l'histoire de Lucien Rosengart, qui en plus d'être un grand industriel a été un conseiller financier efficace pour aider Citroën et Peugeot quand ils étaient en difficulté.

ROSSEL

1903 / 1923 - Sochaux (25)

Frédéric Rossel diplômé de l'École Centrale (*comme Armand Peugeot*) est en 1898 directeur de la première usine Peugeot à Audincourt, et sera à l'origine de la nouvelle usine à Sochaux. Dans des ateliers situés dans la même ville, il crée sa propre marque avec une puissante voiture de luxe inspirée de Mercedes. Reconnue pour ses qualités, les ventes restent faibles limitées à la région, et les bénéfices inexistantes. En 1906, d'autres modèles sont ajoutés ainsi que quelques camions et omnibus. Malgré une grande qualité, de nombreuses innovations, et de bons résultats en course (*une victoire au mont Ventoux en 1909*), la rentabilité de l'entreprise est toujours incertaine. Passionné d'aviation, Frédéric Rossel en association avec les frères Peugeot, forme la Société Anonyme de Constructions Aériennes Rossel-Peugeot. Des moteurs rotatifs y sont fabriqués pour d'autres marques d'avions. En 1918, Rossel sort un modèle de petite cylindrée, suivi en 1923 d'une six cylindres haut de gamme. Mais les ventes restent toujours trop faibles, l'usine est rachetée par Peugeot et le site deviendra un des plus grands centres de production d'automobiles en Europe.

ROUSSON

1903 / 1920 - Feurs (42)

Fabrication créée par Sébastien Rousson qui a comporté cinq modèles différents. C'étaient des voitures classiques avec des moteurs 4 cylindres allant de 8 à 16 cv, carrosserie découverte de deux ou quatre places, et des pneus Michelin. 130 exemplaires auraient été fabriqués, il en reste un, propriété de l'arrière-petit-fils de Sébastien.

ROVIN

1946 / 1958 - Saint-Denis (93)



Raoul de Rovin était un fabricant de cycles depuis les années vingt, et avait fait une tentative de constructeur avec quelques cyclecars et une voiturette en 1926. La production en petite série commence en 1946 dans les anciens ateliers Delaunay-Belleville, sous la direction de son frère Robert de Rovin. Le type D2 a un moteur de 423 cm³ flat-twin à refroidissement par air, un poids de 300 kg, et roule à 70 km/h. la

D3 plus moderne a une carrosserie avec portières, dimensions : longueur 3,06, largeur 1,18. La D4 est une D3 re-stylisée, toujours avec le même moteur qui atteint 13 cv. Près de 3 000 Rovin ont été fabriquées, vendues surtout en région parisienne, où elles eurent un certain succès dû au manque de véhicules de l'après-guerre.

ROY Georges

1906 / 1930 - Bordeaux (33)

De nombreux modèles ont été fabriqués par Georges Roy : d'abord un monocylindre de 1100, suivi de deux et quatre cylindres avec trois vitesses, et un six cylindres de 10 200 cm³. Tous ses modèles voient leurs cylindrées évoluer au cours des années. Les dernières ROY sont une 14 cv 3 litres et une 21 cv 10 litres.

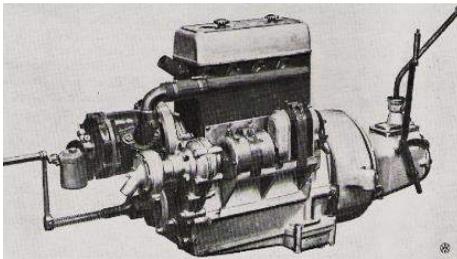


Il subsiste quatre ROY dont une au musée Malartre. ROY Pierre a aussi construit quelques voitures à Montrouge vers 1905.

RUBY

1909 / 1922 - Levallois-Perret (92)

La société Godefroy et Lévêque, a été un constructeur de cyclecars avant de se consacrer uniquement à la fabrication de moteurs. Il y avait 3



modèles à moteurs monocylindre, trois versions bicylindres et le dernier de 1919 était un quatre cylindres. A partir de 1920, l'entreprise s'est spécialisée dans la production de moteurs de petites cylindrées (de 900 à 1 100 cm³). Ces moteurs seront utilisés par une

multitude de constructeurs de cyclecars et voitures légères (BNC, d'Yrsan, EHP, Jousset, Lambert, Rallye, Sanford, Sénéchal, etc.). Les moteurs Ruby étaient aussi disponibles en version compressée, et ont été souvent vainqueurs dans cette catégorie.

RYJAN

1920 / 1926 - Chatou (78) et Nanterre (92)

Marque créée par la société Grillet. La première Ryjan est présentée au salon de l'auto de 1919. Disponible en version Torpédo ou Berline avec un moteur quatre cylindres de 2 292 cm³. En 1924 les Ryjan sont équipées de moteurs S.C.A.P. avec au choix soupapes latérales ou culbutées. Le prix du Torpédo 4 places était de 27 000 francs.

SAGE

1900 / 1906 - Paris (75)



Cette marque artisanale, construisait des voitures à la demande de ses clients. Plusieurs modèles ont été réalisés avec des moteurs de marques différentes (Abeille, Aster, Brouhaut, Mutel, etc.) dans une gamme de puissance variant de 10 à 50 cv. Un des derniers modèles pouvait être équipé d'une transmission semi-automatique système électrique Gassner.

SALMSON

1921 / 1960 - Boulogne-Billancourt (92)



L'origine de cette marque remonte à 1890 quand Emile Salmson ouvre un atelier de fabrication de pompes et machines à vapeur. Il s'oriente ensuite dans la création de moteurs pour l'aviation (*moteur 7 cylindres en étoile utilisé par Breguet, Caudron, Potez, et Voisin*). En 1915, Salmson associé à Moineau devient constructeur d'avions. Les biplans Salmson-

Moineau seront utilisés en escadrille pendant la guerre 1914 / 1918. Au cours de cette période, la Société des Moteurs Salmson fabrique des moteurs, des avions, des machines-outils, des magnétos. En 1919, les fils d'Emile reconvertissent la SMS pour la construction d'automobiles. Les cyclecars et voitures légères obtiennent de nombreuses victoires pendant une dizaine

d'années. En 1929, Salmson se concentre à la production de voitures plus importantes et luxueuses, qui seront appréciées pour la qualité de fabrication et leurs performances. Les moteurs SMS à double arbre à cames en tête, sont considérés comme les meilleurs moteurs de cette période. Victoires au Bol d'Or 1923, aux 24 heures du Mans en 1926 et 1927, et participations à toutes les courses des années vingt. La série S4 sera la plus représentative de la marque. La S4-D est une 9 cv, avec des roues indépendantes, direction à crémaillère, batterie 12 volts, et une boîte de vitesses électromagnétique Cotal. Le bombardement de l'usine en 1942, le manque d'aide de l'état en 1945, et la rareté d'une clientèle de voitures de luxe, accroissent les difficultés financières de l'entreprise. Entre 1953 et 1957, le coach 2 300S avec son moteur en aluminium qui développe 103 cv, se distingue encore dans plusieurs compétitions avec le rallyman René Cotton. Malgré la présentation du modèle « Randonnée », cette merveilleuse 6 places à carrosserie ponton ne permet pas à la SMS de survivre. Le nom de Salmson va rester présent dans l'industrie avec les pompes hydrauliques, utilisées principalement dans les circuits de chauffage.



SANDFORD

1922 / 1939 - Paris (75)

Autre marque de cyclecar fondée par un anglais Stuart Malcom Sandford, ancien pilote de moto et de cyclecar Darmont-Morgan. Ses cyclecars sont dérivés des Morgan, mais avec un châssis en tube d'acier et une carrosserie très profilée en aluminium et les 3 roues sont interchangeables. Animés par un moteur Ruby et une transmission à 3 vitesses, ils se distinguent dans les courses d'endurance : victoires au Bol d'Or et Tour de France en 1922. En 1927, un Sandford muni d'un compresseur roule à 168 km/h sur une route à Arpajon. Une cinquantaine d'exemplaires seulement est fabriquée. En 1934, sort un modèle à 4 roues avec soit un Ruby 4 cylindres de 975 cm³, ou bicylindre de 950 cm³. Ces



cyclecars de qualité, avaient une bonne réputation de fiabilité et de confort, mais un prix un peu élevé.

S.A.R.A.

1922 / 1930 - Courbevoie (92)

La Société des Applications du Refroidissement par Air, a construit des cyclecars de qualité dont le principal modèle était un 7 cv. Il avait un moteur 4 cylindres refroidi par turbine qui développait 28 cv à 3 500 tours, poids 800 kg, vitesse 100km/h. Après quelques perfectionnements, ces petites voitures participent aux 24 heures du Mans en 1923, 1924 et 1925. D'autres voitures plus classiques sont réalisées, même une 6 cylindres de 10 cv.



S.C.A.P.

1912 / 1929 - Boulogne-Billancourt (92) et Courbevoie (92)



La Société de Construction des Automobiles Parisiennes, créé par Launay et Margaria, a commencé par construire des automobiles avant de se spécialiser dans la production de moteurs fixes. Le catalogue comprenait 7 modèles allant de 8 à 15 cv équipés de moteur Ballot.

Le type M de 1923 était un « baby-car », avec un moteur de 1 100 cm³, très en vogue à cette époque. La dernière S.C.A.P. de 1929, était une 8 cylindres de 2 litres à soupapes en tête.

S.C.A.R.

1906 / 1915 - Reims (51)

Deux mécaniciens, Rayet et Liénard fondent la Société de Construction Automobiles de Reims en 1905. L'usine ayant été complètement détruite en 1915, la production d'automobiles fut terminée. Quelques années plus tard une autre usine fut reconstruite pour fabriquer du matériel électrique Marelli. Les premières SCAR sont des 4 cylindres de 20 cv, avec des solutions techniques d'avant-garde : vilebrequin à 5 paliers, 2 arbres à cames latéraux, soupapes de grand diamètre, course courte de 100 mm. La SCAR devient une



mois.

rivale de Rolls-Royce à l'épreuve du Tourist Trophy en 1907. Ensuite la gamme s'élargit avec des grosses cylindrées de 4, 6, et 8 cylindres, et une petite 10 cv qui aura le même succès que les « deux pattes » de Renault. La fabrication très bien organisée, permet d'atteindre une cadence de 15 châssis par

SECQUEVILLE & HOYAU

1919 / 1924 - Gennevilliers (92)



Production limitée à environ 500 voitures d'un modèle qui avait pourtant beaucoup de qualités, avec un radiateur ressemble à celui des Rolls-Royce. Quelques exemplaires subsistent répartis dans plusieurs pays.

SENECHAL

1921 / 1926 - Courbevoie (92)

Robert Sénéchal était un pilote de course d'abord sur Chenard & Walcker, puis sur ses cyclecars, et ensuite sur Delage et Panhard. A 29 ans il fonde son entreprise sous le nom de « Cyclecars Robert Sénéchal ».



Le premier présenté au salon de 1921, est remarquable par l'impression de robustesse malgré le poids de 330 kg, et ses performances. Plusieurs autres types toujours avec moteur Ruby, vont avoir un énorme succès grâce aux victoires accumulées en compétition (*vainqueur au Bol d'Or de 1923 à 1925*). Vendus à un prix très compétitif, les cyclecars Sénéchal ont la ferveur d'une jeune clientèle, qui peut rouler à plus de 100 km/h. La dernière voiturette Sénéchal, de cylindrée plus importante pouvait atteindre 200 km/h.

SERPOLLET

1887/ 1907 - Paris (75)

Léon Serpollet fut un des pionniers des véhicules routiers à vapeur grâce à la chaudière à vaporisation instantanée brevetée par son frère Henri en 1881. La société « Serpollet frères et Cie », est fondée en 1886, pour



construire des tricycles à vapeur, qui ont un certain succès. À la suite d'un bref accord avec Armand Peugeot, quelques tricycles sont fabriqués chez Peugeot. Serpollet réalise aussi des camions pour l'armée et adapte son générateur à vapeur sur 250 tramways, qui vont circuler dans Paris.

En 1898, Léon Serpollet s'associe avec un financier américain Frank Gardner, ce qui lui permet d'ouvrir une nouvelle usine bien équipée. Plusieurs modèles sont vendus sous le nom de Garner-Serpollet, et participent à des compétitions. Léon bat le record de vitesse avec 120,8 km/h, sur la promenade des Anglais à Nice le 13 avril 1902. On peut considérer que les véhicules à vapeur de Serpollet ont été les plus représentatifs de ce mode de motorisation. La production cesse à la mort de Léon en 1907.

SIDEA

1912 / 1924 - Charleville-Mézières (08)

La Société des Automobiles SIDEA, a réalisé une petite série de voitures classiques de 6 à 14 cv, équipées de moteur Chapuis-Dormier.

Après 1918, sont utilisés des moteurs Fivet sans soupape et des moteurs S.C.A.P. à arbre à cames en tête.

SIGMA

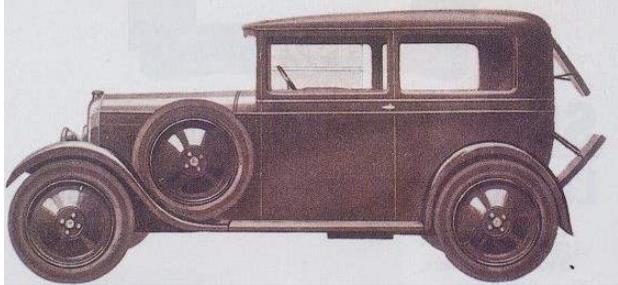
1913 / 1928 - Levallois-Perret (92)

Les premiers modèles sont des châssis de 8 et 20 cv, avec moteurs 4 cylindres Malicet & Blin. Ensuite, il y eut des bicylindres, des 4 cylindres CIME et quelques modèles à moteur sans soupapes. Une SIGMA est exposée au Musée National à Compiègne.

SIMA-STANDARD

1929 / 1932 - Courbevoie (92)

SIMA = Société Industrielle de Matériel Automobile. Après le succès de Marcel Violet avec ses cyclecars Sima-Violet, cette société connaît des difficultés et est revendue à l'industriel Emile Dombret qui venait de quitter Motobloc. Avec Edmond Moyet, ils pensent faire une voiture à 4 places, très économique, en utilisant les excédents de production d'autres marques. La 5 cv Sima-Standard, est fabriquée avec une transmission Amilcar et un moteur Citroën. Réalisée en torpédo, cabriolet et utilitaire, elle rivalise avec la 201 Peugeot ou la 5 cv Rosengart, et plusieurs milliers de véhicules sont vendus mais la crise de 1929, n'a pas épargné les petits constructeurs.



SIMA-VIOLET

1924 / 1929 - Courbevoie (92)

Le grand spécialiste du moteur deux temps Marcel Violet, fonde la SIMA dans le but de construire des cyclecars, formule très en vogue à cette période à cause d'une réglementation favorable. Un seul modèle est réalisé : châssis tubulaire à 4 roues, moteur bicylindre à plat refroidi par air de 496 cm³, boîte à 2 vitesses incorporée au pont arrière, carrosserie type torpédo 2 places.



Avec le moteur placé devant l'essieu avant, le cyclecar Sima-Violet n'est pas à traction avant. Cet engin aurait été fabriqué à 5 000 exemplaires y compris ceux construits par Alcyon. Une voiture de course à moteur 4 cylindres, surbaissée fut présentée en 1927.

SIMCA

1934 / 1979 - Nanterre (92) et Poissy (78)



Né à Turin, H. T. Pigozzi était venu en France comme distributeur des voitures FIAT. Puis, pour diminuer les frais de douane, il importe des éléments de voitures qu'il fait assembler dans différents ateliers de la région parisienne. Le 2 novembre 1934, il fonde la Société Industrielle de Mécanique et Carrosseries Automobiles, et rachète l'usine Donnet pour satisfaire la demande croissante de la 6 cv Fiat (*type Balilla en Italie*). Dès 1936, entre en production la Simca 5, nouvelle petite voiture économique qui connaît un immédiat succès, suivie d'une berline 4 places : la Simca 8.



En quelques années, Simca devient une marque importante en concurrence avec les autres grands de l'automobile. La guerre de 1939 stoppe cet essor, l'usine est contrainte de travailler pour l'occupant allemand. Les Simca 5 et 8 sont remises en fabrication en 1946, avec ensuite la Simca 6 et la Simca 8/1200. L'entreprise est en pleine expansion et prépare la sortie du nouveau modèle « l'Aronde ». L'Aronde bat plusieurs records sur l'autodrome de Montlhéry, et la 100 000^e sort de chaîne le 17 mars 1953. La gamme comprend plus de dix versions, les augmentations de cadence sont insuffisantes, l'usine de Nanterre est saturée malgré tous les aménagements réalisés.

Avec le rachat de plusieurs sociétés (*UNIC, La MAP, Dervaux, Puzenat, fonderies de Sept-Fons, forges de Sully-sur-Loire, les taxis G7, et la marque Talbot*), Simca est devenue une entreprise industrielle importante divisée en deux groupes : Simca Automobile et Simca Industrie. Simca est le plus important constructeur de véhicules après Renault.



Les dirigeants de Simca cherchent une solution pour permettre l'accroissement de production et faire face aux demandes du marché. Un accord intervient en juillet 1954 avec la S A Ford pour l'acquisition du site de Poissy. Des travaux gigantesques sont entrepris, sans arrêt la production de la gamme des voitures ex-Ford. Progressivement la fabrication de Nanterre est transférée à Poissy, les activités de Nanterre continueront jusqu'en 1961. Le Grand Poissy va devenir et restera un des plus importants sites de l'industrie automobile de France.

Les modèles se succèdent toujours en augmentation de cadence : les Vedettes Ford, la Chambord, la Marly, l'Aronde P60, l'Ariane, la Simca 1000, la 1100, les Chrysler 160/180 et 2 litres, les 1300 et 1500, les 1307, 1308 et 1309, l'Horizon, la Tagora, la 1510 et Solara, la Samba, etc. En 1976, la production de Poissy atteint 2 300 voitures par jour, avec un effectif total de 27 000 personnes, et il y a d'autres usines en province : La Rochelle, Valenciennes, Vernon, et un important centre d'essais à Mortefontaine.



De 1934 à 1958 Simca est supervisée par Fiat, puis progressivement devient Chrysler-France jusqu'au rachat par Peugeot en 1978. De cet empire industriel, créé et animé par Henri Théodore Pigozzi qui avait pressenti dès 1934 la nécessité de produire des automobiles en grande série, il reste le souvenir d'une épopée sans précédent dans l'histoire automobile.

(Ma première voiture fut une Simca 5, et j'ai travaillé 30 ans dans cette entreprise.)

SINPAR

1907 / 1914 et 1946 / 1975 - Courbevoie (92)



Ce constructeur fabriqua des voiturettes utilisant des moteurs De Dion de 5 et 8 cv. Quelques-unes participent aux compétitions de l'époque. La marque « Sinpar » est une contraction de « Sans pareil ».

Le créateur Léon Demeester, se remet en activité en 1946, avec une entreprise spécialisée dans la fabrication de treuils, boîtes de transfert, et modification de châssis de camions. Son activité principale sera la transformation en 4x4 de véhicules Renault, et la production de camions spéciaux. Une Renault 4 Sinpar a terminé 3^e au Paris-Dakar 1980.

SIZAIRE-BERWICK

1913 / 1927 - Courbevoie (92)

Les frères Sizaire, en association avec William Berwick mettent en fabrication une voiture de luxe, construite à Courbevoie et en Angleterre et reprise par Austin en 1923. La Sizaire-Berwick est une voiture imposante, avec un moteur sans soupapes de 4 523 cm³ d'une puissance de 60 cv à 2 000 tours, le radiateur ressemble à celui des Rolls-Royce.

SIZAIRE FRERES

1923 / 1931 - Courbevoie (92)

Après la cessation d'activités de Sizaire et Naudin, Maurice et Georges Sizaire reprennent la production d'automobiles avec le modèle 4RI, qui a un moteur 4 cylindres de 50 cv à arbre à cames en tête, et une suspension indépendante sur les 4 roues (première voiture au monde à avoir ce type de suspension). Environ 1 200 voitures ont été fabriquées.

SIZAIRE-NAUDIN

1905 / 1921 - Courbevoie (92)

Première entreprise Sizaire fondée par les frères Sizaire et Louis Naudin. La S-N est une petite voiture de sport économique, simple et robuste : moteur monocylindre de 918 cm³, châssis en bois renforcé, mais suspension avant à roues indépendantes par ressort transversal et coulisses verticales, et transmission spéciale de conception Sizaire. En 1910, le monocylindre est remplacé par un 4 cylindres Ballot, et les S-N deviennent des voitures plus classiques.



SLIM

1920 / 1929 - Lyon (69)

La Société Lyonnaise d'Industries Mécanique a succédé à la marque Pilain. Les premières SLIM étaient identiques aux « Pilain », ensuite elles seront équipées de moteurs 4 cylindres à seize soupapes avec une boîte à 4 vitesses et transmission système Pilain.

SONCIN

1900 / 1902 - Poissy (78)

Louis Soncin fabrique des moteurs dès 1899, montés sur des voiturettes et des tricycles. Un de ses modèles parcourt le 21 septembre 1889, un kilomètre en 48 secondes (75 km/h). Puis il fonde la société Soncin-Grégoire et Cie, association éphémère avec Pierre Joseph Grégoire. Un tricycle Soncin se trouve au musée Schlumpf à Mulhouse.

SORIANO-PEDROSO

1919 / 1924 - Biarritz (64)

Considérée comme marque française, mais créée par deux aristocrates espagnols qui étaient importateurs de voitures françaises à Barcelone. La production est surtout une petite voiture sportive propulsée par un moteur Ballot de 1 100 ou 1 590 cm³, un modèle plus important avec un moteur de 2 litres à double arbre à cames, a participé à quelques compétitions, mais avec peu de succès. Soriano et Pedroso retournés en Espagne après la guerre civile, ont fabriqué des scooters et des motos jusqu'en 1951.

SOURIAU

1912 / 1914 - Montoire sur le Loir (41)

Albert Souriau vétérinaire de formation, a été aussi un petit constructeur d'automobiles. Il fabrique d'abord un tricycle motorisé par la roue avant, puis des voiturettes nommées « OBUS » équipées de moteurs à 2 ou 4 cylindres. Capitaine et rescapé de la guerre 1914/1918.

SOVAM

1965 / 1968 - Parthenay (79)

Entreprise créée par André Morin, pour la construction de camions spéciaux. En 1964, un Véhicule Utilitaire de Livraison le VUL est présenté sur un châssis de Renault 4 avec une carrosserie en polyester. Toujours sur base de Renault 4, une jolie voiture de sport est réalisée. D'abord avec des moteurs de 850 et 1 100 cm³, et enfin avec un moteur Gordini de 103 cv et une boîte à 5 rapports.



La petite Sovam atteint 195 km/h, mais a du mal à concurrencer les Alpines et Matra. Seulement 160 exemplaires seront construits.

STABILIA

1907 / 1930 - Neuilly (92) et Asnières (92)



Société créée par un nommé Vrad, qui avait travaillé chez Bollée et De Dion-Bouton, puis s'est associé à Giraldy en 1911. Les « Stabilia » avaient une

carrosserie surbaissée, car les essieux étaient disposés au-dessus du châssis, et non pas en dessous comme sur toutes les voitures de l'époque.

La gamme assez large, comprenait des cylindrées très différentes allant de 1 500 à 2 800 cm³. La dernière Stabilia, était une petite voiture avec un moteur de 8 cylindres de seulement 1 400 cm³, toujours avec châssis surbaissé et ressort cantilevers à l'arrière.

S.T.E.L.A.

1941 / 1944 - Lyon (69)

Service de la Traction Electrique Légère et Agricole. Cette entreprise a construit quelques véhicules à propulsion électrique, pendant la deuxième guerre mondiale. Ce n'était pas une adaptation d'un moteur électrique sur une base d'automobile conventionnelle, la STELA était conçue pour une motorisation électrique. Poids environ 2 000 kg dont 1 000 kg de batteries, vitesse 45 km/h et autonomie 130 km. Mais elle coûtait 4 fois plus cher que la Traction Citroën.



STIMULA

1907 / 1914 et 1975 / 1990 - Saint-Chamond (42)



Marque créée par les frères de La Chapelle en 1907. Les voitures produites sont aussi appelées Automobiles de La Chapelle. Grâce au savoir-faire mécanique de la région (Loire), les châssis de La Chapelle sont

de très bonne qualité, et remportent de nombreux succès dans les courses de côte. En 1912 un magasin est ouvert à Paris, la production cesse avec la première guerre mondiale. Environ un millier de voitures auraient été fabriquées. En 1975, Xavier de La Chapelle passionné par les voitures d'exception, décide de relancer la marque de ses oncles, sur la base d'une Bugatti 55 de 1932. La « Stimula 55 » va être fabriquée en petite série avec des carrosseries en matière plastique et des mécaniques de BMW. Une soixantaine de voitures de La Chapelle-Bugatti aurait été réalisée.

SUERE

1909 / 1930 - Paris (75)

Les premières voitures Suere étaient de conception conventionnelle de puissances de 8 et 10 cv avec moteur Ballot à soupapes latérales et boîte à 3 vitesses. Puis il y eut des 4 et 6 cylindres à moteur Altos à 4 vitesses et la dernière Suere était prévue avec un moteur V8 de 3 200 cm³.



SULTANE

1903 / 1910 - Paris (75)



Les voitures SULTAN ou SULTANE, ont été construites par la société Martin-Lethimonnier. C'étaient des voitures de tourisme classiques et solides de différentes puissances, la plupart avec des moteurs 4 cylindres de 1 800 à 7 800 cm³. Deux voitures, ont participées à des compétitions, pilotées par Martin. En 1907, des Sultan sont fabriqués aux États-Unis, par la « Sultan Motord Corporation ».

TALBOT

1903 / 1960 - Suresnes (92)

L'histoire de cette marque est très compliquée. L'origine remonte à Adolphe Clément qui s'était associé au Comte de Shrewsbury & Talbot pour fabriquer ses voitures en Grande-Bretagne. Ensuite Clément-Talbot fusionne avec le constructeur Darracq pour former Talbot-Darracq en 1910, et se regroupe avec Sunbeam en 1920. La production Darracq de Suresnes devient Talbot-Darracq, puis Talbot, et des Talbot sont aussi construites en Angleterre. Mais les Talbot françaises qui sont exportées en Angleterre s'appellent Darracq. En 1929, l'ingénieur italien Anthony Lago installé à Londres, rachète l'usine de Suresnes, qui devient indépendante du groupe anglais. La marque devient Talbot-Lago, rachetée par Simca en 1958, puis par Peugeot en 1978. P S A réutilise le nom de Talbot en 1979 pour remplacer l'ex-réseau commercial de Simca-Chrysler, opération désastreuse qui se termine en 1985.



Les premières Talbot sont dérivées des voitures Clément et Darracq avec des puissances variables : 1 500 à arbre à cames en tête, 15 cv 4 cylindres, 24 cv V8, 10 cv avec boîte 4 vitesses. Ce sont toutes des voitures haut de gamme, qui remportent plusieurs victoires en compétition. À partir de 1934, Anthony Lago modernise la gamme et réorganise la production avec des voitures de luxe et de compétition. Le grand pilote Louis Chiron se distingue au volant des Talbot au grand prix de France en 1937, 1947 et 1949. En 1950, Louis Rosier (qui a piloté pendant 23 heures), amène une Talbot T26 de 230 cv à la victoire aux 24



heures du Mans. Ce sera la dernière marque française de prestige à gagner cette épreuve.

Les Talbot participent aussi à de nombreux concours d'élégance des années trente, carrossées entre autres par Figoni & Falaschi. La voiture officielle de Vincent Auriol, était une décapotable Talbot Lago spéciale. La réputation de cette marque est due à la qualité de fabrication, à la haute technologie des moteurs et à un équipement de grand luxe (Boîte de vitesses pré sélective Wilson par exemple). La T26 des 24 heures du Mans, a été vendue aux enchères en 2007, 1 331 250 €.

T.A.M.

1908 / 1925 - Courbevoie (92)

Société des Travaux Automobiles et Mécaniques. C'était à l'origine une voiturette à moteur 4 cylindres de 12 cv. Puis il y eut 3 modèles plus importants avec des moteurs Chapuis-Dormier. Cette firme a également fabriqué des taxis et des camionnettes de livraison.

TERROT

1901 / 1914 - Dijon (21)



Cette entreprise très connue comme constructeur de motos, a aussi réalisé quelques voitures. D'abord un quadricycle à deux places, puis en 1901 des voiturettes à moteur De Dion ou Aster, et enfin une voiture Sport 2 places et une Torpédo 4 places à moteur Ballot.

TESTE & MORET

1898 / 1903 - Vaise (69)

Anatole Teste et Auguste Moret fabriquaient des câbles, des aiguilles à coudre, des armatures de parapluie, des tubes d'acier, etc. Ils commencent la construction d'automobiles en 1898, avec une voiture appelée « La Mouche », motorisée par un monocylindre De Dion, livrable en 2 ou 4 places. Puis il y eut une version sportive à moteur bicylindre de 14 cv. Trois cent exemplaires auraient été fabriqués, il en resterait sept dont un au Musée Henri Malartre à Rochetaillée près de Lyon.

THEOPHILE-SCHNEIDER

1910 / 1931 - Besançon (25)

Après avoir lancé la marque Rochet-Schneider, Théophile Schneider a fabriqué des voitures sous son nom, avec comme directeur technique Louis Ravel qui avait été aussi constructeur d'automobiles. Les Théo Schneider sont des voitures classiques à moteurs 4 et 6 cylindres sans soupapes, avec le radiateur derrière le moteur comme les Renault de cette époque. Après 1918, le radiateur revient à l'avant, la gamme est très étendue avec des cylindrées différentes. La plus remarquable fut la 10 cv de 1922, avec un moteur de 2 litres à soupapes en tête et freins sur les roues avant. Certains modèles sont exportés en Angleterre et au Canada. La production cessa en 1929, mais les ventes durèrent jusqu'en 1931. Un T-S est au musée Malartre.



TOM POUCE

1920 / 1924 - Puteaux (92) et Dammartin (80)



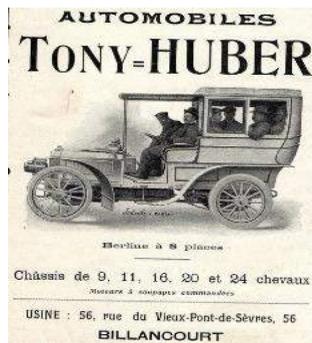
Marque créée par la société Blanc et Guillon, et reprise par Ernault Garage à Dommartin dans la Somme. La Tom Pouce était au début un cyclecar propulsé par un moteur deux temps de 730 cm³, remplacé par la suite par un moteur Ruby de 1 100 cm³. Une de ces voitures, pilotée par Blanc

participa au Grand Prix des Cyclecars en 1920.

TONY HUBER

1902 / 1906 - Boulogne-Billancourt (92)

Tony Hubert était un fabricant de moteurs, avant de réaliser quelques voitures. D'abord des bicylindres à transmission par chaînes, puis des 4 cylindres à transmission par arbre. Malgré cette faible production, il reste encore en Grande-Bretagne deux modèles de la 8 cv bicylindre.



TRACFORT

1934 /1935 - Gennevilliers (92)

Adolphe Boubonnet qui avait travaillé chez Derby, pense à réaliser une voiture pour concurrencer la Traction Citroën. Il utilise la base mécanique d'une Ford type Y, à moteur latéral de 933 cm³, mais il inverse la position du moteur pour que la boîte de vitesses soit vers l'avant. Deux modèles étaient prévus, un coach 2 portes et 4 places et un roadster 2 places. Malgré une élégante carrosserie cette marque n'eut aucun succès.

TRACTA

1926 / 1932 - Asnières (92)

Cette automobile a été conçue par l'ingénieur Jean Albert Grégoire, pour démontrer l'avantage du joint de transmission « Tracta » qu'il venait d'inventer avec son ami Pierre Fenaile (brevet du 8 décembre 1926). Ce système de transmission dit joint homocinétique (*adjectif créé à cette occasion*), permet aux roues avant d'être à la fois motrices et directrices, et sera utilisé ensuite sur la majorité des automobiles à traction avant (en particulier les Jeeps de l'armée américaine).

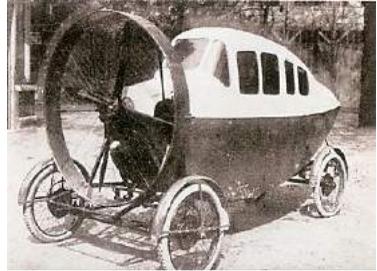


En 1927, il décide de participer aux 24 heures du Mans en pilotant lui-même une Tracta ; il termine à la septième place. Mais il sera vainqueur de cette épreuve 3 fois de suite : en 1928, 1929 et 1930. La démonstration est faite de la suprématie de la traction avant. Cette petite série de voitures, baptisée Tracta-Gephi, avait un moteur S.C.A.P. de 1 100 ou 1 500 cm³ suralimenté par un compresseur Cozette, et la boîte de vitesses disposée à l'avant, pour augmenter les charges sur l'essieu avant (disposition reprise par Citroën en 1934). Le châssis surbaissé avec roues indépendantes, donnait à cette voiture une tenue de route exceptionnelle. Presque tous les constructeurs, adopteront cette solution quelques années plus tard. 200 Tracta ont été vendues, dont certaines avec moteurs Continental ou Hotchkiss de 3 litres. J-A Grégoire, s'est ensuite associé avec Hotchkiss pour réaliser l'Amilcar Compound avec structure en aluminium coulé.

TRACTION AERIENNE

1921 / 1926 - Neuilly (92)

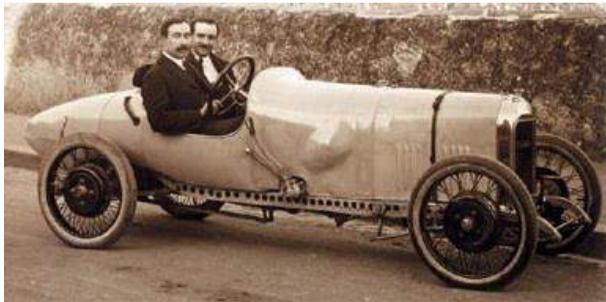
Comme la Leyat, cet engin à 2 places est entraîné par une hélice située devant la carrosserie, mais la direction se fait par les roues avant. Le moteur est un bicylindre de 1 500 cm³, le poids de l'ensemble est de 304 kilos. Les derniers modèles furent vendus sous le nom d'Eolia. Ne pas confondre avec un traîneau à traction aérienne utilisé en Antarctique vers 1912).



TUAR

1913 / 1925 - Thouars (79)

Adrien Morin qui avait participé à la réalisation de la « Guédon » chez Decauville, décide de revenir au pays natal pour y construire des automobiles. Morin utilise beaucoup de pièces existantes sur le marché pour assembler ses voitures. Principalement des moteurs Chapuis-Dormier 4 cylindres de cylindrées différentes, et aussi des moteurs C.I.M.E. et Ruby. Les châssis étaient surbaissés grâce à une suspension particulière conçue par A. Morin. La firme employait 50 personnes et a fabriqué environ 200 voitures.



TURCAT-MÉRY

1899 / 1929 - Marseille (13)

Léon Turcat et Simon Méry, jeunes diplômés, après l'essai d'une Panhard et Levassor qui est la première voiture à circuler à Marseille, sont passionnés par ce nouveau moyen de locomotion. Âgés de 22 ans, ils réalisent un premier modèle expérimental en 1896, et décident de devenir constructeur. Grâce à des réglages très pointus, les T-M sont très performantes, en 1901 une 16/20 HP dépasse les 80km/h. Léon Turcat, qui a fait la connaissance de Robert Bosch, améliore son système d'allumage électrique et conclut un accord avec lui. L'allumage par brûleurs à tube de platine, est remplacé par une magnéto. Une autre rencontre avec le baron Adrien de Turckheim, va permettre la diffusion des Turcat-Méry par le réseau de vente des Automobiles de Dietrich. Les T-M se distinguent dans plusieurs courses : victoires au Mont Ventoux en 1904, 3^e à la coupe Gordon Bennett, victoire au rallye de Monte-Carlo en 1911, 2^e au grand Prix de Corse, etc. Les activités automobiles reprennent après la fin de la première guerre mondiale, un nouveau modèle de 15 cv de 3 litres de cylindrée est disponible en version conduite intérieur ou torpédo. Mais la fabrication artisanale méticuleuse, l'utilisation d'innovations techniques, font des Turcat-Méry des voitures de luxe trop chères, les ventes diminuent, la société a des difficultés financières, la liquidation est prononcée en 1929.

Une des Voitures les plus remarquées du Salon :

| | | |
|--|--|---|
| <p>CHASSIS TOURISME</p> <p>—♦♦—</p> <p>MOTEUR 4 CYL. 17" x 110 SOUPAPES EN TÊTE ARBRE À CAMS EN DEHORS FREINS SUR LES 4 ROUES TYPE PIÉROT 100 KILOMÈTRES À L'HEURE</p> |  | <p>CHASSIS SPORT</p> <p>—♦♦—</p> <p>MOTEUR 4 CYL. 21" x 110 SOUPAPES EN TÊTE ARBRE À CAMS EN DEHORS FREINS SUR LES 4 ROUES COMPTEUR DE TOURS 120 KILOMÈTRES À L'HEURE</p> |
|--|--|---|

**La 12 CV
TURCAT-MÉRY**

TURGAN FOY

1899 / 1910 - Levallois-Perret (92)

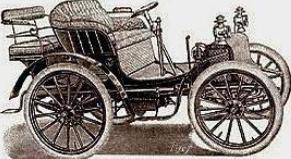
Cette société, a produit des automobiles, des camions, des autobus, et du matériel ferroviaire. Les premières voitures étaient équipées de moteurs Filtz (Société des Moteurs et Voitures Filtz à Neuilly) moteur très particulier constitué de 2 pistons qui entraînait chacun un vilebrequin, et avec une

* **Réduction de 300 Francs** *

A TOUT LECTEUR
DE L'ALMANACH ACHETEUR D'UNE

Voiture Automobile TURGAN et FOY

Voitures légères à 2, 3, 4 places
Moteurs de 4, 6, 8 chevaux * Motocycles
Transmissions par chaînes ou par courroies, 4 vitesses



MOTEURS A 2 CYLINDRES ÉQUILIBRÉS
SUPPRIMANT COMPLÈTEMENT TOUTES TRÉPIDATIONS
même à l'arrêt, avec ou sans circulation d'eau

CARROSSERIE DE LUXE SPIDERS, TONNEAUX, LIMOUSINES, ETC.
— Spiders 6.500 fr. — Tonneaux 7.000 fr. —
OMNIBUS ET TRACTEURS A VAPEUR

Catalogue et Albums envoyés gratis et franco sur demande
Établissements **TURGAN et FOY**
96-102, Rue Carnot, 96-102. — LEVALLOIS-PERRET (Seine)

transmission primaire par courroie entre le moteur et la boîte de vitesses, et une transmission aux roues par chaînes. En 1902, sont apparus des modèles plus classiques avec des moteurs 4 cylindres de 16 et 24 cv. Une 60 cv termina la série des automobiles Turgan en 1906, l'entreprise se concentra alors sur la production de camions spéciaux, de tramways et d'automotrice à vapeur jusqu'en 1910.

UNIC

1904 / 1938 - Puteaux (92)

A partir de 1893, Georges Richard a commencé à fabriquer des bicyclettes et des chariots motorisés, avant de construire des automobiles.

Avec Henri Brasier, ils réalisent une voiture qui participe à la course Paris/Madrid en 1903. En 1904, avec l'aide financière du baron Henri de Rothschild, Georges Richard fonde une société pour construire des automobiles simples et économiques accessibles à une large clientèle, qui vont s'appeler UNIC. Tous les modèles sont fabriqués avec des organes communs pour rationaliser la production (*déjà*). La gamme comprend des voitures légères, des taxis, et des véhicules de livraison. En 1918, le type 16/20 HP est utilisé en taxis à la Principauté de Monaco, et 400 exemplaires sont vendus à Londres. Toute une série de voitures sérieuses va être fabriquée à Puteaux, avec des motorisations variables. La plus répandue fut, la 11 cv soit à soupapes latérales ou à soupapes en tête, le type U6, une six cylindres de conception moderne, avait un essieu avant à roues indépendantes, et une boîte de vitesses Cotal. A partir de 1938, UNIC se consacre exclusivement à la production de véhicules industriels, jusqu'à son rachat par Simca en 1952.

LA REINE
DES
CAMIONNETTES

Commerçants, Industriels !
Diminuez vos frais de livraison
Employez la Camionnette

UNIC



Économique, Léger, Robuste, Facile et rapide. Capable de travailler constamment.

DISTRIBUÉ EN FRANCE PAR LES
AUTOMOBILES
UNIC

VALLEE

1895 / 1899 - Le Mans (72)

Henri Vallée, apprenti serrurier, collabore avec Amédée Bollée pour réaliser un Mail Coach, et part ensuite aux Etats-Unis. De retour au Mans en 1887, il invente une machine à écrire, puis décide de devenir constructeur d'automobiles. Sa production se limite à 11 voitures, fabriquées à la demande, chaque modèle est personnalisé. Henri Vallée monte les moteurs de ses

1899

Voiture Vallée, dite "La Pantoufle"



voitures sur un châssis intermédiaire coulissant, ce qui permet de régler la tension des courroies de transmission et de sortir facilement le groupe motopropulseur (*solution reprise par Citroën en 1934 sur la Traction*).

La dernière Vallée, baptisée « La Pantoufle », était un véhicule de compétition très original : mini carrosserie en aluminium, moteur 16/24 cv, pas de changement de vitesses. Participe au Tour de France en 1899.

VELAM

1955 / 1958 - Suresnes (92)

Véhicule Léger A Moteur ; entreprise créée pour construire en France l'Isetta italienne, après rachat de la licence en 1953. La production débute à une cadence de 20 à 22 voitures/jour, et il y a un mois de délai. Un réseau de 150 concessionnaires est créé, plus de 4 000 Velam sont vendues en 1956. Le moteur est un bicylindre deux temps Puch de 236 cm³, pas très économique et bruyant.

L'originalité de ce véhicule, est l'accès par une porte frontale, et un encombrement réduit (longueur 2,27 mètres, poids 330 kg). Le prix excessif de 380 000 francs en 1958, alors que la 2CV coûtait environ 370 000 francs, était un handicap pour la diffusion. Surnommées « pot de yaourt »

plus de 7 000 Velam ont été vendues.

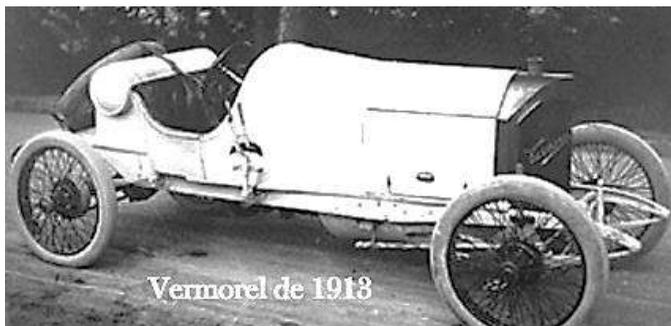


VERMOREL

1908 / 1930 - Villefranche (69)

Victor Vermorel, était un industriel, sénateur du Rhône, et auteur d'ouvrages sur le vin et la vigne. Il fonde sa première société en 1893 pour fabriquer des machines agricoles, et il invente le pulvérisateur dorsal pour sulfater la vigne. Mais passionné par l'automobile naissante, il décide de fabriquer des voitures avec l'aide de François Pilain nommé directeur. La première Vermorel est une bicylindre de 10 HP, avec moteur/boîte monobloc et transmission par cardan. Malgré la qualité de fabrication, les ventes restent confidentielles jusqu'en 1907. Une victoire dans la course de côte du mont

Ventoux en 1908, du nouveau châssis de 12/14 HP à 4 cylindres séparés, relance la production. Une multitude de modèles de 10 HP à 28 HP va constituer la



gamme Vermorel jusqu'à la première guerre mondiale.

En 1919, Vermorel reprend la fabrication de machines agricoles et d'automobiles. Le type S de 15 HP, a un système de suspension breveté qui consiste à la combinaison de deux ressorts cantilevers superposés qui améliore la souplesse de suspension. Vermorel perfectionne continuellement sa fabrication : bielles allégées, culasse plate amovible, bougies dans le bloc-cylindres, freins sur les 4 roues, servofrein, etc. des agences commerciales sont ouvertes en Allemagne, en Suisse, en Angleterre, en Afrique du Nord et même au Japon.

Après avoir produit environ 7 800 châssis, Vermorel ne peut résister à la concurrence des trois grands constructeurs Français qui monopolisent le marché. Jusqu'en 1965, Vermorel a continué à fabriquer du matériel agricole.

VILAIN

1900 / 1902 - Paris (75)

M. Vilain, a construit deux modèles de voitures. Le premier avec un moteur bicylindre, transmission à cônes de friction et chaînes doubles. Ensuite les Vilain eurent des moteurs monocylindres de 7 ou 10 cv montés en position centrale. Un carburateur spécial, pouvait fonctionner avec tous les carburants disponibles à cette époque. Des Vilain auraient été vendues en Angleterre sous le nom Motor Mobile.

VILLARD

1925 / 1935 - Janville (60)

Les cyclecars de Marcel Villard sont apparus à la fin de la période favorable à ce moyen de locomotion. C'était des 3 roues propulsées par un moteur 2 temps de 350 cm³, qui entraînait la roue avant par une transmission à friction (*eh oui encore une*



Traction Avant).

Il y avait une version tourisme, et une version sport qui atteignait 80 km/h. En 1927 quelques modèles à 4 roues ont été réalisés, toujours avec l'entraînement sur les roues avant. Beaucoup de ces cyclecars ont été adaptés en véhicules de livraison.



VINET

1900 / 1904 - Neuilly (92)

Ce carrossier a sorti en 1900, une voiturette animée par un moteur De Dion-Bouton, avec un châssis tubulaire et transmission par courroie. En 1902, Vinet réalisa des voitures plus importantes propulsées par des moteurs Aster 4 cylindres de 12 à 16 cv, et transmission à double chaînes.

VINOT et DEGUINGAND

1901 / 1926 - Puteaux et Nanterre (92)

Lucien Vinot et Albert Deguingand fabriquent des bicyclettes dans leur atelier de Puteaux (à proximité des ateliers De Dion-Bouton), avant de construire des voitures. En 1909, ils rachètent la marque Gladiator, et la



production des deux marques sera pratiquement identique jusqu'en 1920. En 1919, Vinot-Deguingand achète de vastes terrains à Nanterre, et prévoit une usine pour la production des deux marques. Mais les voitures se vendent mal sauf quelques camionnettes.

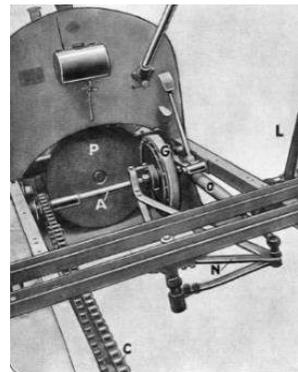
L'usine est revendue à Jérôme Donnet en 1926, et Albert Deguingand retourne à Puteaux.

La gamme Vinot Deguingand a été assez importante : d'abord une bicylindre de 1 500 cm³, puis des 10, 12, 14 et 18 cv 4 cylindres, une 30 cv 6 cylindres, une 10/14 cv est ajoutée en 1908, et enfin une 12 cv 4 cylindres de 2 603 cm³. En plus des voitures de tourisme, cette entreprise a aussi construit des utilitaires, des omnibus dont deux exemplaires furent exportés à Sydney, et une automitrailleuse. Ces deux ingénieurs fabriquaient eux-mêmes leurs moteurs. Une série de Vinot Deguingand, a été exportée en Angleterre, sous le nom de « Silencieuse ».

VIOLET

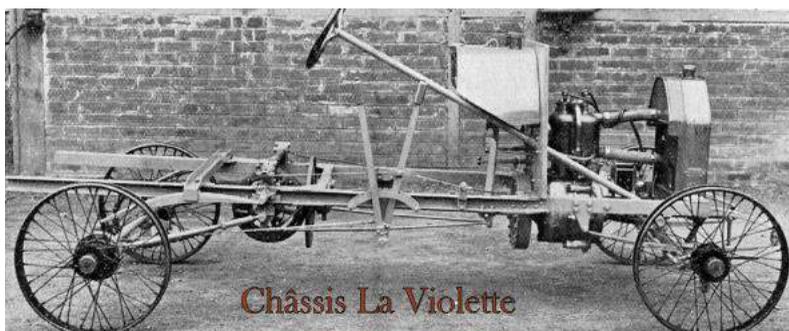
1908 / 1914 - Paris (75)

L'ingénieur Marcel Violet, se passionne très tôt pour l'automobile, et la recherche dans le domaine de la médecine alternative. Dès 1908, il réalise une voiturette avec lequel il participe et gagne la course de côte de Gaillon, puis il fabrique une petite série de cyclecar appelé La Violette. La Violette et la Violet-Bogey exposés au salon de paris en 1913, sont à la base du développement du cyclecar en France, en concurrence avec Bédélia et Bugatti. Marcel Violet qui pilote lui-même sa production, remporte de nombreux succès dans plusieurs épreuves.



Stoppé par la première guerre mondiale où il devient aviateur, il reprend la compétition où ses cyclecars sont souvent aux places d'honneur. Le succès des voiturettes Violet, est dû à la légèreté et à la simplicité de la conception. Marcel Violet a réalisé une transmission quasi automatique qui remplace l'embrayage, la boîte de vitesses et le différentiel ; c'est le système plateau/galet de friction (*mais qui ne peut transmettre que de faibles puissances*). A partir de 1912, les Bogey sont motorisés par des moteurs bicylindres deux temps réalisés par Marcel Violet, considéré comme le grand spécialiste de ce type de moteur. Un nouveau modèle de cyclecar construit par la SICAM, va servir de base à la nouvelle production de SIMA-VIOLET en 1924. Marcel Violet a aussi réalisé un scooter de 125 cm³ en 1923 qui prit part au Bol d'Or.

En 1930, Marcel Violet quitta la maison Sima, pour devenir conseiller technique chez d'autres constructeurs : Vinot & Deguingand, Mathis, Donnet. Il étudia un petit moteur Ava pour avion ultra léger, la moto Sévitam de Simca, une petite Jeep à moteur refroidi par air, et a enfin conçu le moteur 2 temps de 250 cm³ du scooter Bernardet en 1949.



VOISIN

1919 / 1939 - Issy-les-Moulineaux (92)



Gabriel Voisin, fut l'un des plus célèbres pionniers de l'aviation, comme constructeur et pilote. Il réalisa avec son frère le premier avion à ossature tubulaire métallique, qui sera construit à 10 400 exemplaires. En 1919, Voisin abandonne l'aéronautique et se lance dans la construction automobile. Ses voitures seront équipées de moteur Knight sans soupapes, qu'il va améliorer (pistons en aluminium, précision d'usinage) pour augmenter les performances et la fiabilité. Ces moteurs associés à des transmissions automatiques (Sensaud de

Lavaud ou boîte Cotal), donneront aux Voisin un silence et une grande souplesse de fonctionnement. Voisin réalise ses carrosseries en bois et en aluminium, avec des lignes très tendues qui surprennent par leur originalité. Une dizaine de modèles haut de gamme ont été



commercialisés entre 1920 et 1938, les modèles les plus répandus étant la C11 et la C14. La C28 Aérospout de 1935, avait une carrosserie ponton avec les ailes incorporées, et la C25 Aérodyne avait un toit ouvrant coulissant jusqu'au



pare-chocs arrière. Mais ces voitures très originales, coutaient très cher à fabriquer et donc difficile à vendre. En 1945, la société des Avions Voisin est intégrée à la SNECMA, Gabriel Voisin termine sa géniale carrière en 1950, en créant un petit véhicule très rudimentaire permettant de transporter deux personnes. Le Biscooter : châssis en aluminium, moteur 125 cm³ Gnome et Rhône, boîte à six vitesses. Cet engin sera fabriqué en Espagne à 1 000 exemplaires entre 1951 et 1958.

La marque « Avions Voisin », a fourni les voitures présidentielles de Paul Deschanel, d'Alexandre Millerand et de Gaston Doumergue. Et les vedettes de l'époque roulaient aussi en Voisin : Mistinguett, Jean Gabin, Rudolf Valentino, Maurice Chevalier, etc. Gabriel Voisin, était un personnage hors du commun, épris de mécanique avec un esprit génial et inventif, il a été pendant trente ans un des plus importants industriels français. Il est décédé à 93 ans.

VULPES

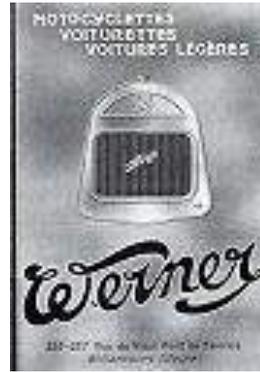
1905 / 1910 - Clichy (92)

Les Vulpes, étaient des voitures classiques de puissances allant de 8 cv à 30 cv. Les 4 cylindres avaient un moteur Janus qui avait un arbre à cames transversal entre les 2 blocs de 2 cylindres, les monocylindres avaient un moteur de Dion, et furent souvent engagées dans des Courses de Voiturettes avec un certain succès. Une énorme 4 cylindres de 16,3 litres fut spécialement construite pour le grand prix de 1906, pilotée par Barriaux.

WERNER

1906 / 1914 - Boulogne-Billancourt (92)

Les frères Werner d'origine russe, étaient connus comme fabricants de motocyclettes depuis 1899. Leur première voiturette est une bicylindre de 7 cv, suivie d'une 4 cylindres de 12/14 cv. En 1913, des modèles plus puissants de 20/30 cv sont réalisés. Mais la réputation des Werner va se faire avec une série de voitures de course à moteur monocylindre De Dion Bouton.



WESTINGHOUSE

1904 / 1912 - Le Havre (76)

Voitures construites par la filiale française de la firme d'électricité américaine Westinghouse. Ces voitures étaient conçues à Pittsburgh suivant un brevet de Hub Motor Company. Quelques véhicules électriques auraient été fabriqués ? La production principale a été des limousines de tourisme de 30/40 cv à moteur 4 cylindres, avec transmission par double chaînes. En 1912 la fabrication sous licence fut transférée en Hongrie.

WEYHER et RICHEMOND

1905 / 1915 - Pantin (93)

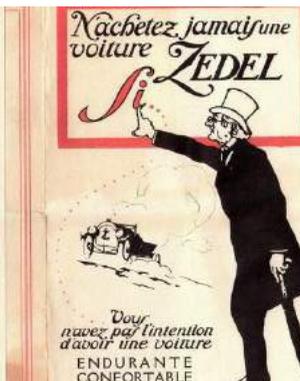
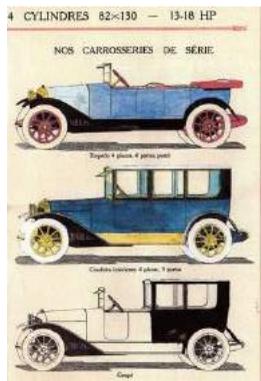


Cette société fondée en 1845, était un important fabricant de moteurs industriels à vapeur. La première voiture avait une chaudière à vaporisation instantanée type Serpollet, qui fut vendue en Angleterre sous le nom de Rexer. Des modèles à essence furent fabriqués à partir de 1908. Conçues par De Clèves et Chevalier et vendues sous le nom de LABOR. Il y avait des 4 cylindres de 10/15 cv, de 16/20 cv, de 28/32 cv et une 6 cylindres de 25/30 cv.

ZEDEL

1906 / 1924 - Pontarlier (25)

L'origine de cette marque remonte en 1896, où Ernest Zurcher démarre la fabrication de moteurs de motocyclettes à Neuchâtel en Suisse.



Puis il s'associe à Herman Luthi, et fonde la société Zedel (initiales des deux créateurs). La nouvelle entreprise commence à exporter sa production vers la France, mais pour échapper aux droits de douanes, les deux associés viennent s'installer à Pontarlier (proche de la frontière).

Des difficultés financières apparaissent en 1906, Zurcher quitte la marque, et Zedel commence la fabrication d'automobiles. Le type B 7/8 cv est construit à 97 exemplaires dès 1907. Puis la production va augmenter et se diversifier jusqu'en 1914. Face aux difficultés dues aux bouleversements causés par la guerre, la firme Zedel est vendue à un riche industriel d'origine suisse, Jérôme Donnet. La production des Zeedel reprend, d'abord avec les anciens modèles, suivie du type P destiné à une clientèle fortunée, et du modèle C15 qui sera fabriqué en grande série. La dernière Zeedel sera la C16 de 1922, modèle robuste et populaire qui sera produite jusqu'en 1929. Ensuite la production se fera sous l'appellation Donnet-Zedel.

ZEILLER & FOURNIER

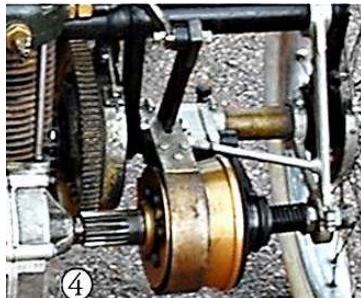
1920 / 1924 - Levallois-Perret (92)

Les frères Fournier, étaient fabricants de cyclecar depuis 1913, au 3 rue Jean Jaurès à Levallois-Perret. Un des frères Charles Fournier, pilote de course, associé avec Zeiller, réalise une automobile présentée au 15^e salon de l'auto en 1920. Cette Z F avait un moteur Ballot de 1131 cm³, et une transmission de 5 vitesses par frottement avec galet de friction. Un autre modèle plus petit était équipé d'un moteur Ruby de 904 cm³.

Lexique des termes spécifiques utilisés.

Boîte de vitesses Bozier :

Vers 1898, Gustave Bozier inventa un changement de vitesse à engrenage épicycloïdal toujours en prise. Le réducteur épicycloïdal enfermé dans un tambour peut être freiné par une sangle, l'embrayage étant du type à cône direct. Ce dispositif donne 2 vitesses, par freinage du tambour. La boîte Bozier a été très utilisée vers 1900 sur les motocyclettes et les petites voitures, souvent associée aux moteurs Aster et De Dion Bouton.



Boîte de vitesses Cotal électromagnétique :



Ce système de transmission a été utilisé sur les voitures puissantes et luxueuses de 1930 à 1952, car cette boîte de vitesses coûtait très cher à construire et à entretenir. Le fonctionnement est réalisé par 2 trains de pignons épicycloïdaux toujours en prise, qui donne 4 vitesses. La commande est électromagnétique, par une petite manette placée sous le volant surnommée « moutardier ». La pédale d'embrayage est conservée, mais ne sert qu'au démarrage. La fabrication devait être réalisée par La Société des Engrenages de Précision MAAG d'origine suisse.

Boîte de vitesses pré sélective Wilson :

Cette boîte de vitesses a été créée par un officier britannique en 1915, le major Walter Wilson. Destinée à l'origine aux véhicules militaires, puis montée sur des voitures puissantes, des camions et surtout des autobus. La boîte Wilson est très lourde et a tendance à chauffer, mais avait la réputation d'être inusable.



Fonctionne aussi avec des trains d'engrenages épicycloïdaux, il y a 4 vitesses et une marche arrière, la 4^e étant en prise directe. Sa caractéristique innovante est la présélection des vitesses : choix préalable d'une vitesse, et passage de cette vitesse par action sur la pédale d'embrayage.

Les boîtes Cotal et Wilson sont considérées comme des boîtes semi-automatiques, car elles conservent la pédale d'embrayage.

Cardan :

Articulation sur un arbre de transmission permettant la rotation dans des axes différents. (Invention du mathématicien italien Jérôme Cardano en 1545, pour suspendre le compas de marine).



Carrosseries :

(Le mot carrosse existe depuis 1658, dérivé de carruca voiture à 4 roues tirée par 2 chevaux à l'époque gallo-romaine).

La désignation des types de carrosserie automobile, a souvent pour origine les anciennes appellations des véhicules hippomobiles. Voici les plus utilisés :

BARQUETTE : petite carrosserie légère de voiture de sport.

BERLINE : *A l'origine, carrosse suspendu et fermé, (réalisé à Berlin ?).*

Carrosserie fermée par un toit rigide fixe, avec un pare-brise fixe, quatre portes latérales, quatre glaces et un coffre séparé. C'est le type de voiture le plus répandu.

BERLINETTE : Petite berline de sport très profilée et performante.

BREAK : ancienne voiture hippomobile avec deux bancs parallèles à l'axe du véhicule. Devenu extension d'une berline avec toit prolongé jusqu'à l'arrière et hayon.

CABRIOLET : A l'origine, voiture hippomobile à 2 places avec capote. Plus généralement voiture que l'on peut ouvrir grâce à une capote ou un toit escamotable.

COACH : Voiture fermée à deux portes, quatre glaces et deux rangées de sièges. L'accès aux places arrière se fait par les portes avant et basculement des sièges avant. (*Explication : issu de la ville hongroise Koszi, devenu Kutsche en Allemand, Coach en Anglais et Coche en Espagnol.*)

COUPE : *Avant les années trente, carrosserie ouverte à l'avant pour le chauffeur et fermée à l'arrière pour les passagers. Voiture fermée à deux portes, avec une ou deux rangées de sièges et un arrière tronqué. Le terme coupé est souvent mal utilisé pour désigner une berline à trois portes comme la Mégane Renault.*

LANDAULET : Ancienne définition d'une voiture dont les places arrière sont découvrables. *Voiture hippomobile construite à Landau en Allemagne.*

LIMOUSINE : Carrosserie fermée comme une berline mais avec six glaces latérales ou plus. Désigne généralement une longue voiture de luxe. *(Cette appellation, viendrait du Limousin en référence à Charles Jeantaud, né à Limoges, qui serait l'inventeur de ce type de carrosserie).*

PHAETON : carrosserie découverte avec une rangée de fauteuils surélevés, et sans portes. Si deux rangées de sièges, c'est un double Phaéton. Utilisé surtout par De Dion Bouton.

ROADSTER : Voiture ouverte et performante, généralement à deux places, sans fenêtres latérales.

RUNABOUT : Voiture à carrosserie minimum, sans portes ni capote.

SKIFF : sorte de torpédo réalisé en bois. Type de carrosserie créé par le carrossier J-H Labourdette.

SPIDER : Voiture généralement décapotable, avec petite banquette à l'arrière pouvant recevoir un ou deux passagers. *(Mode éphémère des années trente).*

TONNEAU : Ancienne appellation d'une voiture avec une banquette à l'avant, et deux sièges arrière longitudinaux accessibles par une porte arrière.

TORPEDO : *Mot latin signifiant : torpille.* Carrosserie entièrement découverte avec une ligne de ceinture de caisse continue, la capote étant repliée à l'arrière. Type de voiture en vogue entre 1925 et 1932, tous les constructeurs avaient une « torpédo » dans leur catalogue.

VIS-A-VIS : Terme très utilisé au début de l'automobile. La banquette des passagers faisait face à celle du conducteur, avec éventuellement un dai de protection. Carrosserie ouverte sans portes.

Circulation :

En 1898, c'est à Paris que roule le plus d'automobiles au monde. En 1899 : 620 constructeurs en France, 888 en Europe. Décret du 10 mars 1899 : 30 Km/h en rase campagne, 20 Km/h en ville. Vers 1900/1902, à Paris il circule davantage de voitures électriques que de voitures à pétrole.

Cyclecars :

Véhicule économique, très répandu entre 1920 et 1925, et construit par beaucoup de fabricants en France. Le succès de ce genre de petite voiture est dû à une taxation fiscale très inférieure aux taxes sur les automobiles ; en 1924, 29 542 cyclecaristes bénéficient de cette taxe réduite de 100 francs annuels. Le cyclecar ou tricylecar est généralement à trois roues et à deux places, avec un moteur de 1 100cm³ maxi, et un poids inférieur à 350 kg. Motorisé par des monocylindres ou bicylindres en V provenant de la production des motocyclettes ainsi que les boîtes de vitesses. La modification de la loi en 1925, et la production en grande série de voitures populaires à un prix accessible (Ford T, Citroën A), mit fin à l'intérêt de ces voitures.

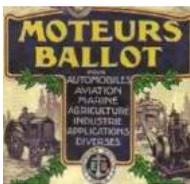
Desmodromique :

Système de commande des soupapes par 2 cames et 2 culbuteurs permettant une rotation plus rapide des moteurs. Procédé utilisé au début de l'automobile, car à cette époque la qualité des aciers à ressort provoquait l'affolement des soupapes et la rupture fréquente des ressorts.

Fabricants de moteurs d'automobiles

ASTER 1900 / 1910 à Saint-Denis

La société des Ateliers de Construction Mécanique L'Aster (*signifie étoile en grec*) à Saint-Denis, a été le plus important fabricant de moteurs d'automobiles avec de Dion Bouton, utilisés par un grand nombre de constructeurs automobiles. Fabriquait aussi des moteurs fixes, des groupes électrogènes, des motopompes, des boîtes de vitesses et autres équipements.



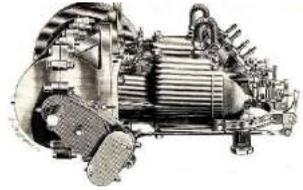
BALLOT 1906 / 1930 à Paris

Les frères Ballot étaient connus comme pilotes et surtout comme motoristes. A partir de 1905, ils deviennent d'importants fournisseurs de moteurs pour l'aviation, la marine et l'automobile. Ils fabriquent aussi des groupes électrogènes, des moteurs fixes et des motopompes. Ballot

a été le premier à réaliser un moteur 8 cylindres en ligne avec 32 soupapes en 1919

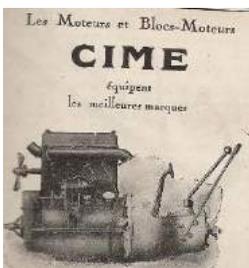
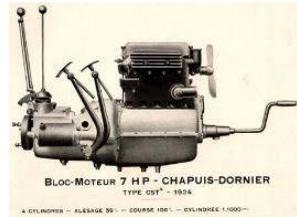
BUCHET 1900 / 1929 à Levallois-Perret

Elie-Victor Buchet a été un des pionniers de la mécanique en France. Dès son plus jeune âge, il étudie les machines à vapeur et dépose différents brevets. En 1899, il devient motoriste en exploitant ses inventions : poulie extensible, culasse Buchet avec soupapes à culbuteur, moteur à ailettes à refroidissement par air, etc. une gamme très large de moteurs sera fabriquée allant du monocylindre de 500 cm³, aux 6 et 8 cylindres en V. Sérieux concurrents des moteurs Aster et De Dion, les moteurs Buchet sont utilisés dans l'aviation (*Santos-Dumont*), dans l'automobile et surtout sur les tricycles et motocyclettes.



CHAPUIS-DORNIER 1904 / 1928 à Puteaux

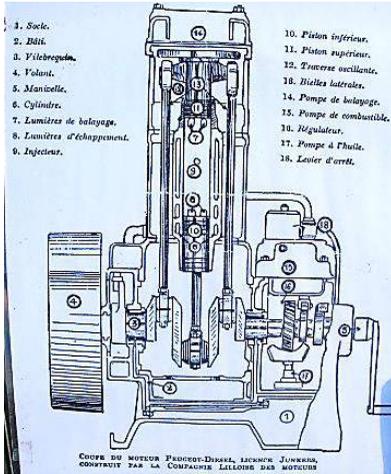
Très important fabricant de blocs-moteur qui ont équipé la plupart des marques de cyclecar, et des constructeurs automobiles comme : DFP, Delage, La Licorne, Rally.



CIME 1920 / à Fraisses (42)

La Compagnie Industrielle des Moteurs à Explosion était aussi une importante firme de fabrication de blocs-moteur, utilisés par beaucoup de constructeurs. Ils étaient fabriqués avec des aciers à haute résistance.

C L M (Compagnie Lilloise de Moteurs) 1928 / 1966 à Lille



Ces moteurs concernaient tous les domaines de l'industrie : agricole, automobile, ferroviaire, maritime. 13 000 moteurs ont été fabriqués d'après le Brevet Peugeot-Junkers. Ces moteurs du type diesel à deux temps, avaient deux pistons opposés dans le même cylindre et pas de soupapes. Donc pas de culasse, un fonctionnement très souple, mais un système d'embellage très compliqué.

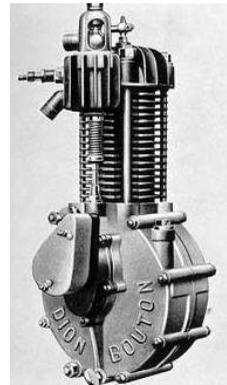
Cette entreprise devient la Compagnie Générale de Moteurs en 1942 et produira un nouveau type de moteur Diesel à 4 cylindres d'après une licence Ricardo. Dénommé « Indénor »,

ce moteur équipera d'abord les Peugeot 403, 404, 504, 505, et beaucoup d'autres véhicules d'autres marques. En 1966, la CGM devient Société Commerciale de Moteurs, et reste dans le groupe PSA formé en 1979.

DE DION-BOUTON 1895 / 1930 à Puteaux

Le premier moteur à pétrole est un monocylindre de 185 cm³, suivi du type G de 498 cm³ à grande vitesse de rotation (1500 t/m contre 500 pour le moteur Benz), et avec un carter en aluminium. De Dion devient le plus important fabricant de moteurs d'automobiles. 50 000 exemplaires du monocylindre seront réalisés jusqu'en 1913, et équiperont la plupart des marques de cette époque.

En 1910, De Dion Bouton réalise un 8 cylindres en V qui sera le premier V8 de l'histoire automobile (*ce moteur servira de base à la Général Motors pour le V8 de la Cadillac*). Les derniers moteurs de Dion Bouton seront des 4 cylindres de 2483 cm³, avec pistons en aluminium et soupapes en tête.



LYCOMING 1919 / ? (Etats-Unis)

Cette société a d'abord construit des machines à coudre et des bicyclettes, avant de réaliser des moteurs pour automobile. Utilisé

principalement par les marques américaines Auburn, Cord et Duesenberg, et aussi par quelques constructeurs français. La plus importante production de cette entreprise étant les moteurs d'avions.

RUBY 1923 / 1935 à Levallois-Perret

Très importante production de moteurs et blocs-moteur réalisée par le constructeur Godefroy & Lévesque. Ce sont tous des 4 cylindres de faibles cylindrées (5 et 6 cv), en version culbutée ou latérale, destinés aux constructeurs de cyclecars et de voitures légères. Utilisés principalement par Georges Irat qui fusionnera avec Ruby en 1935.



MUTEL

Fabricant de moteur très réputé vers 1900. C'était des 4 cylindres bi-blocs à soupapes latérales, très endurant, utilisés par quelques constructeurs et principalement sur des taxis.

KNIGHT

Le moteur sans soupapes est une invention de l'américain Charles Knight en 1903, la première licence fut vendue en France à Gabriel Voisin, puis à Panhard et Levassor (avec améliorations réalisées par le motoriste Krebs). Dans ce type de moteur, les soupapes sont remplacées par des chemises-tiroirs coulissant autour du cylindre moteur, et assurant l'alimentation et l'échappement des gaz. Ces moteurs sont très silencieux avec une grande souplesse de fonctionnement. Mais ils sont plus gourmands en carburant et surtout en huile de lubrification. Avec l'amélioration des systèmes de distribution par soupapes, ce type de moteur a été abandonné après 1939.

Houdaille :

Très important fabricant d'amortisseurs de suspension, adoptés par la grande majorité des constructeurs des années 1920 et 1940. D'abord à friction, puis hydraulique à levier, et enfin hydraulique / télescopique, système encore utilisé.



Joint homocinétique :



Invention de Pierre Fenaille et Jean-Albert Grégoire dit joint « Tracta » (*brevet de décembre 1926*) permettant une transmission sans à-coups aux roues avant motrices et directrices (*Amélioration du joint de cardan*). Utilisé sur toutes les Tractions Avant à partir de 1927, en particulier sur les Jeeps de l'armée américaine. Le joint tripode improprement appelé double Cardan, et le joint Rzeppa breveté aussi en 1926, utilisent le même principe de fonctionnement.

Puissance des moteurs :

Le cheval (*animal*) était utilisé pour la définition de puissance jusqu'à l'apparition de la motorisation. Cette notion sera conservée pour désigner la puissance des moteurs thermiques.

Le cheval-vapeur n'est pas reconnu dans le système métrique S I, où il correspond à 75 kg / m / s. Officiellement 1 cv = 735,5 Watt.

Dans le système anglo-saxon, le *horse power* d'après la définition de James Watt : 1 hp = 736 W. Dans les années 1920, la mode était pour l'utilisation de cette terminologie dans l'industrie automobile.

Puissance DIN : norme européenne créée par l'institut allemand de normalisation. C'est la puissance mesurée à la sortie du moteur avec tous ses accessoires (dynamo, compresseur, échappements, etc.).

Puissance SAE : norme établie aux États-Unis. La puissance était mesurée directement en sortie de vilebrequin sans aucun accessoire, et était donc supérieure à la puissance DIN. En 1972, cette norme a été modifiée, la puissance est maintenant mesurée avec les accessoires comme pour DIN, mais les résultats sont quelque peu différents à cause des protocoles de mesure utilisés. Les constructeurs automobiles du début du XX siècle, indiquaient souvent la puissance de leur moteur avec 2 chiffres. Exemple 15/20 cv, 15 était la puissance administrative, 20 la puissance réelle. A cette époque il fallait une importante cylindrée pour trouver des chevaux, et les formules de calcul étaient souvent empiriques.

Pont De Dion :

Brevet de la marque De Dion Bouton de 1893. Transmission aux roues par un pont arrière suspendu avec 2 demi-essieu et cardans. Solution appelée aussi double essieu.

Roues indépendantes :

Système de suspension permettant le débattement séparé de chaque roue, contrairement à un essieu rigide.

Soupapes :

Latérales : les soupapes sont disposées sur le côté des cylindres et actionnées directement par l'arbre à cames.

Culbutées : les soupapes sont commandées par des tiges et culbuteurs, ou directement par l'arbre à cames placé dans la culasse. On utilise aussi le terme de : soupapes en tête.

(Par simplification on dit un moteur latéral ou culbuté).

Transmission :

Embrayage à cônes au début de l'automobile, ensuite à disques, et boîte de vitesses à 3, 4, ou 5 vitesses obtenues par déplacement axial des engrenages. Transmission finale par chaînes (jusqu'en 1915), ou par arbre de transmission avec pignon différentiel dans le pont arrière pour les propulsions, par 2 arbres court en sortie de boîte pour les tractions avant.

Dernières modifications : décembre 2017

JAIRBELAZ