L'AUTOMOBILE

8° Z
22820
(E6)



ENCYCLOPEDIE PAR L'IMAGE

HACHETTE

La gravure de couverture représente
"L'ÉTOILE FILANTE"
voiture expérimentale
à turbine de la Régie Renault.

2L

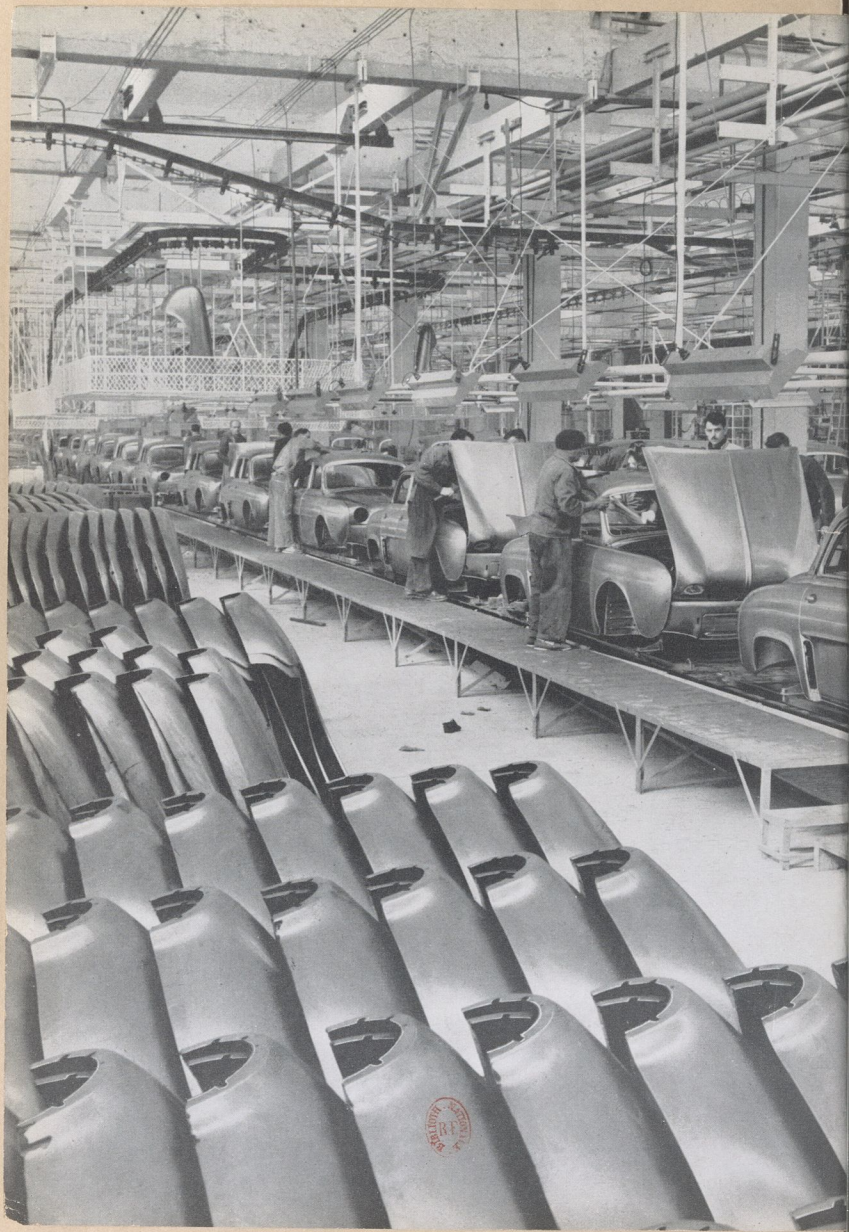
ENCYCLOPÉDIE PAR L'IMAGE

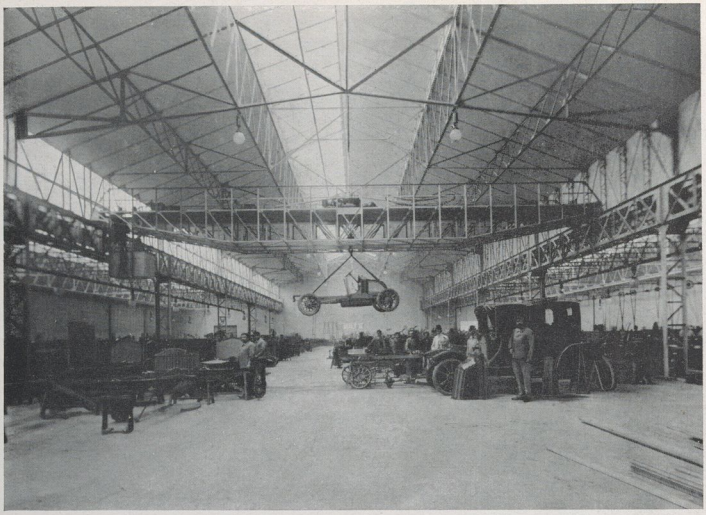
L'AUTOMOBILE

455

8°Z
22820
(76)

DL - 3 1 7 1953 9637





L'usine Renault en 1912. *Dès cette date, les usines françaises étaient parmi les plus importantes du monde, ainsi qu'en fait foi ce vaste hall à Boulogne-Billancourt.*

L'AUTOMOBILE

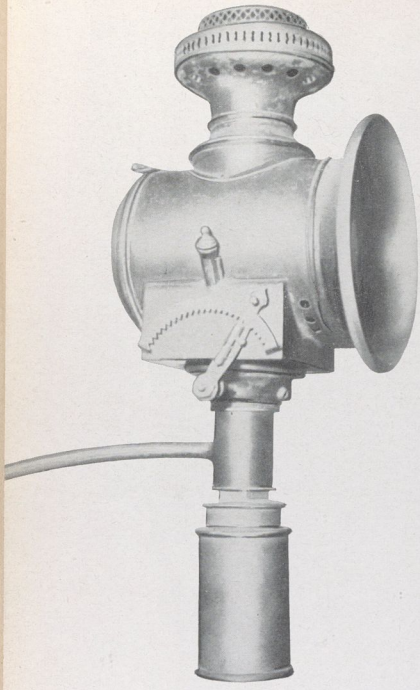
PAR

DIDIER MERLIN

BIBLIOTHÈQUE NATIONALE
R.F.

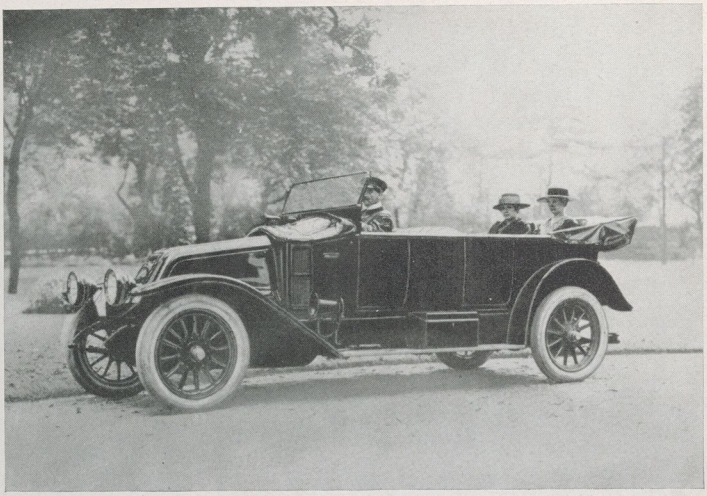
HACHETTE

Régie nat. des usines Renault.
La chaine de montage des dauphines aux usines P. Lefaucheux a Flins.



(Photo Dr Seifert.)

Tous droits de traduction, de reproduction et d'adaptation réservés pour tous pays, © Librairie Hachette 1958.



UN « TORPÉDO » DE LUXE. *La guerre de 1914-1918 est finie ; l'automobile va prendre son essor.*

CHAPITRE PREMIER

HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE

L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE EST PRESQUE UNE LÉGENDE. Mais, à l'inverse des légendes ordinaires qui ont une origine vraie, ornée par la tradition écrite ou orale de détails si merveilleux que la vérité n'y résiste pas par la suite, la légende de l'automobile s'écrit sous nos yeux ; elle est prodigieuse et elle reste vraie dans son développement comme dans son origine. Le merveilleux ici, c'est la multiplication des automobiles sorties des chaînes de construction, c'est le désir universel des hommes de se sentir maîtres de leurs mouvements sur le sol (il n'est pas universel pour l'aviation parce que les hommes n'ont pas tous le sens ni le goût de l'air), le désir de poursuivre des horizons nouveaux, avec la sensation et le bruit rassurants de la terre qui fuit sous les roues. Sans doute le martèlement des sabots du cheval sur les chemins empierrés produisait-il un effet semblable il y a un siècle.

Oui, le grand progrès d'après guerre est dans la production et la diffusion des automobiles. Entre 1919 et 1939, on s'était habitué à ne voir que le progrès technique, dont les étapes étaient marquées à chaque Salon d'octobre : améliorations mécaniques, lignes nouvelles et plus basses. Cette marche en avant est toujours poursuivie, mais les lois d'évolution sont devenues celles des très grandes séries. La panne des premiers âges a été éliminée, la qualité moyenne est apparue. Les salons sur roues ont rejoint les musées. L'automobile actuelle n'est plus faite pour être conduite par un chauffeur en livrée exposé aux intempéries, et occupée par un propriétaire qui dicte ses ordres de l'intérieur par un tuyau acoustique. Au contraire, les

meilleures places — et de loin — sont celles du conducteur et de son voisin, à proximité du chauffage, de la radio, de l'allume-cigarette et de la boîte à gants. Et qui pourrait songer encore à faire dessiner une limousine dans le Bottin mondain à la suite du prénom de ses enfants?

Comme l'aéronautique, l'automobile est une industrie-pilote. Elle tire en avant de très nombreuses activités annexes, leur impose non seulement des recherches scientifiques, mais aussi une adaptation au rythme de la production en grande série, à des méthodes de travail et de contrôle qui réduisent de plus en plus la part de l'artisanat.

On dira plus tard dans quelle mesure cette production de masse a débordé l'histoire de l'automobile, pour marquer à coup sûr l'histoire sociale et peut-être l'Histoire. Histoire sociale ? L'automobile n'est plus un signe extérieur de richesse. Même pour le percepteur, elle ne le redevient que sous certaines conditions, ce qui est bien le plus péremptoire des critères.

Autre détail : la génération d'âge mûr se souvient parfaitement du temps où l'on était regardé d'un mauvais œil lorsque l'on traversait un quartier populaire au volant d'une voiture. Il ne reste plus trace désormais de cette animosité velléitaire, car la production de masse est en train de motoriser la masse. Qui n'a pas encore sa voiture rêve de l'avoir, et l'on sait bien qu'en économisant sur les ersatz d'absinthe ou les décoctions de plantes médicinales on pourra s'acheter une première « occasion ».

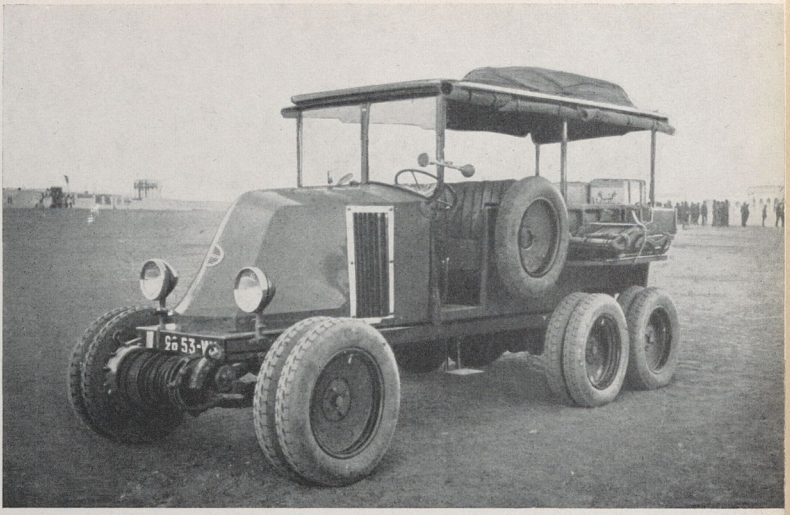


1905 : UNE VOITURE DE GRAND TOURISME SORT DES ATELIERS.

Villes et campagnes des peuples les plus « motorisés » ont été profondément modifiées. Au long des routes, les stations-service maintiennent la vie jour et nuit. Dans les cités, les problèmes de circulation et de stationnement préoccupent les édiles.

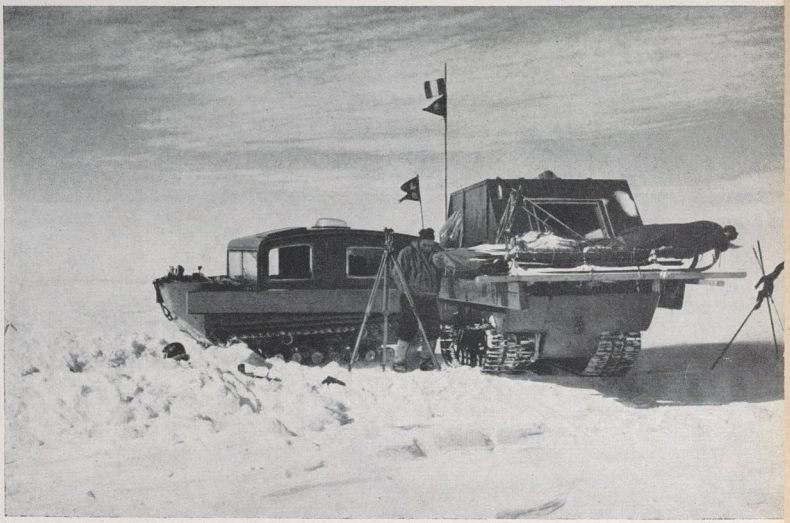
Il n'est pas jusqu'aux différences de régime politique qui n'apparaissent ici : l'Occident libéral, dont l'expression extrême est l'Amérique du Nord avec une automobile particulière pour trois habitants, le monde communiste, représenté d'abord par la Russie soviétique, avec une automobile pour cinq cents habitants.

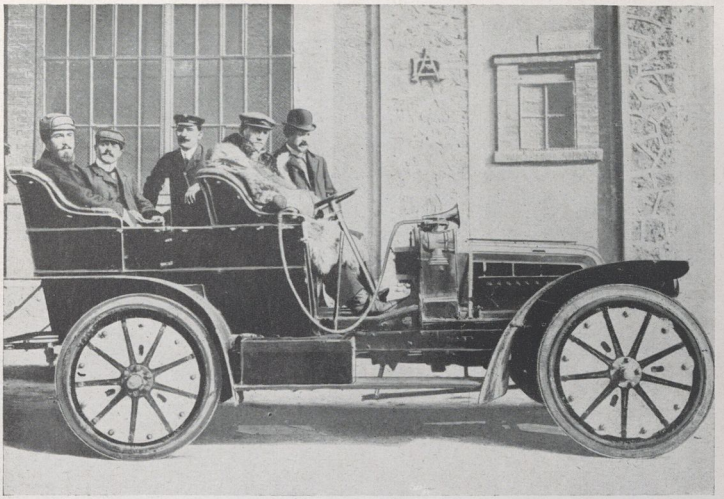
Tel est le cadre dans lequel s'inscrit l'histoire de l'automobile. Reste maintenant à remonter jusqu'à ses premiers tours de roues, et à la suivre ensuite dans son demi-siècle de progrès utile.



POUR LE SAHARA : VOITURE A 6 ROUES JUMELÉES DESTINÉE A LA TRAVERSÉE DU DÉSERT. — *On notera le radiateur latéral en arrière du moteur, agencement fréquent sur Renault de l'époque. L'évolution de la technique permet de concevoir maintenant des véhicules sahariens munis de pneumatiques à très basse pression, pour assurer la traction dans le sable.*

POUR L'ARCTIQUE : *lors d'une récente expédition polaire, l'automobile à chenillettes pour la neige et la glace, dernier cri de la technique contemporaine.* (Cliché Expéditions Polaires Françaises. Photo R. Kirschner.)





ÉTUDES ET RECHERCHES : *la « roue élastique » donna de grands espoirs lors d'un concours en 1906, mais n'a pas détrôné le pneumatique.* (Archives du Touring-Club de France. Photo Beau.)

CHAPITRE II

LA ROUE

L'HISTOIRE DE L'AUTOMOBILE SE PERD DANS L'INFINI DES TEMPS. C'est ennuyeux, mais c'est vrai. On sait en effet que la roue est plus vieille que la Bible, mais de dix ans, de trois siècles, de deux mille ans ou de plus encore, nul, sans doute, ne peut le dire. Consolons-nous d'ailleurs en pensant que si un historien s'avisait de le révéler, il se trouverait quatre savants pour démontrer son erreur, chacun à sa manière. Il faut admettre la roue comme on admet un axiome. Un homme du genre d'Euclide, un génie comme Archimède ou mieux encore Galilée (« et pourtant elle tourne ») a dû un jour avoir cet éclair radieux en voyant par exemple un enfant jouer avec un cerceau improvisé, ou un galet roulé par les vagues : la roue.

Pourtant, c'est bien celle-ci la condition première de l'automobile. Mais après sa découverte il y a eu un long sommeil de l'intelligence humaine qui se refusait en général à imaginer que l'inanimé — la matière — pouvait être animé par un moteur d'origine mécanique. De rares preuves dessinées, notamment d'origine égyptienne antique, fournissent l'inévitable exception à cette règle.

Le cheval, le bœuf, le mulet, l'âne, l'autruche, le chien, l'homme lui-même ont tiré pendant des siècles et des siècles des voitures de toutes formes, de toutes tailles et de tous poids.

En définitive c'est la roue et son enveloppe qui transmettent tous les efforts de traction et de décélération de la voiture, mais également qui sont les premiers intermédiaires entre d'une part la route, son profil, son relief, sa contexture, son état d'humidité ou de sécheresse, ses inégalités et, d'autre part, l'ensemble de la suspension du châssis et finalement les passagers.