

Zeitschrift: Générations : aînés
Herausgeber: Société coopérative générations
Band: 26 (1996)
Heft: 3

Artikel: Voitures suisses de la belle-époque
Autor: J.-R.P.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-828623>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Voitures suisses de la belle-époque

Il fut une époque où la Suisse produisait quantité de voitures. Depuis 1868, on a dénombré 74 constructeurs. Certaines marques prestigieuses comme les Pic-Pic, les Dufaux et les Martini, d'autres moins connues. Petit tour d'horizon, pied au plancher.

Il y a trois siècles et demi, les constructeurs helvétiques étaient déjà fort ingénieux. Parmi eux, un pasteur nommé G.-H. Genevois avait même imaginé un véhicule propulsé à la voile et par un énorme ressort... En 1775, le Valaisan Isaac de Rivaz, géomètre, notaire et employé au génie civil de l'état réalisait un modèle expérimental de voiture à vapeur. La chaudière, trop encombrante, était remplacée par un générateur à vaporisation instantanée.

Après plusieurs échecs, il parvint à déplacer quatre personnes. En 1805, il construisit la première voiture à moteur fonctionnant au gaz qu'il ne cessa de perfectionner. Huit ans plus tard, son «grand char mécanique» grimpait la Cour-au-Chantre, à Vevey, emportant quatre passagers et 700 kg de charge... sur 26 mètres exactement.

Le virus de la mécanique allait frapper plusieurs génies du pays qui avaient pour nom Henriod (traction avant), Popp (arbre à came en tête) ou Weber (changement de vitesses à poulies). Grâce à eux, l'industrie suisse de la voiture allait pouvoir se développer.

A la fin du 19^e siècle, certains constructeurs fabriquaient plus de

cent véhicules par an, la plupart destinés à l'exportation. Car à cette époque, les populations se montraient fort hostiles envers les automobilistes. Des pièges, parfois mortels, étaient tendus aux fous du volant. Des troncs d'arbre, des chars et des rochers obstruaient les routes, quand ce n'étaient pas des fils de fer tendus à hauteur de la tête... ou des bossettes de fumier déversées sur les voitures.

Les voitures suisses, aux finitions irréprochables et aux mécaniques fiables étaient appréciées dans le monde entier. Et les ingénieurs du pays redoublaient d'imagination et créaient des compteurs de vitesse, des phares ou des radiateurs qui équipaient les autos construites à travers toute l'Europe.

La crise économique, qui précéda la Première Guerre mondiale porta un premier coup dur à l'entreprise

automobile helvétique. La concurrence européenne et américaine, qui proposait des véhicules à un prix nettement inférieur lui fut fatale. Pic-Pic ferma en 1922, Martini en 1934.

Dès lors, certains constructeurs helvétiques se recyclèrent dans le montage de voitures étrangères. Saurer assembla les Chrysler, General Motors les Buick, Amag les Dodge et les Plymouth. Plus de 10 000 véhicules furent ainsi assemblés sur les chaînes suisses entre 1934 et 1955.

Puis il y eut des tentatives de relance de l'industrie automobile dans les années cinquante, avec Belcar et Rapid, deux marques qui créaient des véhicules sportifs. Aujourd'hui, restent quelques carrossiers très spécialisés comme Felber à Morges ou Sbarro à Grandson, dont la production se limite à quelques dizaines d'exemplaires destinés à une élite.

Heureusement, en parcourant les musées, il est encore possible, de nos jours, de dénicher quelques rares exemplaires, signés Dufaux, Pic-Pic ou Martini. Ce sont les ultimes témoins d'une époque révolue où les constructeurs suisses faisaient preuve d'une imagination et d'un courage peu communs.

J.-R. P

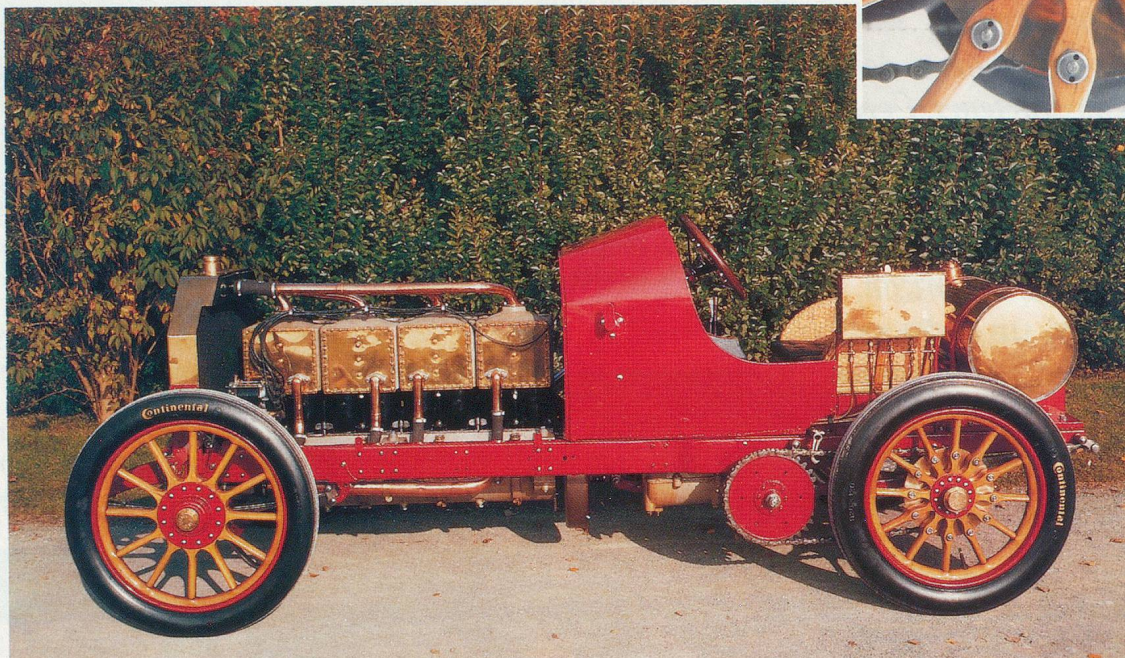
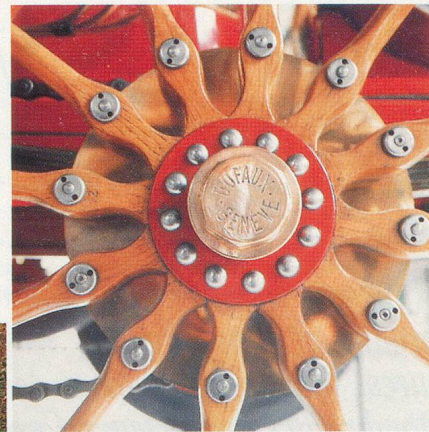


Bouchon de radiateur de la Fischer 1913

Pour se protéger, les premiers automobilistes du pays fondèrent le Touring Club Suisse en 1896 et l'ACS deux ans plus tard. Pendant ce temps, les fabricants de voitures exportaient dans le monde entier. Par sa position, la Suisse était au centre de l'industrie automobile européenne et ses produits trônaient en bonne place dans les salons de Paris, de Berlin et de Londres.

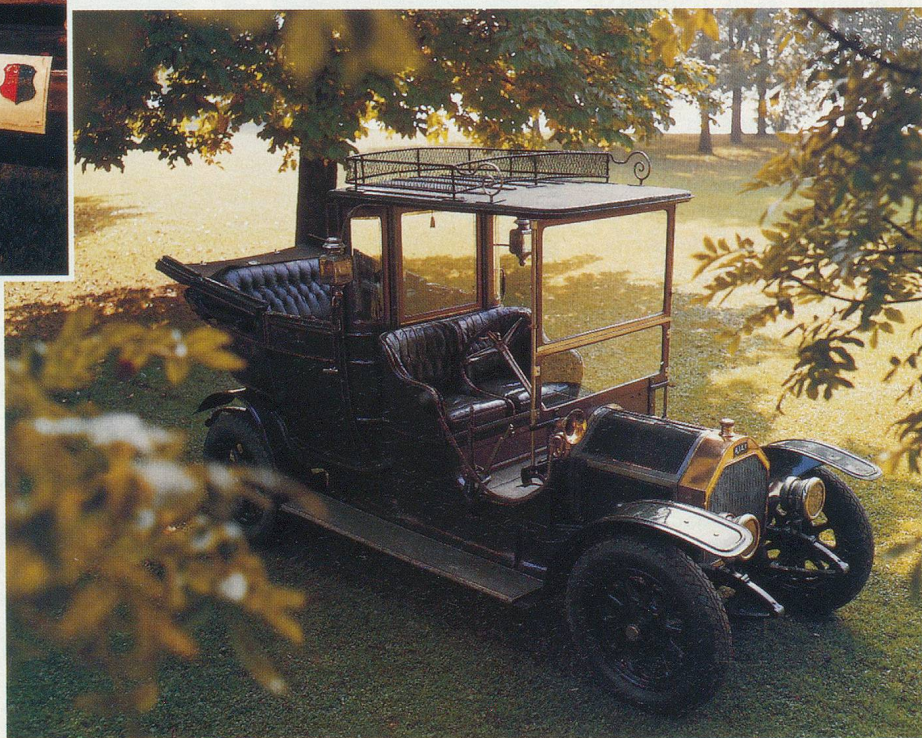
Dufaux 1905

A l'âge de 22 et 24 ans, Charles et Frédéric Dufaux ouvrirent un atelier de mécanique à Genève. Ils participèrent à de nombreuses courses dès 1904. En 1905, Frédéric battit même le record du monde de vitesse, en dépassant les 156 km/h. Deux ans plus tard, l'aventure des frères genevois prenait fin. Il en reste deux exemplaires à ce jour.



Ajax 1908

En 1906, la fabrique d'autos créée par le Dr G. Aigner sortait son premier modèle. Une 4 cylindres développant 20/27 ch. La marque connut une première faillite l'année suivante. Rachetée par un groupe financier, la fabrique Ajax produisit encore quelques dizaines de véhicules, avant de déposer le bilan définitivement en 1910.





Pic-Pic 1919

L'ingénieur genevois Paul Piccard créa les turbines des chutes du Niagara. Puis il rencontra Lucien Pictet. Lorsque fut créée la «Société des autos à Genève», en 1904, on confia la réalisation d'une voiture aux ateliers Pictet-Piccard. Avec le développement, ils employèrent jusqu'à 7500 ouvriers vers 1916. La marque exista jusqu'en 1922.



Des musées à visiter

Muriaux (JU)

50 modèles, dont 2 voitures carrossées en Suisse.

Ouvert tous les jours de 10 h à 12 h et de 13 h 30 à 18 h.

Entrée Fr. 8.- (AVS Fr. 6.-).

Tél. 039/51 10 40.

Gianadda

48 modèles, dont une Pic-Pic, une Martini, une Turicum.

Ouvert tous les jours de 10 h à 18 h.

Entrée Fr. 12.- (AVS Fr. 9.-).

Tél. 026/22 39 78.

Genève

350 modèles, dont 2 Pic-Pic, 1 Turicum, 1 Felber et 3 Sbarro.

Ouvert de 12 h à 18 h. Fermé lundi.

Entrée Fr. 10.- (AVS Fr. 6.-).

Tél. 022/788 84 84.

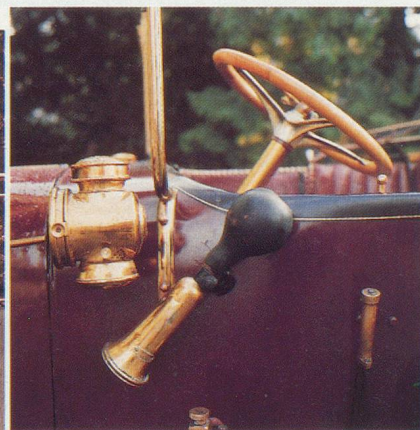
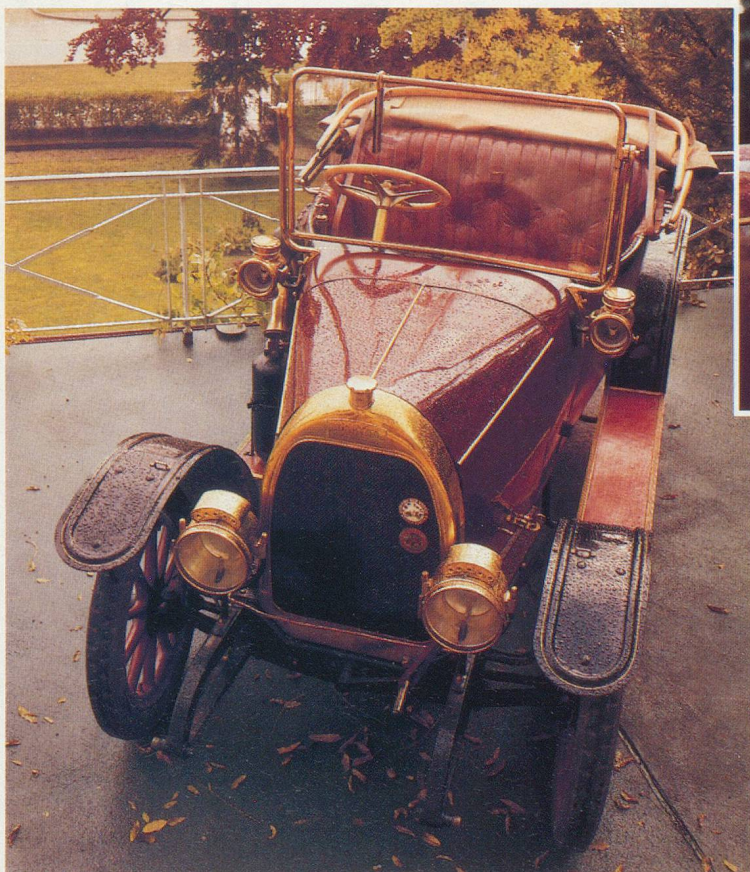
Grandson

21 voitures, dont la Rolls-Royce 1927 de Greta Garbo.

Ouvert tous les jours de 9 h à 18 h.

Entrée Fr. 8.- (AVS Fr. 6.-).

Tél. 024/24 29 26.



Martini 1913

Friedrich von Martini, de Frauenfeld, bâtit sa fortune en fabricant des fusils. Puis, en 1897, il construisit sa première voiture. En 1902, ses ateliers sortaient 30 voitures. L'année suivante, il transférait sa chaîne de production à St-Blaise. En 1905, la marque était présente dans le monde entier. 3500 autos furent produites jusqu'en 1934.

Renseignements tirés du livre «Voitures suisses», par Ernest Schmid, Editions Edita, 1978.

Photos Yves Debraine