

I) Histoire de l'automobile

Les premières voitures

C'est en 1860 que la première ébauche d'un moteur à explosion a été créée. Ce moteur inédit fabriqué par Etienne Lenoir est, dans un premier temps, alimenté au gaz d'éclairage. Quelques temps plus tard il invente un carburateur permettant de remplacer le gaz par du pétrole. Souhaitant expérimenter au plus vite son moteur, il l'installe sur une voiture rudimentaire qui parcourt pour la première fois le parcours Paris, Joinville-Le-Pont. Malheureusement, Lenoir, faute de moyens matériels et financiers, se voit dans l'obligation d'abandonner ses recherches.



Un ancien moteur à explosion construit par Ford



La première voiture électrique: La Détroit électric(1914)

Le premier « vrai » moteur à quatre temps fut mis au point par deux ingénieurs allemands, Daimler (1872) et Benz (1882) qui, chacun de leur côté, cherchent à vendre leur brevet en France. En 1889, Panhard et Levassor installent le premier moteur à quatre temps (celui de Daimler) sur une voiture à quatre places.

A partir de cette date la recherche et l'évolution de l'automobile va progresser de manière fulgurante dans tous les pays.

C'est à cette date aussi que commencent les déboires de la voiture : à cette époque la voiture demeure un objet de luxe réservé aux plus fortunés, de plus les routes sans revêtement ni signalisation s'avéraient très difficiles à pratiquer, le démarrage du moteur quand à lui était une épreuve fastidieuse et les intempéries comme la poussière demeuraient redoutées puisque les voitures n'étaient pas protégées.



Bugatti Garros

Mais toutes ces difficultés ne rebutèrent pas les passionnés désireux de faire découvrir « la voiture sans chevaux » comme on la surnommait à l'époque, au plus grand nombre. Pour cela ils organisèrent des courses telles que la Paris-Rouen qui fut, pour la première fois organisée en 1894. Toutes ces courses eurent pour conséquence d'anéantir le moteur à vapeur et de mettre en valeur la souplesse et l'endurance du moteur à explosion mais également elles démontrèrent, grâce à la Peugeot pilotée par André Michelin que la voiture gagne beaucoup à « rouler sur l'air ».



Le pneu apporte un « plus » indéniable à l'automobile

C'est en 1903, avec la course Paris-Madrid et après plusieurs accidents mortels que les courses de route sont arrêtées : elles auront désormais lieu sur circuit.

A partir des modèles de courses aux énormes moteurs, les constructeurs s'affairent à développer des modèles beaucoup plus accessibles comme la Ford Modèle A (cf. photo ci-dessous).



La Mercedes 60 (1903) qui remporta beaucoup de courses au début du siècle

C'est à partir de voitures comme ci-dessus que les constructeurs développèrent des modèles plus petits et plus accessibles au plus grand nombre



Voici une De Dion-Bouton de 1901. Depuis 1899, la firme produisait des voitures qui furent parmi les premières à susciter l'intérêt des foules.



La Ford Modèle A fut la Première voiture à pétrole construite par Henry Ford de 1903 à 1906 juste avant la mythique et populaire Ford T.



La Sizaire-Naudin: la plus célèbre voiturette française monocylindre du début du siècle

-

II) L'évolution automobile

L'âge d'or:

L'entre deux-guerres a été l'âge d'or de l'automobilisme. En effet, constructeurs et pilotes ne connaissaient plus la plupart des difficultés d'avant-guerre. Désormais,

les constructeurs peuvent se spécialiser dans la production de modèles bon marché en grande série où à la production de modèles de luxe en petite série. A cette époque, les automobilistes commençaient à goûter au plaisir de l'automobile en circulant sur un réseau de route dégagé.



Modèles de luxe symbolisés par cet intérieur « douillet » d'une Bentley de l'époque

Mais le Krach de Wall Street de 1928 (Le « Jeudi Noir ») a plongé l'industrie automobile dans une crise. Pour sortir de ce marasme, les constructeurs Européens et Américains cherchent à séduire une clientèle financièrement réticente en lui proposant des modèles légers, toujours plus rapides et économiques, ce qui fut rendu possible par la progression des voitures dans bien des domaines tels que l'amélioration des moteurs et la synchronisation des boîtes de vitesse. Les carrosseries qui habillaient ces mécaniques de plus en plus perfectionnées abandonnèrent les angles saillants et adoptèrent une ligne un peu plus aérodynamique en se calquant sur les avions. Mais même pendant cette période de crise, les constructeurs prestigieux continuèrent à produire des voitures de rêve rivalisant de prestige et de luxe.

Ci dessous à gauche:Une Trojan 10 cv(1924), à droite une Citroën B 14 (1928)



L'après-guerre:

Dès la guerre finie, on constata un essor prodigieux de la production automobile mondiale, elle tripla pendant les trente glorieuses (approximativement de 1945 à 1975) et passa de 10 millions à 30 millions de voitures. La concentration industrielle, les progrès techniques et l'augmentation de la productivité facilitèrent en Europe l'apparition des petites voitures économiques.

En 1946, les 10 000 premières Volkswagen (les Coccinelles) étaient construites en Allemagne. Volkswagen en avait produit 15 millions en 1972. En France, c'est la 4 cv de Renault qui, lancée en 1946 atteignait les 500 000 exemplaires en 1954. En Italie, les petites Fiat, lancées avant la guerre, connurent, après cette dernière, un succès sans précédent. Un peu plus tardivement, ce fut l'Angleterre qui se mit à fabriquer des petites voitures avec la fameuse Mini dont 4.5 millions d'exemplaires ont été vendus à ce jour.



La Mini

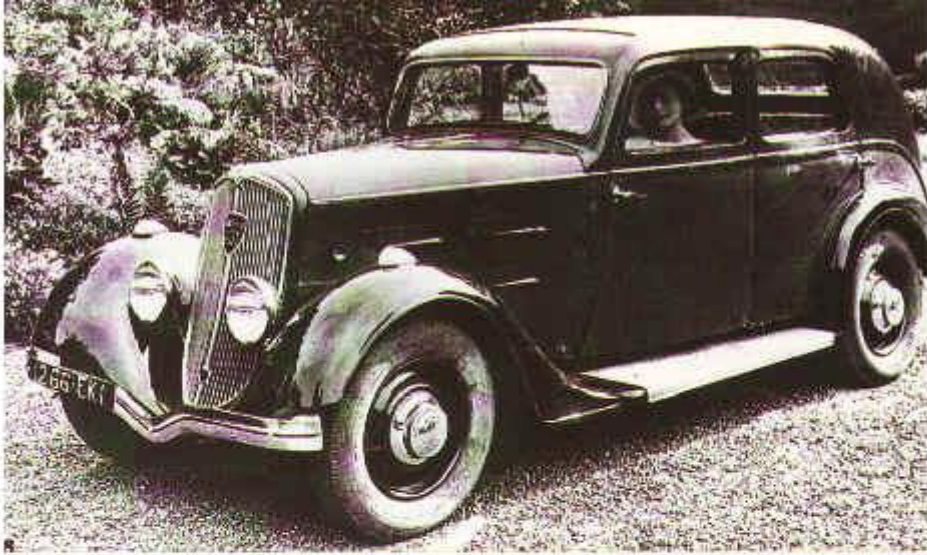


La 4 cv de Renault



La Coccinelle de Volkswagen.

Un exemple de l'évolution automobile avec Peugeot.



401 (1934-1935)



402 (1935-1936)



202 (1938-1949)



203 (1949-1950)



403 (1955-1966)



404 (1960-1975)



204 (1965-1976)



504 (1968-1982)



604(1975-1985)



605 (1990-2000)



607 (2000-....)