CEUX QUI ONT FAIT:



L'automobile

Photo de la page de couverture :

PEUGEOT type « 3 ».

Fabriquée dans l'usine de Valentigney (Doubs) en 1892 : Moteur Panhard & Levassor licence Daimler, 2 cylindres en V, allumage par incandescence, transmission par chaînes.

Du même auteur:

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

Avant-propos.

Il y a plusieurs années, en relisant ma documentation sur les automobiles anciennes, j'ai pensé à effectuer un recensement de tous ceux qui ont participé à la création ou au développement de l'automobile. J'ai commencé à prendre des notes sur des feuilles volantes, et je me suis dit, plus tard, je ferais un fichier alphabétique pour faciliter les mises à jour.

Et les années ont passé, mes fiches provisoires sont restées en attente. J'ai enfin complété ce fichier, avec les innombrables renseignements que l'on trouve sur « Internet ».

L'aboutissement de ces recherches, est une sorte de dictionnaire, des noms de ceux qui ont trouvé les moyens ou qui ont participé d'une façon significative, à la création et au perfectionnement des voitures que nous utilisons depuis plus d'un siècle.

Présentation du document

Inventeurs, créateurs et fondateurs de marquesPages	.01 à 79
Les types de carrosseries :	.80 à 82
Les carrossiers et stylistes :	.83 à 91
Définition des formules de course	.92
Les pionniers de la course :	93 à 95
Les As du volant :	96 à 104
Les champions contemporains :	.105 à 122
Conclusion	.123

Inventeurs, créateurs, et fondateurs de marques

ABARTH Karl (ou Carlo)1908 / 1979

Né en Autriche, mécanicien hors norme, en 1928 il dirige un atelier en Yougoslavie, où il commence à améliorer le rendement des moteurs. En 1946, il rejoint son père en Italie et il crée un réseau de distribution pour Porsche, puis il devient directeur technique chez « Cisitalia ». En 1949, il fonde sa société qui commercialise des silencieux d'échappement et des



accessoires. En 1950, il devient constructeur de voitures de sport, dérivées de mécaniques Fiat, en particulier des 600 et 500 ; c'est le début des succès en compétition, où il est souvent concurrent d'Amédée Gordini. À partir de 1960, il modifie des Porsche Carrera et des Simca 1 000 et il crée une multitude de bolides portant le sigle Abarth, qui connaissent le succès pendant 22 ans : 6 championnats du monde, 113 records de vitesse sur le circuit de Monza, championnats d'Europe en 1969, 70 et 71. En 1971, la société Abarth est absorbée par le groupe Fiat et en 1972, Abarth est encore champion du monde des rallyes.

ADER Clément 1841 / 1925

Ingénieur employé à la Société des Téléphones de Paris, il fonde une société d'automobiles en 1900, conçoit le premier moteur V8 en 1903 qui sera adopté par les constructeurs américains. Invente le combiné téléphonique, est le premier homme « volant » de l'histoire le 9 octobre 1890 et est le créateur du mot « avion ».

AGNELLI Giovanni 1866 / 1945

Industriel italien, principal fondateur de la FIAT (Fabrique Industrielle d'Automobiles de Turin) en 1899, il assura l'animation et la Direction de cette société jusqu'à sa mort.

AKAR Emile 1876 /1940

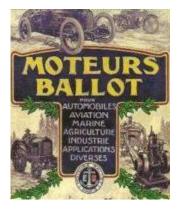
Fils d'un industriel en confection, ex-élève de l'école des Hautes Etudes Commerciales, il collabore avec son beau-père dans une affaire de torréfaction et de vente de café : « Le Planteur de Caïfa », puis il participe à la construction des automobiles le Zèbre. Associé à LAMY, ils fondent en 1919 la marque AMILCAR, voitures de sport de grande réputation.

ALLINQUANT Fernand

Inventeur et premier fabricant d'amortisseurs hydrauliques télescopiques en 1927, montés sur Bugatti, Peugeot, Renault etc.

BALLOT Edouard.... / 1937.

Riche industriel et aristocrate, ingénieur de la Marine, fabricant avec son frère Maurice, en 1910, de moteurs utilisés par de nombreux constructeurs. Ils construisent ensuite des voitures de sport, avec l'aide de l'ingénieur Ernest Henry ex Peugeot, puis des voitures classiques de très grande renommée à partir de 1921. Premier constructeur de moteur à 8 cylindres en ligne, deux « Ballot » terminent au Mans dans les trois premières places en 1921. Les Ballot sont souvent présentes aux concours d'élégance, mais la crise de 1929 provoque la



reprise de la marque par Hispano-Suiza, et sa disparition en 1932.

BAUDRY DE SAUNIER Louis 1865 / 1938

Journaliste et écrivain, grand spécialiste de l'automobile et de la locomotion. Auteur de plusieurs livres sur les vélocipèdes, la circulation et l'utilisation des automobiles. Rédacteur en chef au Touring Club de France de 1905 à 1938. Créateur en 1906 de la revue OMNIA, il rédige plusieurs articles concernant le code de la route, et est un précurseur du « caravaning ».

BEAU DE ROCHAS Alphonse 1818 / 1891 Inventeur du cycle à quatre temps des moteurs à explosion, breveté en 1862, sa théorie sera exploitée par Nicolas Otto et Etienne Lenoir, et utilisé ensuite sur tous les moteurs à combustion (Rappel du cycle: Admission, Compression, Explosion-Détente, Echappement).



BELLEVILLE Julien 1823 / 1896



Delaunay-Belleville.

Constructeur de générateurs à vapeur à tubes d'eau (brevet en 1850), destinés aux marines, française, britannique, russe, italienne etc., dans des ateliers situés à Saint-Denis, et président de nombreuses institutions.

Son gendre Louis Delaunay, en association, en 1904, avec Marius Barbaroux et Adolphe Kégresse, vont créer la société des automobiles

BENDIX Vincent 1882 / 1945

Industriel américain, constructeur d'avions et grand spécialiste du freinage, sera longtemps le principal fabricant de freins pour véhicules, avant le regroupement avec la société Lockheed.

BENEDICTUS Edouard 1878 / 1930

C'est par hasard, que ce chimiste français, d'origine néerlandaise, invente en 1903 le verre feuilleté. Il perfectionne sa découverte et en 1909, lui donne le nom de « Triplex » (brevet du 25 novembre 1909). Utilisé sur les pare-brise, ce sandwich est constitué d'une feuille très fine de PVB (polyvinyle butyral), insérée entre 2 feuilles de verre. Sa « Société du Verre Triplex », est reprise par Saint-Gobain en 1927.

BENZ Karl 1844 / 1929

Ingénieur allemand, il conçoit un premier véhicule à trois roues breveté en



1887, puis construit et commercialise des voitures à 3 et 4 roues en 1891 avec direction a pignon et crémaillère. Avec G. Daimler, ils fondent en 1903 la société Daimler-Benz plus connue sous le nom de Mercedes.

BERLIET Marius 1866 / 1949.

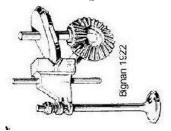
Etudie et construit sa première voiture en 1895, rachète en 1900 la marque Audibert & Lavirotte. Puis il vend sa licence à « l'American Locomotive Company » [ALCO] et les Berliet Américaines sont construites en 1906 : c'est pourquoi Marius Berliet adopte en 1909 comme emblème de sa marque, « la



locomotive avec chasse buffles ». En plus de la fabrication d'automobiles, Berliet devient le plus important constructeur de camions en France. La dernière voiture sera la « 944 Dauphine » en 1938, et Berliet poids lourds sera absorbé par Citroën en 1967.

BIGNAN Jacques 1888 / 1973

Fabricant de moteurs en 1914, fondateur de la marque Bignan [1918 / 1931] avec l'ingénieur Causan, voitures rapides et confortables. Il met au point



un système de distribution des soupapes par cames desmodromiques, *(pas de ressorts)* 32 ans avant Mercedes. Egalement pilote, il gagne en 1928 le Rallye de Monte-Carlo au volant d'une Fiat. Il rachète les ateliers Grégoire à Poissy en 1921, puis est à son tour racheté par la CGA de Henry Précloux.

BIONIER Louis 1898 / 1973

Débute chez Voisin, puis devient responsable du style chez Panhard et Levassor en 1921. Auteur des « Panoramique » et des « Dynamic » en 1934 et 36, puis de la « Dyna » en 1946 ; participe enfin à l'étude de la « Dyane » chez Citroën en 1967.

BIRKIGT Marc 1878 / 1953



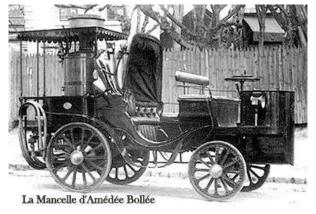
Ingénieur helvétique de haut talent, débute dans une société hispano suisse en 1903 et l'année suivante lance à Barcelone la célèbre marque « Hispano-Suiza ». En 1911, il crée une usine France autre en Courbevoie. Ses voitures puissantes. ont un succès immédiat. Avec le même souci de qualité, Birkigt étudie un moteur d'avion de 150 CV qui surclasse tous ses concurrents pendant la première guerre mondiale. Puis il se consacre à la réalisation d'un châssis de luxe et de grand tourisme : la 32 CV type H6. Dotée de qualités exceptionnelles, elle sera pendant 12 ans la référence des berlines de luxe, surpassant les Rolls-Royce. En 1931, un modèle encore plus performant est construit à Courbevoie ; c'est la 12 cylindres de 54 CV (fiscaux) voiture réservée à une clientèle très aisée, suivie

en 1934 d'une « petite » 30 CV avec les mêmes qualités de confort, de puissance, de freinage et de maniabilité qui ont fait le succès de toutes les Hispano-Suiza. Après le rachat de la firme Ballot et à l'approche du deuxième conflit mondial Marc Birkigt met fin à la fabrication de ses merveilleuses automobiles (sauf en Espagne où elles seront construites jusqu'en 1944) et se concentre sur les fabrications aéronautiques.



BOLLEE Amédée (père) 1844 / 1917

Fils d'un fondeur de cloches au Mans. construit une voiture à 1872: vapeur en « L'obéissante ». qui réalise le premier parcours Le Mans / Paris en 18 heures. Invente la direction pivotante essieu fixe, la suspension à roues indépendantes, les cardans transversaux de transmission et la



première épure de direction satisfaisante (brevet de la direction a deux pivots en avril 1873). L'obéissante pèse 4 800 Kg avec le charbon et l'eau, il y a 12 places, la vitesse peut atteindre 40 Km/h. d'autres réalisations connaîtront le succès : La Mancelle, La Marie-Anne...

BOLLEE Amédée (1er fils) 1867 / 1926

Dès 18 ans, participe aux réalisations de son père, puis créé sa première voiture en 1896, conçoit aussi un moteur rotatif pour dirigeable et une turbine à gaz et trouve le principe du carburateur automatique à gicleur noyé. Réalise ensuite des moteurs à pétrole avec son frère Léon, et il invente aussi le système de rattrapage de jeu hydraulique pour les soupapes.

BOLLEE Léon (2^e fils) 1870 / 1913

En 1895 invente et construit une voiture à trois roues, à moteur à essence. Comme le tricycle de Dion Bouton, ce véhicule contribue à la vulgarisation de l'automobile. Léon Bollée construit aussi une voiture avec poutre centrale tubulaire (les Léon Bollée seront construites jusqu'en 1934).

BONNET René 1904 / 1983

Garagiste à Champigny et coureur sur Peugeot et Amilcar, il s'associe à Charles Deutsch en 1938. La marque D B, devient célèbre avec ses petites voitures de compétition, à moteur Panhard et Levassor et à traction-avant. Très grand palmarès des voitures D. B. sur tous les circuits, construites à 1 500 exemplaires. Après sa séparation avec Deutsch, il utilise des moteurs Renault-Gordini avec toujours de nombreux succès en compétition. Les Automobiles R. Bonnet sont absorbées par Matra en 1964.

BOSCH Robert 1861 / 1942.

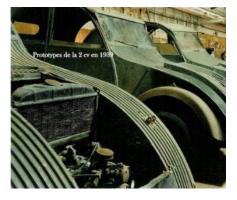


Pour parfaire ses connaissances en électricité, il part aux Etats-Unis où il travaille chez Edison et de retour en Allemagne, il continue ses recherches qui aboutissent à la première magnéto d'allumage à basse tension. Cette invention va résoudre toutes les difficultés d'allumage des moteurs de l'époque. En 1901, il

fonde la Société Electronic Fabrik Robert Bosch. Inventeur et fabricant des pompes à injection pour Diesels en 1927 et de beaucoup d'autres appareils utilisés par l'industrie automobile, et l'électro-ménager.

BOULANGER Pierre 1885 / 1950

Après des études en architecture, il termine la guerre comme capitaine en 1918, avec la croix de guerre et la légion d'honneur. Il entre chez Michelin, où il devient gérant dès 1922. En 1934 suite à la mise en liquidation de la S A Citroën, il prend la direction de l'usine de Javel, où il participe activement au lancement de la « Traction », puis décide ensuite de l'étude de la 2 CV dès 1936. Il décède dans un accident au volant d'une Traction.



BOURREAU Robert et Henri DEVAUX

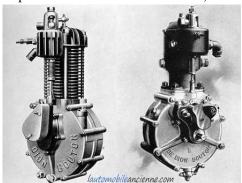
(2 ingénieurs de l'Ecole Violet), construisent le cycle-car « BEDELIA »

de 1910 à 1913, véhicule spartiate mais performant : en 1912 record de l'heure à 74 de moyenne et premier au tour de France, plusieurs records mondiaux. 3 000 cycle-cars sont vendus au cours des quatre années de fabrication, mais les « Bédélia » sont victimes de la guerre de 1914 et de la modification de la taxe qui avantageait les cycle-cars.



BOUTON Georges 1847 / 1938

Associé au marquis Albert de Dion et à Trépardoux, il fonde la marque « de Dion Bouton », qui fabrique des véhicules à vapeur dès 1882. Un tricycle à essence est construit en petite série en 1895, suivi d'une construction importante de voitures de puissances diverses. En 1900, de Dion est le plus important constructeur du monde, avec aussi la fourniture de moteurs à de



nombreux constructeurs de voitures et de motos.

En 1913, c'est l'un des premiers à construire des voitures munies d'un moteur V8, qui sera copié par les Américains. La production automobile, est arrêtée en 1930, mais l'entreprise continuera la fabrication d'autocars et d'autorails jusqu'en 1938.

BRASIER Henri 1868 / 1941

Ingénieur chez Mors, il fonde la marque Richard-Brasier en 1901, puis associé à Chaignaud, il construit des « Chaignaud-Brasier » jusqu'en 1930. Ses voitures remportent plusieurs succès en course dont la coupe « Gordon-Benett », disputée en Auvergne en 1905.

BUCCIALI Frères: Angelo / 1946 et Alberto.... / 1981

D'origine Corse, résidants en Picardie, pilotes et constructeurs d'avions pendant la première guerre mondiale, ils se passionnent pour la fabrication de voitures originales de 1922 à 1933. Premier succès avec une « 1500 » et en 1931 ils sortent une 8 cylindres à traction avant avec d'autres innovations techniques. La dernière « BUC » sera une 16 cylindres toujours à roues avant motrices, longue de 5 mètres avec un moteur de 4 885 cm³, et des jantes de 24 pouces (un mètre de diamètre). La crise de 1929, contraint les frères Buc à arrêter leur production automobile ; ils présentent en 1936 une automitrailleuse équipée d'un moteur Daimler-Benz, engin de grande qualité, copié plus tard par d'autres fabricants.



BUDD Edward Gowen 1870 /

Carrossier à Philadelphie, précurseur dès 1920 de la carrosserie, « tout acier », constituée d'éléments emboutis et soudés. Brevet vendu à Citroën en 1924 et adopté plus tard par tous les autres constructeurs d'automobiles. Les Américains resteront les principaux fabricants de presses d'emboutissage (Danly, Clearing, Bliss, etc.)

BUGATTI Ettore 1881 / 1947

Né à Milan, dans une famille d'artistes (peintres, sculpteurs), passionné par la mécanique, il débute très jeune, comme pilote de motos et de voitures en Italie. Emigré en France, il s'installe en Alsace, où il construit sa première voiture en 1901, puis il dessine des modèles pour les constructeurs de Dietrich et Peugeot.



En 1904, il s'associe à Emile Mathis et à partir de 1906, dans ses ateliers de Molsheim, il va produire des voitures de sport et de course de réputation internationale. La plus célèbre sera la « Royale » construite à seulement 7 exemplaires (il en reste 6), berline de voyage destinée aux rois : 6 mètres de long, capot de 2 mètres, moteur de 12,8 litres de cylindrée, puissance 300 CV. Une, des six restantes, a été revendue huit millions de Dollars en Amérique en 1995. En 1931 elle coûtait trois fois le prix d'une Rolls. Les moteurs excédentaires de la Royale, seront utilisés sur les autorails en 1933. Pendant plus de 20 ans, les Bugatti seront victorieuses dans la plupart des compétitions automobiles. Passionné d'équitation Ettore dessine ses calandres en forme de fer à cheval.



BUZ Heinrich Von 1833 / 1918

Directeur de la Maschinenfabrik Augbürg Nuremberg [MAN], apporte son soutien financier à Rudolf Diesel et a un rôle déterminant dans la réussite du moteur Diesel (accord entre MAN, Krupp et Diesel en 1893).

CARDANO Jérôme 1501 / 1576

Inventeur du système de transmission articulé en 1545, dit joint de Cardan, (procédé différent et plus simple que le joint homocinétique breveté par Fenaille et Grégoire en1926).



CARNOT Nicolas Sadi 1796 / 1832

Neveu de l'homme d'état Sadi Carnot, polytechnicien et capitaine du génie, il invente et publie un cycle de fonctionnement de moteur thermique en 1824. Surnommé « le père de la thermodynamique ».

CHARRON Ferdinand dit Fernand 1866 / 1928

Gendre d'Adolphe Clément, champion cycliste de 1882 à 1891, puis pilote sur Panhard, il gagne en 1898 la première course internationale Paris/Amsterdam/Paris et la coupe Gordon-Bennett en 1900. Fonde en 1901 la marque C G V (Charron, Giraud et Voigt) et plus tard la marque ALDA. En 1903, Charron construit une voiture de course à moteur 8 cylindres, sans boîte de vitesses, car il a inventé un changement de vitesses automatique. La même année il conçoit une automitrailleuse utilisant le même châssis. Les C G V avaient le même capot que les Renault, mais avec radiateur avant surbaissé.

CHASSELOUP-LAUBAT (comte de) 1863 / 1954

Aristocrate passionné du nouveau système de locomotion, premier record de vitesse à 63 Km/h en 1898 sur une Jeantaud électrique. Rival de Jenatzy pour la détention du premier record de vitesse de plus de 100 Km/h.



CHENARD Ernest 1861 / 1922

Ancien dessinateur aux Chemins de Fer de l'Ouest, il ouvre à Asnières un magasin de bicyclettes, puis fabrique des tricycles en 1896. Associé à Henri Walcker, ils fondent la marque Chenard et Walcker en 1899. Pendant la première guerre mondiale, les usines sont réquisitionnées, pour produire



remporte les 24 heures du Mans en 1923.

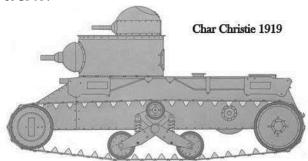
2 200 obus de 75 par jour et des moteurs d'avion Hispano. En 1920 la société se diversifie avec la fabrication des tracteurs FAR. Nombreux succès en compétition des C et W, avec un bolide surnommé le « tank » qui

En 1930 Chenard et Walcker est le quatrième constructeur français, En 1945, C & W se spécialise dans la fabrication des camionnettes de livraison jusqu'à l'absorption par Peugeot en 1951.

CHRISTIE Walter 1862 / 1944

Ingénieur américain passionné de mécanique, se distingue surtout pour ses réalisations militaires. En 1900, il construit des tourelles de canons adoptées par les marines, américaine et anglaise ; il dépose de nombreux brevets pour des camions-grues, des tracteurs et véhicules spécifiques pour l'armée. En 1915 il réalise le premier char amphibie avec tourelle pivotante. En 1935, un envoyé du général Guderian (spécialiste nazi des blindés) lui propose un million de dollars pour devenir ingénieur en chef du matériel motorisé allemand et l'URSS lui offre 10 000 dollars pour diriger la fabrication des tanks russes. Par patriotisme, il refuse ces deux propositions et se contente de céder aux militaires russes, deux prototypes qui deviendront les chars T 34 vainqueurs de la bataille de Stalingrad.

Christie conçoit aussi en 1905, une voiture à 4 roues motrices, monstre de 21 litres de cylindrée qui atteint 150 Km/h. Sept voitures de courses seront construites entre 1904 et 1909.



CHRYSLER Valter Percy 1875 / 1940

Fils de fermier, mécanicien puis ingénieur chez Buick où il devient Directeur en 1912. Président de la Général-Motor en 1920, il adopte les freins hydrauliques Lockheed en 1926. Fonde sa marque en 1921, absorbe Dodge en 1928 et devient le troisième constructeur américain. Créateur de l'Airfloww en 1934 avec un nouveau style jugé révolutionnaire.

CIBIE Léon 1873 /....

Fils d'un industriel auvergnat, passionné de mécanique et d'électricité, il se spécialise dans ces nouvelles technologies et devient un pionnier de l'éclairage électrique, dans l'aviation et l'automobile.

CIBIE Pierre 1908 /

Fils de Léon, polytechnicien, il se spécialise aussi dans l'éclairage. En 1929, il organise des conférences à l'Académie des sciences, où il indique les bases de la législation de cette technologie. En 1919 il fonde l'entreprise Cibié, qui va devenir un des principaux fabricants de projecteurs de voiture : pendant 20 ans, il sera le fournisseur exclusif de Renault, puis il équipera aussi les Simca, les Peugeot et beaucoup d'autres marques. Cibié est le créateur du code européen et des phares halogènes fonctionnant à l'iode.

CITROEN André 1878 / 3 juillet 1935

Fils d'un diamantaire hollandais émigré à Paris, il fait ses études au Lycée Condorcet et à Polytechnique. Lors d'un voyage en Pologne, il découvre un système d'engrenages à double chevrons qui actionne un moulin. Il achète la licence et fonde la Société des Engrenages Citroën en 1902.

A 28 ans, il est Directeur Général de la Société des Automobiles Mors, qu'il réorganise de 1906 à 1914. En 1912, il est Président de la Chambre Syndicale de l'Automobile, ses capacités de meneur d'hommes et



d'organisateur lui valent d'être appelé pour réorganiser : le ravitaillement des usines de guerre, les services postaux, la distribution des cartes de pain en 1918. En 1915, il construit à Paris, en un temps record, une usine pour fabriquer des obus *(24 millions livrés de 1915 à 1918)*. En 1919, il se lance dans la fabrication de voitures dont il pressent un besoin énorme. La première Citroën construite en série, sera le type A, suivi des B2, B12, B14, C3, C4, C6



et de la célèbre « traction avant » en 1934. Précurseur de la carrosserie tout acier, il achète en 1924 la licence de l'américain Budd. André Citroën est l'inventeur de la publicité automobile et des réseaux de vente avec agents. L'éclairage publicitaire de la tour Eiffel en 1925, la traversée du Sahara en 1923,

les croisières noire et jaune en 1931 lui font une publicité retentissante, mais mettent sa situation financière en sérieuses difficultés. Sa mégalomanie et ses dépenses inconsidérées l'obligent à faire appel aux banquiers et à Michelin pour gérer son entreprise mise en liquidation en décembre 1934 ; il meurt d'un cancer six mois plus tard.

CLEMENT Adolphe 1855 / 1928

S'intéresse très tôt à la mécanique, à 23 ans, il se lance dans la fabrication de vélocipèdes et son entreprise devient rapidement très importante, il exploite la licence des brevets Dunlop pour les pneus et fusionne avec un autre constructeur de cycles : Gladiator. Puis il fonde la société de construction d'automobiles « Clément-Bayard », avec une superbe usine construite à Levallois-Perret en 1901. A partir de 1902, ses voitures de grandes qualités sont distribuées en Angleterre par un importateur ; le comte de Shrewsbury and Talbot. Les voitures construites en France dans l'usine Darracq et en Angleterre seront des voitures de très haute réputation. Il construit aussi des avions et des dirigeables et réalise la première liaison par radio avec un aéronef en vol en 1920. Les « Clément » importées en Angleterre en 1903 sont des Clément-Talbot et deviennent des « Talbot » à partir de 1911.

COGNET de SEYNES Edouard 1881 / 1957

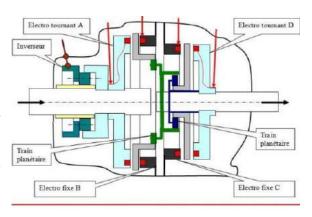
Petit constructeur de voitures, à Lyon, entre 1912 et 1926. En 1918, il fabrique une voiture à moteur flottant, 16 ans avant Citroën.

CONSTANTIN-DANDER

Fabricant de compresseur à bain d'huile du type « Rootes » en 1947, montés en kit sur 203 Peugeot, 4 CV Renault et même 2 CV Citroën.

COTAL-MAAG

Système de transmission électromagnétique qui permet la suppression du levier de changement de vitesse, remplacé par une manette placée petite SOHS le volant et surnommée « le moutardier ». Cette boîte de vitesses. était fabriquée par la société des engrenages Maag, située à Zurich, avec une qualité d'usinage



50-Coupe simplifiée de la boite Cotal.

identique aux mécanismes d'horlogerie. Le fonctionnement est basé sur le blocage par des électro-aimants d'un des 4 train épicycloïdaux, la pédale d'embrayage ne sert que pour le démarrage. Les boîtes COTAL, ne seront utilisées que sur des voitures de classe, de 1932 à 1950, à cause de leurs coûts

et des difficultés de réparation. (Delage, Talbot, Delahaye, Hotchkiss, Salmson etc.). (Henri Terral, inventeur du monte-paille et de la batteuse-presse, serait aussi l'inventeur de ce système de transmission, mais son invention n'était pas protégée ?)



COTTIN Cyrille 1870 / 1944

Industriel associé à Pierre Desgouttes, il est le directeur de la société Cottin-Desgouttes, créée à Lyon en 1905. Ils construisent des voitures remarquables avec suspensions à roues indépendantes et freins sur les 4 roues, solution



inexploitée à cette époque.

La « sans secousses » sortie en 1926, remporte le rallye Saharien épreuve d'endurance de 7 000 kilomètres. En 1930 adoption des freins hydraulique Loockheed.

CORD Ernest Loban 1895 / 1974

Américain sans formation technique, se passionne pour la mécanique. En 1910 il modifie des Ford T, qu'il revend avec un gros bénéfice. En 1919 il rachète le stock de voitures invendues AUBURN, qui, améliorées se revendent avec une marge très bénéficiaire. Il achète ensuite la marque de moteurs LYCOMING et la prestigieuse marque de voiture DUESENBERG. Les « AUBURN » de Cord sont produites à 22 000 exemplaires en 1928 avec un bénéfice net de 3,6 millions de dollars. Très habile financier, il s'enrichit par de fructueuses opérations en bourse. Il conclut un accord avec H. Miller pour réaliser une voiture de grand luxe à traction-avant; les premières « Auburn Cord » sortent en 1929, de conception révolutionnaire pour l'époque en Amérique : traction-avant, surbaissée et carrosserie admirable. Très grand succès, la L 29 sera produite à plus de 5 000 exemplaires de 1929 à 1932. Après l'abandon d'Auburn et de Duesenberg, il se lance seul dans la fabrication de la « CORD 810 » ; c'est la plus belle américaine du moment, puis elle devient la « 812 » munie d'un compresseur centrifuge.



COZETTE René 1895 / 1929



Ingénieur spécialisé dans la carburation, il fabrique des carburateurs (Société des carburateurs Cozette à Tours) et des compresseurs très utilisés sur les voitures de sport et de compétition à partir de 1906. Il réalise en 1927 un moteur sans soupapes et un moteur 4 cylindres à 8 pistons entraînant 2 vilebrequins. Monté sur un bolide de sa

conception, il se tue au volant de cette voiture à Montlhéry, à 200 Km/h.

CUGNOT Nicolas-Joseph 1725 / 1804

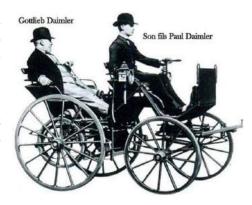
Ingénieur militaire, il réalisa le premier véhicule routier à vapeur : le fardier qui explosa au premier essai le 23 octobre 1769. Le second est conservé au musée des Arts et Métiers à Paris.

DAIMLER Gottlieb (Allemand) 1834 / 1900

Dessinateur, il devient directeur chez Deutz, puis avec son ami Wilheim Maybach, ils fondent en 1882 la Société d'Etudes et de Constructions du Württemberg. Ils réalisent un moteur de 254 cm³ et l'adaptent sur un vélocipède puis sur une voiture hippomobile. En 1899 ils présentent à l'exposition de Paris, un tricycle munit d'un moteur bicylindre de 565 cm³ et d'un carburateur avec gicleur à essence. Une des premières voitures est vendue à un riche industriel : Emil Jellineck.

Après la mort de Daimler, la société est dirigée par Maybach ; pour faciliter les ventes à l'étranger et éviter ce nom à consonance germanique, Jellineck

propose d'utiliser le nom de sa fille: Mercedes, pour toute la production Daimler. Jellineck devient le patron de la firme et en 1903 il y a la fusion entre G. Daimler et K. Benz; la société devient DAIMLER-BENZ A G et toutes les voitures sont commercialisées sous le nom de MERCEDES.



DANINOS Jean (Frère du romancier): 1906 / 2001

Débute chez Citroën en 1928 au département carrosserie, puis travaille dans l'aéronautique. Fonde en 1939 la société des Forges et Ateliers de Construction d'Eure et Loir [FACEL]. Fabrique des gazogènes pendant la guerre, puis associé à la société Métallon il crée un important atelier de carrosserie à Colombes, où sont fabriquées les caisses des Panhard, les cabriolets Simca et la Ford Comète. Daninos présente au salon de 1954 la FACEL-VEGA, rivale des Américaines, elle sera une des voitures les plus luxueuses de cette époque et connaîtra un succès éphémère.

Suite à des difficultés financières, FACEL disparaît en 1964 et les « Facel » deviennent de rares pièces de collection.



DARL'MAT Emile 1892 / 1970

Concessionnaire Peugeot à Paris depuis 1923 et passionné de mécanique, il modifie et améliore à partir de 1937, les 302 et 402 qui participeront aux 24 heures du Mans. Les 402 DARL'MAT, son dessinées par le styliste Georges Paulin et carrossées chez Pourtout.



Avec son ami le pilote Charles de Cortanze, ils réalisent en 1947 un coupé 202 qui remporte des records de vitesse en catégorie 1100 cm³.

DARRACQ Alexandre 1855 /1931

Fabricant des bicyclettes Gladiator en 1891, il crée la société Darracq & Cie, l'une des plus importantes fabrique d'automobiles de l'époque, avec une usine moderne construite à Suresnes en 1901. Darracq est le troisième constructeur en France en 1909, mais en 1913, Darracq cède son entreprise à un groupe financier anglais contrôlant déjà Clément-Talbot. La production de Suresnes devient : Talbot-Darracq et deux ans plus tard le nom de Darracq disparaît. Alexandre Darracq, a été le fondateur et le premier président de la chambre syndicale du cycle et de l'automobile.

DE DION Albert, marquis 1856 / 1946

Aristocrate fortuné, il se passionne pour l'automobile naissante et fonde la société de DION-BOUTON en 1889, en association avec Georges Bouton et Trépardoux. En 1893, brevet du pont arrière suspendu avec demi-essieux et cardans, et utilisation pour la première fois de l'aluminium pour les carters de moteurs. Fondateur du premier



Automobile Club de France en 1895 [ACF] et de la Chambre Syndicale de l'Automobile, dont il sera président jusqu'en 1926. Créateur du journal « *l'auto* » qui aura le plus fort tirage de la presse française entre 1925 et 1930.



Le premier moteur monocylindre, sera fabriqué à 50 000 exemplaires et 2 970 « vis-à-vis » seront fabriqués de 1900 à 1902. Les moteurs DE DION seront utilisés par plus de 40 constructeurs différents en France et à l'étranger. De 1923 à 1932, en plus des voitures, les ateliers du quai National à Puteaux se sont diversifiés en fabricant : bennes à ordures,

ambulances, camions, autobus, moteurs industriels, moteurs de bateaux, moteurs d'avions, matériels ferroviaires et ont réalisé une automotrice Diesel rachetée par le fabricant de pneus de Clermont-Ferrand, qui devient la « Micheline ».

DELAGE Louis 1874 / 1947



Ingénieur des arts et Métiers, il dirige en Algérie en 1895, une entreprise de travaux publics. De retour à Paris, il ouvre un bureau d'étude, où il travaille pour plusieurs constructeurs dont Peugeot, qui l'embauche en 1903 comme chef des études. En 1905, il

fonde sa société en association avec Auguste Legros, qui restera son bras droit jusqu'à la fin. Les deux premiers châssis exposés au huitième salon de l'auto connaissent un succès immédiat. Delage connaît son apogée en 1927 / 28 en devenant champion du monde avec 4 victoires en Grand Prix. Il réalise en 1919, le raid nocturne Paris-Nice, avec un torpédo 30 CV 6 cylindres, et 5 000 Km en 6 jours avec la même voiture lestée de 500 Kg. Les Delage seront parmi les plus prestigieuses voitures de luxe et de sport ; en 1923, une Delage à moteur V 12 de 11 litres de cylindrée, bat le record du monde de vitesse à Arpajon à 230 Km/h, pilotée par René Thomas. En 1930, 3 000 personnes travaillent dans l'usine de Courbevoie de 51 000 M², mais des difficultés financières amèneront Louis Delage à céder son entreprise à Delahaye, qui continuera la fabrication des Delage jusqu'en 1946.

DELAHAYE Emile 1843 / 1905

Diplômé de l'Ecole des Arts et Métiers d'Angers, il s'intéresse très tôt à la construction automobile et réalise son premier modèle en 1894, à Tours. En 1897, il s'associe à MM. Desmarais et Morane et transfère ses ateliers rue du Banquier à Paris. C'est le début d'une gamme importante de voitures lourdes et sérieuses, avec équipement électrique et boîte à 4 vitesses et est le premier constructeur à utiliser le refroidissement par pompe. En 1932 une six cylindres équipée d'une boîte automatique Wilson, est le départ d'une série de voitures de luxe, dont la plus célèbre sera la « 135 » avec de nombreuses victoires en compétition. Delahaye est aussi un important constructeur de camions et

surtout de véhicules de lutte contre l'incendie. Après le rachat de la marque DELAGE en 1935 et une fusion avec la marque HOTCHKISS, quelques « JEEP » Delahaye sont fabriquées pour l'armée, avant la disparition définitive en 1954. De santé fragile, Emile Delahaye quitte son entreprise en 1902, se retire sur la Côte d'Azur où il meurt en 1905.



DELAMARE-DEBOUTEVILLE Edouard 1856 / 1901

Diplômé de l'école de commerce et de l'industrie, il concrétise le brevet de Beau de Rochas et utilise les réalisations de Lenoir et Otto. En 1883, il fabrique un moteur à gaz, pour entraîner les métiers de la filature qu'il exploite avec son père et pour animer des véhicules routiers. Avec Léon Malandin son mécanicien, ils perfectionnent et construisent deux moteurs montés sur un break de chasse (ancienne appellation de voiture hippomobile) avec entraînement par chaînes sans boîte de vitesses, brevetés le 12 février 1884. En 1893, ils adoptent le moteur à essence en utilisant le principe imaginé par Beau de Rochas. Ils construisent plus tard de gros moteurs fixes alimentés par les gaz de haut fourneau (7 000 CV en 1900).



DESGOUTTES Pierre 1874 / 1955

Débute comme dessinateur chez le constructeur Audibert et Lavirotte à Lyon en 1904, puis est ingénieur chez Berliet. Fonde en 1906, la société Cottin-Desgouttes qui fabrique des voitures avec de nombreuses innovations, qui ont un succès considérable, en particulier en 1925 la voiture « sans secousses » à suspension à quatre roues indépendantes *(exceptionnel pour l'époque)*. Les « Cottin-Desgouttes » font la traversée du Sahara en 1930.

De TOMASO Alessandro 1928 / 2003

Argentin d'origine, émigre en Italie pour des raisons politiques, débute une carrière de pilote et d'essayeur chez OSCA. Il s'installe à Modène en 1959, pour construire des voitures de sport en petite série, en concurrence avec Ferrari et Maserati. Son ami Lee Iacocca, lui procure les moteurs Ford, qui équiperont toutes les De Tomaso. La plus célèbre sera la « PANTHERA », lancée en 1970 et vendue à 3 751 exemplaires. Il construit aussi des voitures électriques en 1967. Enrichit par la fabrication de voitures d'exception, il rachète ensuite les marques MASERATI, INNOCENTI et les motocyclettes BENELLI et MOTO-GUZZI en 1976.



DEUTSCH Charles 1911 / 1980

Polytechnicien associé à René Bonnet en 1936, ils construisent des voitures de sport de 1938 à 1962, d'abord avec une mécanique de « traction », puis avec les moteurs pointus de la « Dyna ». Les célèbres D B, connaissent le succès sur de nombreux circuits, pendant presque trente ans. Après sa séparation d'avec Bonnet en 1961, Charles Deutsch améliore les flat-twins Panhard qui courent au Mans en 1964. En 1965, il conçoit deux voitures à moteur Peugeot 204 qui se distinguent aussi au Mans en 1966 et 67.

DIESEL Rodolphe 1858 / 1913. (Né à Paris, disparu en mer)

Diplôme de l'école supérieure technique de Munich, nommé directeur de la filiale française de LINDE (machines frigorifiques), commence ses recherches en 1892 pour concrétiser le cycle de Carnot dit: « moteur rationnel ». Brevet en Allemagne en février 1893, début de commercialisation en 1897 de moteurs fixes, montés sur des bateaux et des sousmarins. Les essais se font avec du pétrole, de la farine, du charbon, du kérosène ... Il obtient le grand prix de l'exposition universelle de Paris en 1900. Les premiers camions équipés de moteur Diesel, sont des MAN en 1924. La première voiture sera la Mercedes 260 D en 1936, bientôt suivi par Peugeot.



DIETZ Charles 1801 / 1888

Ingénieur allemand, établi à Bruxelles en 1819, puis à Paris ; il invente des instruments de musique, avant de se spécialiser dans la construction de machines à vapeur. Avec son fils Johan ils réalisent un train routier à vapeur qui circule de Paris à St. Germain le 26 septembre 1834 et il crée le premier transport automobile entre Paris et Versailles en 1835. Charles invente « la suspension élastique » par interposition de liège, puis de caoutchouc entre le chemin de roulement et la jante.

DOMBRET Emile 1874 / 1934

En 1902, Emile Dombret devient directeur des « Automobiles MOTOBLOC » à Bordeaux et continue l'expansion de la société fondée par Schaudel. Il participe en 1903 à la course Paris-Madrid, avec 4 Motobloc qui terminent sans aucun incident. Pour réduire les vibrations, il dispose le volant moteur au milieu du vilebrequin et est un des premiers fabricants de moteurs à soupapes semi culbutées. Les « MOTOBLOC », participent à de nombreuses compétitions et terminent à des places honorables. En 1909 le catalogue comprend sept modèles qui sont exportés en Angleterre, en Espagne, en Belgique et en Amérique du Sud. En 1912, l'usine produit aussi des camions et des voitures de livraison. La première guerre interrompt l'élan de la société



et en 1919 le redémarrage est difficile. à cause de la des concurrence autres constructeurs qui produisent en grande série (Citroën, Renault et Ford qui vient d'ouvrir une usine à Bordeaux). La crise économique de 1930. condamne la fabrication des voitures de tourisme Motobloc, quelques utilitaires encore livrés jusqu'en 1938.

DONNET Jérôme 1884 / 1953

Industriel suisse installé en France, il est agent Renault à Paris en 1914. Puis associé à Danhaut, ils fabriquent cinq hydravions par jour pendant quatre ans. Jérôme Donnet amasse une immense fortune, qui lui permet de racheter la marque Zedel en 1919, (Zedel est la contraction de Zurcher & Lüthi, fabricant de moteurs, de voitures, de motos et de bougies d'allumage, installé à Pontarlier). A partir de 1924 les voitures portent la marque Donnet Zedel, la

fabrication est partagée entre Pontarlier et. l'ancienne usine d'hydravions de Courbevoie. Le modèle 7 CV qui connaît un succès considérable incite la direction de la société, à prévoir une usine importante



moderne. Donnet s'installe à Nanterre dans les anciens ateliers Vinot-Deguinguand, et il construit une usine ultra moderne pour l'époque qui sort en 1928 cent voitures par jour. Momentanément Donnet est le cinquième constructeur en France. Mais les investissements trop importants et la crise financière de 1930, provoquent de grandes difficultés de gestion. Comme beaucoup d'autres constructeurs, Donnet doit déposer son bilan en 1934.

DORIOT & FLANFRIN

Ces deux associés, débutent chez Clément-Bayard, puis ouvrent le premier garage Peugeot à Paris. Avec un troisième associé, Parant, ils fondent la marque D F P en 1910. Les premières D F P, sont équipées de moteurs Chapuis-Dormier, puis à partir de 1912, DFP fabrique



des moteurs 4 et 6 cylindres de très bonne qualité. Les frères Bentley, qui courent en compétition sur une D F P, achètent la licence pour l'Angleterre. En 1914, un modèle avec radiateur en coupe-vent et pistons en aluminium, atteint 105 Km/h. Mais la trésorerie insuffisante de la société, entraîne sa disparition en 1933.

DUBONNET André 1897 /1980

Mécène enrichi par les spiritueux, et pilote de course sur Hispano, Bugatti et Duesenberg. Il conçoit en 1932, une voiture imposante avec moteur Hispano-Suiza, quatre roues indépendantes par suspension hydraulique brevetée, mais qui restera sans suite commerciale. Puis en 1936,



il réalise un prototype « aérodynamique » qui tourne à Montlhéry à 174 Km/h de moyenne. Baptisée La Dolphin, de conception très originale : 4 places et une seule porte, accès au poste de conduite par une porte à l'avant, 4 roues carénées, moteur Ford V8 et boîte Cotal situés à l'arrière, carrosserie très profilée avec un aileron, mais jamais commercialisée. La dernière création de



Dubonnet a été le Xénia superbe voiture réalisée sur un châssis Hispano et carrossée par Saoutchik.

DUESENBERG Frères Fréderic mort en 1932 et August en 1955

D'origine allemande, ils fondent cette marque prestigieuse en 1918 à Indianapolis. En 1929, le châssis seul du type J, avec un moteur de 8 cylindres en ligne, 7 litres de cylindrée et double arbre à came, coûtait la moitié du prix d'une Rolls. Habillé de carrosserie la plus chère de l'époque, ce modèle était livré à la demande pour les millionnaires et les stars d'Hollywood. Summum des voitures de luxe des années trente avec Rolls, Bugatti et Hispano-Suiza. Une DUESENBERG, remporte les 24 heures du Mans en 1921. La marque est rachetée par Ernest Cord et disparaît en 1937.

DUNLOP John Boyd 1840 / 1921

Vétérinaire écossais, invente en 1888 le pneumatique pour les roues du vélocipède de son fils et fonde la première manufacture de pneumatiques.

DURANT William Crapo 1861 / 1948

Américain devenu millionnaire en construisant des charrettes, il rachète la marque BUICK et diverses autres entreprises pour fonder la GENERAL-MOTORS en 1908. Mais son ambition démesurée lui fait rapidement perdre la présidence de la G M.

ESTIENNE Jean-Baptiste 1860 / 1936

Polytechnicien et officier d'artillerie, il invente ou perfectionne plusieurs dispositifs utilisés dans l'aviation et l'artillerie. En 1915, il rencontre Eugène Brillé qui travaille sur un prototype de véhicule militaire, chez Schneider. Ils étudient ensemble un projet de char d'assaut, le général Joffre donne son accord et les premiers « cuirassés terrestres », sont construits en 1917 dans les ateliers Schneider. Le général Estienne a été surnommé « le père des chars » et sera nommé grand-croix de la légion d'honneur. Etienne a aussi participé à la traversée du Sahara par la mission Citroën en 1922, avec Georges-Marie Haart, Louis Dubreuil et Adolphe Kégresse.

FARMAN Henri 1874 / 1958

D'origine anglaise, né à Paris et naturalisé en 1937, il s'intéresse très tôt à l'aviation. Pilote sur avion Voisin dès 1905, il réalise de nombreuses prouesses : premier vol avec passager, première liaison de ville à ville, record d'altitude et il ouvre la première école de pilotage en 1911. Avec ses deux frères, ils fondent l'une des premières fabriques d'hydravions et d'avions et en plus ils possèdent à Billancourt un commerce de vente de voitures (Mors, Peugeot, Panhard & Levassor). Ils participent à de nombreuses épreuves de l'époque, les courses de ville à ville : Paris/Vienne, Paris/Berlin, Paris/Madrid.

En 1919, ils se lancent dans la construction automobile de très haut de gamme. La base est un châssis de 40 CV, avec un moteur 6 cylindres de 7 litres, à cylindres rapportés et soudés sur le carter. Le responsable des études Charles Waseige recherche continuellement des solutions pour améliorer cette automobile qui devient une voiture de prestige, réservée à quelques privilégiés fortunés. Cette clientèle trop limitée ne suffit pas à rentabiliser la production ; les Farman disparaissent en 1931.

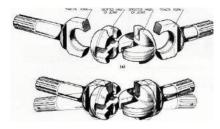


FAROUX Charles 1873 / 1957

Polytechnicien et journaliste spécialisé dans l'automobile, surnommé le « Pape de la presse auto ». A beaucoup contribué à la vulgarisation de l'automobile, car il avait des connaissances en mécanique très étendues. Il participe activement à la création des 24 heures du Mans de 1922. Rédacteur en chef du journal, la *Vie de l'Automobile*. Partisan de la diminution de cylindrée et de l'augmentation du taux de compression pour augmenter la puissance des moteurs, dès 1925. A donné le départ des premières 24 heures du Mans le 26 mai 1923.

FENAILLE Pierre

Issu d'une riche famille, son père Maurice est un puissant industriel patron de la « Petroléenne », qui deviendra la Standard New Jersey et plus tard Esso Standard. En collaboration avec son ami J. A. Grégoire, ils inventent le joint de transmission homocinétique (brevet du 8 décembre 1926). C'est Maurice



Fenaille qui finance en grande partie les recherches et mise au point effectuées par J A Grégoire. Ce système de transmission va permettre l'adoption de la

traction-avant, utilisée d'abord par D K W, Adler, Rosengart, puis Citroën et sur les Jeep et camions de l'armée américaine en 1942.

FERRARI Enzo 1898 / 1988. (Surnommé le « Commendatore »)

Italien né dans une famille aisée, il débute en course en 1919, où il se distingue derrière le grand champion Antonio Ascari. Puis il participe à la Targa-Florio, devient pilote officiel et directeur sportif chez Alfa-Roméo. Avec le coureur Tazio Nuvolari, ils fondent la « Scudéria » en 1929, écurie de course qui utilise des Alfa-Roméo et des Duesenberg. La première Ferrari est conçue en 1935 avec l'aide de Tazio. Après les années difficiles de la deuxième guerre, les ateliers

fabriquent des machinesoutils avant de reprendre la construction des bolides rouges après 1945.

Trois voitures



construites en 1947, puis la production annuelle atteint 4 000 à l'usine de Maranello. Les Ferrari remporteront par la suite, le titre de champion du monde des constructeurs de F1, pendant de nombreuses années.

FIRESTONE Harvey 1868 / 1965

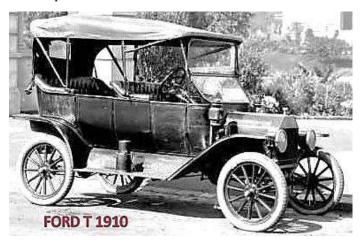
Industriel américain, il fonde une manufacture de pneus en 1900 et fabrique les premiers pneus « ballon » montés sur les Ford T en 1923. Deviendra un des plus important fabricant de pneumatiques mondiaux.

FLEISCHEL Gaston 1885 / 1965

Ingénieur centralien, il imagine dès 1930 un système de transmission automatique. Les premiers essais se font sur une B 14 Citroën en 1928 et la présentation à lieu au salon de 1932. Peugeot adopte cette transmission sur une série de 402, mais le supplément de prix très important limite la diffusion de cette solution. Le système Fleischel était composé de : un embrayage à disques multiples, d'une boîte à trains épicycloïdaux COTAL, d'un régulateur centrifuge et d'un correcteur de dépression. Au cours de la deuxième guerre mondiale, les ateliers Fleischel furent détruits, et les américains utilisèrent ses brevets qui sont à l'origine des transmissions automatiques des Chrysler, Packard et autres « Américaines ».

FORD Henry 1863 /1947

Fils de fermier, très jeune se passionne pour la mécanique; à dix ans il répare des montres. Apprenti mécanicien à Détroit, il débute dans la réparation de machines agricoles, puis il s'initie à l'électricité chez Edison Illuminating. Il fabrique son premier quadricycle en 1896 et sa première voiture en 1897. La Ford Company est créée le 16 juin 1903. Ford réalise le premier bloc-moteur 4 cylindres en série, la première magnéto d'allumage et est le premier constructeur à utiliser les chaînes de montage. Il crée les aciéries nécessaires à sa production et est le premier en Amérique à utiliser les aciers au vanadium pour les pièces mécaniques. Le record de fabrication sera la Ford T, construite à 15.456.868 exemplaires de 1908 à 1927. En 1919, FORD-MOTOR compte 50 000 ouvriers. Surnommé le « roi de l'automobile », il pense à la présidence des Etats-Unis en 1923. Il fonde la fabrique de tracteurs FORDSON, crée l'hôpital Ford à Détroit et se lance dans la construction aéronautique en 1924. Il reste président de FORD-MOTOR jusqu'en 1945. Son fils Edsel lui succède, mais c'est son petit-fils Henry II qui continuera de développer l'entreprise qui restera le deuxième constructeur d'Amérique, avec plusieurs filiales en Europe.

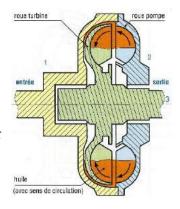


FOREST Fernand 1851 / 1914

Technicien autodidacte, conçoit un moteur à pétrole en 1880, puis un moteur à 4 cylindres verticaux monoblocs à soupapes commandées en 1888 (les premiers moteurs, ont le plus souvent des soupapes automatiques) et réalise en 1880 la première magnéto à basse tension. Partisan des moteurs à cylindres multiples, il construit des moteurs fixes et il équipe aussi des canots automobiles.

FÖTTINGER Hermann 1877 / 1945

Ingénieur allemand aux chantiers navals à Stettin, invente en 1910 le coupleur hydraulique pour une machine à vapeur. Ce procédé amélioré deviendra la base de tous les convertisseurs de couple hydro-cinétique, adopté plus tard par les constructeurs américains (brevets allemands en 1905 et 1931).





FOUILLARON 1849 / 1933

Constructeur de voitures de 1900 à 1914, il invente un système de transmission à variation continue, utilisant une courroie qui tourne entre deux poulies à diamètre variable. Ce procédé sera utilisé sur les vélomoteurs, les scooters, par DAF pour les voitures de faibles puissances, et dans l'industrie appelé poulie « Vari-phi ».

FRESNEAU Charles 1703 / 1770

Il découvre « l'arbre à caoutchouc » en Guyane, en 1747 (l'hévéa brasiliensis). Avec le latex, il fabrique les premières bottes revêtues de caoutchouc et le premier imperméable. Cette découverte est essentielle pour la future fabrication des pneumatiques de véhicules.

FRITZ Max 1883 / 1966

Ingénieur dans l'aviation en Allemagne, il invente et réalise le premier moteur à deux cylindres à plat *(le flat-twin)* en 1921, qui équipera presque toutes les motos B M W *(Bayerich Motoren Werke - Fabrique de moteurs de Bavière)*. Fondateur de la marque B M W en 1923 avec Karl RAPP, la première voiture est construite en 1933.



GAILLETON Antoine

Docteur et maire de Lyon en 1900, il imagine un le premier système de numérotation des voitures, repris par son successeur Victor Augagneur, est étendu à toute la ville de Lyon en juillet 1900 puis à toute la France en septembre 1901; ce système d'immatriculation des automobiles, restera en vigueur jusqu'en 1928.

GIACOSA Dante 1905 / 1996

Polytechnicien, il entre chez FIAT en 1928, où il devient directeur des études. Créateur de la « 500 Topolino » (qui devient la Simca 5, fabriquée à Nanterre en 1936), sa plus importante réalisation est la « Nueva 500 », fabriquée pendant 28 ans. Responsable des études chez FIAT pendant 46 ans.

GOBRON Gustave 1846 / 1911

Diplômé en droit, sénateur des Ardennes. directeur d'une manufacture de fournitures militaires qui produit célèbres « Godillots ». S'associe à Eugène Brillé et ils se lancent dans la production d'automobiles 1898. Gobron invente un moteur à pistons opposés et à longue course. solution compliquée qui

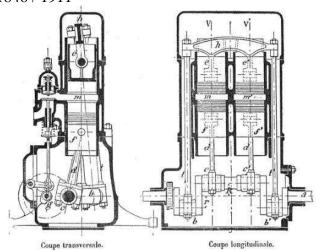


Fig. 77. - Moteur Gobron-Brillié.

améliore la souplesse de fonctionnement et réduit les vibrations du moteur. Il fait aussi breveter un dispositif rotatif qui remplace le carburateur et permet d'utiliser différents carburants. Les Gobron-Brillé, terminent toujours à des places honorables dans la plupart des compétitions, obtiennent la Grande Médaille d'Or à l'exposition de 1900 et gagnent un prix d'élégance à Monte-Carlo. En 1903, sortie d'une monstrueuse voiture de 100 CV de 13,5 litres de cylindrée, qui bat plusieurs records du monde de vitesse : 136 Km/h à Dourdan le 5 novembre 1903, 152,5 le 31 mars 1904 et Louis Rigoly dépasse pour la première fois 160 Km/h à Nice. En 1908, G. B. sort une 6 cylindres de 16 litres de cylindrée, dont la vitesse considérable possible, fait fuir les quelques clients pas assez téméraires pour la piloter.

GRAMME Zénobe 1826 / 1901

Né à Liège, il vient à Paris en 1856 où il est ébéniste-modeleur dans une société qui fabrique des appareils électriques. En 1868, il construit la première dynamo à courant continu et en 1870, il dépose un brevet de la « machine magnétoélectrique produisant du courant continu » dit « appareil de Gramme ». En 1871, il fonde la société des Appareils Gramme avec son ami Hippolyte Fontaine, qui lui a trouvé la réversibilité de la dynamo et ils fabriquent les premiers moteurs électriques à partir de 1873. En 1888, Gramme obtient le Prix Volta de l'Académie des sciences et il est fait officier de la légion d'honneur.

GREGOIRE Jean-Albert 1899 / 1993

Champion d'athlétisme en 1917, docteur en droit, polytechnicien, écrivain,



constructeur d'automobiles et surtout inventeur génial. Dépose en 1926 le brevet du « joint homocinétique Tracta » (avec Pierre Fenaille), procédé qui permet aux roues avant d'être à la fois motrices et directrices, adopté par DKW, Adler, Citroën, Amilcar,

Hotchkiss et Willy qui l'utilise sur les «Jeep» en 1942. Précurseur de la traction-avant, qui sera utilisée par presque tous les constructeurs quelques années plus tard. En 1926, fonde la société des automobiles Tracta à Asnières, où sont fabriquées 1 500 voitures à traction avant ; elles remportent la coupe de l'endurance des 24 heures du Mans, en 1926, 28, 29 et 30 et démontrent l'avantage incontestable de la traction-avant, avec la répartition des masses sur

l'essieu avant. Invente aussi la suspension à flexibilité variable, utilisé par Renault en 1950. En 1941, il réalise un prototype de voiture électrique qui a une autonomie de 250 kilomètres. En 1946, en collaboration avec l'Aluminium Français, réalise un prototype, de voiture économique qui doit être construite par Simca et



Châssis du prototype Grégoire-Aluminium-Français (1942). Le carcasse coulée constitue un ensemble extrêmement rigide de pièces en alliage léger boulonnées entre elles et farmant à la fois châssis et partie inférieure de carrosserie.

qui finalement deviendra la « Dyna » Panhard. Au salon de Paris en 1953, il présente la Socema-Grégoire première automobile française à turbine

GREGOIRE Pierre-Joseph 1876 / 1962 (Aucune parenté avec le précédent) Ingénieur de l'école centrale de Paris, il présente au salon de l'auto de 1903 la première Grégoire fabriquée à Poissy. Puis la gamme s'étoffe et les Grégoire apparaissent sur les circuits avec quelques succès. Les ateliers de Poissy, dirigés par Jacques Hinstin, ne suffisent plus à satisfaire la demande, en 1912, une autre usine est ouverte à Asnières. L'entreprise édite une revue : « Le journal de Grégoire » et fabrique aussi des moteurs de bateaux. En 1913, Grégoire est au quinzième rang des constructeurs français, mais la guerre de 1914 met fin à cette activité. P. J. Grégoire a déposé de nombreux brevets : moteur monocylindre à deux temps, système de graissage par barbotage et en 1959 une transmission automatique appelé : « Cinomatic ». Les ateliers de Poissy sont repris par Jacques Bignan en 1923.

GREGORY Benjamin 1890 /

Américain passionné de courses automobiles, il pilote un des monstres conçus par W. Christie. Partisan de la traction-avant, il réalise vers 1920 huit voitures de course entraînées par des moteurs d'avion Curtiss ou Hispano-Suiza. La disposition des organes de ses voitures sera reprise par les tractions- avant : Miller, D K W et l'Ader. Brevet américain du 7 décembre 1920.

GORDINI Amédée 1899 / 1979

Fils de paysan, il se passionne très jeune pour la mécanique. Il débute comme pilote en courant sur FIAT. Installé en France en 1927 et naturalisé français en 1930, il continue la mise au point des FIAT et se fait remarquer par ses qualités de pilote, de mécanicien et d'organisateur. Pigozzi lui offre sa collaboration et au volant de Simca 5 et 8 améliorées, il remporte ses premières victoires avec l'épreuve du « Bol d'Or » et les 24 heures du Mans 1939. Surnommé « le sorcier de la mécanique », il gagne la plupart des compétitions avec ses bolides de cylindrée très inférieure aux voitures de ses

concurrents. Gordini fabrique ensuite ses voitures qui continuent remporter une multitude de succès. En 1957, en association avec Renault il adapte ses moteurs sur des châssis Alpine ou



Bonnet, qui connaissent encore le succès sur beaucoup de circuits. Un an avant sa mort, il verra sa dernière victoire au Mans avec une Renault-Alpine dont le V6 turbo portait sa griffe.

GOUDARD Maurice 1891/1948



Brillant ingénieur de l'école centrale, associé à Marcel Mennesson, ils commencent par construire des radiateurs centrifuges montés sur des autobus et les camions SITA. Ils fondent en 1910, la société des carburateurs SOLEX, installée près du pont de Neuilly. Ils inventent le « starter » en 1931 et le Vélosolex fabriqué à partir de 1946 à plusieurs millions d'exemplaires. Goudard, sera président de

la Société des Ingénieurs de l'Automobile en 1933.

GRIBEAUVAL Jean-Baptiste de 1715 / 1789

Général d'artillerie du roi en 1765, il réorganise la fabrication des canons et invente un appareil pour usiner l'âme des canons « l'Etoile de Gribeauval ». Cet outil, permet l'usinage des cylindres du fardier de Cugnot, (il participe à la construction et aux essais de cette machine). Cette invention est vraisemblablement à l'origine de l'alésoir, outil indispensable pour l'usinage de l'intérieur des cylindres.

GUESDON Joseph 1862 / 1947

Architecte naval bordelais, avec l'ingénieur Cornilleau, ils fondent la Société des Automobiles Decauville en 1898, qui fabrique un véhicule *[la « Voiturette »]* avec plusieurs solutions novatrices : suspension avant à roues indépendantes, châssis en tube, prise directe *(avant Louis Renault mais non brevetée)* et un moteur de Dion. La société-mère Decauville, arrête cette fabrication en 1909, pour se consacrer uniquement au matériel ferroviaire.

GUEDON Philippe 1933

Ingénieur des Arts et Métiers, il débute chez Simca à Poissy en 1956, puis entre chez MATRA en 1965. Il conçoit la première voiture MATRA le coupé 530 à moteur central Ford en 1967, puis les coupés Bagheera et Muréna à motorisation Simca et la voiture de loisirs « Rancho ». En 1979, il présente le projet P 16, nouveau concept dénommé « monospace », la direction de Peugeot ne croit pas à cette nouvelle formule, c'est Renault qui l'adopte et le commercialise sous le nom « d'Espace ». Ce type de voiture connaîtra un



énorme succès et sera réalisé ensuite par presque les tous autres Philippe constructeurs. devient Guédon Président de **MATRA** en 1983. Automobiles [Mécanique] Aviation TRAction1.

GUGLIELMINETTI 1862 / 1943

Docteur suisse installé à Monaco, il fait réaliser en 1902, sur « La promenade des Anglais », le premier revêtement de route à base de goudron de houille récupéré dans les usines à gaz. Surnommé le Docteur Goudron. A Paris, c'est l'avenue du Bois de Boulogne qui sera goudronnée en 1907, avec l'aide financière de l'Automobile Club de France. Ce procédé sera appliqué à toutes les voies de circulation et fera disparaître les nuages de poussière soulevés par le passage des voitures.

GOODYEAR Charles (Américain) 1800 /1860

Quincaillier, il fait de nombreuses recherches pour transformer le caoutchouc naturel en produit utilisable. Après beaucoup de péripéties, il réalise la mise au point de la vulcanisation du caoutchouc en 1840, en utilisant du souffre et de la vapeur d'eau sous pression. A vécu dans la misère et a fait plusieurs séjours en prison. Aucun lien avec la Goodyeard Tire & Rubber Co, une des plus grandes firmes mondiales de l'industrie du caoutchouc.

HAARDT Georges Marie 1884 / 1932

Né à Naples et naturalisé Français en 1914, il débute chez MORS, puis



collabore avec André Citroën en 1919 et devient son Directeur général. Il dirige l'expédition « la croisière noire » en 1924, puis « la croisière jaune » en 1931. Meurt à Hong Kong, après les innombrables difficultés de la traversée de l'Asie.

HENRY Ernest 1885 / 1950

Ingénieur suisse, collaborateur de Roland Peugeot, il étudie toutes les Peugeot victorieuses des Grands Prix entre 1910 et 1930. Etudie aussi en 1919, pour le constructeur BALLOT, une voiture qui participe aux 500 miles d'Indianapolis.

HEROULT Paul 1863 / 1914

Physicien Français, il trouve le « procédé électrolytique pour la fabrication de l'aluminium » breveté en 1886, *(application des recherches de Claire Deville)*. Puis il crée la Société Electrométallurgique

Française, avec une usine dans l'Isère. Sa seconde invention importante est le four à arc électrique en 1900, pour



l'affinage de la fonte en acier. Ces deux procédés sont utilisés industriellement pour l'élaboration de ces métaux, indispensables dans l'industrie automobile. Paul Héroult, a déposé plus de 40 brevets dans différents domaines.

HONOLD Gottlieb

Ingénieur allemand, invente en 1902 la magnéto à haute tension, qui est utilisée avec l'allumage par batterie sur les moteurs d'avions. Après 1925, l'allumage par accumulateur va se généraliser sur tous les moteurs.

HORCH August 1868 / 1951

Après trois ans d'apprentissage chez Benz, il fonde sa société en 1899 pour produire des automobiles robustes, de haute qualité et avec un équipement

de luxe. Est considéré comme l'un des pionniers de l'automobile en Allemagne. Il est un des premiers à utiliser les aciers spéciaux au chrome, l'alliage léger pour tous les carters et les soupapes d'admission en tête ; il est aussi à l'origine des carrosseries « Torpédo » dans les années vingt. Il crée la marque



« AUDI » en 1909, qui sera regroupée avec D K W, Horch et Wanderer, sous le sigle Auto-Union en 1932. La marque AUDI, est ressuscitée en 1964 avec le logo d'Auto-Union. Quelques Horch seront fabriquées jusqu'en 1956. (Horch en allemand et Audi en latin, signifie : entendre, écouter).

HOUDRY Eugène 1892 / 1962

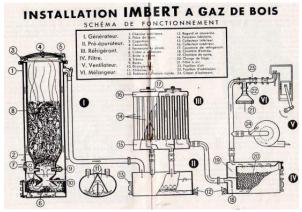
Ingénieur français, étudie les phénomènes catalytiques du raffinage du pétrole. Il met au point un procédé de « Cracking », refusé par la Compagnie Française des Pétroles et adopté par la plupart des compagnies pétrolières américaines à partir de 1930. Il continue ses travaux en Pennsylvanie et son procédé sera utilisé pendant la guerre, pour produire du carburant à 100 % d'octane, nécessaire à l'alimentation des « superforteresses volantes » américaines. Il dépose ensuite plus de 200 brevets concernant l'amélioration des carburants.

IACOCCA Lee 1924 /....

Désigner automobile américain, il est le créateur de la « Mustang » chez Ford en 1963, puis après son licenciement par Ford Henry II, iI entre chez Chrysler. Il relance la marque en difficulté, rachète Lamborghini et American-Motor en 1982. Devenu le Président du 3° constructeur américain, il est considéré comme le sauveur de cette entreprise, qui était proche de la faillite en 1979.

IMBERT Georges 1884 / 1950

Cet alsacien, étudie la combustion du bois pour alimenter les moteurs à explosion. En 1923, il invente le gazogène à contre-courant et devient le principal fabricant de gazogènes utilisant le bois, qui équiperont de nombreux camions de 1940 à 1945 et aussi quelques voitures.



IRAT Georges

D'abord vendeur des voitures MAJOLA, il rachète cette société en 1921 et devient constructeur des : « Voitures de l'Elite ». Les premières G. I., sont des 2 litres, de conception moderne, qui sont toutes essayées à Montlhéry avant



livraison. Puis en 1935, changement de modèle avec des petits cabriolets à traction-avant, équipés de moteur RUBY et avec suspensions arrière par anneaux Neimann. Les dernières G. Irat, ont été équipées de moteurs Citroën. Georges Irat termine sa carrière avec l'étude en 1946, d'un prototype à moteur flat-twin et

carrosserie en magnésium, mais qui ne sera jamais fabriqué.

ISOTTA Cesare

Mécanicien italien, importateur de Renault dès 1899 à Milan, il s'associe à Vincenzo Fraschini, pour construire des voitures en 1902. La Tipo FE est construite de 1908 à 1914, elle a des caractéristiques très modernes pour l'époque avec un moteur de 10 618 cm3. Les moteurs IF, reconnus pour leurs robustesses et leurs avances technologiques sont recherchés par beaucoup





de constructeurs. Les Isotta-Fraschini à moteurs 8 cylindres en ligne, sont la référence des voitures de prestige jusqu'en 1938. La plupart sont exportées aux Etats-Unis, où elles ont un énorme succès, malgré leurs prix très élevés. La dernière I F, la « 8 C Monterosa », est sortie en 1947.

ISSIGONIS Alex 1906 / 1988

Né en Turquie, émigré en Angleterre en 1922, il débute comme dessinateur avant d'entrer chez MORRIS en 1931, où il devient responsable du développement des systèmes de suspension. Pendant la guerre, il conçoit des moteurs d'avions, puis il



étudie une nouvelle voiture présentée au salon de Londres en 1948 : la

« MORRIS-MINOR », qui sera fabriquée à plus d'un million d'exemplaires jusqu'en 1971. Après un passage chez ALVIS, il revient en 1956 chez AUSTIN où il élabore la « MINI AUSTIN » qui réunit des solutions inhabituelles : petites roues, suspension par cônes en caoutchouc, moteur transversal et traction-avant. Issigonis, dirige toutes les études d'Austin des années soixante.

JEAGER Edmond 1858 / 1922

Horloger français, il doit quitter l'Alsace en 1873 et fonde sa société à Paris en 1880. Passionné de mécanique de précision, il consacre sa vie à réaliser des mécanismes de mesure de vitesse *(tachymètres, cinémomètres, chronographes, compteurs).* En 1903, il rencontre Jacques-David Le Coultre

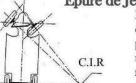
autre horloger qui a une importante manufacture dans la vallée de Joux en Suisse. Les montres « 8 jours » et les compteurs de vitesse, vont équiper les avions de la première guerre mondiale et les automobiles à partir de 1919. Jæger devient le premier et le plus important fabricant de compteurs de vitesses et de montres, qui équiperont la plupart des tableaux de bords de toutes les automobiles. La société Jæger-Le Coultre, sera une des plus importantes fabriques de montres de luxe et de précision, toujours en activité.



JEANNERET Charles-Édouard 1887 / 1965, dit : « *Le Corbusier »* Etudie en 1928 une voiture mono-corps à trois places de front, « La Maximun », prototype qui n'aura pas de suite commerciale. Connu surtout pour ses réalisations architecturales d'avant-garde.

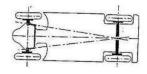
JEANTAUD Charles 1840 / 1906

D'abord carrossier, il se spécialise dans la construction de voitures électriques et participe à la course Paris Bordeaux en 1895. Inventeur de l'épure de direction « de Jeantaud » toujours utilisée (le centre du rayon de braquage des roues avant, doit être situé sur l'axe des roues



Epure de Jeantaud

Pour permettre aux roues directrices de pivoter en restant perpendiculaires aux rayons d'ur même C.I.R, les pivots et les rotules de direction devront être sur un axe passant par le centre de l'essieu arrière.



arrière) et d'un système de transmission pour les roues avant. Principal concurrent de Jenatzy pour atteindre les 100 Km à l'heure, il arrive à 92,3 Km / h le 4 mars 1899.

JENATZY Camille 1868 / 1913



Ingénieur en électrotechnique en Belgique, il s'installe à Paris en 1897. Pilote de voitures électriques de sa conception, puis coureur sur Mercedes, il est le premier à dépasser les 100 Km/h en automobile (record de 105 Km/h, sur une route à Achères le 29 avril 1899), avec la «Jamais Contente» (nom donné en

hommage au caractère de sa femme). Puis à la mort de son père, il prend la direction de la Compagnie Générale de Transport en Belgique. En 1909, il atteint 200 Km /h sur une Mercedes. La Jamais Contente était propulsée par 2 moteurs électriques, situés entre les roues arrière, et alimentés par des batteries d'accumulateur Fulmen.

JULIEN Maurice

Ingénieur des mines, se spécialise dans la dynamique et les phénomènes vibratoires chez Citroën. Il participe à l'adaptation du brevet Chrysler, du moteur flottant sur les C4 et C6 et étudie la suspension à barres de torsion pour les tractions en 1934.

JEUDY Gabriel

Fabricant de soupapes en France depuis 1920, il réalise la soupape bimétal en 1951 : la tête est en acier austénitique (austénite : constituant micrographique des aciers) et la queue en acier spécial, avec apport de stellite sur le siège de soupape. Principalement utilisées avec succès sur les Dyna Panhard, cette solution, diminue considérablement le « grillage » des soupapes, phénomène très fréquent et redouté sur les anciens moteurs. Créateur des Forges de Sully-sur-Loire, qui seront absorbées par le groupe Simca en 1949.

KEGRESSE Adolphe 1879 / 1943

Mécanicien très inventif originaire de la Haute-Saône, il part en 1905 à Saint-Pétersbourg, comme directeur technique du parc automobile du Tsar Nicolas II. En 1910, il met au point le procédé de propulsion par chenilles souples,

montées à la place des roues arrière. Ce système va être utilisé par l'armée Russe en 1914 et sur les « halftrack » au cours de la deuxième guerre.

En France, il exploite son brevet avec Jacques Hinstin chez Citroën, les

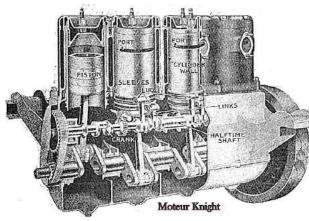


chenilles KEGRESSE-HINSTIN sont utilisées sur tous les véhicules Citroën des croisières jaune et noire de 1927 à 1932. En 1935, il quitte Citroën, continue ses travaux et dépose plus de cent brevets de toute sorte.

KETTERING Charles 1876 / 1958

Surnommé « Boss Kettering », il fonde la Dayton Engineering Laboratoir Company en 1910 (DELCO), pour commercialiser son système d'allumage par batterie et bobine. En 1916, il cède cette entreprise à la Général-Motor où il devient Directeur des recherches. Il dépose plus de 300 brevets dans des domaines très divers : démarreur électrique en 1911, moteur V8 à soupapes en tête, origine des gaz C F C en 1928, etc.

KNIGHT Charles Yale 1868 / 1940

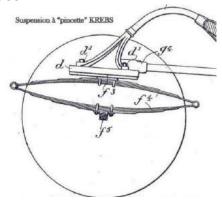


Américain d'origine anglaise, il conçoit un moteur sans soupapes à fourreaux coulissants autour des cylindres, en 1905. Les premiers moteurs sont réalisés en association avec son ami Kilbourne, mais ont peu de succès en Amérique, seul Willys utilisera ce

moteur de 1914 à 1932. La licence est achetée par : Panhard, Peugeot, Voisin, Daimler et Minerva, qui utilisent ce type de moteur sur les voitures de luxe, mais cette solution est définitivement abandonnée vers 1935. (Moteur souple et silencieux, mais de fabrication compliquée et onéreuse, à faible rendement et avec une consommation d'huile importante).

KREBS Arthur Constantin 1850 / 1935

Ingénieur chez PANHARD, succède à Levassor après sa mort en 1897. Il invente le carburateur automatique en 1903 et le joint de transmission semi dit «Flector» en 1911. élastique Dépose de nombreux brevets concernant: l'allumage, la carburation, les freins. les systèmes refroidissement des moteurs, des générateurs à vapeur, etc.



KRIEGER Louis 1868 / 1951

Ingénieur des Arts et Manufactures, il est un des plus importants fabricants de voitures électriques à partir de 1895. Il découvre en 1896 les propriétés du nickel et imagine le premier accumulateur au nickel. Son modèle le plus répandu est « L'ELECTROLETTE » avec entraînement des roues avant par deux moteurs et freins sur les 4 roues, elle comprend 60 % de son poids en batteries. 400 voitures sont vendues en France et 2 000 fabriquées à l'étranger sous licence. Après liquidation de sa société en 1914, il construit des voitures à pétrole avec des moteurs Brasier, à traction-avant. Enfin en 1941 en association avec un autre pionnier de la motorisation électrique Charles Mildé, ils sortent une série de voitures électrifiées avec le constructeur La Licorne.

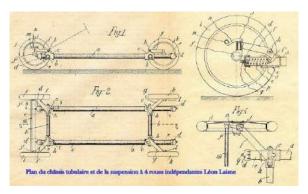


LAGO Anthony 1893 / 1960

Né à Venise, ingénieur de l'Ecole polytechnique de Milan, il s'installe à Londres en 1921. Il devient directeur chez le constructeur de boîte de vitesses pré sélectives Wilson et sous-directeur chez Sunbeam en 1933. C'est là, qu'il apprend la mise en liquidation de la filiale française TALBOT. Il décide de sauver cette marque et est nommé directeur général à Suresnes en 1935. Il réorganise et rationalise tous les services, remodèle toute la gamme et prépare de nouvelles voitures pour reprendre la compétition. La TALBOT LAGO SPECIAL, est présentée au salon de 1936, puis la LAGO GRAND SPORT la LAGO BABY et la «BABY-SPORT» qui connaîtront toutes un certain succès. Aux 24 heures du Mans en 1950, deux TALBOT T26 terminent aux deux premières places, (ce sera la dernière victoire d'une ancienne marque de prestige française). La dernière vraie Talbot est présentée en 1953, mais devant les difficultés financières insurmontables, Antony Lago doit se résoudre en 1958, à vendre son entreprise à Simca, alors en pleine expansion



LAISNE Léon 1880 / 1957



Passionné de mécanique, il travaille chez Hurtu et Léon Bollée avant d'ouvrir un atelier à Douai. οù il réalise plusieurs prototypes. En 1913, il dépose un brevet de châssis tubulaire avec suspension à 4 roues indépendantes. Suite à l'invasion allemande de 1914, il s'installe à Nantes

pour produire des douilles d'obus, et des tours d'usinage. En 1919, il conçoit un nouveau châssis très original, qui va être construit avec l'aide du mécène anglais Murray Harris. Les automobiles Harris Léon Laisne, sont équipées de moteurs 6 cylindres SCAP ou de 8 cylindres Chapuis Dormier, très basses, confortables, elles sont carrossées par Million-Guet. Leurs prix de revient trop élevé est un sérieux handicap face à la crise de 1929, la production d'environ 150 exemplaires se termine en 1932. Léon Laisne termine sa carrière dans un garage à Toulouse.

LAMBLIN Alexandre 1885 / 1933

Industriel fortuné, directeur du journal Aéro-sport, il achète 650 hectares de terre à Linas (au sud de Paris), pour y construire en sept mois l'autodrome de Montlhéry inauguré en 1924. L'anneau de vitesse de 2,5 Km de forme ovale, comporte deux lignes droites de 180 mètres et les virages sont concaves avec un tracé en forme de spirale logarithmique. Ce tracé doit permettre d'atteindre 220 Km/h en haut des courbes, avec des véhicules pesant une tonne. Un circuit routier de 12,500 kilomètres a été ajouté en 1925, pour permettre d'accueillir les Grands Prix de l'Automobile Club de France. La première victime de ce nouveau circuit sera Antonio Ascari le 25 juillet 1925. De nombreux records seront battus à Montlhéry, mais sa dégradation progressive, l'évolution des normes de sécurité et les vitesses de plus en plus élevées interdisent son utilisation pour les Grands Prix de Formule 1. L'autodrome de Montlhéry, est géré depuis 1946 par l'UTAC (Union Technique de l'Automobile et du Cycle), qui doit en assurer l'entretien et les nouveaux aménagements, afin de satisfaire aux homologations tous les quatre ans. En 2004, cette homologation n'a pas été renouvelée, l'avenir de ce légendaire circuit semble très compromis.



LAMBORGHINI Ferruccio 1916 / 1993



D'origine paysanne, mais passionné de mécanique, il commence par construire des tracteurs agricoles avec des pièces récupérées aux surplus militaires. En 1949 il fonde sa première société et dix ans plus tard il est le

troisième fabricant de tracteurs en Italie. Puis il étudie un prototype d'hélicoptère et ouvre une deuxième entreprise de matériel de chauffage. Avec la fortune amassée, il peut enfin assouvir sa passion pour les voitures de sport. En 1963, à Maranello *(près de*



son rival Enzo Ferrari), il fait édifier une usine qui sera une des plus modernes d'Europe, ou la fabrication des LAMBORGHINI démarre avec les 350 GT. (141 fabriquées jusqu'en 1967). Puis en 1966 apparaît la sublime « MIURA V12 » (440 CV, 300 Km/h) qui assure le succès du nouveau constructeur. Les LAMBOR... réunissent les qualités des autres voitures prestigieuses (Jaguar, Maserati, Aston Martin et Ferrari), mais n'en ont pas les défauts.



LAMY Joseph 1881 / 1947

Fils de cultivateur, il part en Russie en 1911 comme professeur de français. De retour en France, il devient directeur des taxis de Monaco, puis directeur commercial aux automobiles « LE ZEBRE ». En 1921, il fait alliance avec Emile Akar pour créer la société AMILCAR. Homme dynamique et entreprenant, en plus de ses activités industrielles, il ouvre une boîte de nuit à Paris « Le Grand Teddy », fréquentée par « le Tout Paris » des années 20. En 1935, il s'intéresse aux pots d'échappement dépolluants, à l'essence synthétique et exploite une forêt d'hévéas en Amazonie. Enfin en 1941 il construit des gazogènes qui équiperont de nombreux camions.

LANCIA Vincenzo 1881 / 1937

Coureur et pilote d'essais chez FIAT et aussi très bon metteur au point, il décide de créer sa marque de voitures en 1906, à l'âge de 25 ans. La première LANCIA, sort de l'usine de Turin en 1907, c'est l'ALFA, suivie de la BETA, de la DELTA...et en 1921, Vincenzo présente son chef d'œuvre : la



LAMBDA, qui aura un succès considérable. Lancia devient le deuxième constructeur italien après FIAT, en fabriquant des voitures de bonne qualité avec meilleures solutions les techniques. Après 1955, la marque a de nombreuses difficultés et est intégrée au groupe FIAT en 1969.

LATIL Georges 1878 / 1961

Fils d'un notaire à Marseille, il réalise à l'âge de 20 ans un avanttrain adaptable sur une charrette, ou un break : c'est la première traction-avant! Il fait breveter une transmission articulée permettant d'entraîner les roues d'un essieu brisé : c'est le cardan simplifié. Associés à son ami Aloys Forn, ils construisent des avant-trains à



Levallois équipés de moteur Aster et utilisés lors de la course Paris/Madrid. En 1904 débute à Suresnes, la construction de tracteurs et de camions (le premier 4 x 4 de l'histoire automobile est un Latil). Georges Latil, est le pionnier des véhicules utilitaires et sera un des principaux constructeurs de poids lourds en France, surtout de véhicules spécifiques : camions d'incendie, de voierie, tracteurs routiers.



LAVIROTTE Emile 1870 / 1944

Il créa en 1894, avec son condisciple de l'école OZANAM, Maurice Audibert, la société AUDIBERT-LAVIROTTE à Lyon. Ils utilisent un moteur BENZ amélioré ; en 1898, la gamme comprend 7 modèles, les ateliers emploient 500 personnes, A & L, est le premier constructeur Lyonnais. Mais en 1900, la société connaît des ennuis financiers et est absorbée par Berliet.

LECOT François 1878 / 1959

D'abord mécanicien et garagiste, puis pilote de course et d'endurance, il ouvre un restaurant à la Rochetaillée-sur-Saône. Passionné de raid automobile, il parcourt 100 000 kilomètres avec une 5 CV Rosengart; durée 111 jours, conduite 20 heures par jour. En 1935, il décide de rouler pendant un an sans interruption avec une traction-avant CITROËN 7 CV; du 22 juillet 1935 au 22 juillet 1936, il parcourt 400 000 Km, soit une moyenne de 1 100 Km par jour, réalisé sur le parcours Paris – Lyon – Monaco aller et retour avec en plus une participation au rallye de Monte-Carlo et un périple aux capitales européennes : Berlin, Bruxelles, Rome, Madrid, Vienne et Copenhague. C'est un exploit unique dans les annales de l'automobile.



LEFAUCHEUX Pierre 1898 / 1955

Centralien et grand résistant, il est le premier Président de la Régie Renault en 1945 (après la déchéance de Louis Renault), où il participe et accélère la sortie de la 4 CV. Il débute la décentralisation de la firme en construisant l'usine de Flins. Se tue dans un accident de la route, le 11 février 1955, au volant d'une « Frégate », dont il avait lancé la fabrication.

LEFEVRE André 1894 / 1963

Diplômé de l'école supérieure d'aéronautique, il collabore avec Gabriel Voisin, avant d'entrer chez Citroën en 1933. C'est le créateur de toutes les solutions novatrices de la « Traction », on lui doit ensuite l'étude de la 2 CV dès 1936 et son lancement en fabrication en 1948.

LEMAIRE Pierre

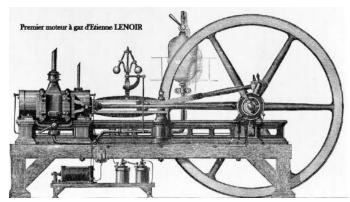


Ingénieur français, avec d'Aubarede, ils étudient les phénomènes vibratoires, et réalisent le montage élastique des moteurs sur un châssis Rochet-Schneider. Leur brevet est vendu à Chrysler en 1931, et est appelé « Floating Power ». André Citroën, rachète la licence et embauche les deux ingénieurs auteurs du système ; qui devient le « moteur flottant » des C4 et C6 en 1932.

LENOIR Etienne 1822 / 1900

Né au Luxembourg, il conçoit le premier moteur à combustion interne alimenté au gaz en 1860, qu'il adapte ensuite au carburant liquide dérivé du pétrole. En 1863, il réalise un moteur à quatre temps, basé sur le principe de Beau de Rochas et il réussit le premier parcours d'un véhicule mu par un

moteur à gaz:
Paris - Joinville,
18 Km en 3
heures. Il
construit surtout
des moteurs
industriels et
réalise une des
premières
bougies
d'allumage en
1885.



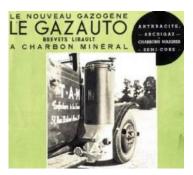
LEVASSOR Emile 1843 / 1897

Fils de cultivateur devenu Centralien, se passionne pour les débuts de l'automobile; il s'associe à Panhard pour fonder la grande marque PANHARD & LEVASSOR en 1886. Pilote et vainqueur de la course Paris-Bordeaux-Paris en 1895, où il conduit seul pendant 48 heures, réalisant une

moyenne de 24,600 Km/heure. Il décède des suites d'un accident, survenu dans la course Paris-Marseille en octobre 1896.



LIBAULT Louis 1893 /1966



Mécanicien dans les machines agricoles, il fait des recherches sur les économies d'énergies et met au point en 1923 un procédé pour brûler de l'huile lourde sur les tracteurs qui utilisaient jusqu'alors de l'essence. Son brevet le plus important en 1936, concerne un type de gazogène à charbon de bois, le « Gazauto », qui sera fabriqué industriellement pendant la guerre de 1939 / 45 et équipera : camions, tracteurs, autocars et moteurs de péniches. En 1955, 13 000

véhicules circulaient encore avec un Gazauto.

LIGIER Guy 1930 /

Rugbyman, champion de France d'avirons, motocycliste en 1947, pilote de course et entrepreneur de travaux publics à Vichy (1 200 ouvriers et 500 engins de chantier). Débute en F1 en 1961, avec son ami Jo Schlesser, champion de France de Sport Auto en 1966. Se lance dans la construction de voitures de course en 1970 à Vichy. Ses voitures sont victorieuses à Montlhéry



en 1971 et gagnent le tour de France auto en 1974. Se reconvertit ensuite dans la fabrication de voitures sans permis.

LIPSCHULTZ Paul

Inventeur en 1978 du verrouillage à distance des portes de voitures. Système monté en série par tous les constructeurs quelques années plus tard.

LORY Albert 1894 / 1963

Ingénieur Arts et Métiers, motoriste chez Salmson, puis chez Delage, où il devient chef du bureau d'études et directeur des courses. Il est l'auteur de la réussite des Delage entre 1925 et 29. Travaille ensuite dans l'aviation à



SNCM, où il construit un moteur de 2 000 CV. Etudie et réalise le projet de voiture de compétition baptisée « CTA Arsenal » : moteur 8 cylindres avec 4 arbres à cames en tête, compresseur à 2 étages, boîte à 5 vitesses, freins à circulation d'air forcé, 270 CV. Mais des ennuis de transmission élimine ce bolide des circuits, qui officieusement détient le record du tour à Montlhéry en 1948. Lory termine sa carrière chez Renault où il participe avec Fernand Picard à la conception du prototype de la voiture à turbine « L'étoile Filante » en 1949.

LOWEL F. W

Américain, inventeur de l'avertisseur sonore électrique vers 1908, appelé « Klaxon » dérivé du mot grec Klazo qui signifie « hurler ». Klaxon est une marque commerciale déposée par la société Klaxon Signals Ltd, qui sera le principal fabricant d'avertisseurs sonores pour automobiles

MALANDIN Charles Léon 1849 / 1918

Chef mécanicien à la filature Delamare à Rouen, il participe activement aux réalisations des moteurs à gaz et des véhicules Delamare-Deboutteville en 1884.

MALARTRE Henri 1905 / 2005

En 1929, il crée une entreprise de démolition d'automobiles, pour la récupération et la revente de pièces encore utilisables. Une ROCHET-SCHNEIDER de 1898, amenée pour la destruction, lui donne l'idée de



conserver cette voiture encore en bon état ; c'est le début de la collection d'un des plus beaux musées de France. Pendant 20 ans, il sera le plus important récupérateur de pièces auto en France. Résistant pendant la deuxième guerre mondiale, il abrite sa collection dans sa résidence en Isère. En 1959, il cède son musée situé au château de la Rochetaillée-sur-Saône, à la ville de Lyon C'est aussi un des fondateurs de la FFVE en 1972 (Fédération Française des Véhicules d'Epoque).

Le musée de la Rochetaillée, situé dans un cadre magnifique est un des plus beaux et des plus importants musées de l'automobile de France.

MARCHAL Pierre 1878 / 1964

En 1902, à 24 ans il s'associe à son ami Louis Blériot pour fabriquer des projecteurs d'automobiles. En 1910, il est un des premiers fabricants de dynamos et en 1911 il réalise le premier projecteur électrique pour automobile. La Société Marchal, fondée en 1923, va être le principal fabricant de bougies, d'équipements électriques et de phares pour voitures de luxe : le « Trilux », monté sur les Delage, Hispano etc. Ce riche industriel pratique l'équitation, l'escrime, le golf ; décoré de la Croix de Guerre, de la Légion d'Honneur, membre de l'ACF, du Rotary Club.



MARTIN Georges 1930 / 2017

Cet ingénieur, débute chez Simca à Poissy ou il étudie le moteur de la Simca 1 100. Puis appelé par Philippe Guédon, chez MATRA, il conçoit et réalise en un temps record, le moteur à 12 cylindres en V, qui permet à MATRA de gagner les 24 heures du Mans, en 1972, 73 et 74. Ce moteur sera utilisé jusqu'en 1982, par Ligier.



Martin conçoit ensuite un V 16 Turbo qui développe entre 700 et 800 ch. à 12 000 tr/min. Malgré des essais très prometteurs, des considérations politico-financières entre Peugeot et Matra, font que ce moteur ne sera pas utilisé.

MATHIS Emile 1880 / 1956

Cet Alsacien, débute dans une affaire d'import-export pour Fiat et de Dietrich. Ami de Bugatti, il participe au projet de la voiture « HERMES », puis il commence la construction de voitures en 1907 dans des ateliers situés à La Meinau près de Strasbourg et devient



rapidement un constructeur important. En 1927 Mathis est le quatrième constructeur français (75 voitures par jour). En association avec Ford France, il lance la marque MATFORD en 1939 qui sera un échec commercial. Emigré en Amérique en 1940, après un procès contre Ford, il participe à l'effort de guerre contre le Nazisme, mais les difficultés de l'après-guerre (plan Pons, usine détruite) ne lui permettent pas de reprendre ses activités de constructeur. Un des pionniers de l'automobile moderne, bon mécanicien et homme d'affaires avisées, sa devise était : « Le poids, c'est l'ennemi ».

MAYBACH: Wilhlem 1846 / 1928

Ingénieur allemand, artiste de la mécanique, il invente en 1893 un carburateur et un radiateur « nid d'abeilles ». Chez DAIMLER, il participe à la construction de la première voiture de la marque en 1900, puis dirige l'entreprise et adopte le nom de MERCEDES comme emblème de la société.

Créateur du premier moteur 6 cylindres en 1903, quitte Mercedes 1908, pour construire moteurs d'avions. En 1921, avec son également fils Karl. brillant ingénieur, il devient constructeur de voitures de grand luxe: la W3 6 cylindres de 5,7 litres, est suivie de la W5, puis Karl réalise un moteur V12 de 7 litres en 1929, qui en 1930 donnera naissance à la fameuse « Zeppelin ». Durant la seconde guerre, il sera le principal fournisseur de moteurs pour les blindés (Panzer,



Tigre). En 1960, Daimler-Benz reprendra les actions de la société Maybach.

MESSIER Georges 1896 / 1933

dans Inventeur spécialisé les suspensions oléopneumatiques. En 1921, il étudie des dispositifs pneumatiques pour l'absorption des chocs et fonde la Société Française de Matériel d'Aviation en 1927. De 1925 à 1931, il construit une série de 150 voitures, les « Messier Sans Ressorts » (une seule est conservée au Musée de Reims). En 1928, il réalise un avion laboratoire pour l'étude des trains d'atterrissage escamotables hydrauliquement. Son système de suspension oléopneumatique pour automobiles, est repris et amélioré par Paul Magès chez CITROËN en 1954 sur la Traction et en 1955 sur la DS. La société Messier, fusionne avec Bugatti en 1977.



MICHELIN Edouard 1859 / 1940



Avec son frère André, ils reprennent la fabrique de patins de frein de bicyclette crée par leur grand-père et fondent la société « Michelin et Compagnie » en 1889. Puis ils inventent et fabriquent le premier pneu démontable pour vélos en 1891 et pour automobiles en 1897. La publicité « Bibendum » est lancée dès 1898, tiré de l'expression latine « nunc est bibendum », qui signifie : il faut boire [sous-entendu les obstacles de la route]. Ils construisent la première fabrique de pneus à

Clermont-Ferrand en 1908, suivie d'autres usines en Europe et aux Etats-Unis. Michelin devient un des plus grands fabricants de pneus au monde. En 1931, c'est l'apparition de la « Micheline », autorail dont les roues sont munies de pneus Michelin : premier trajet Paris / Deauville. (Certaines Micheline, seront motorisées avec les moteurs de la Bugatti Royale).

MICHELIN André 1853 / 1931

Centralien et frère d'Edouard, il lance en 1912 une campagne pour le repérage des routes et il crée la borne à 4 faces en lave émaillée, qui va être adoptée sur l'ensemble du territoire en 1931 et construite jusqu'en 1971. Le fameux guide rouge Michelin est créé en 1906, les premières cartes routières sont éditées à partir de 1910, puis André fait réaliser la numérotation des routes en 1913 et le premier guide vert paraît en 1926.



(La carte routière éditée à l'échelle de 1/200 000, est composée de 47 feuilles qui découpent le territoire en portions de 76 x 192 kilomètres).

MILLER Harry 1875 / 1943



Ingénieur américain, il crée en 1915 une fabrique de carburateurs, puis il réalise un moteur 4 cylindres avec 4 soupapes par cylindre. A partir de 1923, il construit d'énormes 8 cylindres qui connaissent quelques victoires en course et aussi des moteurs de 1500

Cm³ à compresseur montés sur quelques voitures à traction avant. C'est un des précurseurs de la traction avant avec les freins accolés au différentiel, solution reprise par Grégoire sur ses TRACTA et plus tard sur les 2 CV Citroën. Harry Miller meurt dans le dénuement et l'indifférence de ses concitoyens.

MILLET 1844 / 1929

Ingénieur des Arts et Métiers, il débute ses travaux dans les ateliers d'Alexandre Darracq à Suresnes. Il construit en 1887, un moteur léger à essence à 5 cylindres en étoile, qu'il adapte dans une roue de bicyclette. C'est une des premières motocyclettes et son moteur est la préfiguration de nombreux moteurs d'avions.





MORS Emile 1859 / 1952 et Louis 1855 / 1917

Les frères Mors, qui ont fait fortune dans la signalisation des chemins de fer, s'orientent vers l'automobile naissante. Ils construisent d'abord une voiture à vapeur en 1885, puis un modèle à essence en 1895 avec l'allumage par rupteur. La Société d'Electricité et d'Automobiles Mors, créée en 1898, devient une entreprise renommée, avec de nombreuses victoires en course et un record de vitesse en 1902 de 122 K/h. En 1909, Mors fabrique 2 000 voitures.

Suite à des difficultés financières, André Citroën est appelé à la Direction pour réorganiser la production et relancer les ventes de ces voitures destinées à une riche clientèle. Finalement, la marque est absorbée par Citroën en 1920. Quelques MORS sont construites jusqu'en 1925, et de 1952 à 1956 quelques voitures électriques et les patinettes « SPEED ». MORS a continué ses activités dans l'industrie aéronautique, ferroviaire et l'électroménager (groupe Vinci).

MOYET Edmond

Ingénieur formé à l'école de Jules Salomon chez Citroën, où il a conçu la fameuse 5 CV *(le type C3)*, puis il devient le créateur des célèbres AMILCAR et en particulier de la C 6 : six cylindres de 1 100 cm³ avec doubles arbre à

cames, qui surpasse toutes ses concurrentes de l'époque. La C détient le 6 record du monde de vitesse de sa catégorie. en 1927 avec 207 Km / h. et 74 victoires pour l'année 1926.



NAPIER Montague 1870 / 1931

Issu d'une famille d'industriel, il fonde en 1895 la société Britannique Napier & Son pour la production de voitures de luxe et de records. Le premier constructeur en Grande-Bretagne de voitures luxueuses avant Rolls-Royce. En 1902, une Napier remporte la coupe Gordon-Benett et en 1906, une Napier



détient le record d'endurance en parcourant 2 510 Km en 24 heures. Un Anglais J. Gliden effectue le tour du monde sur une Napier, soit 80 000 Km dont 11 000 sur voies ferrées avec un dispositif d'adaptation pour les roues.

Le premier record de vitesse sur l'eau, est aussi détenu par le bateau

Napier II en 1905 avec 56 Km/h. En 1907 la société produit 100 voitures par an et utilise 1 200 personnes. Les Napier-Railton destinées à battre des records de vitesse, avaient un moteur de 24 litres de cylindrée, composé de 3 blocs de 4 cylindres développant 500 CV à 2 200 tours/m. En 1914, Napier se spécialise dans la fabrication de moteurs d'avions. Montague Napier de santé fragile, s'installe à Cannes en 1917.

NEIMAN Abraham 1893 / 1967

Inventeur et industriel né en Bessarabie, il s'installe en Allemagne en 1922. Il travaille dans une usine de machines-outils et participe à la réalisation d'une voiture économique à 3 roues : la Framo-Stromer. En 1934, chassé par les Nazis, il émigre à Paris, se porte acquéreur de la société Klaxon et exploite ses 2



brevets. La suspension par anneaux de caoutchouc, qui est utilisée sur quelques voitures, sur des scooters et surtout sur les remorques légères et l'antivol de direction *(inventé suite au vol de sa voiture)*, qui sera adopté par quasiment tous les constructeurs d'automobiles.

NUGUE Charles

Ingénieur associé à J A Grégoire, il est responsable de la production des TRACTA de 1926 à 1932. Travaille ensuite chez Chenard et Walker où il étudie une traction-avant. En 1928, il invente le terme « homocinétique » pour désigner les joints de transmission du brevet Fenaille-Grégoire.

OLDS Ranson 1864 / 1950

Américain ingénieux, il construit une charrette motorisée en 1896. Se transforme en homme d'affaire et fonde la marque OLDSMOBILE en 1901. Dès 1902, 2 500 voitures sont fabriquées, l'expansion se poursuit jusqu'à l'absorption en 1907 par la « Général Motors ».

OTTO Nicolas (Allemand) 1832 / 1891

Met en application après de nombreux essais, le brevet de Bau de Rochas et réalise le premier moteur fixe à gaz à quatre temps en 1876. Puis collabore avec Daimler et W. Maybach pour la mise au point des moteurs (brevet en 1877 et 1884) qui seront les premiers fabriqués industriellement en Allemagne et sous licence en France par Panhard.



PANHARD Louis-François René 1841 / 1908

Ingénieur Centralien, il s'associe à Jules Perin (inventeur de la scie à ruban), pour créer la Société PERIN-PANHARD qui fabrique des roues, de l'outillage et des pièces d'artillerie en 1870, dans une usine qu'ils construisent au 73 avenue d'Ivry à Paris. Il s'associe ensuite avec Levassor en 1886, achète les brevets Daimler en 1888 et débute la construction en 1890 des voitures à pétrole, qui seront le début des célèbres PANHARD & LEVASSOR, toutes construites Avenue d'Ivry jusqu'au rachat par Citroën en 1965. Edite en 1892 le premier catalogue d'automobiles et instaure le système de vente toujours en vigueur cent ans plus tard. Adopte en 1910 le moteur sans soupapes de l'américain Knight, qui fera la réputation des P & L, surtout avec les types « PANORAMIC » et « DYNAMIC ».



Une monoplace de 8 litres de cylindrée, bat le record du monde à Montlhéry en 1934, à 214 Km / h.

PANHARD Paul 1881/ 1969

Débute comme ouvrier dans les ateliers de son oncle René en 1904, à qui il succède après sa mort. Lance la fabrication des 20 CV Sport, des Dynamic et des Panoramic. Avec son fils Jean, ils construisent des véhicules militaires et en 1946, ils reprennent la construction d'automobiles avec la célèbre « DYNA ». Vice-président de l'Automobile Club de France, président de la chambre des constructeurs automobiles, il resta à la direction de P & L jusqu'en 1965.

PAPIN Denis 1647/1714

Découvre la force expansive de la vapeur en 1690, invente la soupape de sûreté, le foyer placé dans la chaudière, la transformation du mouvement alternatif en mouvement circulaire et construit en 1707 le premier moteur à vapeur.

PAULIN Georges 1902 / 1942

Fils d'un fort des halles, il devient prothésiste dentaire à 14 ans, puis s'oriente vers le dessin industriel. En 1931, il dépose son premier brevet de toit



rétractable pour automobile; système adopté par Peugeot sur les 402 « Eclipse ». De 1934 à 1938, il est le styliste du carrossier Pourtout, pour qui, il dessine : un coupé Panhard, un cabriolet Unic, une Delage D8 et les Talbot-Lago dites « Gouttes d'eau ». Il connaît la célébrité avec le roadster Peugeot Darl'Mat, qui se distingue aux 24 heures du Mans en 1937 et 38 et le groupe Rolls-Royce/Bentley lui offre un contrat pour s'assurer l'exclusivité de ses travaux. En 1940, il s'engage dans la Secret Intelligent Service pour lutter contre les Nazis. Arrêté par la Gestapo, il est fusillé le 23 mars 1942 au mont Valérien, avec le carrossier Jacques Kelner.

PECQUEUR Onésiphore 1792 / 1852

Inventeur du différentiel en 1828 pour une machine à vapeur (mécanisme qui permet aux roues d'un même essieu, de tourner à des vitesses différentes dans un virage).

PERROT Henry 1883 / 1961

C'est un des grands ingénieurs de l'automobile du début du siècle, il réalise les premiers freins avant en 1914 et devient fabricant important de freins entre 1920 et 1939. Auteur de l'épure dite : « de Perrot », qui évite la réaction des freins avant sur la direction. Premier brevet en 1910, accord avec Bendix et création de la Société PERROT BRAKE CORPORATION en 1926, devient Directeur de Bendix S A en 1936. Toutes les tractions avant : TRACTA, ADLER et ROSENGART étaient équipées de freins avant PERROT.



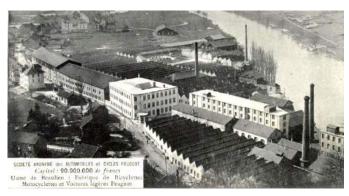
PETIET Charles (baron): 1879 / 1958

Sportif, passionné de chasse, doué d'une vitalité exceptionnelle, c'est une très forte personnalité qui a cumulé une quantité impressionnante de fonctions. Fondateur et Président de la marque ARIES en 1903, qui va construire des voitures de classe et des camions jusqu'en 1938. Président de la chambre de commerce de l'automobile, de la société des moteurs ASTER, de la chambre Syndicale des Constructeurs d'Automobiles de 1919 à 1958, du comité du Salon de l'Auto de 1921 à 1958, etc.

PETIT Emile

Ingénieur en chef chez Salmson, (après la mort d'Emile Salmson), il étudie en 1921 et réalise un moteur remarquable, avec culbuteur unique pour l'admission et l'échappement. Conçoit ensuite des moteurs à deux arbres à cames en tête, qui feront la réputation de la marque Salmson. L'avance technique et les raffinements des moteurs d'Emile Petit, leurs permirent de remporter de nombreux succès en compétition ; en 1946, les moteurs d'Emile Petit étaient encore d'actualité. A aussi conçu la voiture de course SEFAC en 1936 (Société d'Etudes et de Fabrication d'Automobiles de Course).

PEUGEOT Armand 1848 / 1915



Ingénieur des Arts Manufacture, il d'abord est important fabricant de vélocipèdes Baulieu dans le Doubs, avant de construire des voitures en 1889. Les

premières Peugeot sont équipées du moteur Daimler fabriqué par Panhard, puis rapidement il le remplace par un moteur Peugeot à 2 cylindres horizontaux. La première Peugeot est livrée le 17 février 1890. Il fait construire une usine, prévue pour la production en série d'automobiles, à Audincourt (Doubs). Précurseur de la délocalisation, il prévoit aussitôt une deuxième usine à Fives près de Lille et il fonde la Société Anonyme des Automobiles Peugeot le 2 avril 1896. En 1900, l'usine de Lille fabrique 500 voitures dont 50 utilitaires. En 1913, Peugeot fabrique la moitié des automobiles françaises et est le premier producteur mondial.

PEUGEOT Jean-Pierre II 1768 / 1852

Fils du premier Jean-Pierre, il est à l'origine du groupe industriel et de la Dynastie PEUGEOT. Il transforme le moulin de Sous-Cratet près de Montbéliard, en fonderie d'aciers et produits métallurgiques (outillage, ressorts etc.). Les lames de scie de la meilleure qualité, sont marquées d'un « lion », qui deviendra le symbole de la marque.



PICARD Fernand 1906 / 1993

Ingénieur des arts et Métiers il débute chez Delage en 1927, puis entre chez Renault en 1935 où il devient chef des études. Dès l'hiver 1940, il lance l'étude d'un prototype de petite voiture, qui deviendra la 4 CV Renault présentée au salon de 1946. Surnommé « le père de la 4 CV », il sera aussi président de la Société des Ingénieurs des Arts et Métiers.

PIGOZZI Henri Théodore 1898 / 1964



Italien né à Turin, débute comme vendeur de motocyclettes provenant des surplus, puis fonde en 1924, une société de récupération de métaux. Se fait remarquer par son ambition et son sens des affaires, il devient distributeur général des FIAT en France. Les ventes de FIAT progressent rapidement, mais pour réduire les frais de douane, HTP commence à fabriquer

certaines pièces en France. La 6 CV Balilla, de conception moderne connaît un grand succès, H T P comprend que ce type de voitures populaires doit être fabriqué en grande série comme l'on fait Ford et Citroën. En 1934, il rachète l'usine DONNET à Nanterre, qui, agrandie et modernisée va devenir un

centre de production important jusqu'en 1961.

La Société Industrielle de Mécanique et de Construction Automobile, est créée le 2 novembre 1934. Les Fiat ne sont plus importées, mais construites en France et s'appellent SIMCA. Après la guerre, les besoins sont



immenses, le site de Nanterre devenu insuffisant, Pigozzi rachète l'usine de Ford-France à Poissy en 1954. Les cadences de fabrication augmentent continuellement, l'Aronde et la Simca 1000 sont les deux grandes réussites de Pigozzi, qui en plus de la production de voitures a racheté des usines : de

forges, de fonderies, de fabrication de tracteurs, de poids lourds (Simca Industrie) et a créé d'importantes filiales à l'étranger.



Mais en 1963, suite à des décisions politico commerciales, George Héreil est nommé Président de SIMCA et CHRYSLER prend progressivement la direction de la société. H T Pigozzi est nommé Président d'honneur et décède brusquement en 1964. Sans aucun diplôme, H T P a fondé et développé un immense empire industriel, qui sera continuellement en essor jusqu'à la première crise du pétrole de 1973.



PILAIN Emile 1880 / 1958

Technicien, il débute chez Vermorel constructeur de matériel agricole, puis avec son associé François Roland, ils fondent à Tours en 1906 la société des automobiles ROLAND-PILAIN. Bonnes routières et luxueuses voitures de ville, elles connaissent le succès dans de nombreux Grands Prix et aux 24 heures du Mans en 1923. Les ROLAND-PILAIN sont munies de freins

hydrauliques sur les quatre roues dès 1911. En 1924, « le Tout Paris » roule en R-P, surnommée la voiture des as

PILAIN François 1859 / 1924

Oncle d'Emile Pilain, il travaille d'abord pour Serpollet, puis chez « La Buire » constructeur à Lyon. En 1893, il fonde à Lyon la société des « Voitures François Pilain et Cie » et il construit des voitures de sa conception pendant quatre ans. En 1898, il est appelé par Victor Vermorel pour créer un secteur de fabrication automobile. En 1902, il retourne à Lyon et fonde une autre entreprise : la « SAP », où il construit d'excellentes voitures, robustes, silencieuses, avec des solutions techniques originales : essieu arrière à roues indépendantes, carburateur automatique, boîte à 4 vitesses et à traction avant en 1913. Après 1918 la firme deviendra SLIM-PILAIN, puis tout simplement SLIM et disparaît définitivement en 1925.

PLANTE Gaston 1834 / 1889

Physicien, il étudie les réactions électrochimiques, qui aboutissent à la réalisation du premier accumulateur électrique au plomb en 1859. Il faudra attendre vingt ans pour qu'il connaisse une application pratique.

PORSCHE Ferdinand 1875 / 1951

Autrichien, génial inventeur autodidacte, il conçoit une voiture électrique avec



un industriel Jacob Lohner. l'exposition Présentée à universelle de Paris en 1900, elle participe à plusieurs rallyes et remporte des records de vitesse: 40 Km/h. Au cours de la première guerre mondiale, il étudie des tracteurs pour l'armée allemande, puis il dessine une voiture BENZ

compétition en 1922 et la voiture de sport profilée « TROPENWAGEN ». Il fonde sa société en 1931 et en 1934, Hitler lui demande d'étudier la « KdF-Wagen », qui sera construite dans une nouvelle usine à Wolfsburg. Avant la guerre, mille KdF sont produites et 65 000 en version militaire. Ensuite la KdF devient la « Coccinelle » Volkswagen, qui sera fabriquée à plusieurs millions d'exemplaires. Les chars Panzer-Tigre, ont été dessinés par Ferdinand Porsche et il a aussi participé à l'étude des bolides « Auto-Union » en 1935. La série des prestigieuses Porsche de sport et de compétition débute avec la P356 et la P360, sorties peu de temps avant la disparition de ce génie de la

mécanique. Son fils Karl, continuera la production des « PORSCHE », avec la célèbre 911.



PURREY Valentin 1861 /

Inventeur et constructeur autodidacte à Bordeaux, spécialiste de la vapeur. Conçoit une voiture en 1886, fonde son entreprise en 1890 et fabrique une série de tramways pour la ville de Bordeaux. En 1898, il commence la production de camions, avec les meilleures solutions de l'époque en matière de vapeur. Ces véhicules fiables, son très utilisés par l'armée française au cours de la première guerre. Purrey a été un des plus importants fabricants de camions de 1903 à 1929, surnommé : « le roi du poids lourds ».

RAFFARD Nicolas 1824 / 1898

Ingénieur dans la société Force et Lumière *(qui deviendra l'EDF)*, il est considéré comme un des pionniers de la motorisation électrique, a réalisé en 1881, un tricycle électrique le « Tramcar » et en 1883 un omnibus de transport en commun, qui fait l'aller-retour Paris Versailles sans recharge.

RASMUSSEN Jörgen Skafte 1878 / 1964



Apprenti forgeron à Copenhague, après des d'ingénieur études en Allemagne, il fonde sa première société en 1904, de fabrication de machines et de robinetterie. Puis en 1919, il crée la firme DKW [Deutsche Kraft Werkel], qui deviendra une marque

très importante de motocyclettes et d'automobile. En 1929, avec une production de 60 000 vélomoteurs, **DKW** est le plus important fabricant au

monde. Rasmussen est le premier à utiliser le moteur deux temps et il réalise le cyclomoteur et le scooter. Les premières voitures sont équipées d'un moteur 2 temps de 600 Cm³, avec une carrosserie en bois et contre-plaqué. La première DKW à traction-avant, est présentée au salon de Berlin en 1931 ; en 1939, 225 000 DKW roulent dans le monde. La marque DKW a été incorporée au groupe AUTO-UNION, avec les marques : AUDI, HORCH et VANDERER.

RAVEL Pierre-Joseph 1832 / 1908 (père du musicien Maurice Ravel) Ingénieur et chercheur érudit, un des grands pionniers des débuts de l'automobile. En 1868, il conçoit et expérimente une voiture entraînée par une machine à vapeur, chauffée au pétrole et un moteur surcomprimé à deux temps, monté sur un véhicule qui fut malheureusement détruit au cours de la guerre de 1870. En 1880, il étudie un moteur alimenté à l'acétylène, puis avec son fils Edouard en 1887 ils fabriquent un nouveau moteur à 2 temps.

REDELE Jean 1922 / 2007

Diplômé de l'école HEC, il reprend à 24 ans la concession RENAULT de son père à Dieppe. Il devient pilote d'usine de l'équipe Renault, où il se distingue au rallye de Monte-Carlo 1951 et au rallye des mille miles. Puis il étudie et fait réaliser une voiture de compétition en 1955 : « l'ALPINE ». Cette berlinette équipée du moteur Renault-Gordini, remporte de nombreuses victoires sur tous les circuits de 1960 à 1978 (24 heures du Mans 1971, champion du monde des rallyes en 1978 et deuxième victoire au Mans).

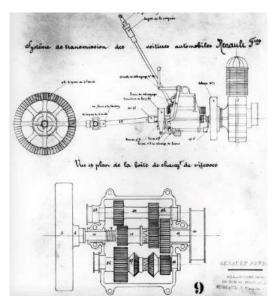
RENAULT Louis 1877 / 1944

Ecolier très moven. abandonne les études et se passionne pour la mécanique. Dans un atelier improvisé, il « bricole » un bateau à vapeur, un appareil photo et fait breveter un générateur de vapeur qu'il vend à la firme DELAUNAY-BELLEVILLE, où il se fait embaucher comme dessinateur. En quelques mois réalise tout seul une fonctionne voiturette. qui



parfaitement dès les premiers essais le 24 décembre 1898. Il invente le système de transmission à prise directe *(brevet du 9 février 1899)* et le principe du

turbo en 1902. Avec ses deux frères Marcel et Fernand, il fonde la Société des Automobiles Renault Frères le 25 février 1899.



Les Renault, participent à toutes les courses de ville à ville, où elles sont souvent victorieuses. En 1905 Renault enregistre première sa commande importante de 250 taxis, en 1913 son usine couvre 136 000 M² et en 1917 il dessine et réalise le premier char léger qui aidera à la victoire de 1918; Louis est décoré Grand-Croix de la Légion d'honneur. Comme Ford, il acquiert: fonderies, forges, scieries et il fabrique ses huiles, ses caoutchoucs, ses peintures etc. En 1929, débute la construction du « navire »

de l'ile Séguin, Louis Renault devenu un industriel tout puissant, se comporte en seigneur hautain et autoritaire et doit affronter les grèves de 1936. Après l'armistice de 1940, son empire passe sous le contrôle des Nazis, Louis connaît de sérieux problèmes de santé et à la libération il est accusé de collaboration avec les Allemands; arrêté, emprisonné, il décède de sa maladie. Son entreprise est nationalisée et devient la Régie Nationale des Usines Renault.



RENAULT Marcel 1872 / 1903

Frère et associé à Louis, il pilote les Renault dans les courses de ville à ville,

très en vogue entre 1899 et 1903 (Paris/Rouen, Paris/Ostende, Paris/Trouville), où les Renault sont souvent victorieuses. Il trouve la mort en 1903, dans un accident, lors de la course Paris / Madrid arrêtée à Bordeaux, à



cause de l'hécatombe survenue pendant cette première étape.

RICARDO Harry 1885/1974

Physicien anglais, il crée à Londres un laboratoire pour la recherche de la combustion des gaz. Il met au point la culasse hémisphérique à haut rendement qui porte son nom, la culasse multisoupapes et on lui doit aussi les préchambres de combustion pour les moteurs Diesel en 1919.

RICHARD Georges 1863 / 1922

Ouvre à Paris un atelier de bicyclettes, qui prospère très rapidement, puis avec son frère Max, ils commencent à construire des voitures qu'ils pilotent euxmêmes et accumulent les victoires. En 1903, association très brève avec Henri Brasier, puis avec l'aide financière du Baron Henri de Rothschild, il fonde la société des automobiles UNIC en 1904. Georges Richard est le créateur de voitures simples et robustes avec des pièces interchangeables et il a déposé plusieurs brevets : bougies d'allumage à dilatation libre, embrayage à courroie, carburateur à pulvérisation, régulateur de vitesse..., il est aussi le créateur du

premier organisme de crédit pour l'achat des voitures. UNIC produira des voitures jusqu'en 1939 et des camions jusqu'à l'absorption par Simca en 1956.



ROCHET Edouard 1867 /1945

Il agrandit le commerce familial de cycles à Lyon, qui prospère grâce au « Grand-Bi » et au développement des roues à rayons. Avec son ami Théodore Schneider, ils fondent la marque ROCHET-SCHNEIDER en 1894. Cette nouvelle marque, connaît une rapide expansion. Dès 1902, 250 voitures sont fabriquées, une filiale est créée à Londres. réputation des ROCHET-La SCHNEIDER: la voiture qui ne tombe jamais en panne. La guerre de 1914 et des difficultés de gestion ralentissent production, quelques nouveaux modèles sortent en 1921 / 22, mais la crise de 1929 met fin à ces excellentes voitures, seuls les autobus et les camions seront encore construits jusqu'en 1938. Le modèle qui a



participé à la course Paris / Marseille / Paris en 1898, à la vitesse de 45 Km/h, est conservé au musée de la Rochetaillée près de Lyon.

RÖHR Gustav 1895 /1937

Ingénieur allemand, à 17 ans il construit un avion qu'il apprend à piloter et



participe à des meetings. Se passionne ensuite pour l'automobile. réalise plusieurs prototypes originaux et en 1926 fonde la « Rörh Automobil A G ». Le modèle « AERABLE », avec capote en toile comme les 2 CV, remporte un grand succès en 1928 / 29, mais la crise économique arrête cette production. G. Röhr entre chez ADLER à Francfort, où

il étudie et lance la « TRUMPF », fabriquée aussi en France sous licence par Rosengart *(la Supertraction)* et en Belgique par IMPERIA. Röhr devient Directeur technique chez Daimler en 1936, où il réalise la première Mercedes Diesel, il participe aussi à la mise au point de la K D F qui deviendra la Coccinelle Volkswagen

ROLLS Stuart Charles 1877 / 1910

Aristocrate anglais, il possède un luxueux magasin d'automobiles à Piccadilly,

où il importe des : Mors, Peugeot et Panhard & Levassor. Désireux de vendre des voitures de marque anglaise, il s'associe à Royce en 1904, pour fabriquer les automobiles les plus luxueuses et les plus chères du monde. Les Rolls-Royce, acquièrent rapidement une réputation mondiale, conséquence de la qualité exceptionnelle de leur fabrication et aussi de leurs prix. La firme Bentley, autre constructeur de voitures d'élite, fusionne avec Rolls en 1931.



ROSENGART Lucien 1881 /1976



Fils d'émigré juif polonais, simple mécanicien, il par commence fabriquer de visserie et des fusées pour l'armée. En 1920. il constitue société une financière pour aide à venir en André Citroën en difficulté, puis est

aussi appelé par Peugeot également en situation difficile. Il crée « Peugeot Maritime », réalise le premier moteur hors-bord en 1926 et a redessiné le « lion » Peugeot. Devient constructeur en 1927, avec le concours de Jules Salomon, en fabricant sous licence l'AUSTIN anglaise, adaptée au goût français. La 5 CV, la LR2 et la LR4 ont beaucoup de succès (voir LECOT). Puis il acquiert en 1932, la licence allemande ADLER de la TRUMF qui est commercialisée sous le nom de « Supertraction » (traction avant brevet Grégoire). Après 1945, quelques Supertraction sont fabriquées avec un moteur FORD et en 1952 lancement de l'Ariette, petite 5 CV au succès très éphémère. Constructeur atypique et personnage énigmatique, Lucien Rosengart, a été un homme d'affaires qui a connu le succès et ensuite l'indifférence.

ROUSSEAU Jacques

Ingénieur des Arts et Métiers, très grand historien, passionné d'automobile, il est l'auteur de plusieurs livres sur ce sujet (Histoire mondiale de l'automobile,

parue en 1958). A conçu en 1945, avec Renault un taxi mono corps, mais non commercialisé. A occupé plusieurs postes importants à la Direction de Simca à partir de 1958.

ROVIN Robert de

Son frère Raoul était fabricant de motocyclettes et de cyclecars de 1920 à 1932. C'était aussi un grand pilote motocycliste, vainqueur de nombreuses compétitions en 175 Cm3. Robert aussi passionné de mécanique, conçoit en 1946, un véhicule léger appelé « MOTOCAR », suivi de deux autres types qui sont construits en petite série dans les anciens ateliers Delaunay Belleville à St Denis. Dans l'immédiat après-guerre, ces micros cars ont un certain succès, la production dépasse 400 par an, mais l'arrivée de la 2 CV Citroën, entraîne la disparition en 1949, de ces voiturettes à 2 places, spartiates et économiques.

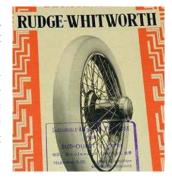


ROYCE Henry 1863 / 1933

Mécanicien et excellent metteur au point, il achète la licence des moteurs DECAUVILLE en 1902 et construit sa première voiture en 1904. Puis il s'associe à Charles Rolls pour fonder la célèbre marque ROLLS-ROYCE en 1904, c'est ainsi que naît une des marques les plus renommées au monde.

RUDGE-WITHWORTH

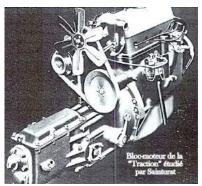
Consortium fabricant de bicyclettes en 1880 à Coventry devient ensuite un important constructeur de moto, avec des solutions inédites comme la culasse à 4 soupapes. En 1913, il se diversifie dans la fabrication des roues à rayons, dites « roue fil », avec fixation centrale à un seul écrou : le « moyeu Rudge ». Ce nouveau type de roue, est monté sur la plupart des voitures de luxe et de sport, puis abandonné vers 1950.



RHUMKORF Heinrich Daniel 1803 / 1877

Mécanicien et électricien allemand, il fonde à Paris une entreprise spécialisée dans les instruments électromagnétiques de précision. Améliorant les travaux de Louis Breguet et d'Antoine Masson, il réalise en 1851, un générateur qui permet d'obtenir des tensions très élevées (plusieurs Kilovolts) à partir d'une faible source de courant continue, (la bobine dite : de Rhumkort). Cette découverte, a été appliquée à tous les systèmes d'allumage des moteurs, jusqu'à l'apparition de l'allumage électronique vers 1970.

SAINTURAT Maurice



Ingénieur motoriste, il a d'abord étudié les 7 et 11 CV DONNET, puis a été responsable du bureau d'études chez Hotchkiss, où il réalisa un remarquable moteur 6 cylindres pour rivaliser avec Hispano-Suiza. Puis chez Delage, il conçoit un autre 6 cylindres qui équipera une « Super Delage » construite à seulement 200 exemplaires. Enfin pour Citroën, il créa le célèbre moteur 4 cylindres de 2 litres, monté sur les

« Tractions » en 1934 et utilisé sur les D S jusqu'en 1972.

SALMSON Emile 1859 / 1921

Important fabricant de pompes et de compresseurs en 1890, puis d'ascenseurs hydrauliques en 1896. Il devient constructeur de moteurs d'avions en 1911, en réalisant les premiers moteurs en étoile et est en 1915, un des plus importants constructeurs aéronautiques. Il débute dans l'automobile en 1919, avec les cycle-cars Salmson qui se distinguent dans les courses d'endurance et les grands prix (24 heures du Mans en 1923), souvent concurrents d'Amilcar.

Puis il produit des voitures de très grandes qualités, avec des moteurs à doubles arbres à cames en tête, qui font la réputation de la marque (la société est dirigée par Emile Petit, après la mort d'Emile Salmson). En 1950, mille Salmson sont encore



vendues, avant la disparition de la marque en 1957.

SALOMON Jules 1870 / 1963

Fils d'un cafetier de Cahors, diplômé de l'Ecole de Commerce et de l'Industrie, il côtoie Beau de Rochas qui l'initie aux rudiments de la mécanique. Avec Georges Richard, il élabore un modèle de voiture simple et économique, puis Emile Akar et Joseph Lamy les rejoignent, pour fonder la marque le « ZEBRE » en 1909 (environ 9 500 voitures Le Zèbre ont été fabriquées, ils en subsisteraient 250 ?). Jules Salomon est embauché par Citroën en 1917, pour étudier et lancer la fabrication de la première Citroën, le type A en 1919. Créateur ensuite de la 5 CV (type C3), première voiture populaire produite en série [une Zèbre modernisée]. Salomon quitte Citroën en 1926 et il travaille successivement pour Peugeot et Rosengart.

SAURER Adolphe 1841 / 1920

Avec son frère Hippolyte, ils fondent cette célèbre marque en 1903, à Arbon en Suisse. Ils construisent quelques voitures en 1908, puis se spécialisent dans la construction de poids lourds. Les camions SAURER acquièrent une réputation internationale, et réalisent en 1911 la traversée de l'Amérique du nord en 98 jours. La filiale française a été absorbée avec UNIC, par Simca en 1956. En Suisse la production se termine en 1986 avec une dernière livraison pour l'armée Helvétique.

SCHAUDEL Charles



Armurier et ancien militaire, il débute dans la fabrication de bicyclettes, puis il conçoit un premier prototype de voiture en 1887. Il a l'idée géniale pour l'époque, de regrouper dans le même carter : le moteur, la boîte de vitesses et l'embrayage, d'où le nom de « MOTOBLOC » emblème de sa marque fondée en 1901.

Cette automobile exposée à Paris, reçoit un accueil enthousiaste et les éloges de Baudry de Saunier le grand journaliste de l'automobile. Pour satisfaire les commandes, Schaudel doit développer son entreprise et il fait appel aux frères Dombret, mais rapidement Emile Dombret prend la direction de l'entreprise, qui continue de prospérer grâce au « Bloc Schaudel ». Charles Schaudel quitte la société qu'il a créée et devient directeur technique de la Manufacture d'Armes et Cycles de Saint-Étienne.

SCHLUMPF: Hantz 1904 / 1989 et Fritz 1906 / 1992

Très riches industriels de la filature en Alsace, ces deux frères se passionnent pour les anciennes voitures. Fritz commence sa collection en 1957. Ses acquisitions sont cachées dans un bâtiment désaffecté, ou 40 ouvriers qualifiés restaurent les ancêtres qui arrivent du monde entier. Plus de 500 voitures sont entreposées, dont la « Bugatti Royale » voiture personnelle d'Ettore Bugatti. Cette collection impressionnante est découverte lors de la faillite de la filature des frères Schlumpf en 1976, ceux-ci retournent en Suisse leur pays d'origine. Un premier musée est ouvert à Mulhouse en 1977, la collection est classée monument historique en 1978, estimée à 300 millions de francs en 1981. Ce musée rénové en 2005 contient la plus importante collection de voitures exceptionnelles, dans un décor aussi exceptionnel.

SCHNEIDER Théodore

En 1889, il s'associe à Edouard Rochet, pour fonder la Société de Construction Vélocipédique du Rhône et en 1895 ils se lancent dans la fabrication de voitures, dérivées du modèle de Karl Benz (voir ROCHET).

SELDEN Georges 1848 / 1922

Avocat américain, il dépose un brevet en 1879 revendiquant l'invention de l'automobile avec la description de tous les organes : moteur à compression alimenté aux hydrocarbures ou au gaz, embrayage et engrenages de démultiplication, transmission sur les roues avant. Brevet accordé en 1895, qui permet à Selden de percevoir des redevances sur toutes les voitures construites ou importées aux Etats-Unis. Dès 1878, Selden avait défini la voiture de l'avenir, grâce à sa prescience et à son savoir juridique, il fit fortune sans ne jamais fabriquer aucune voiture. Henry Ford et Panhard & Levassor refusèrent de lui payer des redevances sur chaque voiture fabriquée ou importée et en 1911 un jugement déclara nul le brevet de Selden ; mais entretemps Selden était devenu constructeur de voitures et d'autocars.

SENECHAL Robert 1892 /1985

Très jeune il se passionne pour la mécanique, à 19 ans il est déjà directeur d'un garage. En 1916 il réussit son brevet de pilote d'avion et termine la guerre avec le titre de pilote d'élite. En 1919 il se lance dans des affaires très fructueuses, en revendant des véhicules des surplus américains. Puis il fonde la



société des « Cyclecars Robert Sénéchal », il présente son premier modèle en 1921 : moteur Ruby de 750 Cm3, 2 vitesses, poids 330 Kg, vitesse 80 Km/h. Robert pilote lui-même son engin et il fait preuve d'un talent exceptionnel : 21 victoires sur 30 épreuves en 1922. Devant l'importance des commandes, il conclut un accord avec Chenard & Walker pour construire une gamme plus importante. Les SENECHAL sont les leaders du marché, en concurrence avec ses rivaux Salmson et Amilcar, plus de 4 000 Sénéchal ont été construits. Ce constructeur et pilote de talent a remporté de nombreuses victoires en compétition : Champion de France en 1922, le Bol d'Or 3 fois de suite de 1923 à 1925 et beaucoup d'autres courses moins réputées.

SENSAUD de LAVAUD Dimitri 1884 /

Ingénieur brésilien, né en Espagne et établit en France. Il a déposé plusieurs brevets : compresseur centrifuge, turboréacteur et turbine pour avion en 1937, moteur rotatif en 1938. Et surtout un système de changement de vitesse automatique par coupleur hydraulique. André Citroën avait prévu de monter cette transmission sur les « Tractions » en 1934, mais devant les difficultés de mise au point et la fiabilité très aléatoire, ce système a été abandonné définitivement.

SERPOLLET Léon 1858 / 1907

Industriel originaire du Jura, partisan de la motorisation à vapeur, a mis au

point la vaporisation instantanée en 1881 et a été le plus important constructeur de voitures muent par cette énergie.

Son premier tricycle en 1888 fonctionne parfaitement, ses générateurs sont utilisés sur des tramways. Ses ateliers étaient rue des Cloys à Montmartre. Une voiture Serpollet a atteint 120 Km / heure en 1902.



SILLIMAN Benjamin 1816 / 1855

Chimiste américain, trouve en 1855 les produits naturels dérivés du pétrole : le goudron, les lubrifiants, les solvants et l'essence d'abord utilisée comme détachant.

SIZAIRE Frères : Georges /.... et Maurice 1876 / 1969

Les deux frères s'associent à Louis Naudin (tourneur chez de Dion Bouton) en 1903, pour construire des voitures légères très performantes avec des solutions originales : suspensions à roues indépendantes, moteur monocylindre, transmission par arbre déplaçable. Les SIZAIRE & NAUDIN, pilotées par leurs auteurs, connaissent de nombreux succès et remportent des coupes en 1906, 1907



et 1908. Les deux frères évincés de leur entreprise, recréés une autre société à Londres : SIZAIRE & BERWICK, qui va produire une grosse voiture de luxe de 20 CV, baptisé la « Rolls du pauvre », première voiture avec éclairage électrique en 1914 et de conception ultra moderne pour l'époque : moteur à arbre à cames en tête, direction à crémaillère, suspension à quatre roues indépendantes. Grâce à leurs suspensions, ces voitures surclassent toutes leurs



rivales et font des prouesses aux Rallyes de Monte-Carlo. La participation d'Austin dans cette entreprise provoque le déclin des « SIZAIRE », qui disparaissent en 1928. Après la disparition de la marque Georges Sizaire sera responsable des suspensions chez Citroën en 1931.

SZISZ Férenc 1873 / 1944

Un des premiers pilotes automobiles, d'origine hongroise, il débute comme coureur sur Renault en 1900 et devient contremaître et responsable des essais. Vainqueur du premier Grand Prix de l'Automobile Club de France en 1906.

Il quitte Renault en 1909 et continue la compétition sur ALDA et LORRAINE-DIETRICHT. Naturalisé, il devient garagiste à Neuilly.

TARTRAIS

Ingénieur qui conçoit les premiers moteurs Diesel chez Peugeot en 1922 : 2 cylindres et cycle à 2 temps. Une centaine de moteurs sont construits et les essais se poursuivent sur des voitures de tourisme et des



autocars. C'est le point de départ de la CLM [Compagnie Lilloise de Moteurs], présidée par Robert Peugeot. 25 000 moteurs Diesel y seront construits avant 1939.

TENTING

Construit *(en Angleterre)* une voiture à essence dès 1890, avec un moteur à injection mécanique du carburant, puis en 1897, réalise un omnibus équipé d'un moteur 4 cylindres alimenté par son système.

TREPARDOUX Charles Armand 1853 / 1920

Ingénieur des Arts et Métiers, fabricant de chaudières à vapeur, il s'associe à Georges Bouton en 1882, après s'être remarié avec sa fille. En 1887, la société devient « De Dion Bouton et Trépardoux », où ils construisent des chaudières, fiables et légères montées sur des bateaux de plaisance. Ils réalisent les premiers tricycles et quadricycles à vapeur, qui feront la renommée de la marque De Dion Bouton. En 1893, il y a rupture entre le



Comte de Dion et Trépardoux, qui dépose d'autres brevets concernant la motorisation à vapeur dont il reste un partisan convaincu. Charles Trépardoux, a aussi participé au projet de construction du pont de Puteaux, ville où il a été adjoint au maire.

TURCAT Léon 1874 / 1965



Diplômé de l'Ecole supérieure de Marseille, avec son beau-frère Simon Méry, une voiture qui fonctionne parfaitement dès les premiers essais. En mai 1899, ils fondent « les ateliers de construction automobile Turcat-Méry » et ils fabriquent des 2 et 4 cylindres de qualité, avec allumage par magnéto (grâce à un accord avec E Jellineck, représentant la marque Daimler). Léon et Simon ont aussi étudié un dispositif de pilotage pour

avion, le « manche à balai » breveté en 1910. Pour développer la fabrication un autre accord est conclu avec la société De Dietrich et les deux marques produisent en commun des voitures de grande qualité, fiables et bien finies. Une TURCAT-MERY gagne le rallye de Monte-Carlo en 1911.

TURCKHEIM Baron Adrien de 1886 / 1948

Administrateur de la société alsacienne de Dietrich, important groupe de fonderies, d'aciérie et de matériel ferroviaire, le Baron de Turckheim, fonde la marque « DE DIETRICH » en 1896, pour construire des automobiles de classe. Il débute par la construction sous licence d'un modèle conçu par Amédée Bollée fils en 1897. En 1901, il conclut un accord avec Léon Turcat, plusieurs modèles sont fabriqués en commun par les deux entreprises. Puis en 1906, la marque devient : « LORRAINE-DIETRICH » et finalement « LA LORRAINE ». La 30 HP 12 cylindres de 6,5litres, modèle de grand luxe est l'égale des Farmann, Hispano et Rolls, les 15 HP seront parmi les meilleures voitures des années vingt. En 1926, les Lorraine atteignent pour la première fois au Mans les 100 Km/h de moyenne. Les dernières LORRAINE sortent de l'usine d'Argenteuil en 1936.





VERMOREL Victor 1848 / 1927

Victor est un touche-à-tout de génie. Il reprend la succession de son père *(qui a inventé le tarare à grains)*, et fabrique du matériel agricole, à Villefranche-sur-Saône, en 1880. Puis il invente le pulvérisateur pour sulfater la vigne, et dès 1900 il pense à la construction d'automobiles. Il fait appel à François Pilain

pour la conception de ses premiers modèles et en 1908 il réalise un châssis qui assure le succès de la marque (victoire dans la course de côte du Mont Ventoux).

Son fils Edouard prend progressivement la responsabilité des Automobiles Vermorel qui continuent de progresser avec des modèles réunissant des solutions





novatrices : vilebrequin et soupapes en acier au nickel, moteur monobloc, suspensions par ressorts à pincettes, freins sur les quatre roues en 1923... Qualité et rigueur sont les critères de la marque, les Vermorel sont exportées en : Allemagne, Suisse, Afrique et même au Japon. Mais le décès de Victor et les difficultés économiques des années vingt, entraîne la disparition en 1930 de

cette excellente marque de voiture.

VIOLET Marcel 1886 / 1973



Ingénieur considéré comme le plus grand spécialiste du moteur à 2 temps. Il réalise le premier moteur fonctionnant avec le cycle à deux temps en 1908, d'après la théorie de Beau de Rochas. Puis il construit les cycle-cars SIMA-VIOLET de 1924 à 1929, équipés de moteur 2 temps

à 2 cylindres opposés. Le modèle Major avec moteur 2 cylindres de 100 cm³, piloté par Violet remporte en 1920 le Grand Prix du Cyclecar au Mans. En 1920, il construit un scooter de 125 cm³ qui se distingue au Bol d'Or. Violet travaille ensuite pour différents constructeurs : réalise en 1928 la 5 CV Deguingand, pour Mathis il étudie le projet PY et pour Donnet, il réalise une 4 CV de 740 cm³ construite à 500 exemplaires. Il est aussi l'auteur des moteurs 2 cylindres AVA, utilisés sur des avions ultra légers et du moteur de la motocyclette SEVITAME, projet de Simca en 1937. En 1946, réalise enfin une voiture formule 3, à 4 cylindres 2 temps.

VOISIN Gabriel 1880 / 1973

Uns des plus célèbres pionniers de l'aviation, il réalise avec son frère Charles le premier avion entièrement métallique, adopté par l'armée et construit à 10 000 exemplaires. A partir de 1919, il se consacre à la fabrication d'automobiles de haut de gamme qui sortent avec la marque « AVIONS VOISIN », des ateliers d'Issy-les-Moulineaux. Les carrosseries très profilées en aluminium, avec un châssis surbaissé ont une ligne originale et surprenante pour l'époque. Toutes les Voisin ont des moteurs sans soupapes licence



Knight, mais Gabriel Voisin a amélioré le rendement et a réussi à augmenter la puissance de près de 20%, ce qui fait que les Voisin sont les voitures les plus performantes de toutes celles équipées de moteurs Knight. En 1930 une Voisin détient le record mondial en parcourant à Monthléry 50 000 Km à la moyenne de 120 Km/h. Beaucoup de vedettes roulent en « VOISIN » : Joséphine Baker, Maurice Chevalier, Mistinguett et le Président de la République. Ce personnage hors du commun à l'esprit inventif, a contribué au perfectionnement de l'automobile pendant 30 ans, il a aussi écrit plusieurs ouvrages sur l'aviation et l'automobile. En 1945 la société des Avions Voisin, est intégrée au groupe SNECMA. Pour terminer sa géniale carrière, Gabriel Voisin étudie une mini-voiture ultra légère, baptisée « Biscooter » présentée

au salon de Paris en 1950. Ce véhicule bizarre, prévu avec un moteur de 125 cm3 Gnôme-et-Rhône, sera fabriqué en Espagne à plusieurs milliers d'exemplaires jusqu'en 1960, par le constructeur AUTONATIONAL, mais muni d'un moteur Villiers 2 temps.



WANKEL Félix 1902 / 1988

Ingénieur allemand, commence ses recherches sur un moteur à pistons rotatifs en 1924 dans un atelier à Heidelberg. Puis il continue ses études avec la firme NSU et une moto bât plusieurs records du monde avec son type de moteur. Son premier brevet est déposé en 1929, le gouvernement Nazi l'incite à travailler pour B M W et DAIMLER-BENZ. En 1952 il retourne chez NSU et en 1961 la première voiture





roule avec un moteur rotatif de 250 cm3 de 30 CV. Les Curtiss-Wright, firmes: Johnson-Evinrude, Daimler-Benz, Mazda, Perkins et Sachs achètent sa licence en 1958. Son brevet est surtout exploité par Citroën de 1968 à 1975, avec la production de 267 Ami 8 M35, et 880 GS Birotor. Et aussi avec la Mazda RX-7 coupé sport de CV. Les difficultés 250 d'usinage, le manque de frein

moteur et les consommations importantes d'huile et de carburant, ont contribué au quasi abandon de ce type de moteur.

WATT James 1736 / 1819

Ingénieur mathématicien écossais, améliore le rendement des machines à vapeur, en trouvant le principe de la chambre de condensation séparée, brevetée en 1763. Il réalise une locomotive, à vapeur à double action, avec utilisation du système bielles et manivelles et il perfectionne le régulateur de pression à boules. Son nom reste associé à l'unité de puissance électrique : le watt, pour définir un travail donné, réalisé en une seconde et il a aussi introduit le cheval-vapeur pour comparer la puissance fournie par une machine à vapeur (version d'origine : 550 livres-pied par seconde ou 745,7watts).

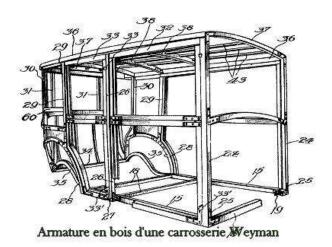
WEIFFENBACH Charles 1870 / 1959

Ingénieur Arts et Métiers, il entre chez DELAHAYE en 1898 comme ingénieur en chef et sera successivement directeur technique et directeur général. Partisan du bloc moteur à 4 cylindres dès 1918, il conçoit les premiers montages d'usinage et les calibres de contrôle des pièces.



En 1914 il forme un groupe de 4 constructeurs (*Panhard, Lemoine, Brasier et Delahaye*) pour produire 12 000 obus par jour et 150 000 fusils en 6 mois. En 1920, il fonde la SIAM, groupement de constructeurs pour normaliser et utiliser des organes mécaniques en commun (*un précurseur, puisque cette solution ne sera utilisée par Peugeot / Citroën que 60 ans plus tard).* Monsieur « Charles » reste chez Delahaye jusqu'en 1954, soit 56 ans de fidélité à cette marque célèbre.

WEYMAN Charles 1889 / 1976



Fils d'un banguier américain. naturalisé Français en 1914. Son père lui offre un avion qu'il apprend à piloter et il obtient le brevet N° 24 : il réalise les premiers vols Paris/Madrid et. Paris/Rome en 1911. Pilote pendant première guerre mondiale, il recoit la Légion d'Honneur en 1918. En 1916. il

construit un avion avec hélice à l'arrière et en 1920 il invente l'exhausteur d'essence, utilisé sur plus de 100 000 automobiles dès 1922 (73 % des voitures françaises). S'installe comme carrossier à Levallois en 1921 et dépose un brevet de carrosseries souples pour automobiles, (armature en bois, revêtue de similicuir), solution qui devait atténuer les bruits et vibrations des voitures de cette époque. Sa licence est revendue à 123 carrossiers et contribue à sa gloire et à sa fortune. En 1925, il ouvre deux usines, en Angleterre et aux Etats-Unis. La Bugatti Royale exposée à Mulhouse, était à l'origine carrossée par Weyman. Avec la généralisation des carrosseries tout acier, les carrosseries Weyman disparaissent vers 1937 et Charles revient à ses études d'aviation.

WILLS Harold 1878 / 1940

Un des premiers collaborateurs d'Henry Ford, il participe à l'étude de la « T », puis se sépare de Ford pour créer sa propre marque : WILLS-SAINTE-CLAIRE. Voiture de conception moderne avec un moteur 8 cylindres en V soupapes en tête, silencieuse et performante. En 1925 une W-S-C reliait l'Atlantique au Pacifique en 83 heures. Après avoir sorti plus de 10 000 voitures la marque disparaît en 1926. Premier constructeur à utiliser l'acier au vanadium pour des pièces mécaniques.

WILSON

Major de l'armée anglaise, il conçoit en 1917 la boîte de vitesse dite : « présélective » pour les chars de combat de la première guerre mondiale. Ce système de transmission encombrant (constitué d'un coupleur hydraulique et d'une boîte de vitesse épicycloïdale et électromagnétique) et de fabrication

coûteuse, sera surtout utilisé sur les autobus Berliet et Somua. Les voitures Armstrong-Siddeley, en seront équipées en série et quelques Talbot en 1939.

WIMILLE Jean-Pierre 1908 / 1949

Un des plus grands pilotes français, il a étudié une voiture remarquable en 1948. Le premier prototype en forme d'œuf, très aérodynamique, dessiné par Philippe Charbonneau, avait un châssis poutre et un moteur central V8 Ford. Six prototypes ont été construits, mais la disparition prématurée de Jean-Pierre Wimille mit fin à ce projet.



WINGQUIST Sren 1876 / 1953

Ce Suédois invente en 1907 le roulement à billes, invention primordiale pour l'industrie automobile. (Invention revendiquée aussi par le Français Jules Pierre Duriray en 1869). Il est le fondateur de la société S K F, qui sera très longtemps le plus important fabricant mondial de roulements.

ZUCCARELLI Paul 1886 / 1913

Pilote et metteur au point chez Hispano-Suiza, il participe aussi aux études des Peugeot de compétition. Remporte le Grand Prix de France sur une Peugeot en 1912, mais il est victime d'un accident mortel en 1913.

ZUYLEN de NIEVELT (baron de): 1860 / 1934 Passionné du nouveau moyen de déplacement, il fonde l'Automobile Club de France avec le marquis de Dion en 1895 et il en devient le premier Président. L'A C F, organise tous les Grands Prix et compétitions en France.



<u>Définition des types de carrosseries.</u>

Les premières carrosseries automobiles, étaient réalisées par les constructeurs, ou par les carrossiers qui fabriquaient les voitures hippomobiles. (Le métier de carrossier, est reconnu en 1658, par une lettre patente du Roi Louis XIV, l'origine étymologique du mot est la carruca, voiture à quatre roues, tirée par deux chevaux, à l'époque galloromaine). Les plus anciens carrossiers reconvertis à l'automobile sont : Auscher, Belvalette, Binder, Kellner, Millionguiet...

Puis après la première guerre mondiale, apparaissent les grands carrossiers, qui « habillent » les châssis construits par les marques de prestige. Ces ateliers d'artistes, sont les vedettes des concours d'élégance entre les deux guerres ; ce sont principalement : Antem, Chapron, Figoni et Falaschi, Franay, Guilloré, Kellner, Letourneur et Marchand, Saoutchick...

Avec l'industrialisation de la fabrication automobile et la production en série de toutes les voitures, il n'y a plus la place pour ces carrossiers de luxe, qui disparaissent presque tous. Ils sont remplacés par les dessinateurs et stylistes, la plupart italiens, qui étudient les carrosseries des nouveaux modèles des grands constructeurs et réalisent quelques voitures hors-série.

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 2 bancs parallèles à l'axe du véhicule. Berline avec le toit prolongé jusqu'à l'arrière et un hayon d'ouverture.

CABRIOLET: Voiture hippomobile légère à deux places, avec capote mobile et, suspendue sur deux roues. Carrosserie automobile découvrable grâce à une capote ou à un toit escamotable, avec un pare-brise fixe et des portes sans encadrement supérieur.

COACH: Terme anglo-saxon venu du sport signifiant : entraîneur. 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. (Autre 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.

COUPE CABRIOLET: Appellation relativement récente, qui désigne une carrosserie découvrable grâce à un toit rigide et escamotable dans le coffre. Terme surtout utilisé par Peugeot avec le sigle CC.

HARDTOP: Terme anglo-saxon pour une berline avec un toit sans support entre les portes (pied milieu).

LANDAULET: Ancienne définition d'une voiture avec les places arrière découvrables.

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)*

MONOSPACE: Définition récente d'une carrosserie mono corps, comportant souvent sept places. *(Exemple : l'Espace Renault)*.

PHAETON: Voiture hippomobile légère à quatre roues. Terme utilisé pour les premières automobiles découvertes, remplacé vers 1920 par « torpédo ».

PICK-UP: Véhicule utilitaire, avec l'avant d'une berline et un plateau de chargement à l'arrière.

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

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

STATION WAGON : Terme anglo-saxon équivalent de Break.

SPIDER : Voiture généralement décapotable, avec coffre à l'arrière pouvant recevoir un passager. (Mode éphémère des années trente).

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 très en vogue entre 1925 et 1932, tous les constructeurs avaient une « torpédo » dans leur catalogue.



Les carrossiers, dessinateurs et stylistes.

AMTEM Jean 1893 / 1972

Exerce à Neuilly sur Seine de 1997. D'origine 1921 à Catalane, fils de charron, s'installe à Levallois en 1919. réalise de magnifiques carrosseries sur Talbot. Bugatti, Delahaye, coupé DB en 1949 et beaucoup de véhicules publicitaires collaboration avec Charbonneaux.



ANDREAU Jean

Dessinateur aérodynamicien, il étudie en 1936 pour Peugeot, le projet « 802 » berline de luxe à moteur V8, dessine la Talbot modèle « le Mans » 1938 et la Ford Thunderbolt bolide de record de vitesse pour le Britannique Eyston. Réalise en 1946 une voiture à trois roues, très aérodynamique construite par Mathis à quelques exemplaires : la VEL 333. Auteur du style de la 402 Peugeot et des carrosseries D. B.

AUDINEAU à Paris.

Carrosseries en bois, revêtues d'aluminium en 1921. A réalisé les « Bucciali » en 1925. Spécialiste des voitures décapotables pour Citroën. Arrêt en 1928.

BARKER vers 1921

Voitures à tendance sportive et originale ; Voisin, Rolls-Royce Silver Ghost...

BELVALETTE Jacques Paris de 1804 à 1933

Très important carrossier des débuts de l'automobile, travaille surtout pour Renault (la 40 CV) et Panhard (coupé X 26 en 1914); disparaît en 1933.



BERTONE Giuseppe 1914 / 1997

Styliste et important carrossier italien, réalise les coupés Simca 1000 et Fiat Dino, la BMW 3200 CS, etc.

BERTONI Flamino 1903 / 1964

Modeleur maquettiste, lors d'un voyage d'études en France en 1923, il travaille chez Manessius et fait la connaissance de Lucien Rosengart. Puis il retourne en Italie, où il crée un bureau de style. En 1931, André Citroën l'embauche et il est nommé directeur du style, poste qu'il conservera jusqu'à sa mort en 1964. Pendant 32 ans, il façonnera toutes les voitures aux chevrons : la Traction en 1934 avec les variantes coupés et cabriolets, la 2 CV, la DS, l'Ami 6 et l'Ami 8.

BINDER Henri

Important carrossier du début du siècle, sur voitures classiques et de grand luxe; Bentley, Lincoln, Hispano-Suiza, Rolls-Royce. Réalise une Hispano-



Suiza spéciale en 1930 pour Picasso. Transforme la deuxième Bugatti Royale en coupé de ville en 1934. Binder ferme ses ateliers en 1939.

CHAPRON Henri à Levallois

Très grand carrossier de toutes automobiles de luxe; Cadillac, Delahaye, Delage, Talbot, Hotchkiss-Grégoire, la dernière Delage en 1952. Les cabriolets Delahaye 135 en 1938 et 1939, sont parmi ses plus belles réalisations, qui se distinguent dans les concours d'élégance. Les ateliers Chapron, ont assemblé les coupés 4 cv Autobleu et 1 300 cabriolets DS Citroën. Le dernier des grands carrossiers français, qui disparaît en 1982.

CHARBONNEAUX Philippe 1917 / 1998

Styliste de talent et dessinateur publicitaire, sa première création pour l'automobile, est la carrosserie du prototype Wimille en 1948. Puis lors d'un séjour aux Etats-Unis chez Général Motors, il est l'auteur présumé de la Corvette en 1952. De retour en France, il dessine successivement : la Delahaye 235, la Rosengart Ariette en 1951, un projet de coach Citroën et une « 15 Six » présidentielle carrossée par Franay en 1956. Directeur du style chez

Renault de 1960 à 1964, se consacre ensuite à sa collection de voitures anciennes au musée de Reims.

CHAUSSON

(atelier des frères)
Les trois frères,
fonde cette



importante entreprise en 1907, qui fabrique des carrosseries en moyenne série pour : Chenard et Walker en 1936, puis pour Ford, Peugeot, Simca etc. Toutes les « caisses » de Vedette, Chambord, Ariane, étaient fabriquées chez Chausson à Gennevilliers. A été aussi un grand constructeur d'autocars. Cette société est dissoute en 1991.

CURRUS à Lyon de 1900 à 1975

Entreprise fondée en 1900 par Nathan Lévy et son fils Samuel, ils construisent d'abord des breaks, tonneaux et phaétons hippomobiles, puis fabriquent des autocars. En 1932, ils remplacent la structure en bois par la construction entièrement métallique. En 1938, Currus est le premier carrossier à réaliser les toits ouvrants et à utiliser le Plexiglas, pour les autocars sur les châssis de : Berliet, Bernard, Citroën, Delahaye, Latil, Panhard, Saurer, etc.

Après la guerre, les fils de Samuel, créent un bureau d'étude et continuent l'expansion de la société; ils utilisent les stratifiés polyesters, sont le principal fournisseur des administrations *(EDF, SNCF, la Police...)* et ils réalisent les cars à impériales « Cytirama ». Suite à un accord avec Citroën, Currus réalise tous les utilitaires dérivés des types H et T55 et les ambulances sur base ID,



dans les nouveaux ateliers construits à Massy Palaiseau en 1970. Mais la crise du pétrole de 1973 et les difficultés financières de Citroën, provoquent le déclin de l'entreprise qui dépose son bilan en 1975.

FARINA Battista dit PININ: 1893 / 1966

Très grand styliste italien, dessine la « Cisitalia » en 1947, la Fiat 1800, l'Austin Cambridge, puis collabore avec Peugeot pour l'étude des 403 et 404. Il fabrique dans ses ateliers à Turin, les carrosseries des Simca Sport en 1948. Son fils Sergio lui succède, collabore avec Ferrari en 1952, dessine la 403 en 1955, la Citroën GS en 70 et le coupé 406. Pinin Farina, empire industriel qui emploie 2 000 personnes en 1997, a dessiné environ un millier de modèles.

FAURAX & CHAUSSENDE à Lyon

Surtout carrossier des marques lyonnaises : Cottin-Desgouttes, Rochet-Schneider, autocars Berliet etc. Réalise en 1910 la « Victoria » sur un chassis Berliet, pour le Président Raymond Poincaré.

FERNANDEZ et DARIN

Carrosseries de voitures de luxe et de sport ; Cord, Delage, cabriolet Rolls en 1931.

FIGONI Giuseppe et FALASCHI Ovidio

Un des plus grands carrossiers français, qui a habillé toutes les voitures de luxe :



Delahaye, Delage, Duesenberg, Talbot etc. A carrossé la Delahaye 135 Spéciale qui a remporté les 24 heures du Mans en 1938. Un coach sur base Delahaye 235 baptisé « Elfe », présenté au concours d'élégance d'Enghien en 1952, avec pare-brise courbe, fût la dernière Delahaye carrossée chez Figoni.

FRANAY

Autre grand carrossier de l'entre-deux-guerres, sa devise : la perfection dans l'art. Ses plus belles créations : la « Zeppelin » Maybach, le coupé Nervastella pour le Président Albert Lebrun en 1937, la Delahaye 145 V12 en 1946 et autres Delage, Hispano-Suiza, Maybach, Duesenberg.

FRUA Pietro 1913 / 1983

Apprenti chez FIAT, devient responsable du design chez Farina, puis travaille pour Ghia. Créateur des : Volvo P 1800, Renault Floride, B M W 1600 GT et de la carrosserie de la Mistral Maserati en 1963. Il présente des concepts cars sur base Lotus, Porsche, Jaguar et Citroën SM.

GABORIE Jean

Habille tous types de voitures; Delage, cabriolet Hispano-Suiza, 40 CV Renault, Sizaire-Berwick, Farmann etc.

GANGLOFF à Colmar

Carrossier au style « suisse », a habillé la moitié de la production Bugatti, entre autres : le coach « Ventoux » en 1936, le coupé « Atalante » et la dernière Bugatti le cabriolet 101 en 1951.



GHIA (dirigé par Mario Boano en 1946)

Styliste installé à Turin a dessiné : la Bugatti 57, la Ferrari 212, la Chevrolet Corvette, la Frégate Renault en 1953.

GRUMMER Gaston à Clichy

Spécialiste des voitures surbaissées ; Bugatti, Delage D8, Lorraine-Dietrich, Panhard et la berlinette « Aéroprofilée » sur un châssis Nervasport Renault.

GUILLORE

Autre grand carrossier français, a habillé toutes les marques prestigieuses, des années vingt à trente.

HEULIEZ (Société Anonyme Henri)

Entreprise fondée par Louis Heuliez (1887/1947), qui réalise un procédé de caoutchoutage des roues en 1923 : l'Elastic Rubber Tyres. Inventif et ambitieux, il fonde un empire industriel à Cerizay dans les Deux-Sèvres.

En 1925 il fabrique le premier break pour Peugeot, en 1932 le premier autocar et dès 1936 adopte la construction métallique. Son fils Henri continue le développement de l'entreprise, qui réalise les fins de série et les moyennes séries, pour la plupart des constructeurs automobile : ambulances, bétaillères, minibus, aménagements de cabines de camions, sous-ensembles divers,

travaux d'emboutissage et de découpe etc. Une nouvelle usine est construite à Bressuire en 1969, pour fabriquer du matériel de collectivité : cloisons mobiles, mobilier de restaurant etc.

HIBBARD & DARRIN

Entreprise constituée par deux américains installés à Paris en 1922. Carrosserie au style très moderne et personnel, ils travaillent surtout avec les marques américaines : Cadillac, Chrysler, Duesenberg. Mais ils ont aussi habillé la Reinastella Renault, des Delage, Mercedes, Hispano-Suiza H6 etc. En 1931, ils réalisent un coupé Duesenberg pour le roi d'Espagne Alphonse XIII. Darrin retourne en Amérique, travailler à la Général Motor.

KELLNER Georges et Paul à Paris



Très ancienne maison créée 1860, les deux frères s'orientent vers l'automobile dès 1885, avec des ateliers à Boulogne-Billancourt. proximité des usines Renault, explique qu'ils travaillent

surtout pour cette marque, avec en 1923, la création du « scaphandrier » sur un châssis 40 CV. Mais Kellner exécute aussi des carrosseries classiques sur d'autres grosses voitures ; un coupé chauffeur Serpollet en 1900, le coach Bugatti type 41 (la 5 Bugatti Royale), conservée dans une collection privée en Californie. Leur fils Jacques qui avait pris la succession, a été fusillé par les Allemands en 1942.

LABOURDETTE Jean 1888 / 1972

Maître carrossier, il réalise le premier toit ouvrant en 1911 sur une Rolls et la première carrosserie fermée sur Renault type B. Il dépose en 1936, le brevet « Vutotal » *(le pavillon repose sur des glaces épaisses, sans supports métalliques)*. Ses carrosseries personnalisées et légères, habillent les ; Bucciali, Delage, Delahaye, Farmann, Hispano, Peugeot. En 1922, il exécute une carrosserie spéciale sur une Panhard 20 CV, « le Skiff », inspirée de la construction nautique avec armature en chêne et habillage en lames d'acajou.

Ce carrossier, a été le premier à utiliser l'acier inoxydable et la peinture métallisée.





LETOURNEUR et MARCHAND

Très important carrossier à Neuilly, qui existait encore vers 1960, a habillé toutes les voitures de luxe; Cord, Delahaye 126, Delage D6, Talbot, cabriolet 203, Rolls Phamtom 2, Frégate 1958 etc.

MANESSIUS

Précurseur de la carrosserie métallique en France dès 1920. Les ateliers situés à Levallois, sont utilisés en 1932 par H-T Pigozzi pour y assembler les Fiat. Manessius, a habillé beaucoup de « Voisin », surtout la C11 et aussi les Panhard X 42 en 1925.

MILLION-GUIET-TUBAUTO à Paris

Habille toutes les belles voitures, d'avant-guerre : Hispano-Suiza H6 cabriolet, Bugatti 44 de 1928, Rosalie Citroën 1931, Talbot. Réalise les carrosseries « Tout Alu », d'après la licence de Vizcaya. En 1948, sorti des premiers cars et autobus TUBAUTO, avec le moteur à l'arrière.

MULHBACHER

Carrosseries très classiques sur toutes marques de luxe : Delaunay-Belleville, Farmann etc. Les ateliers ferment en 1929.

OTTIN

Etabli à Lyon, carrosseries classiques sur les grandes routières lyonnaises de l'époque ; Cottin-Desgouttes, Rochet-Schneider et Bugatti.

PICHON-PARAT à Sens

A carrossé la 4 CV Renault coupé à portes « papillon », la Talbot des 24 heures du Mans 1955, la Frégate Renault.

POURTOUT Marcel

Carrossier très connu à Rueil depuis 1925, il réalise en 1935 « l'Eclipse » dessiné par Georges Paulin, sur les 301, 401 et 402 Peugeot. Travaille aussi pour Delage, Delahaye, Talbot et surtout Bentley.

RIFFARD

Carrossier des voitures de compétition Panhard et Levassor.

RIVOLTA Renzo

Carrossier italien, auteur de l'Isetta construite de 1953 à 1958.

SAOUTCHIK Joseph

Très grand carrossier de super luxe avec un style très personnel. Il habille les : Cord, Duesenberg, Fiat, Hispano, Maybach, Mercedes, Minerva, 35 CV Panhard. A réalisé la Bubonnet Xénia sur chassis Hispano-Suiza H6B et coopère avec les frères Bucciali, pour le coach TAV30 exposé au Salon de Paris en 1931.



VAN-VOOREN à Courbevoie

Carrosseries de style moderne sur voitures de luxe et de sport ; Bentley, Bugatti, Delage.

WEYMAN Charles 1889 / 1976 à Levallois

Très riche homme d'affaires et carrossier spécialisé dans les caisses souples en bois revêtues de simili cuir. Son brevet a été utilisé par plusieurs constructeurs ; Bugatti, Hispano-Suiza, Renault, Peugeot, Rosengart, Stutz etc.

ZAGATO Ugo

Il fonde son atelier de carrosserie en Italie en 1919, se fait connaître en habillant les voitures de course de la Scudéria Alfa-Momo dans les années trente. Il carrosse beaucoup d'Aston-Martin, d'Alfa-Roméo et des Cadillac. Ses deux fils, sont à l'origine des Ferrari-Zagato vers 1951.



Définition des « Formules » des voitures de course.

F1

Catégorie fondée en 1947. Voiture monoplace utilisée sur circuits fermés, poids total minima de 600 kilos y compris le pilote, moteur V8 de 2 400 cm3, puissance environ 700 cv *(avant 2006, moteur V 10 de 3 000 cm3 et 900 CV).* Vitesse maxi atteinte par une F1: 372,6 km/h sur la piste de Monza par le pilote colombien Juan Pablo Montoya au volant d'une McLaren-Mercedes le 25 août 2005. Le détail des règles techniques est publié tous les ans par la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile).

F2

Ancienne catégorie remplacée en 1985 par la Formule 3000 : cylindrée inférieure aux F1 et donc moins puissantes.

F3000

Catégorie intermédiaire entre la F1 et la F3, voitures moins sophistiquées et moins coûteuses.

F3

Formule créée en Grande-Bretagne en 1946. Monoplace de course, équipée de moteur de 500 cm3, permet aux futurs pilotes de F 1 de s'initier au pilotage sur circuits. Pas de championnat du monde de F3.



Les pionniers de la course automobile

ASCARI Antonio 1888 / 1925

Pilote italien sur Alfa-Roméo, participe en 1919 à la première épreuve de la Targa Florio en équipe avec Enzo Ferrari. Vainqueur à Monza en 1924 du Grand Prix d'Italie et du G. P. de Belgique en 1925. Victime d'un accident mortel au Grand Prix de France en 1925, à Monthléry.

BOILLOT Georges 1884 / 1916

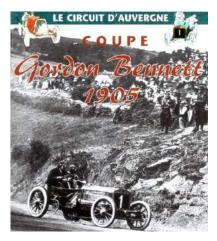
Pilote officiel chez Peugeot, il remporte de très nombreuses victoires, qui assurent la renommée de la marque (G. P. de l'ACF en 1913 à 116 de moyenne). Devient pilote d'avion en 1915 et est abattu au-dessus de Verdun en 1916, après avoir descendu 4 avions ennemis.

BOILLOT André 1891 / 1932

Pilote d'aviation en 1916 / 18, il prend la succession de son frère Georges comme pilote chez Peugeot. Première participation à Indianapolis en 1919, vainqueur de la Targa-Florio en Sicile en 1920, du G. P. de l'ACF en 1921, premier aux 24 heures de Spa en 1926. Devient directeur des études chez Peugeot en 1929, où il participe au lancement de la 201. Se tue dans une course de côte au volant d'une « 201 X ».

CHARRON Ferdinand 1866 / 1928

Coureur cycliste de 1882 à 1891, et un de nos premiers champions du volant. Remporte en 1898, la course Paris-Amterdam-Paris et la première coupe Gordon-Benett, puis devient un important constructeur en 1901.



GORDON-BENETT James 1841 / 1918

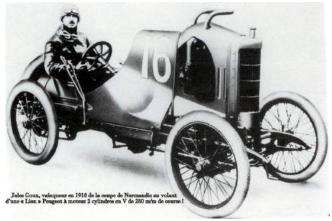
Fils d'un riche américain propriétaire du New York Hérald et résident à Paris, il invente le concept des Grands Prix par nations: chaque pays devant participer avec trois véhicules d'un constructeur national. Le pays vainqueur, devait organiser l'épreuve l'année suivante. Compétition très importante pour l'époque comme la Targa-Florio et les 500 miles d'Indianapolis.

GOUX Jules 1885 / 1965

chez

Peugeot et grand pilote avec Boillot. Georges Vainqueur du G. P. de la Sarthe en 1912. des 500 miles d'Indianapolis en 1912 (gain de 20 000 dollars) et du G. P. d'Italie en 1921 sur une Ballot, A atteint

Mécanicien



177 Km/h en 1913 sur le premier autodrome de Brookland en Angleterre. Remporte aussi le G P de France 1928 avec une Bugatti.

JENATZY Camille 1868 / 1913

Ingénieur électricien Belge, se passionne pour les records de vitesse sur voitures à propulsion électrique. A été le premier a dépassé les 100 Km/h en 1899 avec la « Jamais Contente ». Aussi vainqueur de la coupe Gordon-Benett sur Mercedes en 1903.

LANCIA Vincenzo 1881 / 1937

Embauché par Fiat comme essayeur, il est uns des meilleurs pilotes de l'époque, avec son équipier Nazzaro. Puis en 1906 devient constructeur.

NAZZARO Félice 1881 / 1940



Aussi pilote sur Fiat, il remporte de nombreuses victoires: La Targa-Florio et le G. P. de Dieppe en 1907, le G. P. de l'ACF en 1922. Réalise le meilleur temps aux 24 heures du Mans en 1906.

SZISZ Férenc 1873 / 1944

Pilote et mécanicien personnel de Louis Renault. Se distingue dans la course Paris/Vienne et Paris/Madrid en 1903. Vainqueur du G. P. de Paris en 1906 à 101 Km/h de moyenne sur une Renault 90 CV. Il quitte Renault en 1909, pour courir sur Lorraine-Diétrich. Austro-hongrois, naturalisé français, il participe à la Grande Guerre, puis s'installe garagiste à Neuilly.

THOMAS René 1886 / 1975



Coureur officiel chez Delage, il contribue la renommée de la marque. Vainqueur 500 miles des d'Indianapolis en 1914. record du monde de vitesse à 230 Km/h de movenne sur une Delage V 12 « La Torpille » en 1924.

VANDERBILT Willie K

Grand pilote et mécène de la course automobile, il crée la Coupe qui porte son nom, pour concurrencer la Coupe Gordon-Benett.

ZUCCARELLI 1886 / 1913

Ancien coureur sur Hispano-Suiza, il intègre l'équipe Jules Goux / Georges Boillot chez Peugeot. Vainqueur du G. P. de l'ACF en 1910 et du G. P. de la Sarthe au Mans en 1912. Se tue aux essais du G. P. de l'ACF 1913, au volant d'une Bugatti.



Les As du volant

ASCARI Alberto 1918 / 1955

Fils d'Antonio, devient aussi un grand champion. Pilote sur Alfa-Roméo, il dépasse 215 Km/h à Montlhéry devant Robert Benoist et Divo en 1938. Il cumule les victoires à partir de 1951 : G. P. d'Italie à Monza, la Panaméricaine avec Villoresi, champion du monde en 1952 avec 6 victoires en G. P., champion de France 1953 sur Ferrari, se tue aux essais à Monza en 1955.

BEHRA Jean 1921 / 1959



Champion motocycliste de 1948 à 1951, il débute avec l'équipe Gordini en 1952 et devient rapidement un des meilleurs pilotes du moment. Vainqueur de : la Panaméricaine en 1952, du G. P. de Pau, du G. P. du Portugal, du G. P. de France, du tour de France en 1953. Il quitte Gordini en 1954, pour rejoindre l'équipe Maserati. Nouveaux succès : à Pau, au tour auto et à la coupe du Salon 1954, des 500 Km au Nurburgring en 1955. Se tue sur le circuit de l'Avus en Allemagne au volant d'une Porsche.

BENOIST Robert 1895 / 1944

Pilote d'avions et moniteur en 1915, il débute en compétition automobile sur les cycle-cars Amilcar et Salmson. Puis il devient un pilote exceptionnel chez Delage. Vainqueur : aux G. P. de l'ACF 1925 et 27, aux G. P. d'Espagne et d'Italie en 1927, champion du monde à Montlhéry en 1927 avec le record du tour à 132 Km/h de moyenne. Puis il quitte Delage et continue d'accumuler les succès avec Bugatti. Très grand Résistant, il organise un réseau de renseignements très important, capitaine des FFI il est arrêté par la Gestapo, déporté à Buchenwald où il meurt en juin 1944.



BRAUCHITSCH Von 1905 / 2003

Pilote allemand de l'entre-deux-guerres, ses succès sont indissociables de ceux de Mercedes. Victoire au G. P. de l'Eiffel en 1934 sur le circuit du Nurburgring, avec une Mercedes W25 « la Flèche d'Argent », vainqueur du

G. P. de Monaco 1937 et du G. P. de France 1938, deuxième aux championnats d'Europe 1937 et 38. Ses succès en compétition sont utilisés par la propagande Allemande.

CAMPBELL Malcom 1885 / 1948

Célèbre pilote de record britannique qui détient les records de vitesse avec une Napier spéciale « la Blue Bird » à moteur Rolls-Royce : 396 Km/h en 1931, sur le circuit de Daytona et 485 Km/h en 1935.



CARACCIOLA Rudolf 1901 / 1959

Autre grand pilote allemand sur Mercedes, qui débute en 1922. Remporte le « Tourist Trophy » en 1929 avec une énorme Mercedes SSK à compresseur.

Vaingueur de la plupart des Grands Prix de 1929 à 1936. Champion d'Europe des pilotes en 1937. Ses victoires sont encouragées et exploitées par propagande des Nazis.



CHINETTI Luigi 1901 / 1994

Champion italien, souvent équipier d'Etancelin. Vainqueur des 24 heures du Mans 1932 et 1934 sur Alfa-Roméo et en 1949 au volant d'une Ferrari. Remporte aussi la Panaméricaine en 1951 et plusieurs Grands Prix. Emigré aux Etats-Unis en 1939, il devient l'importateur exclusif de Ferrari en Amérique.

CHIRON Louis 1899 / 1979

Ce Monégasque, fait partie des plus grands champions mondiaux. A apprit à conduire en étant chauffeur des maréchaux Foch et Pétain en 1918. Pilote fougueux, souvent vainqueur sur Bugatti 35 à partir de 1925 et en particulier au G. P. d'Italie 1928, G. P. d'Europe à Spa en 1930, G. P. de l'ACF, de Monaco, de Marseille en 1931, G. P. de l'ACF 1937



sur Talbot. Puis en 1947, G. P. de l'ACF à Lyon, G. P. de France en 1949 et rallye de Monte-Carlo en 1954 sur une Lancia.

COBB John 1889 / 1952

Industriel Anglais dans l'emballage et la fourrure, il se passionne pour les records de vitesse. Détenteur de 21 records de vitesse sur le lac salé de Bonneville aux USA. Son dernier record du monde le 16 septembre 1947 : 634 Km/h au volant d'une Napier-Railton Mobil Spécial. Se tue en voulant améliorer un record de vitesse sur l'eau à plus de 322 Km/h.

CORTANZE Charles de 1900 / 1983

D'origine italienne, descendant d'un roi de Lombardie, ami de Darl'mat et pilote d'essai chez Peugeot. Il débute en compétition sur une Peugeot 302 spéciale, participe aux 24 heures du Mans en 1937 et 38, où il termine 5° au classement général et 1° dans la catégorie 2 litres. En 1939, il tourne à Montlhéry pendant 24 heures à 139 de moyenne, record du tour à 147,5 Km/h. Vainqueur du rallye Liège/Rome/Liège en 1950, toujours au volant d'une 402 Darl'mat.

DIVO Albert 1895 / 1966

Débute comme pilote sur une Sunbeam en 1922, puis entre dans l'écurie Delage en 1924, où il remporte deux Grands Prix en 1925 (souvent coéquipier de Robert Benoist). Vainqueur du G P de l'ACF en 1927 sur Talbot et, de la Targa-Florio en 1928 et 1929 sur Bugatti type 35. Fondateur de l'association : les Anciens Pilotes de Grands Prix en 1962.

ETANCELIN Philippe 1896 / 1981

Coureur sympathique et populaire, originaire de Rouen, surnommé « Phi-Phi », acclamé sur tous les circuits pendant 25 ans. Pilote sur Alfa-Roméo,

Bugatti, Talbot, souvent rival de L. Chiron. Vainqueur du G. P. de Reims 1927 et 1929, du G P de l'ACF en 1930, du G. P. de Dieppe, des 24 heures du Mans en 1934, du G P de Pau 1930 et 1936 et du G. P. de Paris en 1949 (à 52 ans). En 1950, il constitue sa propre écurie et participe aux compétitions à titre personnel avec une Talbot 4,5 litres.

FANGIO Juan-Emanuel 1911 / 1995

Garagiste à Buenos-Aires, il débute en compétition en 1948 avec une Gordini. Uns des plus célèbres champions des années cinquante : dès 1949, il remporte six victoires importantes en Grand Prix et continue de cumuler les premières places. Grand Prix de Monaco et circuit de Reims en 1950, G. P. d'Europe et 24 heures du Mans en 1951, G. P. du Mexique en 1953, G. P. de Monaco et de l'ACF en 1957 etc. Cinq fois champion du monde : 1951, 54, 55, 56 et 57; 24 victoires sur 51 Grands Prix disputés. A couru sur Gordini, Ferrari, MacLaren, Maserati et Mercedes.



FARINA Giuseppe dit NINO: 1906: 1966

Fils du célèbre carrossier de Turin et coureur de grandes qualités, il est intégré à la « Scuderia Ferrari » en 1936. Vainqueur du G P de Tripoli en 1940 sur Alfa, du G P des Nations 1946, du G P de Monaco en 1948 sur Maserati, des G P d'Espagne et d'Europe en 1949, du G P de Berne en 1950, du G P de Boulogne en 1951 et du G P d'Allemagne au circuit du Nurburgring en 1953. Mort dans un accident de la route près de Chambéry en 1966.

GORDINI Amédée 1899 / 1979

Très bon pilote et surtout très fin mécanicien, il s'installe en France en 1930. Vainqueur du Bol d'Or en 1936 et 1938 sur une Simca-Fiat qu'il a modifié, il remporte les 24 heures du Mans en 1939. Avec son coéquipier José Scaron, ils terminent premier au rallye de Monte-Carlo 1939 en catégorie 1500 Cm3. Sa plus éclatante victoire, sera la Coupe du Bois de Boulogne, première course de l'après-guerre gagnée avec sa Simca 8 de 1939, devant des voitures beaucoup plus puissantes. Surnommé « le sorcier de la mécanique », il continue sa carrière de constructeur en collaboration avec Simca puis avec Renault et les Gordini seront toujours aux places d'honneur sur tous les circuits.

LEVEGH Pierre 1905 / 1955 (son vrai nom : Pierre BOUILLIN)

Sportif dans différentes disciplines (hockey sur glace, tennis, voile), il débute en course en 1937 sur Delage. Il participe au 24 heures du Mans en 1938 et devient un de nos plus grands pilotes. En 1952, au 24 heures du Mans il pilote seul sa Gordini pendant 23 heures et est contraint à l'abandon à moins d'une heure de l'arrivée, avec 4 tours d'avance sur la meute des Mercedes. Mort



dans le dramatique accident des 24 heures du Mans en 1955 au volant d'une Mercedes (80 morts). Avait souvent amené sa Talbot aux places d'honneurs dans la plupart des compétitions.

MANZON Robert 1917 /

Débute en 1947 avec une Cisitalia avec laquelle il se fait remarquer par ses qualités de pilote. Incorporé à l'équipe Gordini, il devient l'un des tous meilleurs coureurs Français. En 1950 et 1951, victimes de malchance et d'ennuis mécaniques, il ne parvient pas à s'imposer, mais en 1952, il termine sixième aux championnats du monde et premier à Spa Francorchamps sur Gordini. Après avoir quitté Gordini, il court sur Lancia et sur Ferrari et accède au deuxième podium de F1 en 1953. Avant d'arrêter la compétition automobile en 1955, il bat le record de vitesse à Montlhéry avec une Gordini 8 cylindres.

NUVOLARI Giorgio dit TAZIO: 1892 / 1953

Un des plus grands pilotes Italien, il débute en compétition motocycliste en 1920 et remporte sa première victoire en 1921 avec la coupe Véronèse. Vainqueur en 1928 au G P de Tripoli sur une Bugatti 35, il est surnommé le « Campionissimo ». De 1930 à 1939, ses victoires sont innombrables dans la plupart des Grands Prix, mais son succès le plus retentissant est le G P d'Allemagne en 1935, où avec son Alfa-Roméo de 265 CV, il surpasse les grands champions allemands (Hans Stuck, Carraciola, Von Brauchitsch) qui pilotent des Auto-Union et des Mercedes de 375 CV. En 1938, il remplace Rosemeyer chez Auto-Union et il gagne le G P de Belgrade le 3 septembre 1939, le jour même de la déclaration de la guerre à l'Allemagne. Sa dernière victoire sera le G P de Parme en 1947.

POZZI Charles 1901 / 2001

Journaliste spécialisé dans le sport automobile, mais aussi pilote de course dans les années trente. Ami personnel d'Enzo Ferrari, il est importateur depuis 1960 des voitures Ferrari et Maserati, avec un réseau de seize points de vente en France. La S A Charles Pozzi a été racheté par Ferrari en 2003.

ROSIER Louis 1905 / 1956

Débute aux 24 heures du Mans en 1938 et devient un bon pilote sans pouvoir s'imposer dans les championnats. Victoire sur le circuit d'Albi 1947 et à la coupe du Salon 1948. Il constitue sa propre écurie en 1949 avec des Talbot Lago T26C et remporte les G P de Hollande 1949 et 1951. Sa plus belle performance est sa victoire au 24 heures du Mans 1950, en conduisant seul sa Talbot (sauf deux tours où il a laissé le volant à son fils Jean-Louis), avec le record du tour à 145 de moyenne. Puis il réussit deux victoires à Albi et à Cadours avec une Ferrari 500. Louis Rosier, est aussi le créateur de la berlinette « Rosier » sur base de 4 cv Renault et d'une barquette qui participe aux 24 h. du Mans en 1953.



SOMMER Raymond 1906 / 1950

Né dans les Ardennes, dans une famille de fabricant de tapis, son père lui offre une Chrysler, avec laquelle il commence à courir en 1930. En 1931, il participe aux 24 heures du Mans et gagne sa première course à Spa. En 1932, victoire aux 24 heures du Mans sur une Alfa-Roméo à compresseur, en pilotant seul pendant 21 heures. En 1933, nouvelle victoire aux 24 heures avec Tazio Nuvolari comme équipier. Puis il dispute de nombreux Grands Prix où il se retrouve souvent sur le podium. Champion de France en 1937, 39 et 46, champion du monde en 1939 avec le record du tour à Montlhéry à 239 de

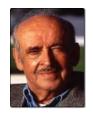


circuit de Cadours.

moyenne. Un de nos plus grands champions, surnommé le « Sanglier des Ardennes ». Après les années de guerre, Raymond reprend la compétition et continue de démontrer ses qualités de pilote : en 1947, vainqueur du G P de Marseille et de 4 épreuves de F1 sur Maserati, G P de Reims et G P des nations sur Simca Gordini en 1948. En 1949 il rejoint la « Scudéria » et termine son palmarès en courant sur une Talbot-Lago. Mais le 10 septembre 1950, il est victime d'un accident mortel sur le

TRINTIGNANT Maurice 1917 / 2005

Oncle du comédien Jean-Louis Trintignant, débute en course en 1938 avec une Bugatti type 51. A couru 82 Grands Prix de formule 1. En 1948, il est victime d'un terrible accident au G P de Suisse, grièvement blessé à la tête et à la rate, il est déclaré cliniquement mort puis revient à la vie après une semaine de coma. En 1949 il reprend le volant d'une Simca-Gordini et remporte le circuit des remparts à Angoulême. En 1950, il



participe au championnat du monde de F1, mais sa Gordini ne peut s'imposer face aux Alfa-Roméo et aux Ferrari plus puissantes. Champion de France 1953, victoire aux 24 heures du Mans 54 sur Ferrari et vainqueur du G P de Buenos- Aires. À remporté deux fois le G P de Monaco en 1955 et en 1958 au volant d'une Cooper-Climax avec son coéquipier Stirling Moss. Il continue sa carrière de pilote jusqu'en 1964, en utilisant successivement : sa B R M personnelle, une Aston-Martin et une Lotus. Il se retire à Vergèse dans le Gard, où il devient maire de cette petite commune et il se passionne pour la viticulture en produisant une Côte du Ventoux le « Pétoulet », qui était son



surnom sur les circuits. Pilote ayant eu la plus longue carrière en compétition (près de 28 ans), le dernier des anciens champions qui a côtoyé tous les as du volant (Ascari, Fangio, Clarck, Nuvolari, Moss, Rosier, Sommer, Wimille)

VARZI Achille 1904 / 1948

Fils d'un riche fabricant de coton en Italie, il apparaît sur les circuits en 1928, au volant d'une Bugatti après des débuts de motocycliste avec son ami Nuvolari. Gagne le G P de Monza 1929, le G P d'Espagne 1930 sur une Alfa-Roméo, le G P de L'ACF et le G P d'Alexandrie en 1931, le G P de Monaco 1933 et remporte la victoire au rallye de Monte-Carlo en 1933. Se tue aux essais du G P de Berne en 1948.

VILLORESI Luigi 1909 / 1997

Débute en 1931 avec une Fiat et participe aux Mille Miglia. Il s'engage chez Maserati en 1936, où il remporte le G P d'Albi en 1938, la Targa Florio en 1939 et 1940. Prisonnier pendant la guerre, il reprend la compétition en 1947, avec deux victoires en Argentine, trois en France et le G P de Lausanne. Il quitte Maserati pour rejoindre la Scuderia Ferrari, où il retrouve son compatriote Ascari. Vainqueur du G P de Marseille en 1950 devant Fangio, de la Panaméricaine en 1951 et du G P de Modène en 1952.

WIMILLE Jean-Pierre 1908 / 1949

L'un des plus grands pilote français (Fangio l'avait pris comme modèle) et aussi grand résistant pendant la guerre. Souvent concurrent de Sommer sur les circuits : première victoire au G P d'Oran en 1932, vainqueur du G P d'Algérie 1934, du G P de France 1936, du G P de Pau 1937, des 24 heures du Mans en 1937 et 1939 sur Bugatti 576 carrossée en « Tank », du G P du Bois de Boulogne sur Simca-Gordini et du G P d'Europe sur Alfa en 1947. Champion du monde en 1948, était le favori pour le titre de champion du monde de F1 1950, mais il se tue aux essais à Buenos-Aires en 1949 au volant d'une Simca-Gordini, par la faute de spectateurs imprudents.





- 48 motos et 45 voitures soigneusement dissimulées et protégées pendant la guerre, participent à ces trois Grands Prix organisés par le Président de l'AGACI et avec le soutien du Général de Gaulle. La recette financière doit alimenter le Comité National de l'Accueil des Prisonniers.
- La Coupe Robert Benoist, moins de 1500 cm³, est remportée par Amédée Gordini sur sa Simca 8 1100 cm³.
- La Coupe de la Libération, de 1500 à 3 000 cm³, est gagnée par Raymond Louveau sur Maserati.
- La Coupe des Prisonniers réservée aux voitures de Grands Prix, est remportée par J-P Wimille sur Bugatti 50 de 4,7 litres, devant Raymond Sommer sur Talbot; se distinguent aussi: Etancelin, Chaboud, Trintignant, etc.

(l'auteur de ce document a assisté à cette compérition le 9 septembre 1945)

Les champions contemporains

ARNOUX René 1948 à Grenoble

Pilote très populaire, champion d'Europe de F2 en 1977, puis pilote de F1 de 1978 à 1989 avec 7 victoires en Grand Prix (G P du Brésil et d'Afrique du sud en 1980, G P de France et d'Italie en 1982, G P des Pays-Bas, d'Allemagne et du Canada en 1983). Il intègre l'équipe Renault en 1979, avec son coéquipier J P Jabouille. Sa rivalité, avec Alain Prost, l'oblige à quitter Renault pour rejoindre la Scudéria Ferrari, avec laquelle il remporte 3 grandes victoires. Limogé sans explications par Ferrari en 1985, il termine sa carrière de pilote chez Ligier. Depuis il exploite 4 établissements de Karting indoor (en salle) en France.

BELTOISE Jean-Pierre 1937 / 2015

Beau-frère de François Cévert, débute pilote motocycliste et totalise 11 titres de champions de France entre 1961 et 63. Devient pilote automobile chez René Bonnet et remporte les 24 heures du Mans à l'indice en 1963. Gravement accidenté, aux 12 heures de Reims en 1964, il devient Champion de France de F1 en 1965 avec MATRA et continue de remporter de nombreuses victoires jusqu'en 1970. En 1972, il est vainqueur à Monaco dans des conditions torrentielles cette fois sur BRM. J P Beltoise est Président d'honneur de l'association Défense des Citoyens Automobilistes, et dirige une école de conduite.

BENETTON Luciano 1935 Italie

Débute en 1955, en créant une entreprise de tricots de laine, avec ses 2 frères et sa sœur, à Trévise. Cette société devient rapidement une holding internationale : première boutique en 1963, une usine en 1966 et en 2006 Benetton vend 120 millions de pulls par an, possède 5 000 magasins répartis dans 120 pays. Le groupe comprend outre la marque de vêtements : les concessions d'autoroute « Autostrade », les restauroutes « Autogrill », une participation dans Télécom-Italia, un élevage de moutons en Argentine, plusieurs équipes de sport en Italie et Luciano a racheté l'écurie de course Toleman en 1985, devenu Benetton et qui sera championne du monde des constructeurs en Formule 1 en 1994 et 1995. Cette écurie rachetée par Renault en 2001, a conservé le nom de Benetton.

BRABHAM Jack 1926

Fils d'un négociant en fruits et légumes d'origine anglaise, installé en Australie. Il participe à la seconde guerre mondiale comme mécanicien dans l'aviation, puis en 1946 il ouvre un garage et s'initie au pilotage de course. Fait ses débuts en 1955 au G P de Grande-Bretagne sur une Maserati, puis il intègre l'équipe Cooper, (où il est le rival de Stirling Moss) et devient champion du monde de F1 en 1959 et 1960. En 1961, il cré son écurie sous le nom de : Brabham Racing Organisation, avec laquelle il continue de remporter plusieurs victoires en G P jusqu'en 1970. S'est retiré en Australie, où il est fait Chevalier en 1979.

CEVERT François 1944 / 1973

Champion de France de Formule 3 en 1968, puis il court en F2 et remporte le G P de Reims en 1969 devant Jacky Stewart. En 1970 il entre dans l'écurie Tyrrell Racing, participe au Championnat du Monde de F1 et remporte de nombreuses victoires dès 1971. L'année 1972 lui est moins favorable, mais la saison 1973 le voit revenir au plus haut niveau, six fois deuxième en G P, où manifestement il laisse la victoire à son coéquipier Jacky

Stewart. Pilote très doué, jeune, beau, cultivé et populaire, Cevert symbolise le renouveau du sport automobile français, il est victime d'un accident aux essais du G P des Etats-Unis qui clôture la fin de la saison 1973. François Cevert a aussi couru en catégorie Sport Prototype sur Matra et a terminé deuxième aux 24 Heures du Mans 1972, avec le record du tour du circuit (13,64 Km en 3,39 minutes).



CHAPMAN Colin 1928 / 1982

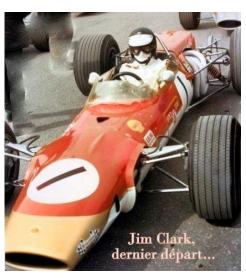
Ingénieur diplômé de l'université de Londres et passionné de course automobile, il commence en 1948, par modifier des Austin Seven et participe à des courses de trial. Puis il vend quelques voitures baptisées « Lotus », renonce au pilotage et fonde « Lotus Engineering » en 1952. Une Lotus apparaît au Mans en 1955, suivi de la Lotus 12 à moteur Coventry-Climax sur les circuits de Formule 1. Stirling Moss amène à la victoire la Lotus 18 au G P de Monaco 1960 et les Lotus seront souvent victorieuses par la suite, pilotées par Jim Clark. En plus des monoplaces de course, les modèles de tourisme comme la Lotus Elan, font de Chapman un milliardaire qui a réussi à financer

ses rêves de compétition. Le succès des Lotus est dû aux idées géniales de leur créateur : châssis en fibre de verre et polyester, construction monocoque, moteur central arrière sur la 29, moteur porteur sur la 49 et aussi au sponsorat d'une importante marque de cigarettes.

CLARK Jim 1936 / 1968

Fils d'un riche fermier écossais, se fait remarquer dès son adolescence par son talent et sa conduite en souplesse lors de rallyes et de courses locales. Il débute en F1 au G P des Pays-Bas en 1960 et remporte son premier Grand Prix à Pau en 1961. En 1962, il gagne 3 G P et 6 pôles positions, en 63 il remporte 7 courses, sur 10 disputées et de 1965 à 68 il continue d'accumuler les succès

touiours au volant d'une Lotus. Le 22 octobre 1967 lors du G P du Mexique, Clark. totalise victoires en G P, record établit dix ans plus tôt par Fangio. Sa brillante carrière de pilote est interrompue le 7 avril 1968 sur le circuit d'Hockenheim, quand sa Lotus quitte la route suite à un déjantage de pneus tubeless. Uns des plus talentueux pilotes de Formule 1, en 9 saisons a couru 72 G P avec 25 victoires, 2 fois champion du monde en 1963 et 65.



DEPAILLER Patrick 1944 / 1980

Auvergnat et ancien motard, il gagne sa première course en F3 en 1967 à Monthléry, puis intègre l'écurie Tyrrel en 1972 et en 1974 il est désigné pour succéder à François Cévert. Victime de malchance et d'une équipe en déclin, il doit attendre 1978 pour obtenir sa première victoire en F1 au G P de Monaco, puis au G P d'Espagne en 79. Un accident de deltaplane, l'oblige à arrêter la compétition, qu'il reprend en 1980 avec Alfa-Roméo, mais il est victime d'un accident sur le circuit d'Hockenheim, suite à une défaillance mécanique jamais élucidée.

FITTIPALDI Emerson 1946 (Sao Paulo)

Mécanicien au Brésil, débute en course en moto et en karting, puis en monoplace remporte son premier titre à 21 ans. Il arrive en Grande-Bretagne

en 1969 et se hisse rapidement au niveau des meilleurs pilotes. En 1972, il gagne 5 fois sur 12 épreuves en G P et devient champion du monde avec 16 points d'avance sur Jackie Stewart. Une blessure l'empêche d'accéder au 2° titre l'année suivante, qu'il obtiendra en 1974 au volant d'une BRM. En 1976, avec son frère, ils créent une écurie Cooper-Fittipaldi, qui connaît un bref succès en 1980. Emerson abandonne la Formule 1 et part aux Etats-Unis, où il devient une star du sport automobile américain. Il remporte le championnat CART en 1989 et est deux fois vainqueurs des 500 Miles d'Indianapolis. Suite à un accident en 1996, il met fin à sa carrière de pilote, mais il réapparaît sur les circuits en 2005, dans le Grand Prix Masters, compétition réservée aux anciens pilotes.

FREOUELIN Guy 1945

Surtout pilote de rallyes, il participe aussi aux 24 heures du Mans en 1977 et 1978 où il termine 4°. Vice-champion du monde des pilotes de rallyes en 1981, sur une Talbot-Lotus avec Jean Todt comme copilote. Champion de France des rallyes en 1985 sur Opel Manta et en 1988 sur Peugeot 205 Turbo 16. (Opel lui dédie une série spéciale de 500 voitures baptisées : Manta-Guy-Fréquelin). Et en 1989 il devient Directeur de Citroën-Sport, équipe qu'il mène au titre de champion du monde de rallyes des constructeurs, pour les années 2003, 2004 et 2005.

HAWTHORN Mike 1929 / 1959

Fils d'un garagiste anglais il débute en Trial en 1947 et devient champion d'Angleterre sur automobiles Riley en 1951. Il participe aux premières courses de formule 2 avec une Cooper et remporte sa première victoire en battant Fangio. Au G P de Grande-bretagne 1952, il termine 3° derrière les Ferrari de Taruffi et Ascari. A 23 ans, le « Commendatore » lui confie une Ferrari avec laquelle il gagne le G P de France à Reims, après une lutte acharnée avec la Maserati du « maestro » argentin. En 1954, il termine la saison 3° au championnat et une victoire au GP d'Espagne, résultats très méritoires devant la supériorité de l'équipe Mercedes/Fangio. Aux 24 heures du Mans 1955, Mike et sa Jaguar s'opposent aux Mercedes de Levegh et de Fangio, alors qu'il est en tête, se produit le terrible accident, qui fera 80 victimes, provoqué par l'explosion de la Mercedes de Levegh. En 1956 et 1957, il court successivement sur B R M, Maserati et Ferrari mais sans succès notoires, c'est finalement en 1958 qu'il devient Champion du Monde de F1 devant son compatriote Stirling Moss. Hawthorn trouve la mort dans un banal accident sur une route près de Londres, à quelques kilomètres où son père s'était tué 6 ans plus tôt.

HILL Graham 1929 à Londres / 1975

Ingénieur mécanicien dans une horlogerie, il est passionné d'aviron. Il fait la connaissance de Colin Chapman et commence à piloter des Lotus, puis il accède rapidement à la Formule 1. En 1960 il est troisième au GP des Pays-Bas, puis en 62 remporte les G P d'Allemagne et de Monza et avec 9 points d'avance sur Clarck devient Champion du monde de F1. En 1963, il doit se contenter de la place de vice-champion derrière l'invincible Jim Clarck. Le duel Clarck / Hill reprend en 1965, mais les BRM sont en perte de vitesse et Hill se retrouve encore deuxième au championnat, mais il remporte les 500 Miles d'Indianapolis au volant d'une Lola. En 1967 de retour chez Lotus il est coéquipier de Jim Clarck et en 1968, vainqueur en Espagne et à Monaco, se retrouve en tête du championnat suite à l'accident de Jim. En 1969 il est encore vainqueur à Monaco, mais à 40 ans il doit s'incliner devant les pilotes plus jeunes. En fin de saison, il est éjecté de sa voiture et a les deux jambes brisées. En 1972, il gagne les 24 heures du Mans sur Matra 670 et devient le seul pilote de l'histoire à décrocher la triple couronne c'est-à-dire : le championnat du monde, les 500 Miles d'Indianapolis et les 24 h du Mans. Le 29 avril 1975, il est victime d'un accident en pilotant son avion privé.

ICKX Jacky (Jacques Bernard): 1945 à Bruxelles

Débute en compétition motocycliste et fait une entrée tonitruante dans le sport automobile en 1967, en battant avec une Matra de F2 la quasi-totalité des F1 aux essais du G P d'Allemagne. Engagé par Ferrari en 1968, il remporte son premier Grand Prix sur le circuit de Rouen les Essarts, puis il continue ses exploits en F 1 et Sport Prototype avec les écuries : Brabham, Ferrari, Lotus et Williams. (6 victoires au Mans en 1969, 75, 76, 77, 81 et 82, 5 victoires aux 1000 Km de Spa, 3 victoires aux 1000 Km de Monza, 2 victoires aux 1000 Km du Nurburgring et 8 Grands Prix de Formule 1). Vice-Champion du monde en 1969 et 1970, il termine sa carrière en gagnant le Paris-Dakar en 1983. Le plus grand champion du sport automobile belge.

LAFFITTE Jacques 1943 à Paris

Commence tardivement sa carrière de pilote en 1972 et devient champion de France de Formule Renault et F 3 en 1973. Il accède à la F1 avec la modeste écurie Williams et remporte son premier succès au G P de Suède 1977, au volant d'une Ligier-Matra V12 (première victoire 100 % française en F1). De 1978 à 1984, il se distingue dans plusieurs Grands Prix, mais n'accède pas au podium du championnat. En 1985, au G P de Grande-Bretagne, Jacques est victime d'une collision en chaîne au départ de la course ; il est extrait de sa

Ligier avec plusieurs fractures du bassin et des jambes : c'est la fin de sa carrière de pilote. Depuis 1997, il est devenu commentateur sportif à T F 1, pour les Grands Prix de Formule 1.

LAROUSSE Gérard 1940 à Lyon

Successivement pilote de rallye, de GT, de prototypes, de monoplaces, puis directeur de course, d'écurie et enfin constructeur, Gérard Larousse est un personnage important du sport automobile français. Fils d'un soyeux lyonnais, il se passionne très jeune pour le sport automobile, en 1963 il gagne sa première course, le rallye du Mont Blanc avec une Dauphine 1093. Ensuite il court pour Alpine en 1967, participe aux 24 heures du Mans et en 1968 il termine troisième à Magny-Cours et gagne le G P d'Albi. En 1969, il arrive 2° au Mans au volant d'une Porsche 908 après une lutte inoubliable avec la Ford de Jacky Ickx. En 1971 au volant d'une Porsche 917, il frôle les 300 km/h dans les Hunaudières, est vainqueur des 12 heures de Sebring et des 1000 km



du Nurburgring. Il sera 3 fois champion de France des circuits. En 1972 victoire aux 1000 km de Paris avec une Lola. Il connaît 2 années de gloire en 1973 et 74, avec son coéquipier Henri Pescarolo, en remportant 9 des 14 victoires conquises par les Matra MS 670. En 1975, il participe au championnat du monde des marques sur un

prototype Alpine et devient directeur de course en créant l'Ecurie Elf-Switzerland. De 1976 à 1984, il assume la direction du département compétition de la Régie Renault, qui obtient 15 victoires en F1 et un succès au Mans en 1978. En partenariat avec l'homme d'affaires Didier Calmels, il fonde l'écurie Larousse-Calmels, en 1987, qui utilise des Lola. Après quelques succès en 1990, les années suivantes sont très difficiles, de multiples ennuis techniques et financiers contraignent Gérard Larousse usé par les déboires, à abandonner la compétition en 1995. Fait chevalier de la Légion d'Honneur, Gérard reprend de temps en temps le volant : premier au tour historique en 1996.

LAUDA Niki 1949 à Vienne

Issu de la riche bourgeoise autrichienne, se voit désapprouvé par sa famille de sa passion pour le sport automobile. Grâce à son patronyme, il obtient des banques autrichiennes des aides importantes, pour financer ses débuts en compétition. C'est au volant d'une March, qu'il apparaît sur les circuits de F1 en 1971 et avec une BRM il se distingue au G P de Monaco 1973. Enzo Ferrari l'engage et c'est la consécration avec le titre de champion du monde 1975. Le 1^{er} août 1976, il est victime d'un spectaculaire accident sur le circuit du Nurburgring : grièvement brûlé au visage et avec de graves difficultés respiratoires, son état est jugé très alarmant.

Miracle, six semaines plus tard il est au départ du G P d'Italie, termine 4° malgré les souffrances dues à ses blessures et à la surprise générale il décroche son 2° titre de Champion du Monde. En 1978, il rejoint l'équipe Brabham, puis il annonce qu'il se retire de la compétition pour se consacrer à sa compagnie aérienne Lauda-Air. Il réapparaît sur les circuits au G P d'Autriche en 1981 et en 1984 remporte son 3° championnat devant Alain Prost. Après sa retraite sportive, il devient consultant chez Ferrari, puis pour une chaîne de télévision allemande et dirige une autre compagnie aérienne. Très grand professionnel, calculateur et ambitieux, il était surnommé sur les circuits : « l'ordinateur ».

Mc LAREN Bruce 1937 / 1970

Néo-zélandais, pilote et constructeur, il est initié à la conduite sportive, par son père mécanicien et pilote. Il se fait remarquer au G P d'Allemagne 1958, en terminant 5° au volant d'une Cooper, puis en 1959 il court en F1 et remporte sa 1° victoire au G P des Etats-Unis : à 22 ans c'est le plus jeune pilote à gagner un Grand Prix de F1. En 1960, il termine second du championnat derrière Jack Brabham aussi sur Cooper-Climax et en 1962 il est 3º toujours sur Cooper. En 1963, il fonde le team McLaren et devient constructeur : ses premières F1 entreront en compétition en 1966. Dans le GP de Spa 1964, au dernier tour il est en tête, mais tombe en panne d'essence, il va passer la ligne d'arrivée en roue libre quand, surgit Jim Clarck qui le passe in extremis. Vainqueur au Mans en 1966 sur une Ford Mk II. C'est au G P de Belgique de 1968, qu'une McLaren remporte l'épreuve avec Bruce comme pilote, devant la Matra de Jacky Stewart. Bruce a participé à 98 G P de 1958 à 1970, il se tue le 2 iuin 1970 au cours d'essais d'une de ses voitures, mais les Mac Laren continueront de remporter des victoires avec d'autres célèbres pilotes : Fittipaldi, Hunt, Lauda, Prost et Häkkinen. En 1988, les McLaren remportent 15 des 16 épreuves de la saison.

MANSELL Nigel 1953 en Angleterre

Commence péniblement sa carrière de pilote en finançant lui-même ses dépenses. Remarqué par Colin Chapman, il devient pilote chez Lotus en 1980, mais la mort de Chapman et des difficultés au sein de l'écurie Lotus retardent l'ascension du futur champion ; il réussit pourtant un coup d'éclat au GP de Monaco 1984, où sous un déluge il prend momentanément la tête, devant Alain Prost. Appelé par Williams en 1985, il termine 2º au G P de Belgique, remporte 2 victoires aux Etats-Unis et en Afrique du Sud et en 1986, il rate de peu le titre de champion du monde. En 1989, Nigel est le dernier pilote sélectionné par Enzo Ferrari. Surnommé « le lion » en raison de son style de pilotage agressif, il s'impose au GP du Brésil, mais des ennuis de boîte de vitesse éliminent les Ferrari du podium. De retour chez Williams, il remporte 5 victoires en 1991 et se retrouve pour la 3° fois vice-champion du monde de F1. L'année 1992, lui est plus favorable, toujours au volant d'une Williams-Renault, il remporte 9 courses, décroche 14 pôles-positions (record qui tient toujours) et s'adjuge le titre mondial dès le mois d'août au G P de Hongrie. Suite à l'arrivée d'Alain Prost chez Williams, il quitte la F1, pour aller triompher au championnat CART d'Amérique du Nord en 1993 et participer aux 500 Miles d'Indianapolis. Mansell est rappelé par Williams après la mort de Senna et remporte le G P d'Australie 1994. Pilote plein d'humour et indigné par les questions parfois idiotes de certains journalistes, il répond, à un qui lui demande quels pneus il utilise : « ronds et noirs ».

MOSS Stirling 1929 à Londres



Né dans une famille aisée, il gagne sa première course de côte en 1948 avec une modeste Cooper-Jap. En 1949, aidé par son père aussi pilote, il se fait remarquer sur les circuits en F2 et F3 par son style de pilotage. Recruté par la petite écurie HWM, il commence à se frotter aux meilleurs pilotes du moment

et fait la démonstration de ses qualités en remportant le G P de Monaco F3 en 1950 et en fin d'année, il réalise un exploit en gagnant sous la pluie le Tourist Trophy au volant d'une Jaguar. En 1952, il est sollicité par Enzo Ferrari, mais le patriote Stirling Moss refuse et continue de courir pour des écuries britanniques. En 1954 il devient pilote officiel chez Maserati, au G P de Monza il est en tête de la course devant l'invincible Fangio, quand une fuite d'huile l'oblige à renoncer à la victoire. En 1955, les Mercedes W196 avec Juan-Manuel surpassent tous leurs adversaires, Moss réussit à remporter le G P de Grande-Bretagne et termine 2° au championnat du monde de F1. Au 24 heures du Mans il est en tête de l'épreuve, quand Mercedes décide de se retirer, suite au très grave accident où la Mercedes de Levelig s'est écrasée près des tribunes. Moss retourne chez Maserati, remporte pour la 2° fois le G P de Monaco et la deuxième place du championnat au terme d'une brillante démonstration de pilotage. En 1957, il sera pour la 3° fois vice-champion de F1. A partir de 1958, Moss alterne victoires et abandons, il rejoint l'équipe British Racing Partnership (le propriétaire est le père de Stirling, Alfred Moss), malgré quelques succès, il ne parvient pas au podium.

Au G P de Monaco 1960, il offre à Lotus son 1^{et} succès en championnat, mais à Spa il est victime d'un grave accident *(perte d'une roue)*. Pour 1961, au volant de sa vieille Lotus 18, il doit affronter des voitures plus puissantes, il remporte quand même deux éblouissantes victoires aux G P de Monaco et au Nurburgring. Le 23 avril 1962, sur le circuit de Goodwood, alors qu'il est en tête de la course, il tire tout droit dans un virage et va s'écraser contre un talus. C'est la fin de sa carrière de pilote, car il ne retrouvera pas les facultés nécessaires au pilotage de compétition. 16 victoires en Grand Prix de Formule 1 et 4 fois vice-champion du monde (1955, 1956,1957 et 1958).

MOUTON Michèle 1951

Pilote de rallye, au palmarès exceptionnel, débute en 1974 au tour de Corse sur Alpine Renault, puis devient pilote d'usine chez FIAT sur Abarth 131. En 1981, elle est engagée par Audi et gagne le rallye de San-Remo sur Audi-

Quatro: c'est la première fois qu'une femme remporte une épreuve de championnat du monde de rallye. En 1982 elle conduit son Audi à 3 victoires (rallye du Portugal, de l'Acropole et du Brésil) et rate de peu la première place du championnat, mais Audi est champion du monde des constructeurs. Pour 1984, la puissante armada Audi remporte les trois premières places et Michèle est toujours en tête en catégorie rallye avec en plus une victoire éclatante en 1985 au Colorado



Pikes Peak « la course dans les nuages ». En tête au championnat d'Allemagne en 1986 sur Peugeot, elle décide d'arrêter le pilotage de compétition, mais reste en contact avec le milieu automobile. En plus des rallyes, elle a participé aux 24 heures du Mans 1975 et a gagné dans la catégorie 1601 à 2000 cm3. Aucune femme pilote, n'a jamais réussi un tel palmarès.

PESCAROLO Henri 1942 à Paris

Premier contact avec le sport automobile en 1962, où il partage le volant avec son père dans un rallye d'amateur. En 1965, il abandonne ses études de médecine, est recruté par Matra et débute en F 3, au côté de J P Beltoise. Premiers succès en 1967, avec 11 victoires en G P et le titre de champion de France. En 1968, il acquiert une réputation internationale avec 2 titres de Champion (France et Europe) en F2, fait ses débuts en F1 et se fait surtout remarquer aux 24 heures du Mans, où sous la pluie et sans essuie-glace, il parvient à amener sa Matra 630 en deuxième position, mais est contraint à l'abandon suite à l'éclatement d'un pneu. Grièvement blessé lors d'un accident aux essais des 24 heures du Mans 1969, il reprend la compétition en 1970, successivement avec les écuries de Frank Williams et Alfa-Romeo. Rappelé par Matra, ils remportent les 24 heures du Mans 1972, 73 et 74, il gagnera cette épreuve une 4° fois en 1984 au volant d'une Porsche 956. D'autres victoires enrichissent son palmarès : les 6 heures de Watkins Glen, les 1 000 km de Zeltweg, les 1 000 km d'Imola, le championnat du monde d'endurance au Nürburgring 1986 et la participation au Paris-Dakar en 1988. Pesca a une autre passion, le pilotage aérien : record en U L M entre Paris et Londres, plusieurs records de vitesse en avion monomoteur et vainqueur de la course Paris/Libreville en 1984. En 2000 il crée sa propre écurie d'endurance, Pescarolo-Sport, ses voitures doivent affronter les redoutables Audi et réussissent à terminer 4° au Mans en 2004 et 2° en 2006.

PIRONI Didier 1952 / 1987

Sa carrière commence par une victoire au Volant Elf, sur le circuit du Castelet en 1973, l'année suivante, il est champion de France de Formule Renault et champion d'Europe en 1976. Puis victoires au G P de Monaco F3 en 1977 et aux 24 heures du Mans 1978. En 1981, il devient le coéquipier de Gilles Villeneuve chez Ferrari et après quelques conflits politiques au sein de la Scuderia, Pironi arrache la première place au G P de Saint-Martin de haute lutte devant Villeneuve. Victime d'un très grave accident au départ du G P du Canada (collision d'un pilote inexpérimenté) et affecté par la mort de son ami Gilles, il reprend le volant de sa Ferrari et remporte le G P des Pays-Bas. Il est

en tête du championnat, quant aux essais du G P d'Allemagne, il heurte violement la Renault de Prost masquée par le brouillard.

Didier les 2 jambes brisées refuse l'amputation et sera quand même vicechampion du monde 1982. Après ce terrible accident, le pilotage en F1 lui est très difficile, il se tourne vers son autre passion : la course « offshore ». Il fonde une équipe, conçoit un nouveau bateau « le Colibri », avec lequel il est victorieux en Norvège, mais le 23 août 1987, son Colibri se retourne au large de l'île de Wigt ; Didier et ses 2 compagnons périssent en mer.

PROST Alain 1955 près de Saint-Chamond

Grand sportif, il envisage de devenir professeur de gymnastique, mais il découvre le karting à 14 ans et devient champion de France de cette discipline



en 1972 et 74. Son ascension dans le sport automobile est très rapide: lauréat Volant Elf en 1976, pilote de F1 sur MacLaren en 1979 et première victoire au GP de France à Dijon en 1981 sur Renault. Devenu le favori pour le championnat, ses désaccords avec le Directeur des Courses Gérard Larrousse l'obligent à quitter

Renault et il retourne chez MacLaren. En 1984, il rate le titre de champion pour un demi-point en faveur de son coéquipier Niki Lauda, mais il sera champion du monde de F1 en 1985 et 86. En 1987, Prost remporte le G P du Portugal, 28° victoire de sa carrière.

A cause de sa rivalité avec Senna et des calculs litigieux de points, Prost est classe 2° au championnat 1988, mais sera déclaré vainqueur en 1989. Engagé par Ferrari en 1990, Alain connaît 3 années difficiles suite aux remous internes de la Scudéria et c'est au volant d'une Williams-Renault qu'il obtient son 4° titre de champion du monde de Formule 1 en 1993. A ce moment il décide d'arrêter la compétition pour fonder sa propre écurie. Il rachète Ligier qu'il baptise Prost Grand Prix, mais après 5 saisons sans résultats probants, il doit se résigner à fermer son entreprise faute de moyens financiers. En 2003 Alain Prost participe au Trophée Andréos *(course sur glace)*, au volant d'une Toyota Corolla, où il gagne plusieurs épreuves.

PIQUET Nelson 1952 à Rio de Janeiro

Fils d'un médecin (Estacio Gonçalves Souto Maior) et ministre du gouvernement brésilien. Envoyé pour ses études aux Etats-Unis, il découvre le karting, puis s'initie au pilotage de monoplace, mais pour cacher à son père, cette activité, il prend le nom de jeune fille de sa mère : Clotide Piquet (d'origine française). En Angleterre, il remporte son premier titre de champion de Formule 3 et en F1 se hisse parmi les grands pilotes du moment, au volant des MacLaren et Brabham. Piquet remporte son 1er titre de champion du monde de F1 en 1981, à l'issu d'une course à suspense dans les rues de Las Végas et 2^{ème} titre en 1983 après un duel acharné avec Alain Prost. Auréolé de ses 2 titres de champion du monde, l'écurie Williams lui offre 3 millions pour la saison, plus 10 000 € par point acquis, mais il doit attendre 1987, pour décrocher son 3° championnat. Il quitte Williams pour remplacer Avrton Sena chez Lotus, mais cette écurie ne lui permet pas d'accéder aux podiums. Nelson retrouve la gloire en 1990 au volant d'une Benetton: 2 victoires en G P et 3° du championnat, puis il décide d'arrêter le pilotage de F1, après un dernier succès au G P du Canada en 1991. Piquet se dirige vers une autre célèbre compétition internationale : les 500 Miles d'Indianapolis, mais en 1992 il est victime d'un grave accident, avec les 2 jambes broyées. Depuis Piquet court épisodiquement en Tourisme pour BMW, aux 24 heures du Mans et a créé une éphémère écurie de Formule 3 pour son fils Angelo. La dernière course victorieuse de Nelson a été : les Mille Miles d'Interlagos au Brésil au volant d'une Aston-Martin.

RAGNOTTI Jean 1945

Dès l'âge de 15 ans, il participe à une course en tracteur, puis débute en compétition en 1967 dans le rallye d'Istres sur une R8 Gordini. Surnommé « Jeannot », c'est un pilote de rallye talentueux et spectaculaire, qui conduit pour son plaisir. 4 fois champion de France et 3 fois vice-champion de France des Rallyes, vice-champion d'Europe de Formule Renault, champion de France de rallycross en 1977, 2° à la coupe d'Europe de Renault 5 Turbo et vainqueur à Monte-Carlo en 1981, 2 fois vainqueur du tour de Corse en 1978, il participe aussi aux 24 heures du Mans sur Alpine-Renault en 1978. Renault a sorti une version sportive de la Clio à son nom : « Clio Renault Sport 2,0L Jean Ragnotti ».

SABY Bruno 1949 à Grenoble

Pilote de rallyes sur Peugeot, Renault et Lancia et de rallyes-raids sur Volkswagen et Mitshubishi. Champion de France des Rallyes en 1981 sur Renault 5 Turbo, 2 victoires, au tour de Corse 1986 et au rallye de Monte-Carlo 1988 sur Lancia Delta. Vainqueur du Paris-Dakar en 1993 sur Mitsubishi Pajero.

SCHLESSER Jean-Louis 1948 à Nancy

Neveu de Jo Schlesser, Jean-Louis débute en Sport Auro peu de temps après la mort tragique de son oncle. Pilote aussi à l'aise sur circuit que sur pistes africaines, il sera également constructeur. Champion de France de F3 en 1978, champion de France en catégorie voitures de série en 1984 et 1985, pilote d'essais chez Williams, remplace Mansell en 1988 au G P d'Italie. Champion du monde des Sport-Prototypes en 1989 et 1990 avec l'écurie Sauber-Mercedes. Après plusieurs participations au Paris-Dakar, il conçoit lui-même ses véhicules et en 1991 il remporte le Dakar au volant d'un buggy de sa fabrication. Vainqueur de la coupe des Rallyes-Raids, de 1998 à 2002.

SCHLESSER Jo 1928 dans la Meuse / 1968

Pilote très populaire, il débute en remportant le Rallye de Lorraine en 1952 au volant d'une Dyna Panhard, puis continue d'enrichir son palmarès : 1^{et} aux Coupes de Paris 1953, 2^{et} au rallye Liège-Rome-Liège 1957 sur Mercedes 300SL, 2^{et} au Tour Auto et vainqueur au G P de Nurburgring en 1958, champion de France sur Brabham en 1962 et 1963, champion de France de vitesse 1963. En 1965, il est vainqueur des 24 heures de Daytona et des 12 heures de Sébring sur AC Cobra et décroche son 4^{et} titre de champion de France en Grand Tourisme. En 1967, il remporte les 12 heures de Reims avec son ami Guy Ligier. A 40 ans, il dispute son premier G P de F1 à Rouen-les-



Essarts, quant au 3° tour sa Honda quitte la piste humide et percute violemment le talus; la voiture s'embrase avec ses 200 litres de carburant et Jo Schlesser trouve la mort dans l'incendie.

SCHUMACHER Michael 1969 à Cologne

Ce pilote exceptionnel, fait partie du cercle restreint des champions de légende de la Formule 1 (avec Fangio, Clark, Lauda, Senna et Prost). Comme

beaucoup d'autres pilotes, il commence par le karting à 15 ans et devient champion d'Europe à 18 ans. Il débute en F1 en 1991 dans l'écurie Jordan, puis se perfectionne avec l'équipe Benetton et remporte ses 2 premiers titres de champion du monde en 1994 et 1995. En 1996 alors au sommet de sa gloire, il intègre la Scuderia, qui est en période d'insuccès depuis plusieurs années. Sous la direction de Jean Todt et avec l'aide de ses ingénieurs qui étaient chez Benetton, il va redonner à Ferrari son image de prestige. De 2000 à 2006, il remporte au volant de sa Ferrari, 72 de ses 91 victoires. Record jamais égalé : 5 fois de suite champion du monde, il donne à Ferrari 6 titres de champion des constructeurs. Le 10 septembre 2006, à l'issu du G P d'Italie, il annonce qu'il prend sa retraite à la fin de la saison. Michæl se retire en pleine possession de ses moyens et devient l'assistant de Jean Todt à la direction de la Scudéria Ferrari.

SENNA Ayrton 1960 à Sao-Paulo

Fils d'un riche propriétaire terrien au Brésil, à 17 ans il est déjà champion de karting d'Amérique du Sud, puis vice-champion du monde en 1978 et 1979. En Angleterre, il acquiert une solide réputation dans le milieu du sport



automobile, devient rapidement: champion de Formule Ford en 1981 et 1982 et. champion britannique de F3 en 1983. Ensuite, débute en Grand Prix et se fait remarquer à Monaco: parti du fond de la grille, alors

que des trombes d'eau inondent la Principauté, il remonte les autres pilotes et talonne Alain Prost, quand la course est stoppée pour des raisons de sécurité. Après cette performance, il rejoint l'équipe Lotus-Renault en 1984, 1^{ee} victoire au G P du Portugal sous un déluge et 2^e succès à Spa-Francorchamps. C'est la consécration en 1988 avec l'écurie McLaren-Honda et aussi le début de la rivalité avec Alain Prost; Ayrton remporte son 1^{ee} titre de champion du monde de F1, à l'issu du G P du Japon. L'année 1989 est difficile pour Senna, avec beaucoup de péripéties sur les circuits, provoqués par sa rivalité furieuse envers Alain Prost: manœuvre dangereuse, non-respect des accords, accrochage au G P du Japon etc. La lutte se poursuit en 1990, cette fois Senna

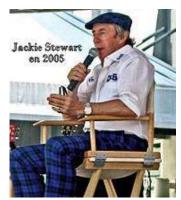
est déclaré vainqueur au championnat du monde et remporte son 3° titre en 1991, toujours sur Mac Laren.

La fin de la rivalité Prost/Senna est conclue sur le podium du G P d'Australie 1993, au moment où Prost annonce son retrait des compétitions. Mais Senna trouve un nouveau rival : Michæl Schumacher. Et c'est le drame au G P de Saint-Marin en Italie le 1^{er} mai 1994 : plusieurs accidents se produisent, dont 2 mortels. Ayrton en pleine vitesse, en tête est talonné par Schumacher, perd le contrôle de sa Mac Laren et va percuter un mur à 210 km/h. Déclaré mort un peu plus tard, Senna pilote agressif et perfectionniste, a été le pilote le plus controversé de cette époque et était l'idole des Brésiliens.

STEWART Jackie 1939 en Ecosse (Sir John Young Stewart)

Né dans le milieu automobile, son père est concessionnaire Jaguar et aussi pilote, Jackie se fait d'abord connaître comme champion britannique de tirs aux pigeons. Il débute en course en 1961, remporte 2 victoires sur 4 participations et en 1963 il collectionne 14 victoires sur 23 courses, avec plusieurs records du tour en rivalité avec McLaren. Dès ses débuts en F1 il est vainqueur à Monza au G P d'Italie 1965, devant son coéquipier Graham Hill.

Au cours de ses 9 saisons de F1: Stewart a participé à 99 Grands Prix dont 27 victoires, et est monté 43 fois sur le podium. Trois fois champion du monde de Formule 1: en 1969 sur Matra, en 1971 et 1973 sur Tyrrell. Décide de se retirer de la compétition en 1973, suite à la mort accidentelle de son coéquipier et ami François Cevert. Mais il continue son activité dans le milieu sportif automobile. Il crée une écurie avec son fils Paul, après un succès au Nurburgring en 1999, les Stewart revendent cette affaire à Ford. Mais surtout Jackie



s'engage beaucoup pour l'amélioration des conditions de sécurité sur les circuits, (une dizaine de pilotes ont trouvé la mort en course entre 1966 et 1970) et n'admet pas cette fatalité. Depuis 1969, il réside en Suisse et était jusqu'en 2006 président du British Racing Drivers'Club, qui gère le circuit de Silverstone et organise les Grands Prix de Grande-Bretagne.

TODT Jean 1946 dans le Cantal

Tout jeune, il se passionne pour le sport automobile, mais conscient de ses possibilités de pilote, il préfère s'orienter vers le copilotage. En 1981, avec Guy Fréquelin il contribue au titre mondial des constructeurs, de Talbot-Peugeot.



Ses qualités d'organisateur et de gestionnaire lui ouvrent les portes de la Direction Sportive de Peugeot. Il crée la structure P T S [Peugeot Talbot Sport], qui pendant 8 ans va faire briller la marque du Lion dans tous les rallyes, avec les 205 Turbo 16, puis les 405. En juillet 1996, Todt est appelé par Ferrari pour résoudre

les conflits internes de la Scudéria et réorganiser l'équipe : la tâche est titanesque, mais un an après sa prise de fonction, les Ferrari retrouvent le succès au G P d'Allemagne 1994. Avec le recrutement de Michael Schumacher et quelques modifications de structure, Jean Todt constitue une équipe qui de succès en succès, va dominer les compétitions de F1. En plus de la gestion sportive, Todt est Directeur Général de Ferrari depuis le 1^{er} juin 2004.

TYRRELL Ken 1924 / 2001

Pilote de niveau modeste dans les années 50, il fonde en 1960 l'écurie sportive de F1: Tyrrell Racing Organisation, qui devient en 1969, suite à un accord avec Matra: Matra-Tyrrell. Les Tyrrell très compétitives s'illustrent dans les championnats du monde 1972 et 73 avec le pilote Jackie Stewart. Mais Ken est impliqué dans une supercherie découverte au GP des Etats-Unis en 1984: ses voitures plus légères que les autres, sont aussi performantes avec leurs moteurs atmosphériques, que celles avec turbo. L'astuce consistait à injecter de la grenaille de plomb dans le réservoir d'eau, avant le contrôle de pesage. Ken Tyrrell, était surnommé « le bûcheron », en raison de son autre activité de négociant en bois.

VATANEM Ari 1952 en Finlande

Pilote de rallyes en 1971, il obtient son premier contrat professionnel avec Ford en 1976. Déjà 2 victoires en 1977, champion d'Angleterre en 1978 et première victoire mondiale à l'Acropole en 1980 sur Ford RS1800. Champion du monde des rallyes en 1981, devant Guy Fréquelin et remporte le Safari Rally sur Opel Ascona 400 en 1983. Engagé par Todt en 1984 dans le



team Peugeot Talbot Sport, il accumule les victoires au volant de la 205 Turbo 16: le rallye des 1 000 lacs, le San Rémo, le Rac Rally, le Monte-Carlo, le rallye de Suède, avant d'être victime d'un grave accident au rallye d'Argentine. Ari reprend la compétition en 1987, gagne son premier Paris-Dakar et le rallye des pharaons.

En 1988, alors qu'il est en tête du Dakar, sa Peugeot 405 T16 est mystérieusement dérobée et il est disqualifié, mais il remporte 6 autres victoires, dont la course de côte de Pike's Peak à Colorado Spring, où il bat le record de la montée. Son palmarès continue avec 3 victoires au Dakar en 1989, 90 et 91 et de nombreuses meilleures places au volant de Peugeot 405 T16, de Subaru, de Citroën ZX et de Ford. Il termine sa carrière de rallyeman en 1997, avec 5 victoires et la coupe du monde des Rallyes Raids. Installé en France à Aix-en-Provence, Ari a été élu au parlement Européen, où il milite pour la défense de la vie humaine et il participe encore à quelques courses, comme les 24 heures de Chamonix sur glace en 1999.

VILLENEUVE Gilles 1950 au Québec / 1982.

Passionné de sport automobile dès son enfance, il commence par des épreuves de motoneige et accède rapidement au titre de champion du monde en 1974. Puis il se tourne vers la course et remporte le championnat du Québec en Formule Ford. En 1976, il est vainqueur de 9 courses sur 10 et gagne les championnats américain et canadien de Formule Atlantic. Impressionné par son style de pilotage très spectaculaire, il est engagé par McLaren, dispute son 1^{er} G P de F1 à Silverstone, où malgré des ennuis de moteur il termine honorablement. Enzo Ferrari le prend pour finir la saison 1977, mais il est impliqué dans un accident au G P du Japon. Vainqueur du Grand Prix du Canada, du G P d'Afrique du Sud et des Etats-Unis, il termine vice-champion du monde en 1979. En 1981, avec la nouvelle motorisation de sa Ferrari, il remporte les G P de Monaco et d'Espagne. Considéré comme



favori pour le titre de 1982, c'est Didier Pironi qui est vainqueur au G P d'Italie; s'engage alors une lutte fratricide entre les 2 pilotes au G P de Belgique, Villeneuve prenant peut-être trop de risques, percute violemment la March de Jochen Mass. La cause de cet accident où Gilles a trouvé une mort tragique, fait encore aujourd'hui l'objet de thèses contradictoires.

WILLIAMS Frank (sir): 1942 Angleterre

Passionné de sport automobile, il commence à piloter à 19 ans, mais conscient de ses possibilités, il lâche le volant et s'improvise manager de ses amis pilotes. En 1956, il fonde « Frank Williams Racing Cars Ltd » qui prépare et revend des châssis Brabham de F2 et de F3 et en 1969, il se lance dans la Formule 1 avec son ami Piers Courage. Les premiers résultats sont prometteurs, Piers monte sur la 2º marche du podium, à Monaco et au G P de Londres. Une brève association avec l'industriel De Tomaso, tourne au fiasco avec la mort de Courage au G P des Pays-Bas 1970. Frank décide de devenir constructeur ; la 1º Williams apparaît en 1972 au G P de Grande-Bretagne avec Pescarolo au volant. D'abord sponsorisé par Polytoys, puis par Iso-Marlboro et en 1975 par un industriel austro-canadien Walter Wolf, mais ce dernier prend 60 % du capital et fini par s'accaparer la totalité. Frank redémarre une nouvelle équipe baptisée « Williams Engineering », avec un jeune ingénieur Patrick Head. La FW07 termine en 2º position du championnat 1980 et remporte le titre mondial en 1982.

En 1984, les Williams munies d'un moteur Turbo Honda, remportent plusieurs victoires importantes et sont considérées comme les meilleurs monoplaces de course. Frank est victime d'un accident sur une route du Var, grièvement blessé, tétraplégique, il doit se déplacer en fauteuil roulant, mais il reprend la direction de son affaire en 1986. Suite à la rupture avec Honda, il signe un accord avec Renault en 1990, qui fera de cette écurie, la meilleure de cette époque (4 titres mondiaux : 1992, 93, 96 et 97). Après Renault, les Williams sont équipées de moteur BMW et continuent leurs parcours glorieux. Frank Williams toujours propriétaire à 70 % de son entreprise *(les 30 % appartenant à son complice Patrick Head)*, refuse de céder le contrôle à un grand constructeur, c'est le dernier des indépendants de la Formule 1.



122

Conclusion.

Des quantités de livres ont été écrits sur l'histoire de l'automobile, la plupart traitent le sujet par « Marques », et l'on y retrouve souvent la biographie des grands constructeurs connus, comme Henry Ford, André Citroën ou Louis Renault. Très peu de chose sur les petits artisans, sur ceux qui ont fait des découvertes essentielles, sur les artistes carrossiers qui pendant trente ans ont réalisé les plus prestigieuses voitures, et sur les champions qui ont souvent trouvé la mort sur un circuit pour éprouver ou améliorer une nouvelle technique.

Ce recensement n'est pas exhaustif, il y a sans doute des oublis et quelques erreurs, mais les 130 pages de ce Dictionnaire rassemblent des informations qui, à ma connaissance, n'existent pas sous cette forme. Parmi les 330 noms analysés, il est remarquable de constater que beaucoup d'inventeurs et de fondateurs de marque automobile, étaient des autodidactes: Abarth, Chenard, Cord, Daimler, Ford, Horch, Issigonis, Latil, Levassor, Mathis, Pigozzi, Porsche, Renault, Rosengart, Royce, Voisin... avec aussi quelques cerveaux diplômés tel que: Benz, Birkigt, Citroën, Delage, Diesel, J A Grégoire, Goudard, Maybach, Michelin, Panhard, Peugeot Armand, Sainturat, Violet, Wankel...

Autre remarque importante, la plupart de ces passionnés de mécanique, étaient français; c'est donc à juste titre que la France est considérée comme le berceau de l'industrie automobile, avec plus de 200 marques connues recensées depuis 1892. En 1903, la production mondiale était de 53 000 véhicules et la production française de 30 000, soit plus de la moitié.

C'est grâce aux recherches, au travail et à la prescience de tous ces génies, que nous roulons maintenant dans des voitures quasiment parfaites, dont pourtant presque toutes les solutions techniques ont été trouvées il y a déjà un siècle.

Première édition: janvier 2008.

Réédition complète: janvier / février 2018