

L'ÉCHO DES "TEUFFEURS"

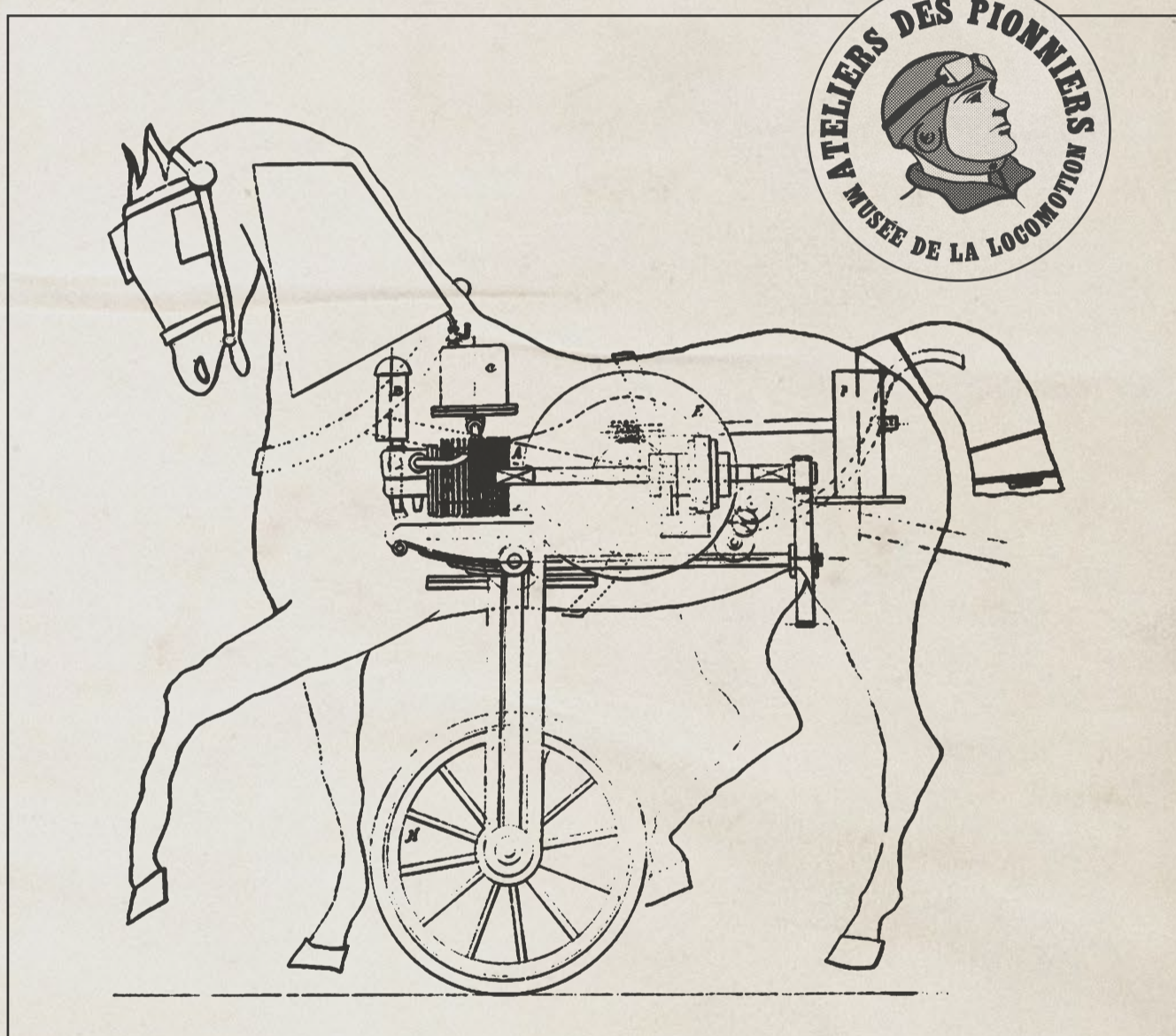
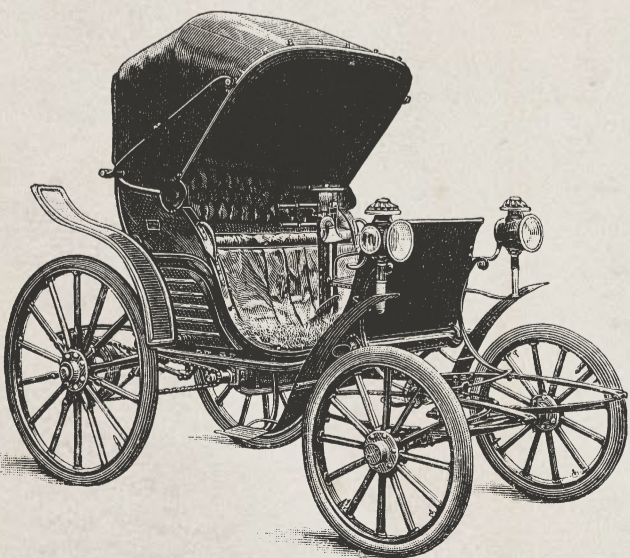
« À CHEVAL VAPEUR, RIEN D'IMPOSSIBLE ! »

LES ORIGINES ! AUTOS, MOTOS... DE 1871 À 1914

EXPOSITION 2019 AU MUSÉE "LES ATELIERS DES PIONNIERS"

En 1898, l'hebdomadaire *La France Automobile* présente un « Tracteur à vapeur ou à pétrole s'adaptant à toutes voitures, renfermé dans une enveloppe affectant la forme d'un animal, cheval, cygne, etc. ». Le dessin illustrant la chose (voir ci-contre) montre effectivement un cheval avec tous les éléments mécaniques respectant la disposition du quadrupède : moteur dans le ventre, réservoir de carburant dans la tête, échappement... sous la queue. Le moteur, par un système d'arbres et d'engrenages, actionne une roue frottant sur le sol entre les 4 pattes du cheval. Dirigé par des rênes (!), ce « tracteur » a l'avantage « de ne pas effrayer les chevaux tout en offrant un coup d'œil agréable ». L'invention digne d'un Robida ou d'un Jules Verne est audacieuse mais n'aura pas de postérité, ce qui est regrettable, on en convient (surtout dans la version "cygne").

Cependant, l'échec la guettait au moment où les Charron, Osmont, Bardin, Viet et autres Gaetan de Méaulne soulevaient déjà la poussière sur leurs tricycles et bicyclettes à pétrole De Dion, Phébus ou Gladiator en affrontant les Wilfrid, Léon (Bollée), Jamin ou le comte de Laubespin montant les redoutables Léon Bollée. Tous constituent le petit monde des *teuffeurs* – leurs machines font *teuf-teuf* – transportant parfois leurs compagnes baptisées *caoutchoutées*, en raison de leur équipement protecteur à défaut d'être élégant.

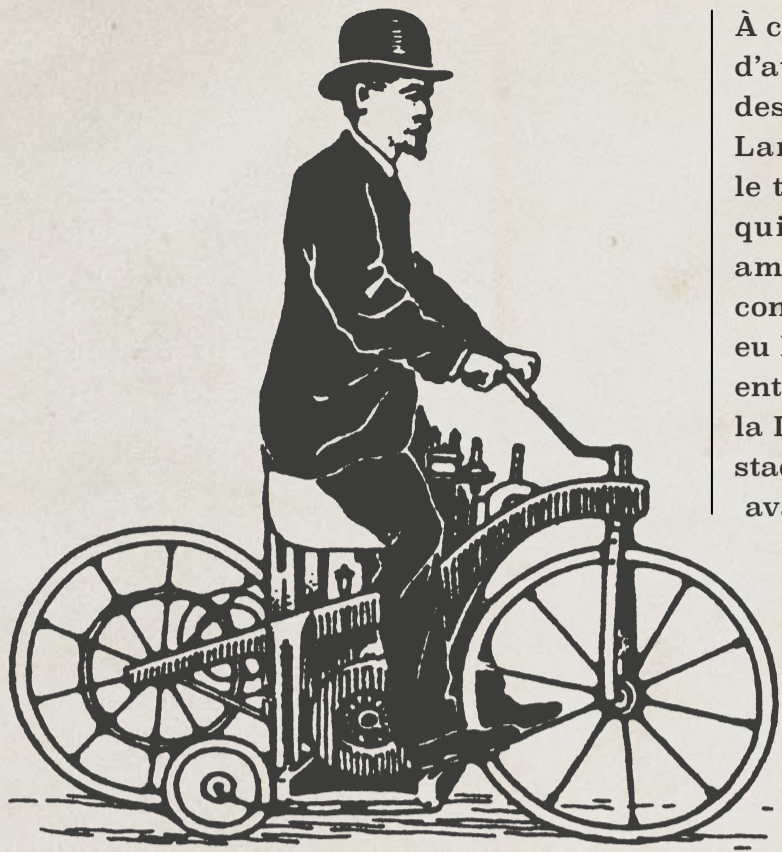


Dans peu de temps apparaîtra la motocyclette dont les Werner revendiqueront la paternité. Paternité abusive car si le nom – qu'ils déposent – n'existait pas avant eux, la « vraie » motocyclette est déjà bien là. Dès 1898, Martial Bergeron a présenté sa Pétrolette Oméga avec un moteur au pédalier, dans la position qui sera la sienne pour les temps à venir. Viendront ensuite la Chapelle, la Landru et tant d'autres réalisations personnelles d'architecture semblable, équipées en général d'un De Dion et disparus dans les oubliettes de l'Histoire.

Devenu plus puissant, plus lourd, le tri-cyclette passe de mode tandis que Léon Bollée se dirige vers l'automobile. La motocyclette paraît plus abordable que l'auto, mais c'est encore un luxe pour beaucoup. Outre les professionnels

(mécaniciens-charrons-forgerons), les sportifs se laisseront tenter, capables de venir à bout des démarrages les plus laborieux. À côté d'eux, on trouve les amateurs frottés de quelques connaissances mécaniques, capables de résoudre les problèmes de démarrages capricieux. Reste une foule de pratiquants exerçant un travail qui exige des déplacements répétés : médecins, vétérinaires, représentants de commerce, géomètres, photographes éditeurs de cartes postales, etc. Ceux-là doivent affronter les intempéries, le bétail errant, les chiens vindicatifs, les clous et pointes abandonnés par 1 million 500 000 attelages d'animaux. Les routes sont à peine empierrées puisqu'avant l'automobilisme – que d'aucuns caricaturent en « automaboulisme – elles étaient bien suffisantes





À côté de ces sommets dans l'extravagance, d'autres constructeurs s'engagent dans des solutions (un peu) plus raisonnables. Lamaudière intercale son moteur dans le tube de selle inventant une disposition qui sera copiée par plusieurs marques américaines dont... Indian ! En 1897, les concepteurs de la Gautier-Wehrlé avaient eu la même idée mais avec leur moteur en entretoise sur le tube avant du cadre. Sur la Landru (si tant est qu'elle ait dépassé le stade du brevet), le moteur est posé très en avant sur un long double-berceau.

L'apparition de moteurs adaptables tels Z.L., Amstutz (A.Z.) ou Minerva inspire de nombreuses marques dont Terrot qui installe le sien assez haut dans le cadre. Les Breuil, Bonnet-Jumel, Bruneau, Automoto, etc, font de même mais en le rapprochant du pédalier, ce qui abaisse d'autant le centre de gravité. Toujours



pour les carrioles, chars à bœufs, charrettes qui y faisaient la loi. Et puis, et surtout, il y a les cyclistes, ces *pédalards* qui sont près d'un million, qu'il va falloir convertir aux avantages de la motorisation.

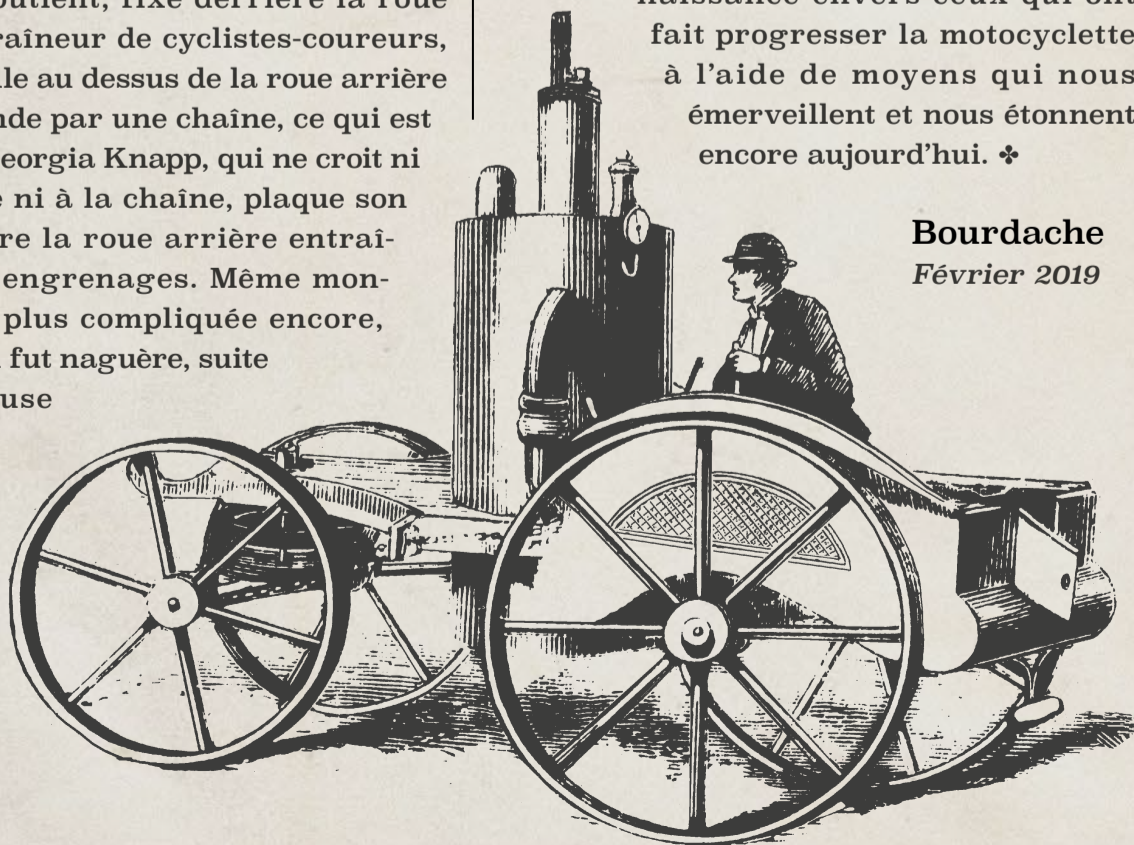
La France voit alors naître des dizaines puis des centaines de constructeurs de deux-roues dont peu survivront. La position « brevetée » du moteur Werner leur fait d'abord obstacle. Mais l'imagination des inventeurs va contourner ce brevet avant de l'ignorer sans vergogne !

Excepté une poignée d'apôtres du moteur deux-temps (Cormery, Lepape, Ixion, G. Vallière, A. Beusseron), le quatre-temps domine avec soupape automatique d'admission et soupape commandée à l'échappement. La géométrie de la partie-cycle reste « classiquement cycliste » jusqu'à l'apparition des premières suspensions élastiques avant et arrière (Stimula). Reste que l'emplacement du moteur « à la Werner » ne convainc pas. Chez Ducommun, il fixe devant la colonne de direction, au-dessus de la roue avant, mais avec une transmission par courroie sur... la roue arrière ! Ridel le place derrière la selle, comme Louis Flinois sur sa Centaure. Chez Pernoo, un bâti triangulaire le soutient, fixé derrière la roue arrière. Entraîneur de cyclistes-coureurs, Boyer l'installe au dessus de la roue arrière qu'il commande par une chaîne, ce qui est une rareté. Georgia Knapp, qui ne croit ni à la courroie ni à la chaîne, plaque son moteur contre la roue arrière entraînée par des engrenages. Même montage sur la, plus compliquée encore, Butikofer qui fut naguère, suite à une fâcheuse méprise, présentée comme un prototype Peugeot...

dans le but d'avoir une meilleure stabilité (on ne parle pas encore de tenue de route...), le moteur est déplacé à l'extérieur du cadre, devant le pédalier. Ce montage est choisi par Pécourt, Albatros, Terrot sur un second modèle, Magnat-Debon, Peugeot qui fait irruption dans ce domaine. Un ou deux font bande à part en fixant leur moteur derrière le pédalier.

L'étape suivante consacre la défaite du « montage Werner ». Les Chapelle, Breuil, Bruneau, Salvator ou Clément présentent des machines dont le moteur **est à la place** du pédalier. La forme ainsi définie va devenir la plus répandue, la plus populaire. Alors se créent ou se développent les grandes marques françaises (Alcyon, Griffon, Peugeot, Terrot, René-Gillet). Elles vont être durant quelques années parmi les plus « modernes » de leur temps. Les innovations les plus originales mais aussi les moins commerciales rentrent dans l'ombre : Georgia Knapp, Magali à transmission par engrenages, Herdtlé-Bruneau ou Viratelle refroidies par eau, Lurquin-Coudert à suspension intégrale et autres mécaniques qui font aujourd'hui le bonheur des collectionneurs. Lesquels, en conservant ce patrimoine, témoignent de leur reconnaissance envers ceux qui ont fait progresser la motocyclette à l'aide de moyens qui nous émerveillent et nous étonnent encore aujourd'hui. ❖

Bourdache
Février 2019



ATELIERS DES PIONNIERS
MUSEE DE LA LOCOMOTION

LES ORIGINES!
Exposition 2019
AUTOS, MOTOS DE 1871 À 1914...

DU 6 AVRIL AU 27 OCTOBRE
(PONT-SOUS) GALLARDON (28)
Samedi et dimanche, de 14h00 à 18h00
Place de la gare à Pont-sous-Gallardon 28230 Bailleur-Armenonville
contact@musee-ateliers-des-pionniers.fr - 06 07 44 47 85
musee-ateliers-des-pionniers.fr
#musee.ateliersdespionniers

LA COLLECTION PERMANENTE DES VELOS ANCIENS DU MUSEE

Logo: hants de seine LE DEPARTEMENT

DU 6 AVRIL AU 27 OCTOBRE
SAMEDI ET DIMANCHE, DE 14H À 18H

Musée Ateliers des Pionniers
Place de la gare
(Pont-sous) Gallardon (28)

Entrée : 4,00 €
Moins de 18 ans : GRATUIT

Groupes scolaires, Centres aérés :
visite guidée, 2,50€ par enfant
(sur réservation)

Horaires : samedi, dimanche
de 14h00 à 18h00

Groupes : (à partir de 10 personnes,
sur réservation)

Scolaire : ateliers-animations
destinés à un large public,
dès le primaire (cycle 3)

Hors les murs : Le musée vous
propose d'accueillir ses expositions
(vélo, moto, moteur, musique
mécanique...)

Contact
Association locomotion
et mécaniques anciennes
06 07 44 47 85
ateliers.pionniers@sfr.fr
contact@musee-ateliers-des-pionniers.fr

Accès : 1h00 depuis Paris :
autoroutes A6a > A10 > A11

Sortie 1 (Ablis) > D901-N10 (dir.
Chartres) > D116 (dir. Ymeray-
Gallardon)

25 mn depuis Rambouillet
20 mn depuis Chartres

musee-ateliers-des-pionniers.fr

[musee.ateliersdespionniers](https://www.facebook.com/musee.ateliersdespionniers)

