



THESAURUS ILLUSTRÉ

DES AUTOMOBILES, LEURS MOTS ET AUTRES VEHICULES MECANIQUES

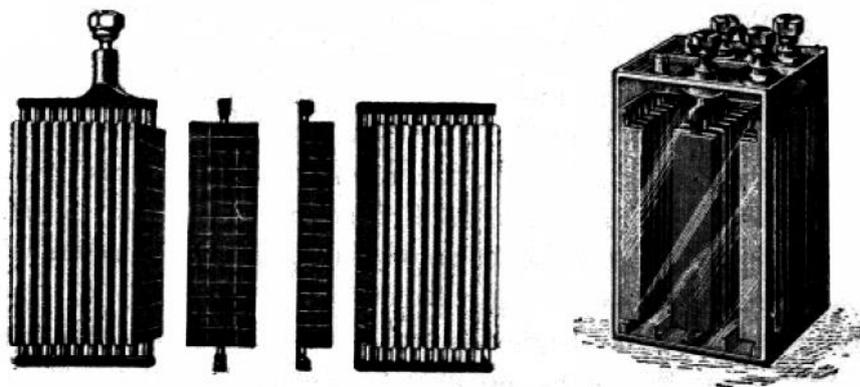
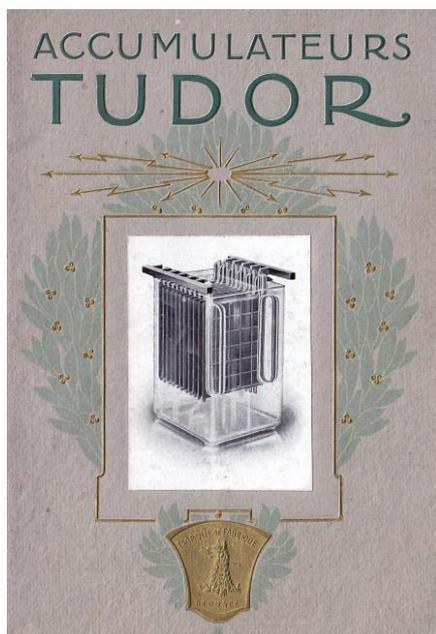
Par Didier Mahistre avec les apports d'Anthony Pinto, Francis Cincotta et Daniel Culas et corrections orthographiques, Dominique Thibaudon.

Accessoire – accessoiriste

Equipements et options livrés en série ou hors-série, du véhicule. Equipements des moteurs et des carrosseries. De nos jours, les professionnels de ce secteur préfèrent l'appellation d'équipementier (§ voir équipementier).

Accumulateur

Appareil qui emmagasine l'énergie électrique fournie par une réaction électrostatique, mais également électromagnétique ou chimique et la restitue sous forme de courant électrique. Il est aussi dénommé indifféremment batterie (d'accumulateur).



Le nouvel accumulateur Lacoste.

Aérodynne

A l'origine la marque Aérodynne a été déposée par la société éponyme de Vincennes en 1929 et spécialisée dans l'étude de la ventilation et l'aspiration naturelle et mécanique des immeubles. Ce n'est que le 27 avril 1932 que l'Aéro-Club de France annonce par voie de presse qu'il créait une épreuve internationale d'aviation et de vitesse en souvenir de son co-fondateur et ancien président (1913-1919), Henry Deutsch de la Meurthe (1846-1919) réservée aux Aérodynnes, *appareils aériens plus lourds que l'air prenant l'envol de terre ou de l'eau* (SIC).

Aujourd'hui, c'est un Aéronef « *plus lourd que l'air* », ou plutôt, plus dense que l'air, dont la sustentation est principalement assurée par une force aérodynamique et mécanique comme pour les avions, hélicoptères, etc...

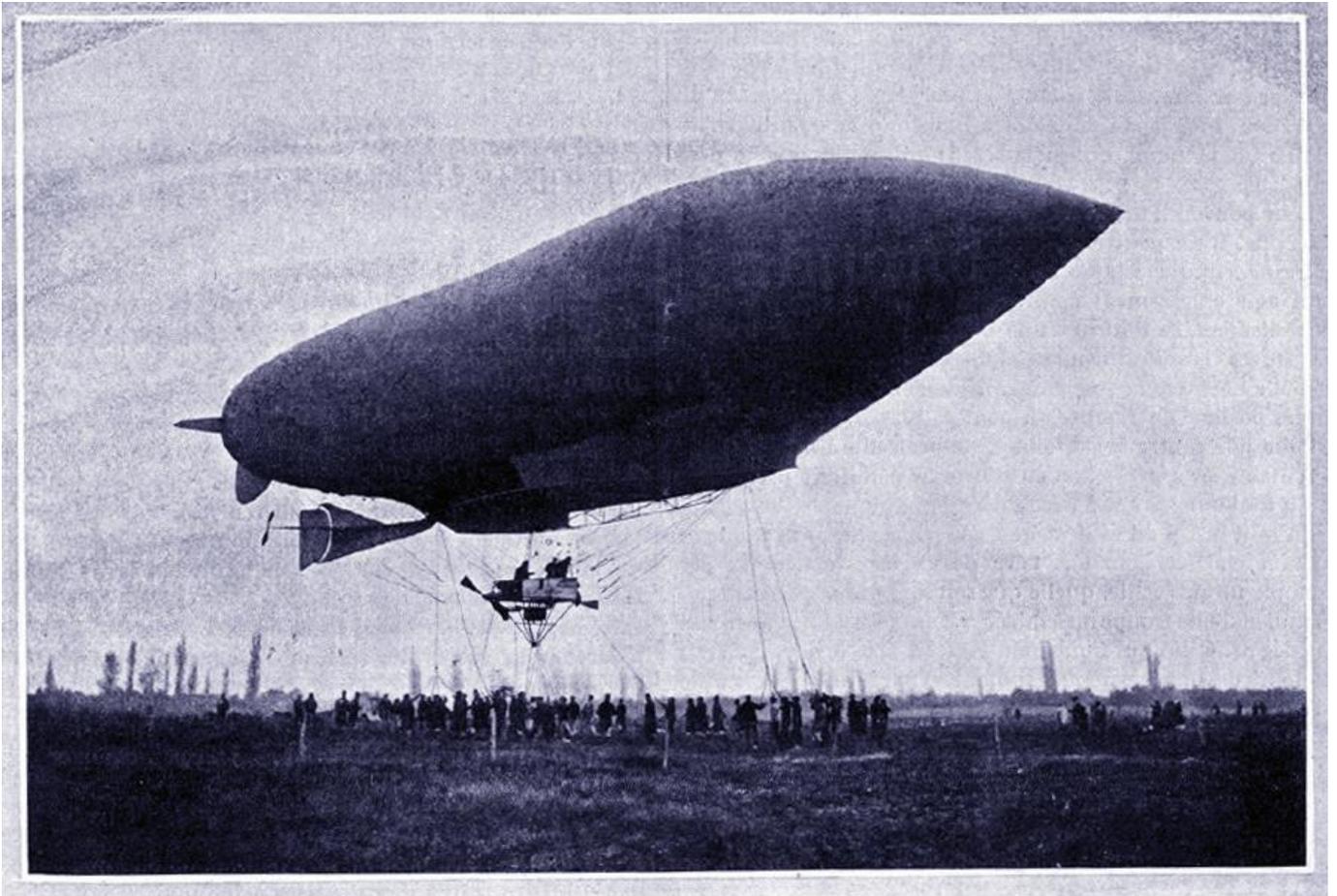


Le Potez 53 piloté par Georges Détré (1902-1987) vainqueur de la Coupe Deutsch de la Meurthe pour aérodynnes du 29-05-1933 à la moyenne 332km/h sur 2000km.

(Source : Aquarelle gouachée sur papier signée Lucien Cavé

Aéronef

Mot-valise composé du préfixe grec *aēr* (air) et du latin *navis*(vaisseau). Mot inventé et déposé le 24 juin 1845 par le pharmacien Virois (Calvados) Modeste, Abel Latouche pour son brevet d'invention avec addition, enregistré sous le n° 1680 pour un *navire aérien ou aéronef à propulsion* par hélice centrale et à structure métallique en treillis que nous désignons aujourd'hui comme ballon dirigeable. (Source INPI)

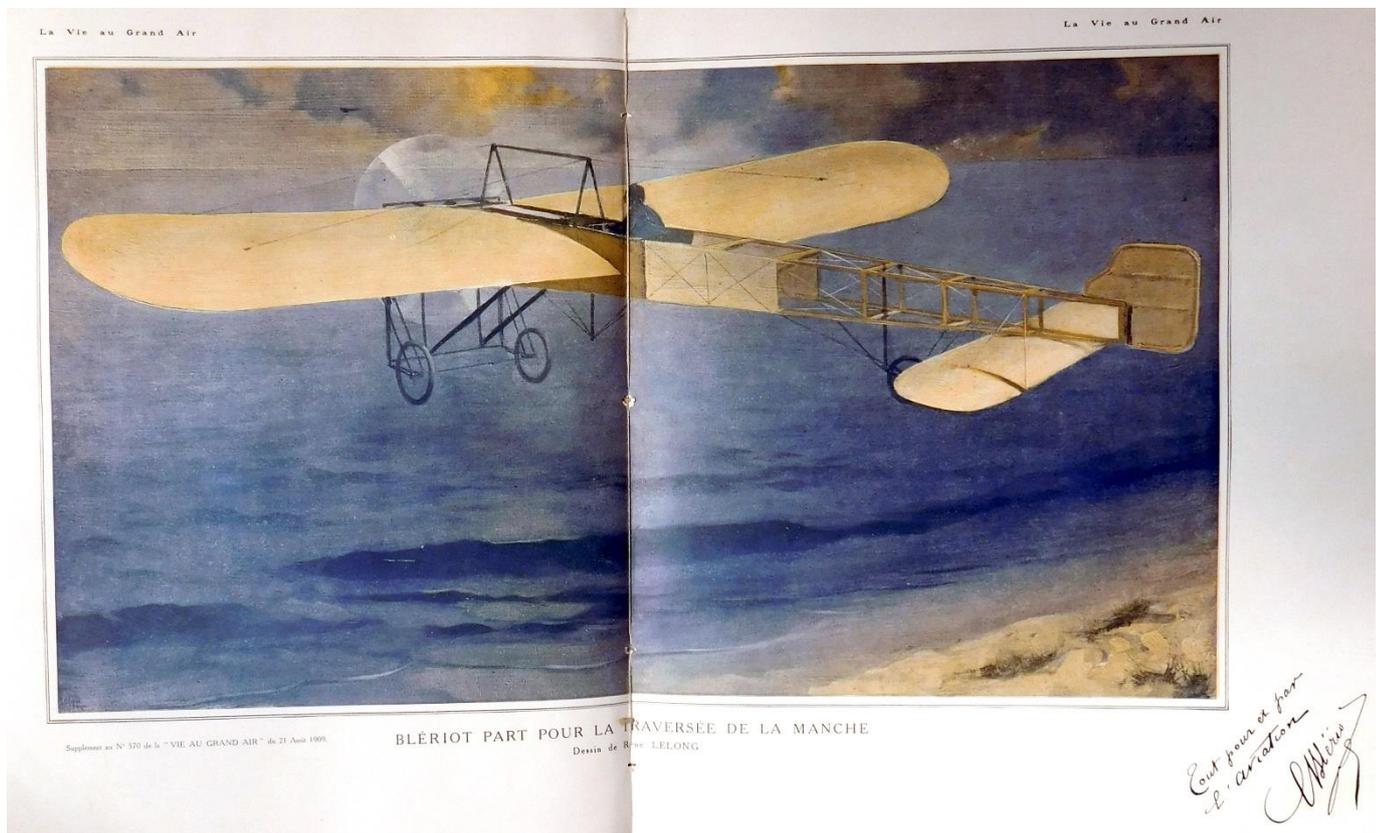


Le nouveau dirigeable militaire français Patrie. (Source : La Vie Automobile 1907)

Un aéronef est un moyen de transport capable de s'élever et de se mouvoir en altitude, au sein de l'atmosphère terrestre. Les aéronefs sont divisés en deux classes principales en fonction du moyen de sustentation utilisé. L'aérostат utilise une force statique tandis que l'aérodynе génère une force dynamique pour équilibrer leur poids ; on les désigne souvent par « plus légers » ou « plus lourds » que l'air.

Aéroplane - Avion

Mot-valise composé du préfixe grec *aēr*,air, et du latin *planus*, unis, plat, égal. Tout appareil de locomotion aérienne se maintenant dans les airs grâce à des surfaces portantes planes, et à sa vitesse procurée par des propulseurs à hélice. L'aéroplane est donc un aérodynе (voir à ce §).



Blériot part pour la Manche. (Source : La Vie au Grand Air, supplément du 21-09-1909)

Dans son ouvrage « *Aviation, ou Navigation aérienne (sans ballons)* » de 1863 l'officier de marine, journaliste, homme de lettres et romancier de la mer, Gabriel de La Landelle (1812-1886), cofondateur cette même année de la Société d'encouragement de la locomotion aérienne au moyen du plus lourd que l'air avec Jules Verne (1828-1905) et Félix Tournachon, dit Nadar (1820-1910), écrivait :

- p 178, « M. Joseph Pline, a breveté en juin 1855 un système mixte l'**Aéroplane** (...) et avait fait du plan le nom de son appareil (...) L'aéroplane n'était pour lui qu'une transition, un moyen d'étudier plus aisément la forme et la structure de ce que nous appelons ave, aéronef ou généralement iptéronef». (Source INPI)
- p 256 à 258 « parmi les choses bien faites, je signalerai celle de l'auteur de l'aéroplane Joseph Pline (...) c'est un nuage d'air chaud ou d'hydrogène, lesté, présentant une vaste surface horizontale, tranchant sur ses bords, rigide à l'avant, flexible à l'arrière. » Ce nuage artificiel se compose d'une multitude d'aérostats ou cellules hexagones, élastiques, imperméables, disposées les unes contre les autres comme les alvéoles d'une ruche. » A l'aide d'une combinaison très savante de moyens chimiques, physiques et mécaniques, il peut monter, descendre, s'avancer par l'oblique ou la spirale, et enfin progresser horizontalement. »

Bien que de La Landelle le nie, le fameux « aéroplane » de Pline n'est qu'un dirigeable plan gonflé d'air chaud ou un aérostat à hydrogène. Or, ni dans la presse d'époque, ni dans son brevet d'invention (n° 23774) intitulé *disposition d'appareil aéronautique*, le sculpteur Parisien Joseph Pline n'utilisa le mot aéroplane pour décrire ces travaux sur les plus lourds que l'air (Source INPI). Il les dénommait lui-même « papillon » et ceux-ci (maquettes en papiers pliés) sont parvenus jusqu'à nous comme « *papillon de Pline* ».

A contrario, on peut attribuer de façon certaine le mot « aviation » - du latin *avis*, oiseau, et du suffixe nominal *-ation* qui indique le résultat d'une action ou plus souvent l'action en elle-même - à Gabriel de La Landelle en 1863 sur le modèle de navigation. C'est en 1866 que le jeune Corbelinois (Isère) Jean-Claude Pompeïen-Piraud (1846-1907) crée la société d'aviation de Lyon, société d'émulation qui se réunissait tous les vendredis chez M. Domeck, 9, rue du Garet à Lyon (Rhône).

Toutefois Le Phare de la Loire du 11 avril 1866 nous apprend que cette même société d'encouragement avait tenu sa 2ème assemblée générale (exercice 1865), il y a peu de jours, dans l'atelier de photographie de Nadar où elle avait décidé de « limiter ses recherches aux hélicoptères, orthoptères et aux aéroplanes, à l'expulsion des appareils dit vulgairement ballons ». C'est la 1ère fois que le mot aéroplane apparaissait dans la presse nationale.

En l'état, il nous est impossible d'affirmer que l'on peut identifier avec certitude l'inventeur de l'aéroplane, le mot et l'appareil de locomotion aérienne. Aujourd'hui aéroplane est un mot désuet, réservé pour désigner les appareils jusqu'en 1914. Il a été supplanté peu avant cette date par avion, dérivé du latin *avis* (oiseau), mot inventé et breveté (n° 205155), déposé le 19 avril 1890 par l'ingénieur Clément Ader (1841-1925) pour « un appareil ailé pour la navigation aérienne dénommé Avion ». (Source INPI)



L'Avion, d'Ader (appartient au Conservatoire National des Arts et Métiers).

(Source : La Vie Automobile 1907)

Allumeur

Boîtier rassemblant les dispositifs d'avance à l'allumage, de rupture et de distribution du courant aux bougies dans un moteur thermique.



Allumeur SEV.

Alternateur

Machine tournante, génératrice de courant alternatif, entraînée de façon permanente par le moteur thermique. Il permet de fournir de l'énergie électrique pour recharger la batterie et alimenter les accessoires tels que l'éclairage, le chauffage, la climatisation entre autres. Il a supplanté la dynamo.



Alternomoteur

Moteur électrique alimenté par un courant alternatif mono ou polyphasé, synchrone ou asynchrone



Alternomoteur Valeo avec fonction start-stop.

Ambulance automobile

Du radical de *ambulant* avec le suffixe *-ance*. Le journal *Le vélo* du 22 août 1899 nous apprend qu'à New-York a été inaugurée une ambulance automobile le 19 précédent qui, dès sa mise en service a permis de transporter en toute hâte à l'hôpital et sauver un malheureux atteint d'une violente hémorragie. Véhicule automobile aménagé pour le transport des malades ou des blessés.



Service d'Ambulance Américaine en 1914. (source : journal L'Alsace)

Appareil

Un **appareil** est un produit fini fonctionnel délivrant de façon largement autonome le service attendu par l'utilisateur final.

Un appareil ayant pour fonction principale de délivrer un travail mécanique est une machine.

Arrondissement minéralogique

Subdivision administrative du service des Mines qui a la mission de promouvoir, organiser, réguler et coordonner la valorisation de la ressource minérale des mines et carrières, et en particulier la surveillance de toutes les machines à vapeur et par extension celle des moteurs thermiques.

Par le décret du 10 mars 1899, les ingénieurs des mines en chef et leurs délégués eurent la mission de contrôler que tous les véhicules automobiles répondent aux prescriptions imposées par le législateur sous peine d'être interdits à circuler sur les routes de France. Ces ingénieurs en chef délivraient des **procès-verbaux de constatation** qui permettaient d'obtenir en préfecture un récépissé de déclaration de véhicule qui devint en 1901, le récépissé de déclaration de mise en circulation de véhicule à moteur dénommé de nos jours comme "carte grise".

En 1899, les arrondissements minéralogiques étaient Allais (A), Bordeaux (B), Chalon-sur-Saône (C), Douai (D), Paris (E, G, I, U et X), Clermont-Ferrand (F), Chambéry (H), Le Mans (L), Marseille (M), Nancy, Poitiers (P), Arras (R), Saint-Etienne (S), Toulouse (T) et Rouen (X et Y).

Autobus -Bus

Mot-valise composé d'*automobile* et d'*omnibus*, argot professionnel en usage dans la Compagnie générale des omnibus parisienne pour différencier omnibus automobiles des omnibus hippomobiles, distinction qui s'imposa à partir du 1^{er} avril 1907. Véhicule de grande dimension qui permet le transport en commun de plusieurs personnes dans un milieu urbain ou suburbain, initialement dérivé d'Omnibus. Souvent confondu avec car.



Autobus parisien. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Autocar (voir Car)

Emprunté à l'anglais *autocar*, la voiture automobile, véhicules de transport de personnes utilisés notamment dans le tourisme.



Autocar Panhard et Levasseur parisien. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)



*Autocar Citroën U55 CityramaCurrus.
Thésaurus Illustré page 9*

Autoécole - Auto-école

Établissement où l'on enseigne la conduite à des candidats au permis de conduire des véhicules automobiles (deux et trois roues, automobiles et bateaux).



Auto-école D'Arvor. (photo R.Relou)

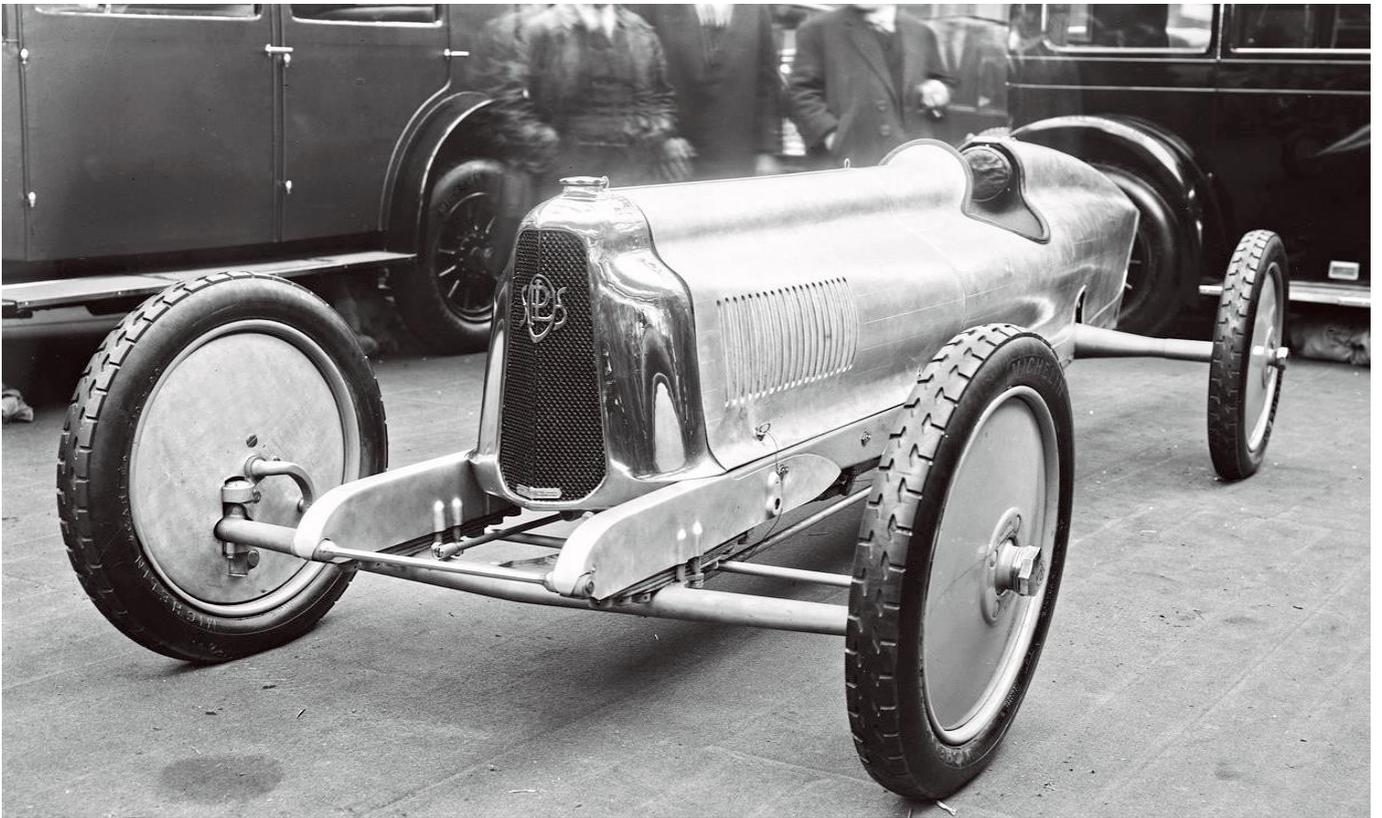
Automobile - Auto

Du grec *autos*, moi-même, toi-même, lui-même, soi-même, etc...et du latin *mobile* (qui se meut, peut être mu, déplacé, etc.) qui peut se traduire par « *qui se meut soit même* ».

Tous véhicules se propulsant par lui-même avec un moteur quelconque embarqué.

Actuellement, lorsque l'on parle d'automobile, il s'agit quasi exclusivement de la « voiture automobile » et on lui préfère son apocope « auto ».

Avec l'avènement de la voiture automobile, tout un langage spécifique, technique, industriel mais aussi argotique, s'est développé et l'auto s'est muée en bagnole, caisse, chignole, tire, trapanelle, etc. Pour traduire la vitesse et la conduite, sont apparus avoiner, astiquer, avionner, bombarder, bourrer, envoyer le son, envoyer ses watts, mettre la gouache, mettre la ouache, mettre la sauce, patater, ramoner, rouler au taquet, tartiner, etc.



Automobile Panhard et Levassor « Lame de rasoir ». (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Avant train (pour Train avant voir § train avant)

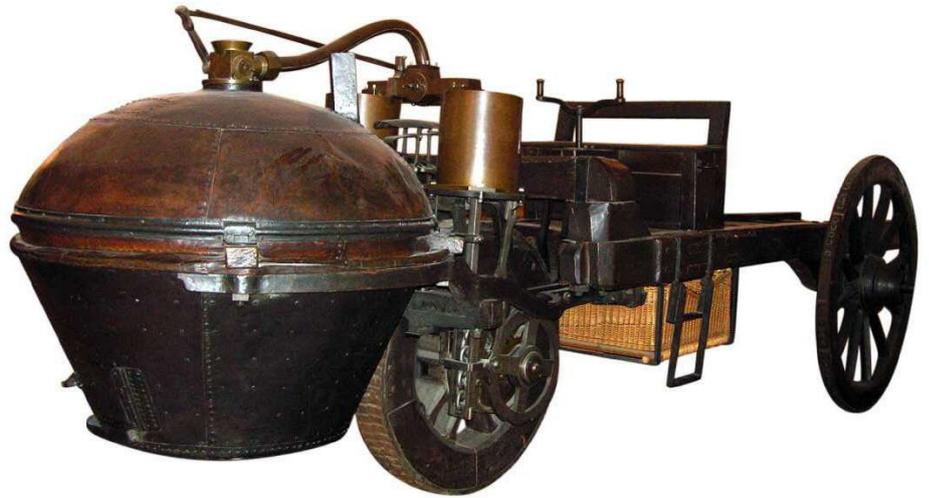
Ensemble constitué par l'essieu et les roues avant, ainsi que par les éléments qui leur sont liés, le timon, la limonière ou les brancards et autres, d'une voiture à traction animale. L'avant-train est directement tracté par le cheval et il assure la direction du véhicule en pivotant autour d'une cheville ouvrière placée au centre de l'essieu et à l'extrémité du châssis qui supporte la caisse. L'avant-train est construit par le charron.



Canon de 75 mm accroché à l'avant-train tiré par un attelage à six chevaux. (Source <https://canonde75modele1897.blogspot.com/>)

Par analogie le terme désigne une automobile pour tracter une remorque passagère, une remorque de marchandises, un fardier, une benne, etc. Le premier avant train motorisé fut le Cabriot de Cugnot. L'avant-train est toujours moteur et directeur. A ne pas confondre avec le train avant qui est un élément mécanique du châssis (voir à ce §).

Le Cabriot de Cugnot attelé et tractant un fardier 1770-1771.



Avant-train Latil 11-8-1910 concours d'endurance de camions. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Ballon

Ensemble de pièces de carrosserie (glaces, cuirs et bois) qui forme un tout rigide rappelant la forme d'un ballon qui se monte assez aisément pour transformer une voiture à caisse ouverte en caisse fermée, Ce terme n'est plus utilisé, on lui préfère l'anglicisme *hard top* ou *hardtop* mais aussi toit rigide ou toit en dur.



*Ci-contre à gauche Omnibus avec capucine à ballon.
Ci-dessus ballon déposé.
(Source : Attelage -Patrimoine)*

Bandage

Bande d'usure en fer ou en caoutchouc en contact avec le sol qui consolide et protège périphérie ment l'extérieur de la jante en bois.



Roues bois avec bandage en fer. (Source : Ecurie d'attelage la Combe du Puy)

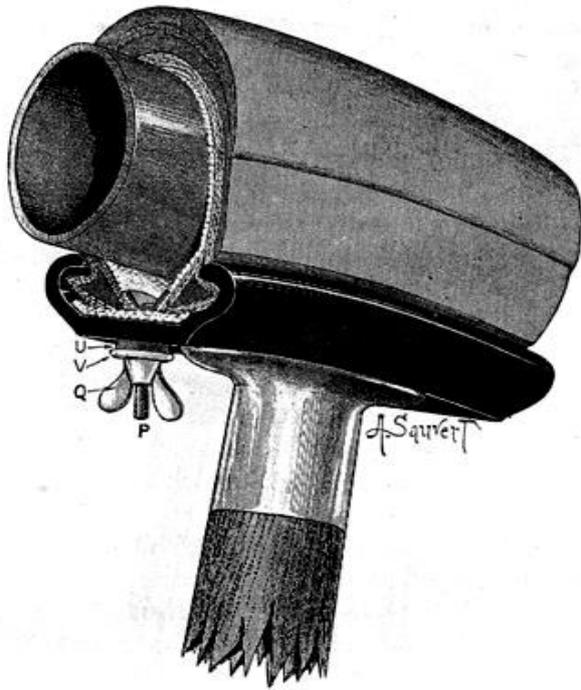


Fig. 7. — Montage à douilles.

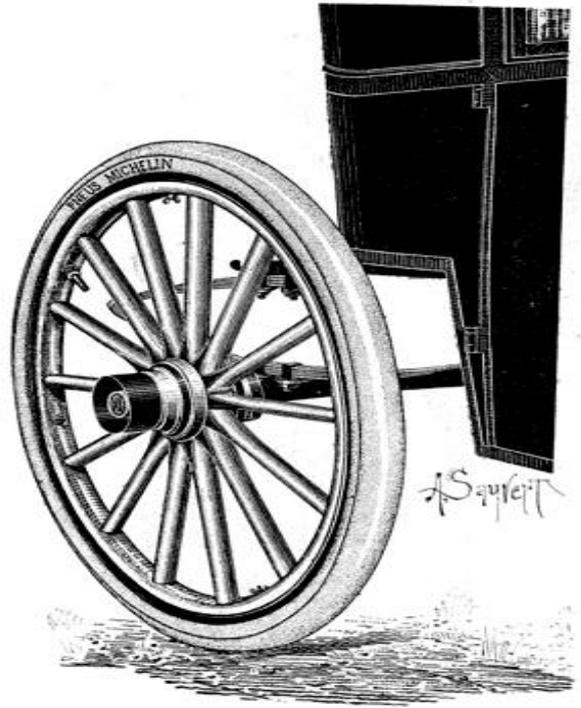


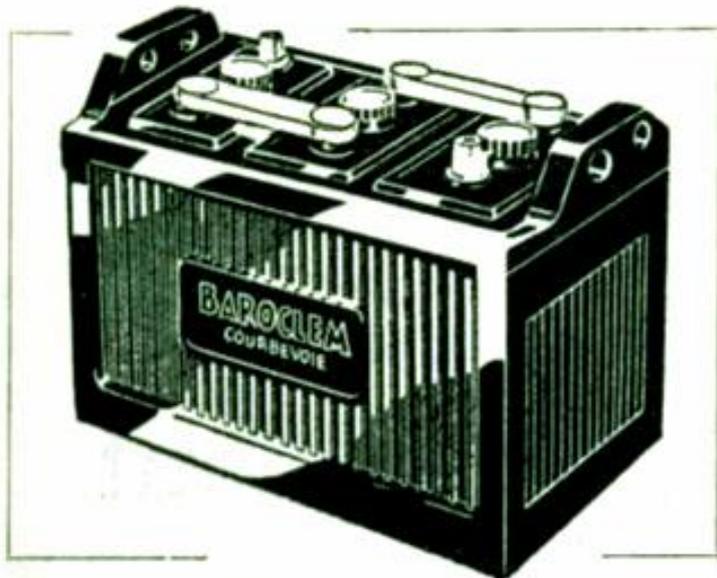
Fig. 9. — Montage à rais en bois sur jante en bois.

(Source : *Le pneumatique : son application aux voitures à chevaux et sans chevaux, conséquences de cette application* / par A. Michelin juin 1896)

Par analogie, il s'agit également d'une partie extérieure de la bande de roulement d'un pneumatique, constituée de toile et de caoutchouc protégeant la chambre à air. Le bandage peut également prendre le terme d'enveloppe.

Batterie

Batterie d'accumulateurs, communément appelé éléments d'accumulateurs réversibles pour le stockage de l'électricité nécessaire au démarrage et au fonctionnement du véhicule.



Batterie d'accumulateur Baroclem.

Berline

Voiture hippomobile suspendue, fermée et à quatre places construites à Berlin, d'où son nom, et inventée en 1660 par Philippe de La Chièze (1629-1673) pour l'électeur de Brandebourg, Frédéric Guillaume Ier (1620-1688).



Palais de Compiègne berlinne de voyage, époque Louis XVI. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Meurisse)

Deux glaces latérales de plus en font une limousine, deux de moins un coach, quatre de moins un coupé. La berlinne peut être dite trois-quarts, c'est-à-dire avoir une caisse réduite où les sièges avant ont été remplacés par une banquette très étroite. Enfin lorsqu'il n'y a plus de siège à l'avant, c'est un coupé.

Par analogie, **voiture automobile** à carrosserie de taille moyenne - mesurant le plus souvent entre 4 et 5 mètres de long, fermée par un toit rigide fixe, également doté d'un pare-brise fixe, de quatre portes latérales, de quatre vitres latérales et de quatre places minimums.



Salon de l'Auto 4-12-10 Berline 14x24 HP Grégoire appartenant à Mr Martinet. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Bicycle - Bicycliste

Du latin *bi*, deux, et du grec *cyclos*, roue, pour deux roues. C'est également un autre nom donné à partir du 6 juillet 1828 à la voiture hippomobile de type cabriolet mais exclusivement celle à deux roues parallèles.



2-5-1925 concours hippique au champ de Mars. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Par analogie, le mot désigne à partir du 19 avril 1868, un vélocipède à pédales à deux roues alignées dont la roue avant est directrice et motrice.

Réclame Henri Cadot, constructeur lyonnais de vélocipèdes à pédales en bois, publiée dans le journal *Le Courrier de Lyon* du 12-09-1867.

VÉLOCIPÈDES
Nouveau système à deux roues.

CADOT, inventeur constructeur,
Cours des Chartreux, 7,
Au-dessus du quai Saint-Vincent, LYON.

FABRICATION D'APPAREILS ÉLECTRIQUES
EN TOUS GENRES
Vendus au prix de fabrication.

Véhicule très-léger, peu embarrassant, pouvant parcourir 15 kilomètres à l'heure et gravir des rampes de 6 centimètres par mètre. — Leçons et location. — Vente de roues et pièces détachées, à des prix très-modérés.
PRIX : Pour enfant, 100 fr.; pour homme, 150 fr. 8394

Taillée pour la vitesse, la roue avant s'hypertrophie alors que celle d'arrière, n'ayant aucune autre fonction dans la locomotion autre que faciliter l'équilibre, s'atrophie. La machine a évolué en Grand-bicycle ou Grand-Bi de 1870 à 1892, puis a été supplanté par la Bicyclette dès 1885.

FABRIQUE DE VÉLOCIPÈDES & TRICYCLES
NOUVEAUX MODÈLES

VOITURES D'ENFANTS
Roues caoutchoutées. Brevetées

ROCHET
CONSTRUCTEUR

Place des Jacobins, 7
LYON
ATELIER
Rue de la Part-Dieu
N° 7

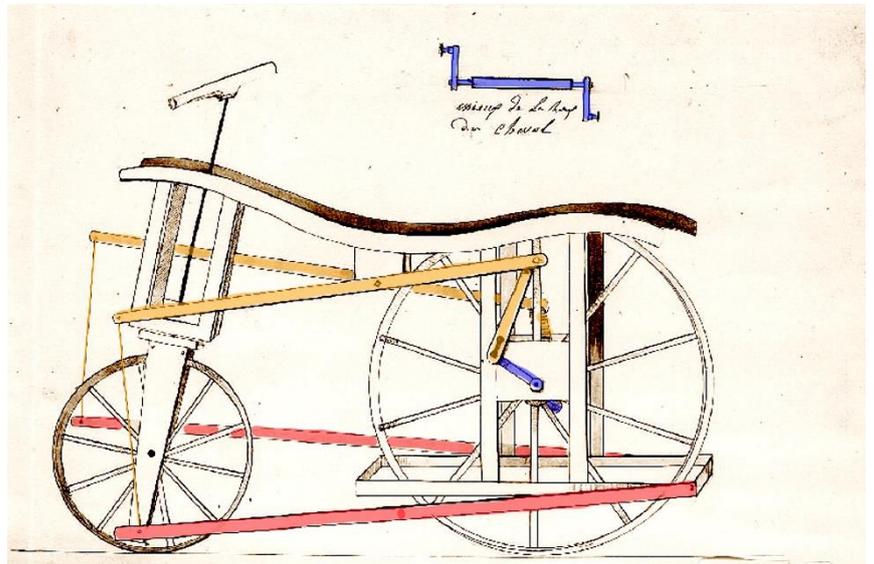
Bicycle fut dérivé en Bicycliste le 28 juillet 1871, celui ou celle qui utilise un bicycle ou un grand-bi et par analogie une bicyclette. Galvaudé par « cycliste » à compter du 29 mars 1881 par l'association créée à Lyon sous le nom de Club des Cyclistes de Lyon.

Bicyclette - Bicycliste

Du latin *bi*, deux, et du suffixe diminutif français *ette*, plus petit, soit le petit bicycle. Le mot est apparu au Royaume-Uni dans le catalogue de 1880 de The Tarrant and Coventry Tricycle C^o, Ltd, que dirigeait un certain Henry John Lawson dit Harry (1852-1925) afin de désigner un bicycle à deux roues d'à peu près égale diamètre. Chacune d'elle n'a qu'une seule fonction, soit directrice, soit motrice. De plus, la roue motrice est actionnée par un système de transmission par pédalage sur 360°. La bicyclette, d'abord mot masculin, fut introduite en France par le britannique Herbert Osaldeston Duncan (1862-1945) le 4 avril 1883.

Mais le véhicule avait été inventé en France sans contestation possible par l'Amiénois (Somme) Alexandre Mercier le 8 mai 1843. Louis Porion, maire d'Amiens, attesta avoir vu évoluer le cheval et la voiture en bois de Mercier que l'on fait agir avec les pieds " à l'occasion de la fête du Roi (1er avril 1843), ont fait de très longues courses".

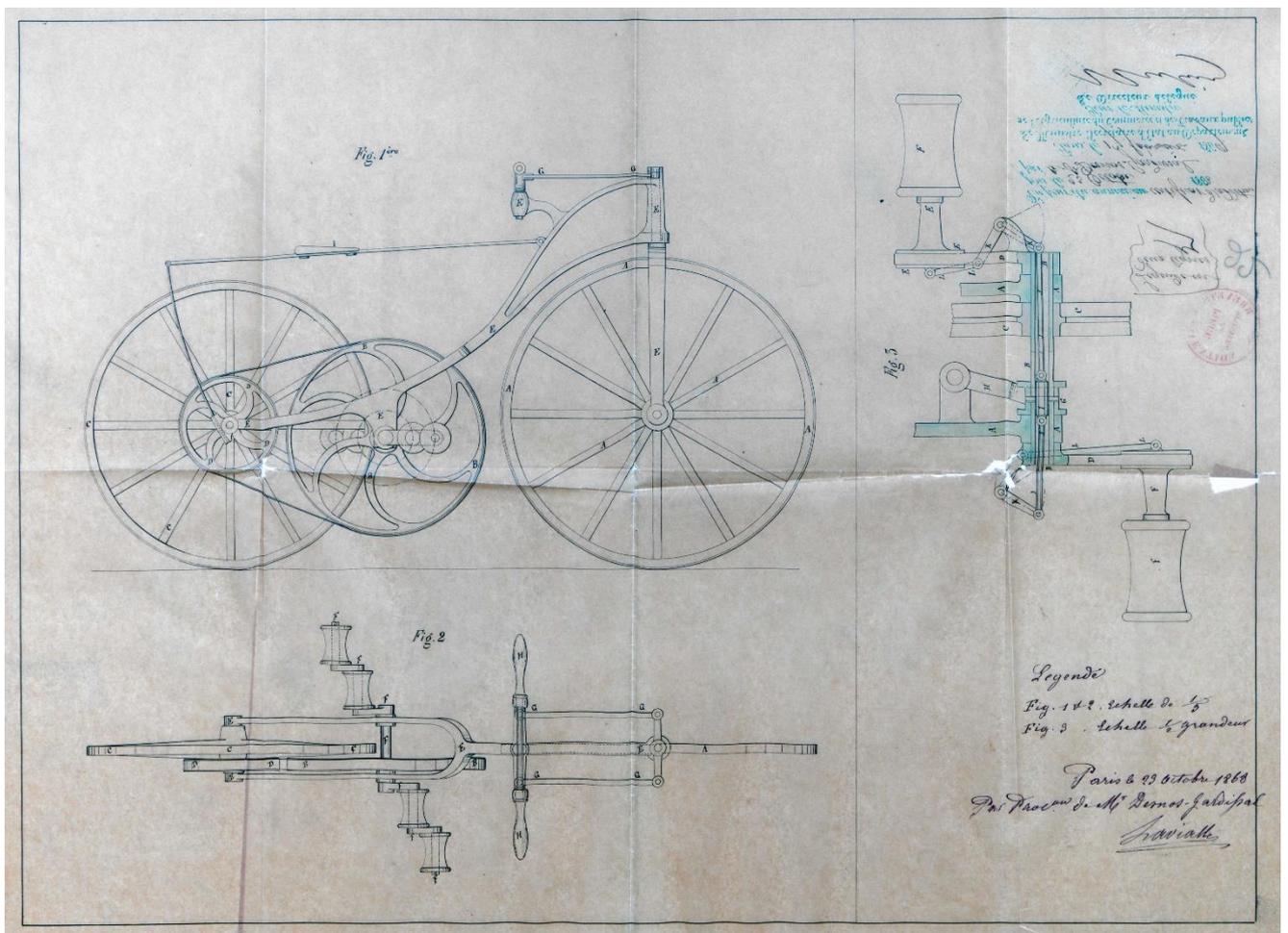
(L'un des dessins du brevet d'Alexandre Mercier de sa voiture mécanique de 1843 qui est un vélocipède du type bicyclette puisque c'est un bicycle dont chacune des roues n'a qu'une fonction. (Source INPI))



Toutefois, on doit à l'ingénieur français Charles Desnos-Gardissal (1832-1882) d'avoir inventé la "bicyclette" et plus particulièrement la "bicyclette moderne" telle que nous la connaissons. C'est dans la 1ère addition de son brevet d'invention n° 82082 du 23 octobre qu'il en scelle les bases en 1868 (Source INPI). La bicyclette est l'évolution ultime du vélocipède primitif du baron Badois (Grand-Duché de Bade) Carl de Drais.

La bicyclette est le véhicule de transport le plus construit et le plus écologique du monde et elle est aussi désignée sous le nom de cycle et sous l'apocope vélo.

Désigne celle ou celui qui utilise une bicyclette, galvaudé à compter de 1890 par cycliste.



Le dessin de l'addition du brevet de perfectionnement dans les appareils de locomotion dits vélocipède signé le 23-10-1868 par Charles Desnos-Gardissal. C'est sans contestation possible avec son entraînement via un pédalier l'ancêtre de la bicyclette moderne. (Source INPI)

Bicyclette à moteur auxiliaire ou B.M.A.

Les bicyclettes à moteur auxiliaire ou B.M.A. de moins de 30kg pouvant soutenir une allure de 15km/h en palier, sont apparues le 26 décembre 1904 de la volonté des fabricants de motoriser le parc de bicyclettes existant et d'attirer les jeunes gens dès 14ans-

C'est par le décret du 12 septembre 1925, art. 3, que les bicyclettes à moteur auxiliaire (B.M.A) sont reconnues administrativement, fiscalement et doivent présenter les conditions de construction suivantes :

- 1° Peser au plus 30kg, moteur compris ;
- 2° Ne pas dépasser, en palier, une vitesse maxima de 30km/h ;
- 3° Demeurer susceptible d'être actionnées par les pieds aux moyens de pédales.

Le décret du 5 juin 1943 subdivisera les B.M.A. en deux catégories :

Art. 1er § 2, celles d'une cylindrée au plus égale à 125cm³ sont maintenues dans le chapitre III du code de la route, chapitre qui se rapporte aux engins motorisés

Art. 1er § 3, celles d'une cylindrée au plus égale à 50cm³ restent régies par les articles 49 à 54 du chapitre V du code de la route qui se rapporte aux cycles sans moteur mécanique.

Gamme des B.M.A New Map modèles Baby de 1936 à moteur Aubier & Dunne et Sachs produite à Lyon. (Source Moto Revue)



NEW-MAP SES MODÈLES 1936 "BABY"

TYPE A. D. - MONOVITESSE DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE	1.595 ^f	TYPE F. S. - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR SACHS	1.695 ^f
TYPE A. D. S. 2 - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR AUBIER & DUNNE	1.775 ^f	TYPE Z. 2 - 2 VITESSES DÉBRAYAGE, MOTEUR ZURCHER	1.595 ^f
TYPE B - MONOVITESSE, DÉBRAYAGE, MOTEUR NEW-MAP		1.495 ^f	

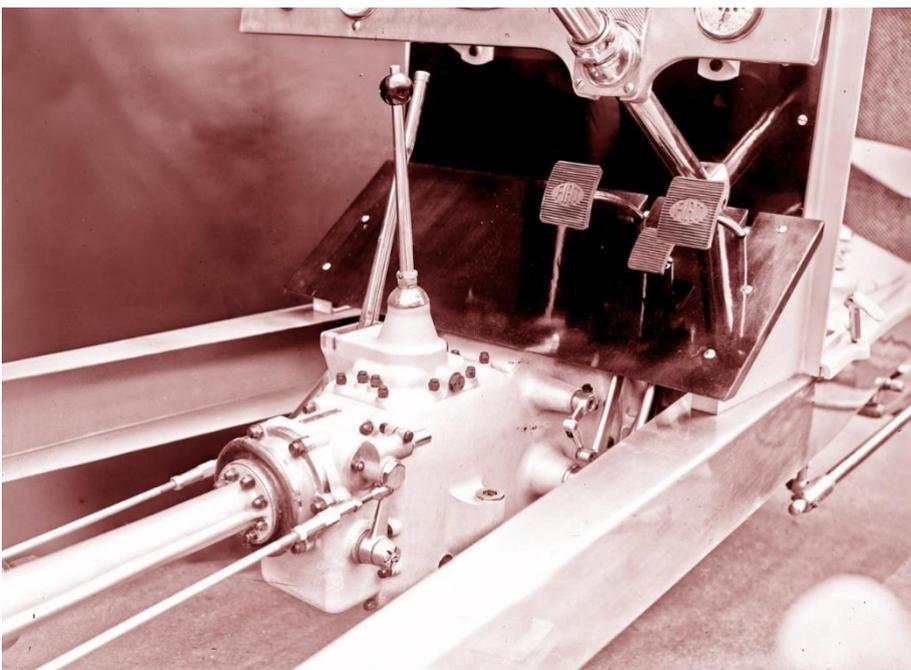
Tous nos modèles peuvent être livrés en "PRÉSENTATION SUPER LUXE" comprenant :
Selle 29x29, Garde-boue à bavolets AV et AR, Pneus 60%, Jantes chromées, etc. Supplément 100 fr.

Usine à LYON : 122-124, Avenue Lacassagne **E. FROTEY**, 12, Rue Jean-Nicot - PARIS
Téléphone : 860UR 25-00 Métro Invalides

Bien que les lois prises sous le gouvernement de Vichy fussent annulées à la libération, l'ordonnance du 12 novembre 1944 maintiendra ce décret du 5 juin 1943.

Il fallut attendre le décret n° 54-724 du 10 juillet 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, titre IV, art. 169 et suivants, pour créer administrativement et fiscalement le vélomoteur comme "Tout véhicule à deux roues pourvu d'un moteur thermique dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et ne répondant pas à la définition du cyclomoteur" alors que le titre V, art. 188 et suivants, crée celle des cyclomoteurs désignant "tout véhicule pourvu d'un moteur thermique auxiliaire d'une cylindrée n'excédant pas 50 cm³ et possédant les caractéristiques normales des cycles quant à leurs possibilités d'emploi".

Boite de vitesses



Salon de l'automobile 1922, boîte de vitesse de la Fiat 6 cylindres 25 HP.

(Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Initialement appelé "*Boite des Vitesses*", une boîte de vitesses est un dispositif mécanique, permettant d'adapter la transmission d'un mouvement entre un arbre moteur et un arbre récepteur qui entraînent les roues avec un rapport de démultiplication.

Bougie d'allumage

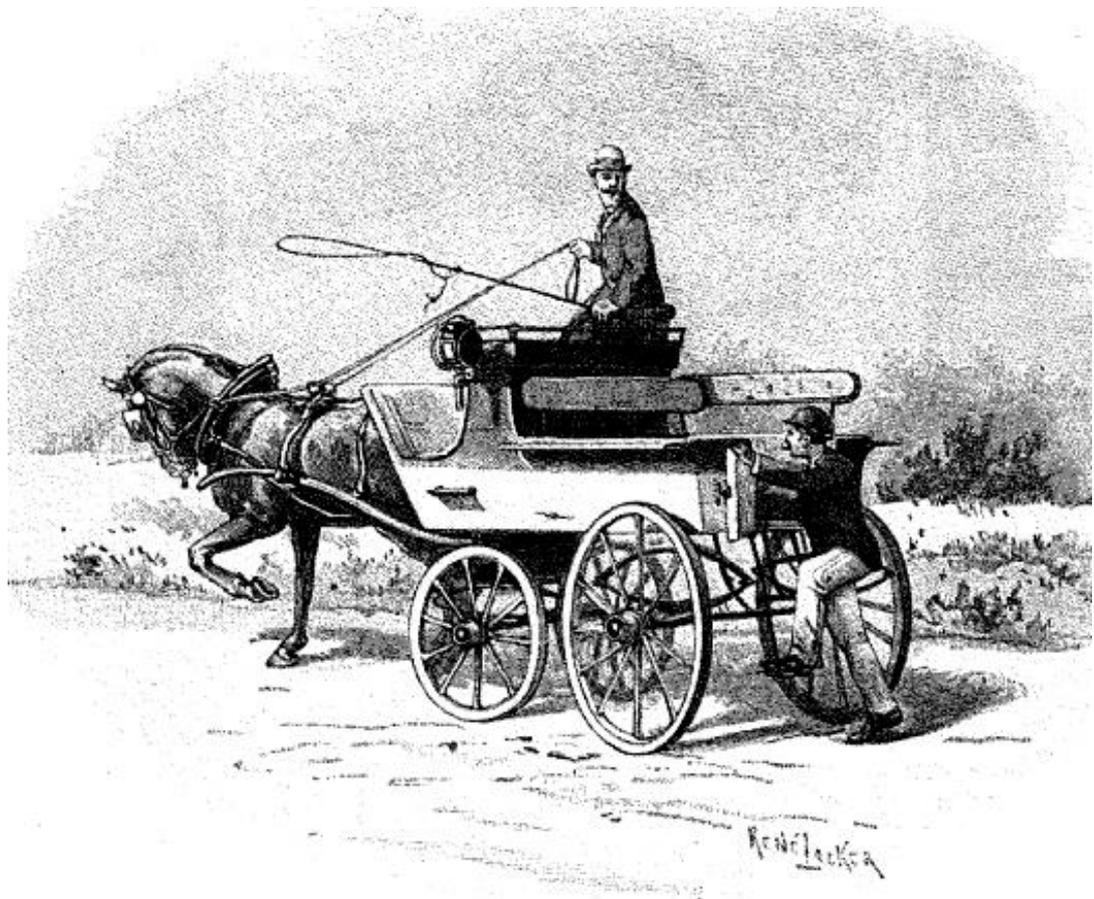
Dispositif électrique, présent sur les moteurs à allumage commandé, qui provoque l'inflammation du mélange gazeux dans la chambre de combustion des moteurs thermiques. On doit à l'ingénieur franco-belge Jean-Joseph Etienne Lenoir (1822-1900) d'avoir inventé la bougie d'allumage dans son brevet d'invention n°43624 et additions du 24 janvier 1860 pour son "*moteur à air dilaté par la combustion des gaz*". (Source INPI)



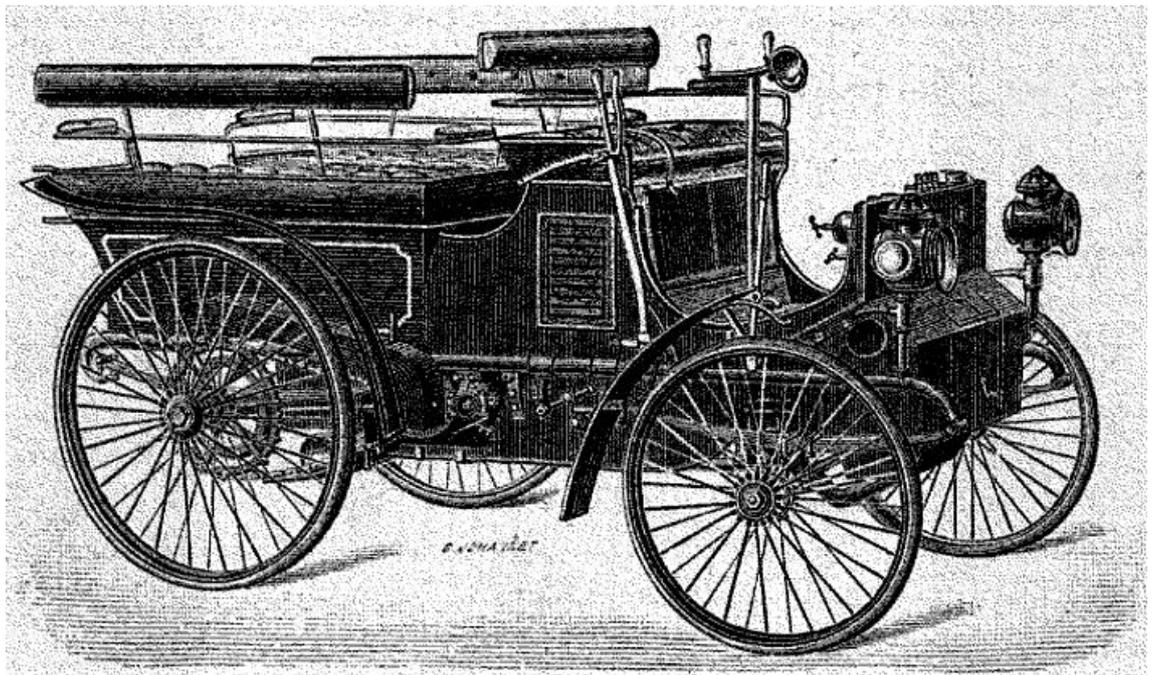
(Source : *La Nature. Revue des sciences et de leurs applications aux arts et à l'industrie-1925-Cnam*)

Break (Brake)

Voiture hippomobile anglaise découverte, à quatre roues, destinée au dressage des chevaux qui a évolué en voiture également découverte avec banquette avant surélevée et banquette arrière, longitudinales. On accède à ces dernières par l'arrière.



Break.



Break à six places de la maison Peugeot.

(Source : Du char antique à l'automobile 1897-CNAM)

Voiture automobile à carrosserie proche de la berline mais avec une longueur totale supérieure et un toit se prolongeant le plus loin possible. Le coffre peut communiquer avec l'habitacle en baissant le dossier de la banquette arrière amovible pour en augmenter le volume utile.



Break Taunus P2 1957salon du Poids Lourds, Paris. (Source Gallica.BnF.Fr)

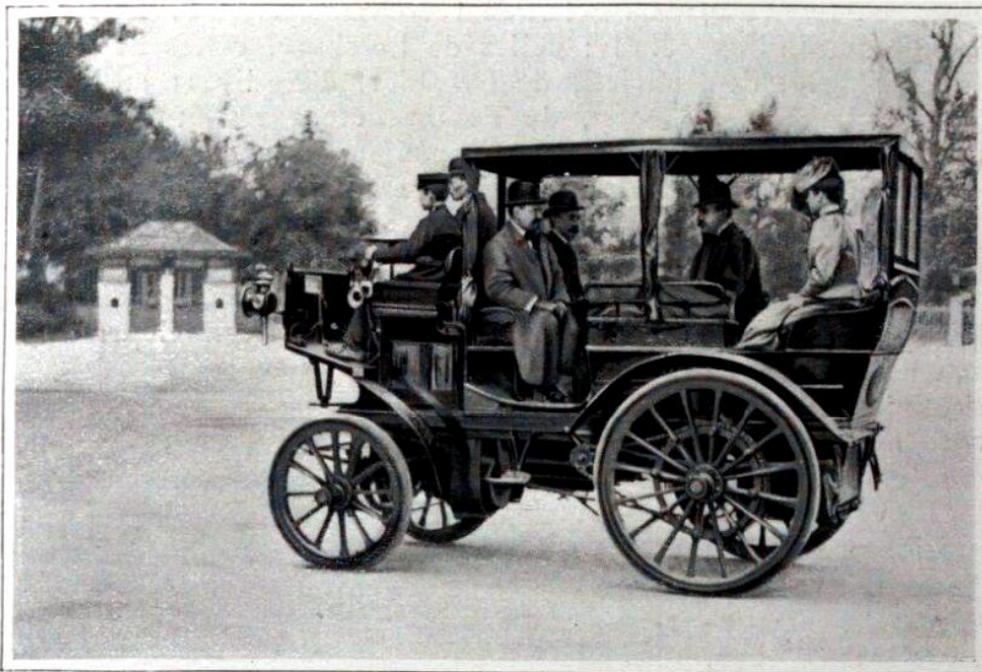
Dénoté *familiale* en québécois (Canada français), *estate* au Royaume-Uni, *Station Wagon* aux Etat Unis d'Amérique (USA) et *Wagon* en Australie.

Le break de chasse, également appelé *shooting-brake*, est un type de carrosserie bicorps, disposant d'une silhouette relativement basse. Il s'agit le plus souvent de l'évolution d'un coupé ou d'un cabriolet vers un break, dont l'utilisation est plus orientée vers les loisirs que vers une fonction utilitaire pure. De fait, de nombreux breaks de chasse sont basés sur des coupés luxueux.



Volvo P1800 ES Break de chasse 1971

Enfin, un *tonneau*, même ayant son arrière formé par des coins arrondis, comprend plus de quatre places est appelé *break à pieds de billard*.

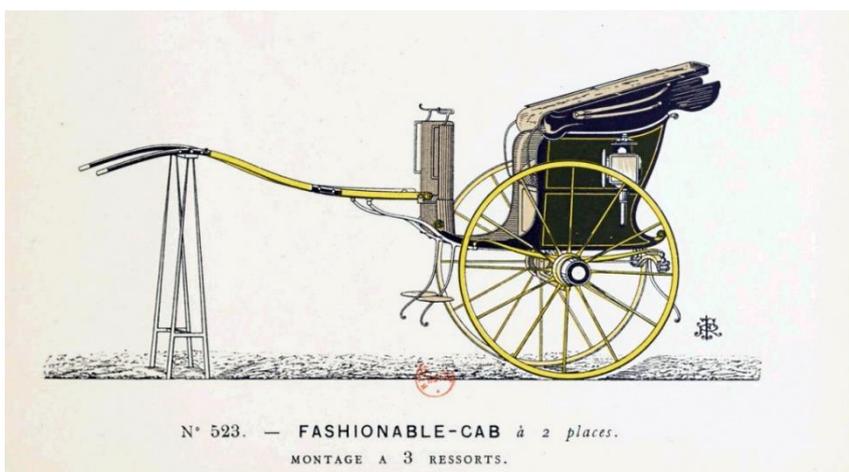


Cliché Carle de Mozibourg BREAK A PETROLE PANHARD ET LEVASSOR.
Douze places

Break à pieds de billard.
(Source : *Les Sports modernes* 06-1898)

Cab

Voiture hippomobile anglaise mise à disposition du public londonien dès 1588 par le capitaine Bailly. A deux places, à deux ou quatre roues (cab anglais ou Hansom et cab français), fermé de trois côtés avec une glace sur chacune des faces latérales.



Lithographie polychrome du Fashionable-Cab à 2 places et montage sur 3 ressorts. Voiture hippomobile française de la Manufacture Rétif et Fils.

(Source : *Album n° 10 de la Manufacture Rétif et Fils de 1902. Gallica.BnF.Fr*)

L'avant se ferme par une portière, par une porte à tabatière ou à deux vantaux en partie basse formant tablier et comprend une glace que l'on remonte jusqu'au plafond afin de prendre place. Un siège peut être présent à l'avant (cab français) ou surélevé à l'arrière pour le cocher (anglais).



Cab Français à moteur. (Source : Les Sports modernes 01-1901)

Le taxi de Hansom (Hansom Safety Cab) fiacre tiré par des chevaux conçu et breveté en 1834 par Joseph Hansom, deviendra Taxicab puis Cab en Angleterre.



HANSOM CAB photographed in London in 1895. (Smithsonian photo.)

Taxi-Cab Hansom Londres 1895. (Source : Smithsonian photo)

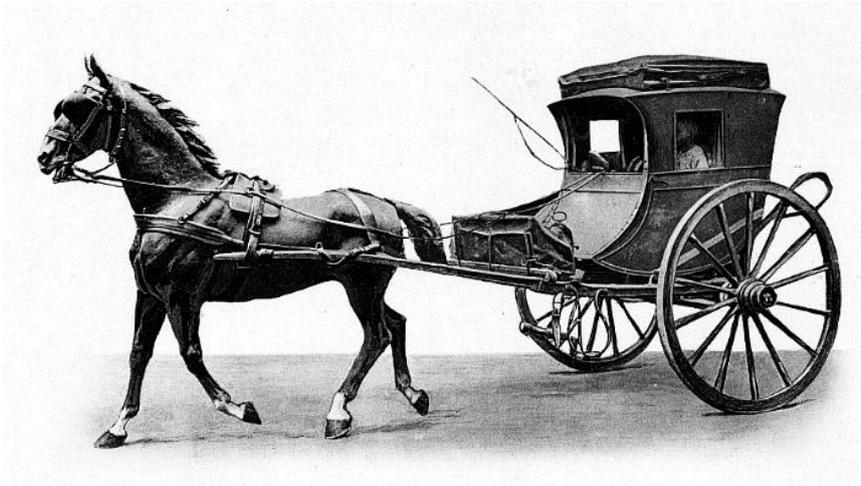
Concours des fiacres automobiles du 1^{er} au 11-06-1899. Le Cab à 2 places Jeantaud électrique selon Cab Hansom. Source Gallica.BnF.Fr – photo Jules Beau)



Cab à 2 places Jeantaud, moteur électrique

Cab landaulet

Voiture hippomobile dérivée directement du cab ordinaire mais entièrement fermée et à deux places de maître, dont la capote et les glaces sont mobiles et facilement rabattues vers l'arrière à partir de la ligne de ceinture découvrant la banquette intérieure.

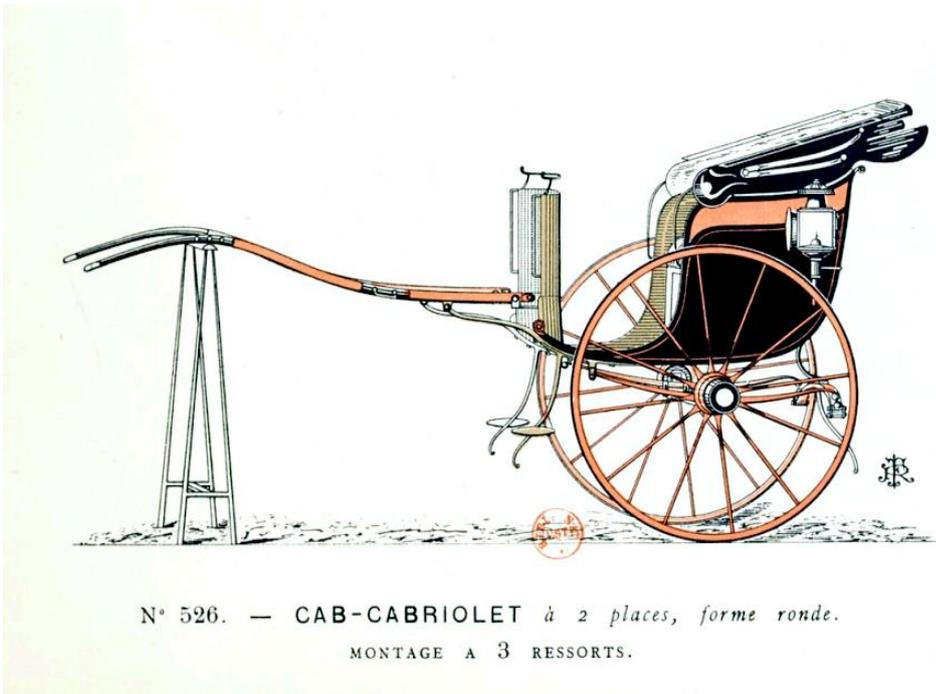


(Source : Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport exposition universelle de 1900)

Ce modèle de voiture a été très prisé à ses débuts pour le tourisme automobile à deux places et a pu être complété d'un siège spider arrière.

Cabriolet - Convertible

Voiture hippomobile très légère, soignée et confortable, à deux ou quatre roues et à deux, trois ou quatre places, élégamment munie d'une capote mobile en cuir et quelques fois un cuir par devant (tablier) et tirée par un cheval.

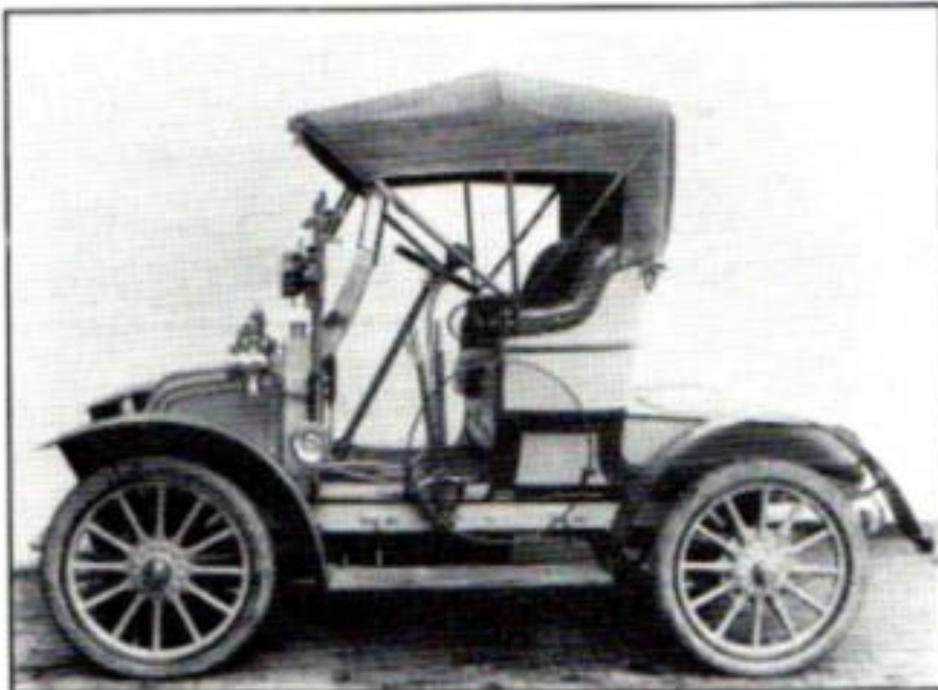


Lithographie polychrome du Cab-Cabriolet à 2 places, forme ronde et montage à 3 ressorts de la Manufacture Rétif et Fils.

(Source : Album n° 10 de la Manufacture Rétif et Fils de 1902. Gallica.BnF.Fr)

Dérivé de la chaise ou de la calèche hippomobile, le dessinateur lorrain Israël Sylvestre (1621-1691), conseillé du roi en son Académie royale, en fit une première gravure en 1667. Mais il faut attendre mars 1755 pour que le cabriolet soit popularisé comme une voiture légère qui cabriole (du verbe « cabrioler », c'est-à-dire « faire des cabrioles »). De nos jours, on considère de manière erronée que le mot cabriolet serait un anglicisme. Le Cabriolet a connu un grand succès à Paris car il était principalement destiné à la promenade des dames qui pouvaient le mener elles-mêmes.

De nos jours, le cabriolet - parfois appelé « décapotable » lorsqu'il est doté d'une capote- est une automobile ouverte et découvrable grâce à une capote ou un toit escamotable, disposant d'un pare-brise fixe, et des portes sans encadrement supérieur. Il peut aussi être dérivé d'une berline ou d'un coupé, comme disposer d'une plateforme. C'est toujours un deux-portes, lorsqu'il offre deux ou quatre places. En revanche, le terme de cabriolet ne peut pas être employé pour une quatre-portes car la voiture est trop lourde, on l'appellera donc décapotable ou convertible selon qu'il est doté d'une capote ou d'un toit en dur escamotable (hard top).



cabriolet

*(Source : 100 ans
d'automobile française.
(Bellu-Fondin-Moity
1984)*

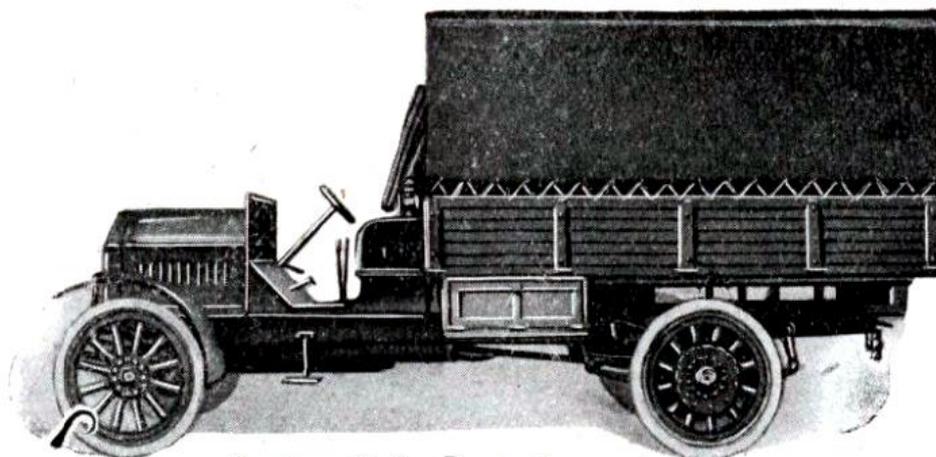
Cabriot

Avant-train moteur automobile mono-roue auquel son inventeur et constructeur, l'ingénieur militaire Nicolas Joseph Cugnot (1724-1804), a attelé un fardier qui était une voiture de transport de charges lourdes, connu depuis l'antiquité. Joseph Cugnot effectue l'essai de son Cabriot en octobre et novembre 1769 et est donc le premier véhicule automobile ayant circulé en Europe.

Aujourd'hui le terme Cabriot est improprement remplacé par celui de fardier.

Camion

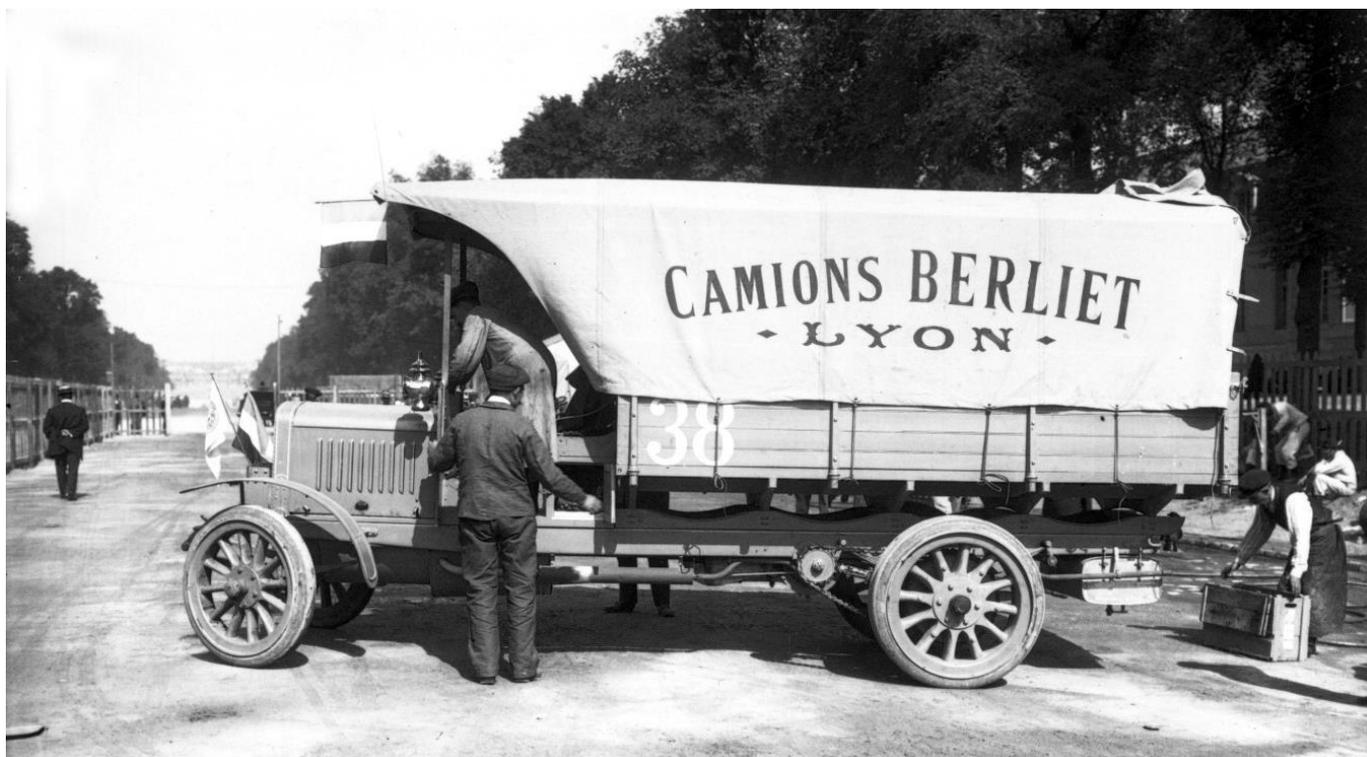
Mot emprunté à la langue celtique continentale, plus précisément gauloise. Ce char à bras à hautes roues tiré par des hommes ou des bêtes, est devenu un chariot bas pour le transport ou charriage lourd. Le camion a été décliné en diverses tailles selon l'emploi. Le dictionnaire *francoifLatin, auquel les mots françois, avec les manières d'user d'iceux sont tournez en latin* de Ichan (Jean) Macé augmenté par Jean Thierry en 1564, p91, nous donne la 1ère définition comme « espèce de charroy, en quoi les vinaigriers de Paris traînent leur lie ». Le camion a été décliné en diverses tailles selon l'emploi.



Camion Cottin-Desgouttes.

*(Source : Automobilia,
l'automobile aux armées
du 30-04-1919)*

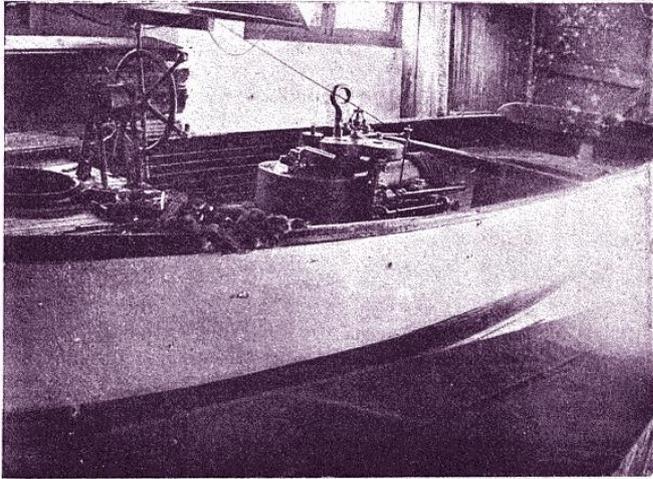
Par analogie, le nom désigne les véhicules automobiles lourds de transport de marchandises. Jusqu'au début des années 1930, le camion est encore confondu avec le fardier.



(Source : Véhicules industriels à Versailles du 17-7-1911. Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)
Thésaurus Illustré page 28

Canot automobile

De l'espagnol *canoa* dérivé de l'amérindien arawak *kanoa*, flotter sur l'eau, qui désigne une grande pirogue en bois monoxyle. Dès 1677, canot prend le nouveau sens de « *petit bateau utilisé pour le service d'un plus grand* ». Par la suite, il désigne une embarcation destinée à servir de moyen de communication ou de transport entre le rivage et les bâtiments à l'ancre.



Canot Lenoir (Source : Forest Fernand - Les bateaux automobiles (1906))

FIG. 12. — Le Lenoir.

Par extension le canot devint une embarcation de 18 m maximum de longueur propulsée par un moteur quelconque de deux classes distinctes : *Racer* qui est une embarcation "automobile" d'expérience ou réservée pour la course ; *Cruiser* qui est une embarcation "automobile" de tourisme. Il a été oublié que les futurs constructeurs lyonnais Berliet et Rochet-Schneider ont construit à leur début des canots automobiles.

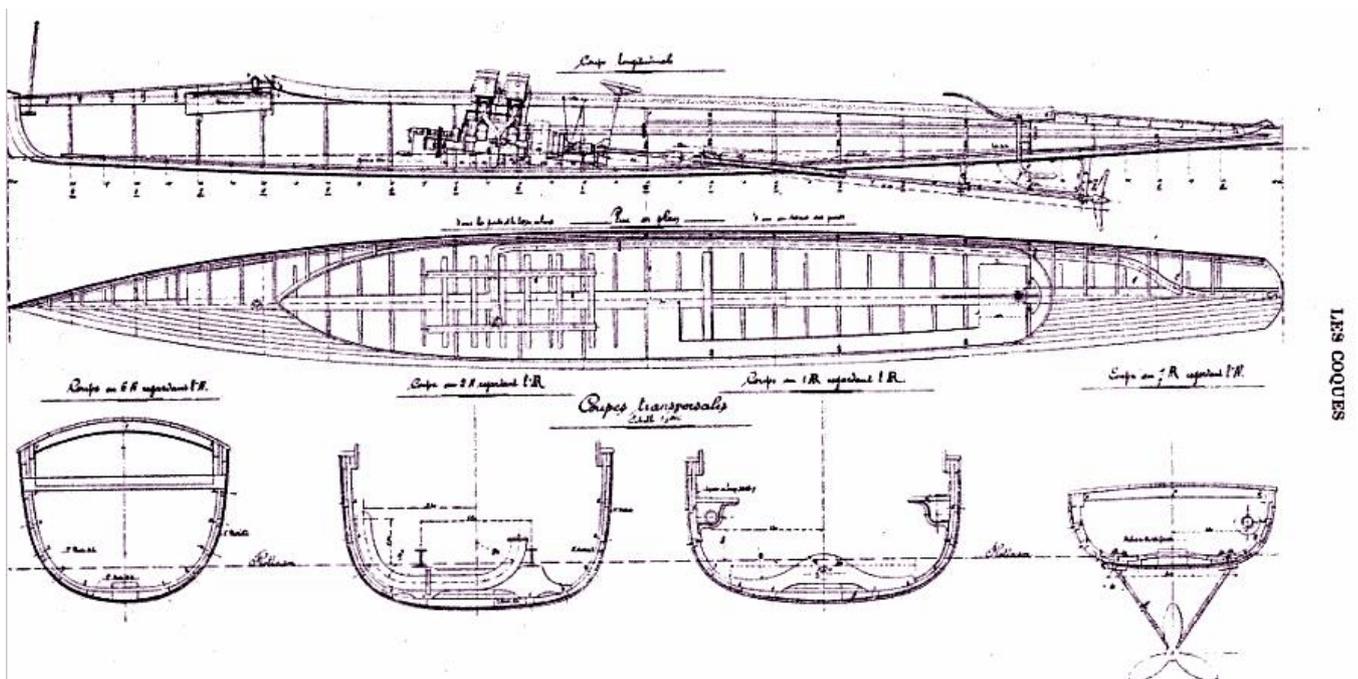


FIG. 285, 286, 287, 288, 289, 290. — Le racer Binger de Tellier, plans de formes et d'installation.

Racer (Source : Forest Fernand - Les bateaux automobiles, 1906)

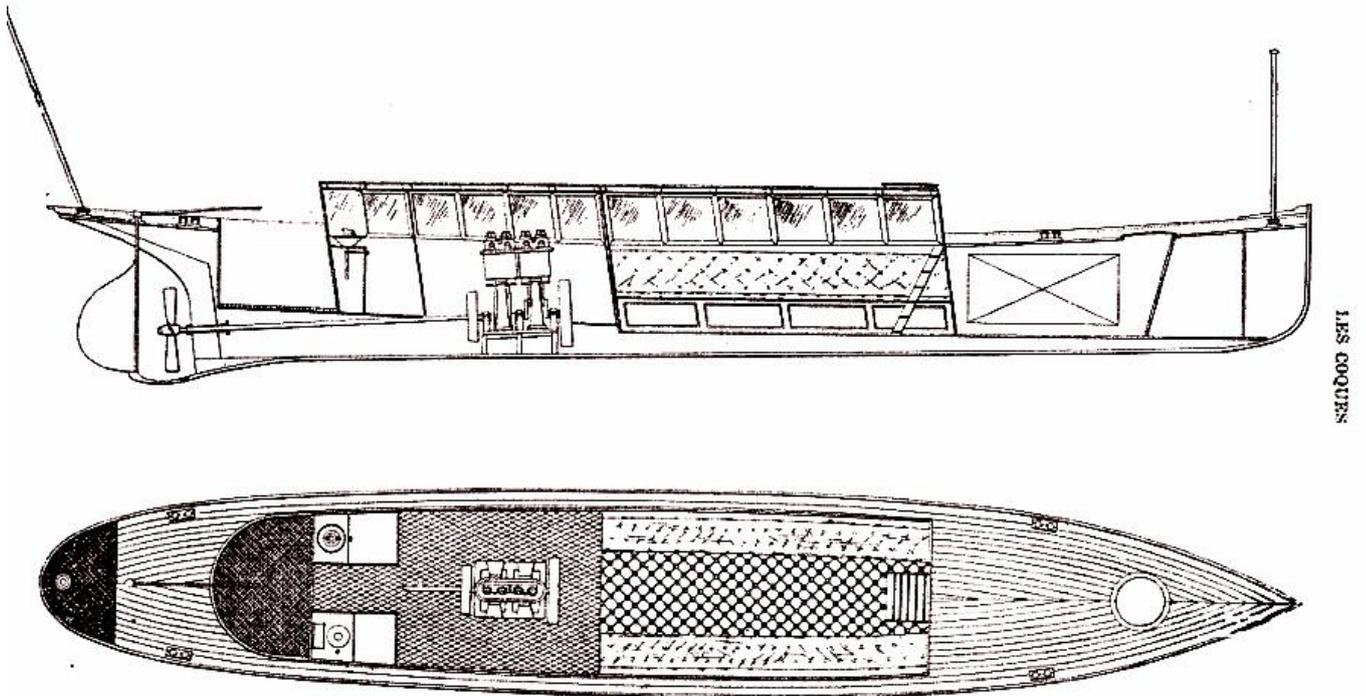


FIG. 276, 277. — Élévation et plan d'un cruiser automobile, le moteur placé sur l'arrière, la cabine au milieu de la coque.

Cruiser (Source : Forest Fernand - Les bateaux automobiles, 1906)

Capote

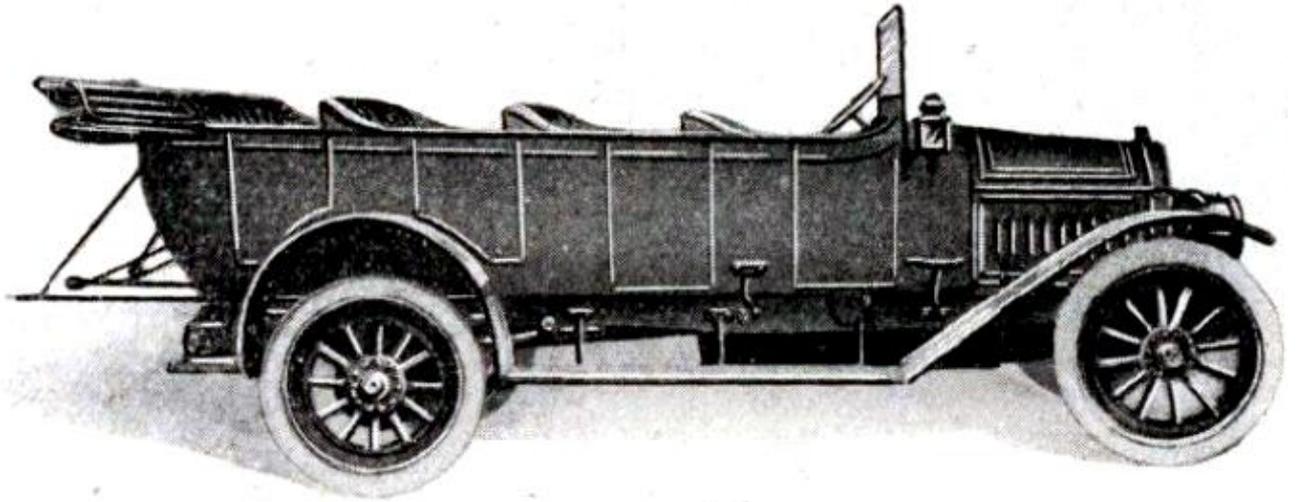
Élément d'une automobile en tissu ou en toile permettant de recouvrir le véhicule afin de protéger les passagers des intempéries.



(Source : « Ami de la 2cv »)

Car

C'est un véhicule automobile de grande dimension, destiné au transport des scolaires, des touristes, des voyageurs, mais qui peut être aussi aménagé pour l'exercice itinérant de certaines professions. Il est souvent confondu avec le bus.



Car alpin Cottin-Desgouttes.

(Source : Automobilia. L'automobile aux armées du 30-04-1919)

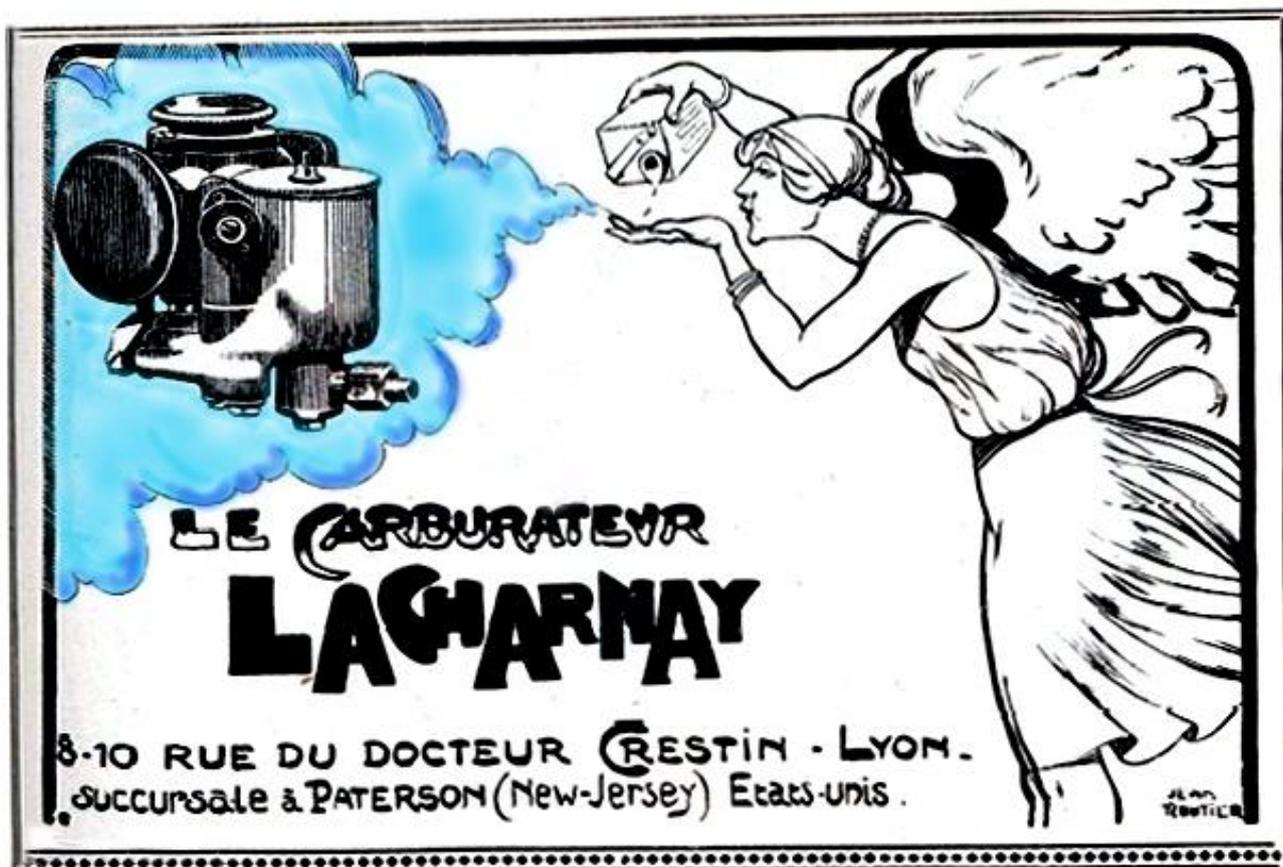


Car Chausson

Carburateur

Le mot et l'appareil ont été inventés et déposés dans le brevet d'invention et d'importation du 11 juillet 1856 et enregistré sous le n° 28431 par le Parisien Charles-Théodule Delaunay pour un carburateur à gaz dont il en céda les droits et licences en France, Belgique, Hollande, Angleterre, Autriche, Piémont et Espagne par adjudication le 22 septembre 1858 (Source INPI).

Le carburateur est un organe mécanique assurant le mélange entre l'air et le carburant dans de nombreux moteurs à allumage commandé dits « à essence ».



Publicité carburateur Lacharnay. Lyon (Source : Automobilia 30-04-1919)

Car Ripert

Voiture hippomobile de transport en commun sur route du genre omnibus ou tramway, de 1200kg à 12 places, 4 devant assises à l'intérieure et 7 debout sur la plate-forme arrière, inventé et fabriqué par le carrossier Marseillais (Bouche du Rhône) Antoine Ripert.

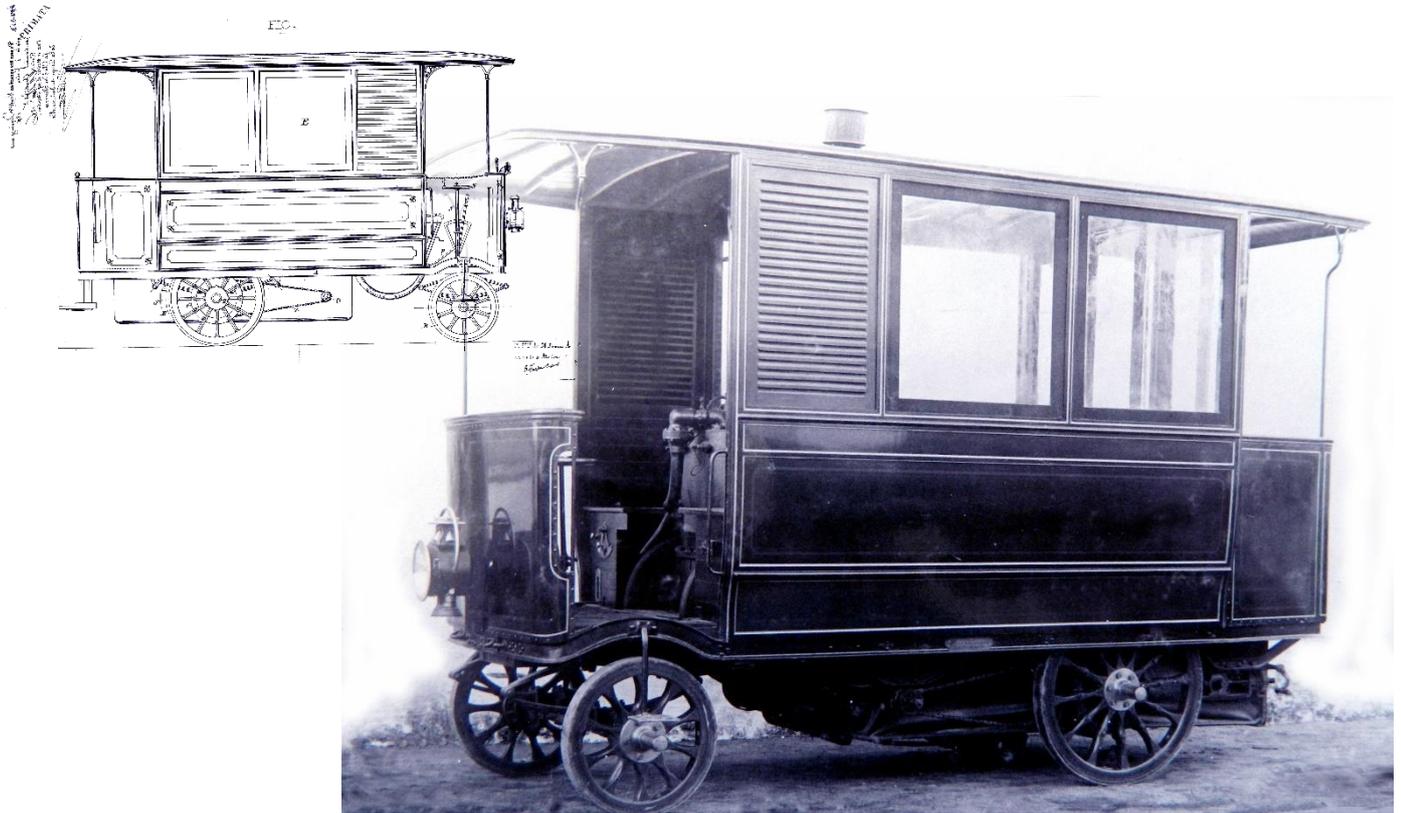


Carte postale de Beaujeu avec un Car-Ripert (Source inconnu)



*Car-Ripert n°2 (Source : Musée des Transports Urbains- Association amtuir)
Thésaurus Illustré page 33*

Les premiers éléments de sûreté ont été brevetés le 1er janvier 1858 et définitivement dénommé et breveté (n°119080) le 26 juin 1878 comme voiture omnibus Ripert, à plate-forme, *avec roues dissimulées en partie dans la caisse et l'avant-train.*(Source INPI).En 1895, le Lyonnais Maurice Audibert construisit à Lyon-Montplaisir, dans l'usine paternelle, une voiture automobile genre *Car-Ripert* dont il déposa le brevet (n° 253923) le 8 février 1896, suivit d'une addition. Dans celui-ci, il y installa son moteur bicylindre à essence breveté (n° 253664) le 6 février 1896. (Source INPI).



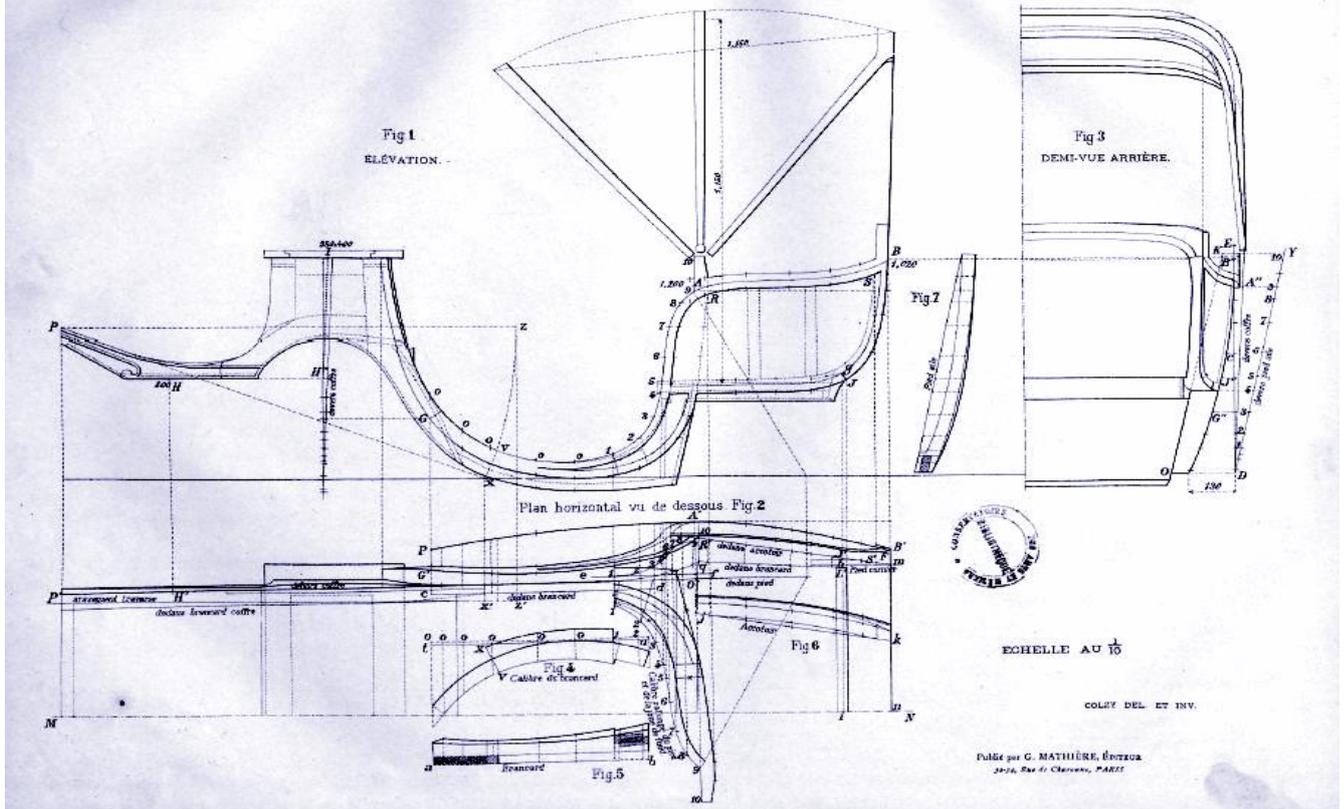
Car-Ripert Audibert tel qu'il sera apporté en 1896 par Maurice Audibert dans le capital de la société en nom collectif Audibert & Lavirotte et qui sera commercialisé comme tramway. On aperçoit face au siège du chauffeur, le moteur bicylindre breveté. En médaillon l'un des dessins incorporé à la demande de brevet de Maurice Audibert du 8 février 1896 pour sa nouvelle voiture automobiles à pétrole. (Source : Collection Burel, album famille Audibert et INPI)

Carrossier

Professionnel de la fabrication, de la vente, de la location et de la réparation de carrosses puis de voitures hippomobiles, plus connus sous le nom de sellier et ayant la qualité de maître Selliers-Lormiers & Carrossiers dont les premiers statuts ont été confirmés par Henri III (1577) et Henri IV (1595), puis modifiés encore en 1678. Les statuts et règlements définitifs furent rédigés à « Lyon et pour le Lyonnais » le 15 novembre 1629 (sellier), augmentés le 14 décembre 1712 (selliers, lormiers & carrossiers), homologué par le Grand Conseil du Roi en juillet 1731 avec lettre patente du 28 juin précédent et, enfin par le parlement le 2 août 1736, s'imposant alors à tout le royaume. Le patron de cette corporation est Saint-Benoît, fêté le 11 juillet.

Ils sont devenus les concepteurs, constructeurs et réparateurs de carrosseries pour véhicules automobiles ou spécialistes dans la tôlerie automobile.

MYLORD A RELEVÉE.



Plan «Mylord à Relevée» (Source : Traité théorique et pratique de menuiserie en voitures-1880-CNAM)

La plus Importante Maison Française de
Carrosserie Automobile de Luxe
 — en grandes séries —

CARROSSERIE AUTOMOBILE et ACCESSOIRES

Henri GAUTHIER & C^{ie}

109-111, Cours Emile-Zola, LYON-Villeurbanne

Usines à LYON-VILLEURBANNE et à BEAULIEU-AUDINCOURT (Doubs)

Seuls Concessionnaires pour la France des Tissus
 • biaisés pour Capotes d'Automobiles, garantis
 • imperméables et indéchirables. ○○○○○○
 Echantillon franco sur demande

FOURNISSEURS DE GRANDES MARQUES
 FRANÇAISES ET ÉTRANGÈRES

Production annuelle :
 5.000 Carrosseries

Publicité Carrosserie Henri Gauthier & Cie. Lyon (Source : Annales sportives Nov-1913)

Actuellement les constructeurs automobiles sont aussi leurs propres carrossiers ; le carrossier, à quelques exceptions près, est principalement un réparateur de châssis, carrosserie et un spécialiste en peinture.

Certificat de capacité

Léon Bourgeois (1851-1925), Préfet de Police de Paris, par son ordonnance du 3 janvier 1888 concernant le fonctionnement des appareils à vapeur sur la voie publique institue à Paris que « Nul ne peut être employé en qualité de chauffeur d'un appareil à vapeur fonctionnant sur la voie publique s'il ne produit pas un certificat de capacité délivré dans les formes usitées pour les mécaniciens de bateaux à vapeur et sur avis des ingénieurs des Mines ». Ce certificat de capacité est l'ancêtre du permis de conduire. Puis, le 14 août 1893, Louis Lépine (1846-1933), Préfet de Police de Paris, l'étend à la conduite de son propre véhicule ou pour être employé pour la conduite d'un véhicule à moteur, à vapeur ou à pétrole.

Enfin le décret du 10 mars 1899 rend obligatoire la détention du certificat de capacité et il est étendue à tout le territoire français et à l'ensemble des conducteurs. Il est toujours délivré à cette époque par les préfets après un examen pratique certifié par les ingénieurs des mines.



Certificat de capacité du 8 novembre 1899 (Source et Crédit photo : Daniel Genet - wikicollection)

Char-à-banc

Voiture à traction animal qui est connue depuis 1801 et qui a pour caractéristique d'être ouverte et avoir quatre roues. Elle est démunie de suspension, mais est munie de bancs disposés parallèlement aux essieux. Cette voiture est vouée au transport des personnes, et est conduite par un cocher et on le surnomma Carabas et char à pauvres gens. Elle évolua et les bancs furent montés parfois perpendiculairement.



Char à Banc.

(Source : merveillesetsplendeursdantan)

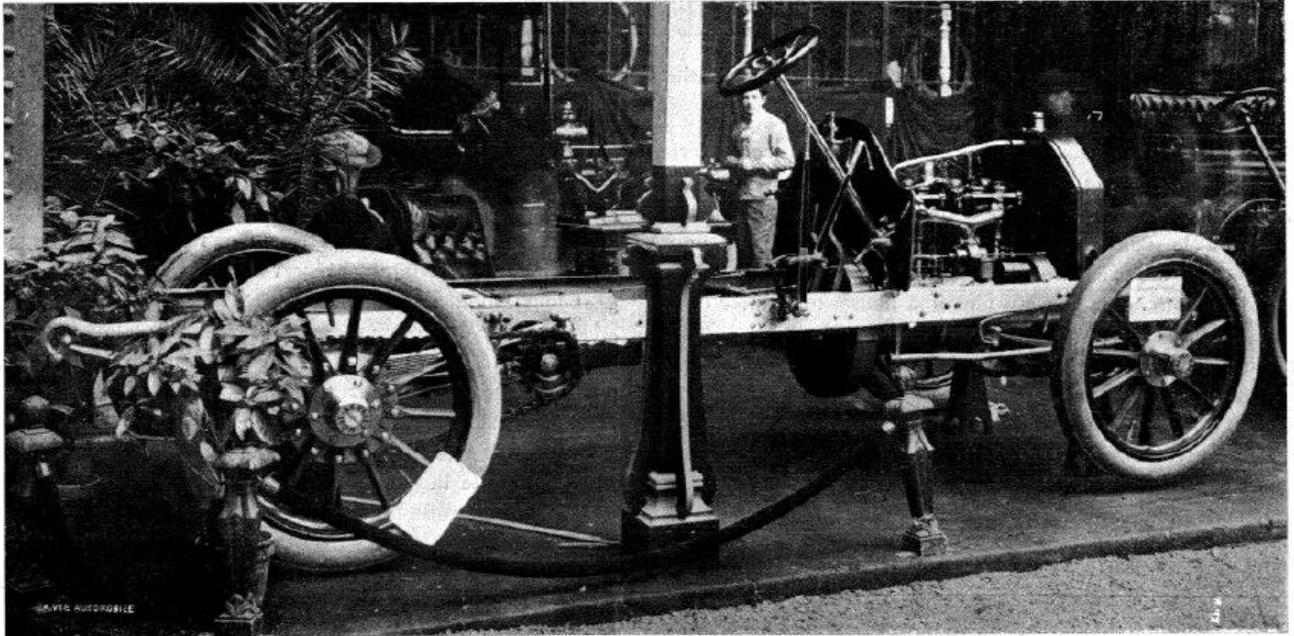
Par analogie, le mot désigne une voiture automobile de transport de personnes qui possède la même caractéristique que son aîné. On y entre latéralement et il a un nombre variable de bancs ou banquettes parallèles entre elles et qui sont positionnées parallèlement aux essieux.



Char à Banc. (Source : Les Sports modernes 06-1899)

Châssis

Structure rigide composée de longerons, de traverses et d'entretoises qui soutiennent toutes les parties mécaniques assurant de fait le roulage d'une voiture. De par sa position, située en-dessous de la voiture mais aussi au-dessus sur les modèles modernes, le châssis est primordial pour le maintien et la sécurité. D'abord réalisé en bois, il a ensuite été construit en bois armé, en acier, en tôle emboutie, en tubes, etc.



Châssis Berliet.

Châssis automobiles Berliet (Source : La vie Automobile 1904n°168)

Le châssis est l'ouvrage du charron dont le 1er règlement a été édicté le 15 octobre 1498 dans le « *Dictionnaire du citoyen de 1762, p 147* ».

Chauffeur - Chauffeuse

Ouvrier ou ouvrière chargée de la conduite et de la surveillance d'un feu, d'un four ou d'une chaudière.

Par extension, le terme désigne celui qui entretient le foyer d'une machine à vapeur ou d'un moteur à combustion interne et en particulier son carburateur primitif. Le chauffeur était donc le mécanicien embarqué, puis il est devenu le conducteur d'un véhicule automobile, un professionnel chargé de conduire une voiture, un camion, etc.

Aujourd'hui c'est un professionnel de la conduite d'un moyen de transport en général chauffeur de poids lourd, de bus, livreur, taxis...

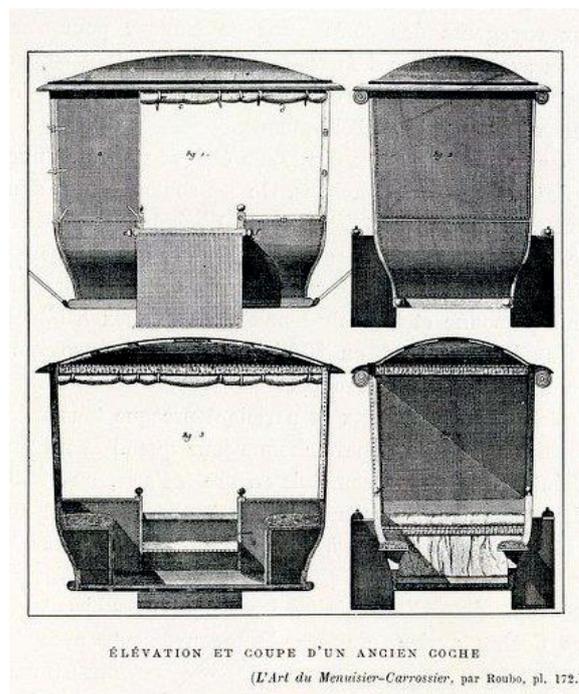
Coche - Coach

Dérivé du hongrois *kocsiou kotttschi*, grande voiture couverte, lui-même dérivé de Kocs ou kotsee, nom d'un village et de son relais de poste sur la route de Vienne à Pest. Dans son ouvrage « *Commentario de rebus moscoviticis* », le conseiller impérial autrichien envoyé à la cour de Russie

en 1516 et 1517, Siegmund baron de Herberstein ou Sigismund de Herberstein (1486-1566) précise que le « 4e relais d'arrêt, pour laisser les chevaux souffler, et dans le village de Cotzi, d'où les noms des carrosses et des cochets dérivent à la fois ».



Coche ancien (Source : Attelage-Patrimoine)



Coupe de la carrosserie d'un coche. (Source : L'art de conduire et d'atteler 1897)

Le coche hongrois est représenté par une gravure de 1563 et s'est étendu en Allemagne (*kutsche*), en Hollande (*koets*), en Espagne et au Portugal (*coche*), et en Angleterre (*coach*). Le coche est connu en France depuis 1563 puisque lors de l'enregistrement des lettres-patentes de Charles IX (1550-1574), pour « *la réformation du luxe, le Parlement arrêta que le Roi seroit supplié de défendre les coches par la ville* ». Toutefois, le coche restait inconnu et il faut attendre l'hebdomadaire La Gazette pour que la presse en parla en relatant le 3 septembre 1636, le vol du coche de Nancy et l'assassinat de ces occupants, tous aux services du roi.

Son conducteur fut dénommé le cocher, nom qui s'est maintenu pour le conducteur de tous les types de voitures à cheval bien après la disparition du coche lui-même.

A l'origine le coche est un véhicule hippomobile attelé et fermé, mais pas complètement clos, avec une caisse en osier bardé de bois relevée à l'arrière apprécié pour son luxe et sa vitesse.

Bien après l'avènement de l'automobile le mot coche nous revient sous sa forme anglophone coach pour désigner en français une carrosserie fermée (conduite intérieure) à deux portes et quatre glaces latérales ; les sièges avant se rabattent pour autoriser l'accès aux sièges (ou à la banquette) arrière. Ce mot semble tomber en désuétude et tend à être remplacé abusivement par le terme « coupé », voire (encore plus improprement) par « berline deux portes ». De nombreuses automobiles vendues sous le nom de « coupé » sont en fait carrossées en coach.



Coach Peugeot 601 DL dite berline aéro fuselée de 1935.

Les expressions ; rater le coche, à l'origine au sens propre, a pris le sens figuré de manquer une occasion ; la mouche du coche (en référence à la fable Le coche et la mouche, de La Fontaine) veut dire que l'on est le petit élément perturbateur qui gêne le déroulement d'une entreprise par des actions inutiles, tout en prétendant aider et en tirant quelque bénéfice par la suite, mais encore, qualifie une personne inutile mais persuadée du contraire.

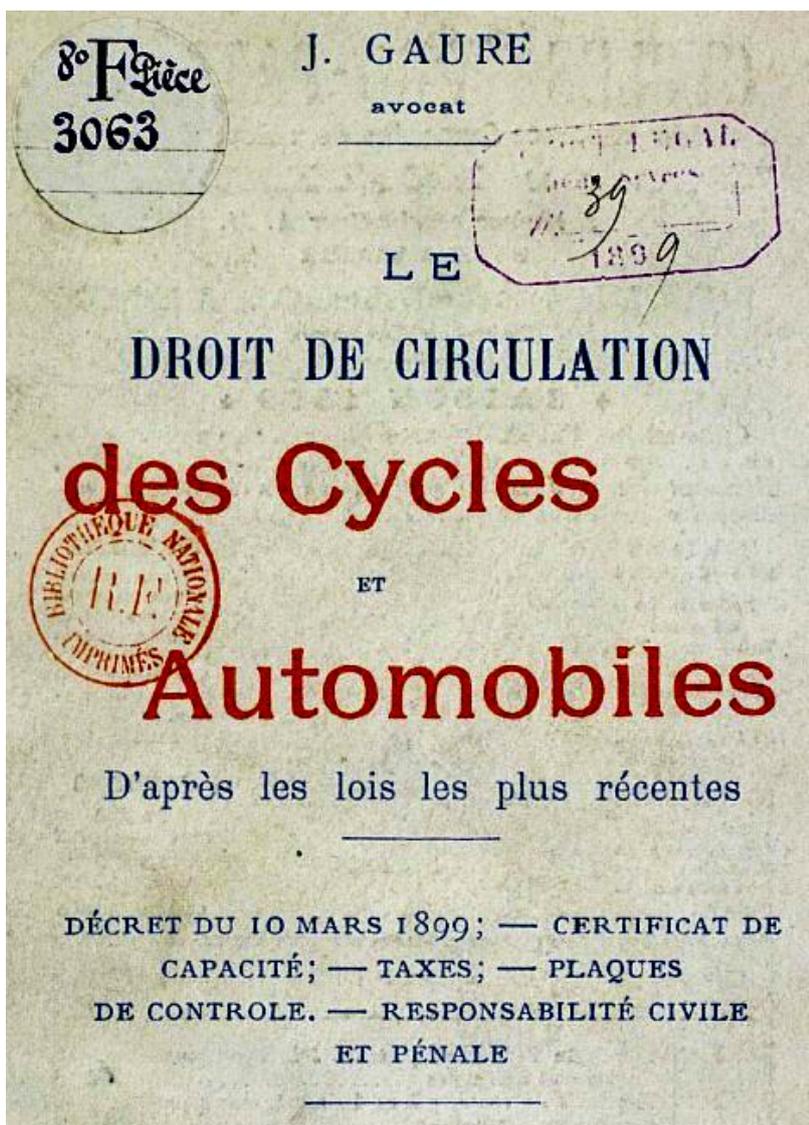
Le mot coche est toujours utilisé au Québec pour désigner une voiture automobile.

Constructeur automobile

Industriel ou professionnel qui construit, fait construire, conçoit et façonne des châssis, des moteurs et des organes moteurs. Son ancêtre est le charron, cet ouvrier autorisé à faire, vendre et faire exécuter tout l'ouvrage en bois qui entre dans les grosses voitures ainsi que leur attirail, en qualité de maître de la communauté des Charrons réglementée depuis 1498.

On doit à Camille Krantz (1848-1924) alors ministre des Travaux publics, d'avoir édicté la première loi réglementant tout ce qui touche à la circulation des automobiles et aux mesures de sûreté à prendre pour empêcher, dans la mesure du possible, les piétons d'être victimes des accidents qui peuvent être dus à l'imprudence ou à la maladresse des automobilistes. Elles sont relatives aux mesures de sûreté générale auxquelles doivent satisfaire les fabricants sous le rapport des appareils moteurs - bruit et pollution -, des organismes de direction et de transmission, de freinage, de transport des liquides inflammables et de conduite, mais aussi répondre aux conformités administratives homologuées par les ingénieurs des mines en chef ou par leurs délégués, sur la demande qui leur est adressée, soit par le constructeur, soit, s'il y a lieu, par le propriétaire de la machine, etc.

C'est par le décret du 10 mars 1899, complété par la circulaire du ministre des Travaux publics du 10 avril suivant, que cette loi a été promulguée.



Droit de circulation des cycles et automobiles-Décret du 10 mars 1899. (Gallica.BnF.Fr)

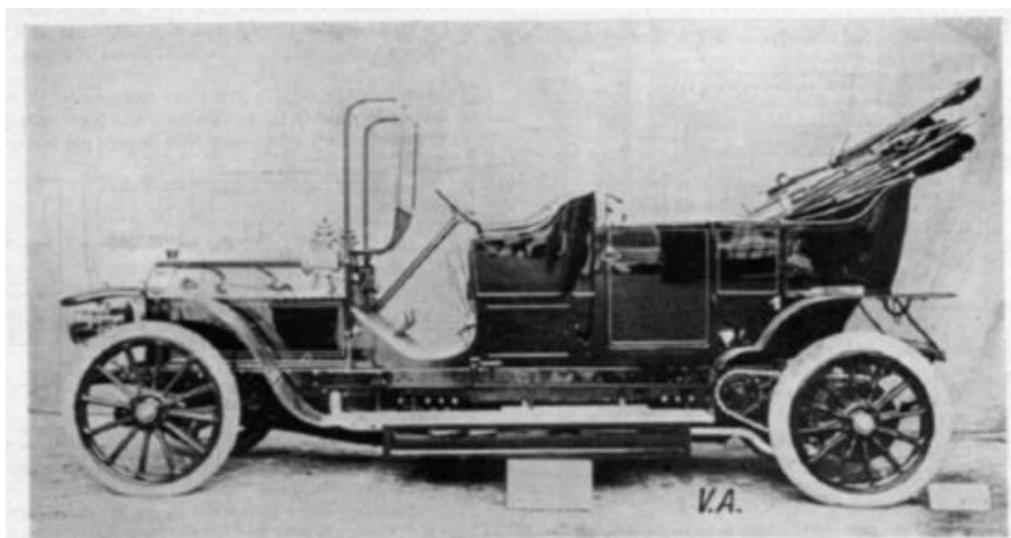
Constructeur Lyonnais de véhicules

Les fabricants, constructeurs, assembleurs et préparateurs ayant adhéré aux chambres syndicales du cycle et de l'automobile (créée en 1896), de l'automobile (créée en 1898) et des constructeurs de motocyclettes (créée en 1902) ont obtenus, d'une part, à compter de ces dates auprès de leur chambre syndicale leur qualité de "constructeur" et que, d'autre part, depuis le décret du 10 mars 1899. Ils sont contraints d'avoir cette qualité de "constructeur" pour pouvoir demander la réception des véhicules qu'ils envisagent de produire ou de construire en série au titre de la Réception Par Type (RTP) qui a perduré jusqu'en 2009.

Les fabricants, constructeurs, assembleurs et préparateurs sont retenus comme "constructeurs" de véhicules lyonnais, peu importe le nombre de types ou le nombre de véhicules produits.

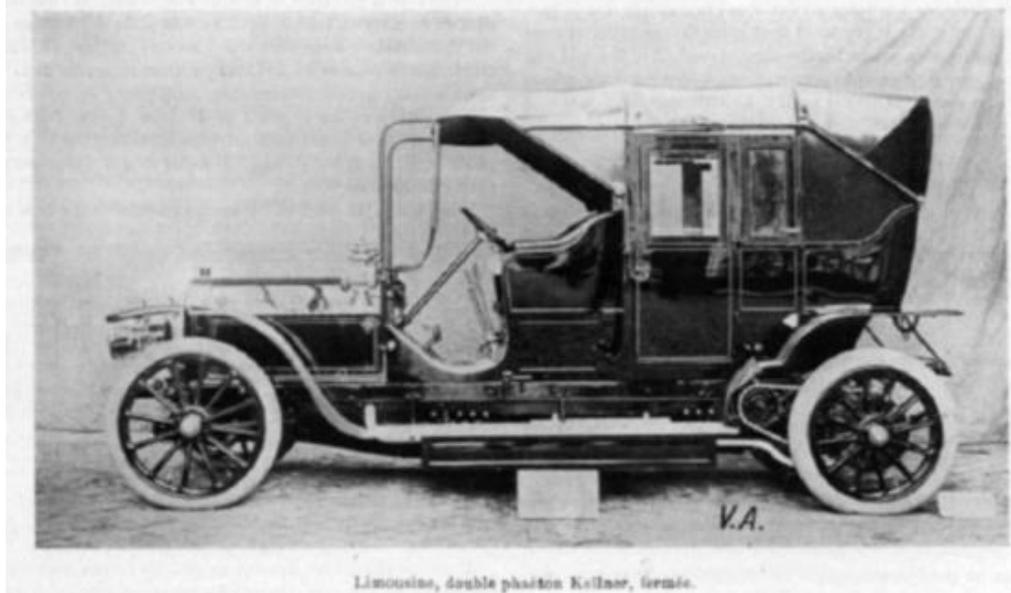
Convertible

Se dit d'un véhicule qui peut se transformer facilement en une autre, une bicyclette en tandem, une caisse de voiture automobile ouverte en caisse fermée...



Limousine, double phaéton Kellner, ouvert.

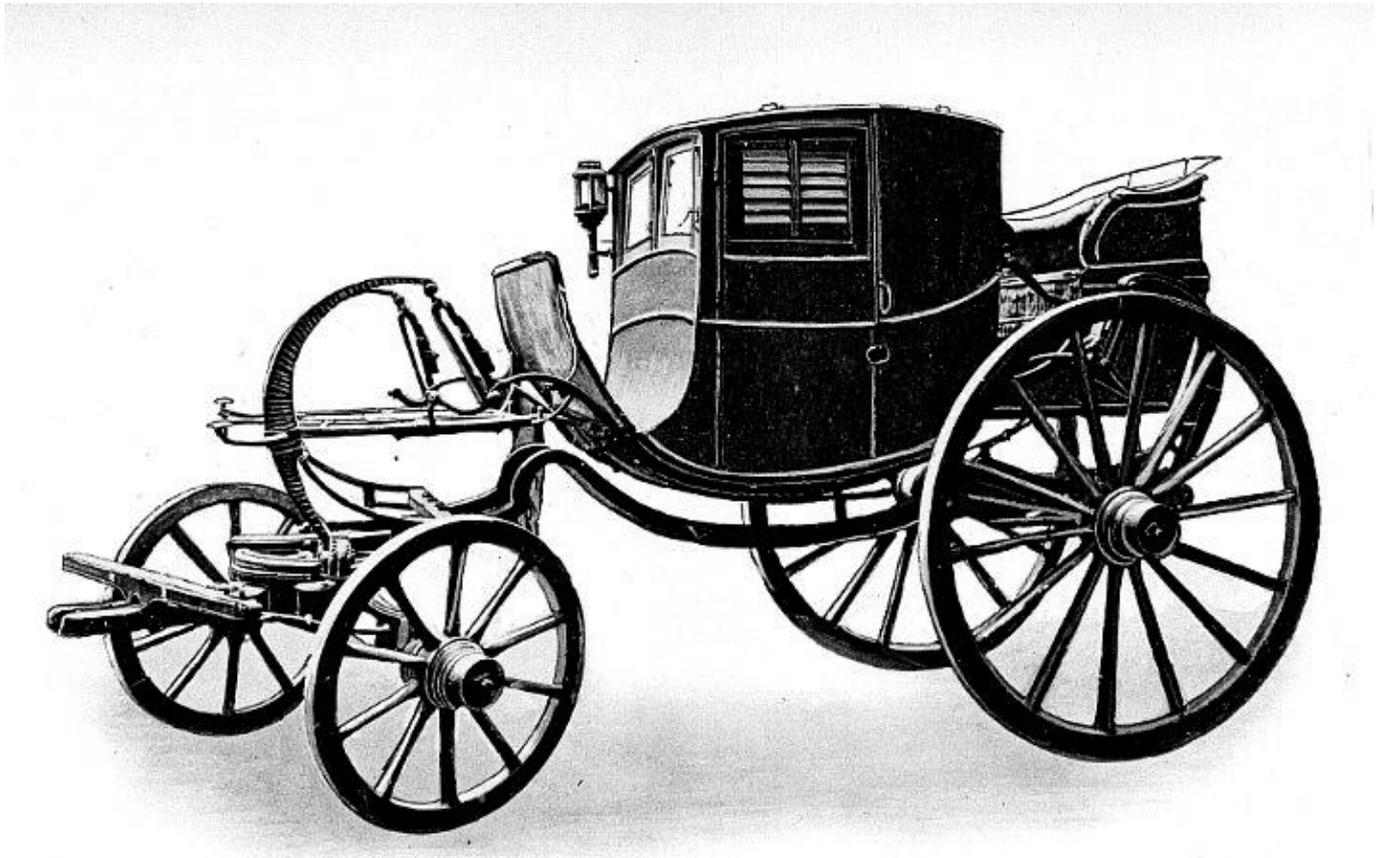
Limousine Kellner. Double phaéton convertible.
(Source : *La vie Automobile* 1908n°344)



Limousine, double phaéton Kellner, fermé.

Coupé

Comme son nom le laisse entendre, il s'agit d'une voiture qui a été raccourcie de manière à diminuer son encombrement pour supprimer les deux places avant. Le coupé a donc deux places, plus le siège du cocher.



Pl. 11

Coupé de voyage (Source : Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport exposition universelle de 1900)

Les premiers coupés ont été des carrosses ou des berlines, puis d'autres types de voitures ont également eu leur version coupée. À l'origine, le coupé a été appelé berlingot.

Le grand coupé rond ou à deux cintres constitue la première forme courante de cette voiture.

Vers 1830, apparaît le petit coupé carré, à quatre roues, à caisse fermée de forme carrée, avec un siège pour deux passagers. Le siège du cocher, à l'avant et à l'extérieur, repose sur un coffre. Le petit coupé est suspendu sur deux ressorts à pincettes à l'avant et à demi-pincettes à l'arrière, reliés par un ressort transversal.

Le petit coupé est le modèle du fiacre français.



Fiacre de la Compagnie des Voitures de Paris (Source Gallica.BnF.Fr – photo Jules Beau)

Le coupé de ville a été une voiture à deux places, de prestige, réservée aux cérémonies. Le coupé-mail dérive du mail coach, nom anglais de la malle-poste et par extension, d'une sorte de diligence, et en conserve les sièges extérieurs et les coffres. Le coupé trois-quarts est un coupé auquel on a aménagé une avance - en avant de la caisse - pour offrir deux petites places, ou une banquette étroite.



*Petit coupé carré (Source Attelage-Patrimoine)
Thésaurus Illustré page 44*

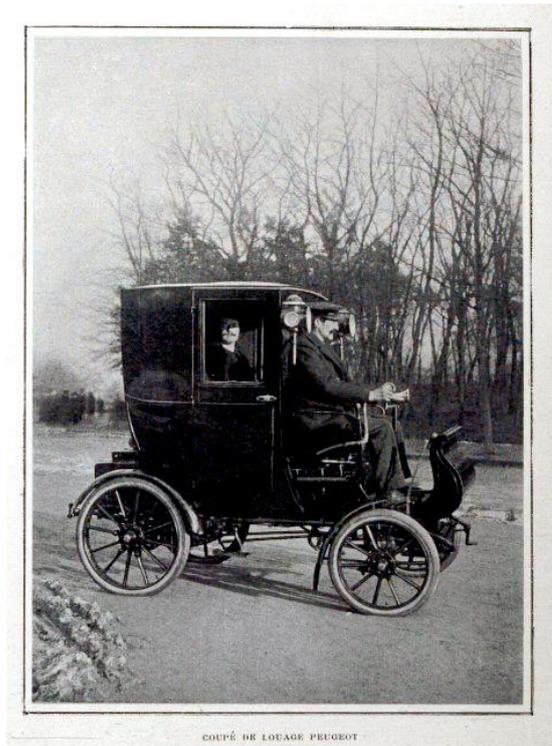
Le Landalet est la forme coupée du landau. Des landaulets trois-quarts ont été conçus. La Désobligeante est un coupé qui n'offre à l'intérieur qu'une seule place. Le dorsay est un coupé à double suspension ayant la forme d'une coque de bateau.

Mais le coupé peut aussi désigner la partie avant d'une voiture composite, comme la diligence de Lyon en service de Paris à Lyon et retour.



Diligence allemande avec coupé et berline (Source Wikipedia)

Par analogie, il est devenu une voiture automobile fermée à deux portes et deux glaces latérales.



*Coupé automobile Peugeot
(Source : La vie Automobile
1908n°344)*

De nos jours, ce nom désigne le plus souvent une berline à deux portes et possédant généralement deux ou quatre places. Certains coupés plus récents comptent cinq places, voire six à bord de certains modèles américains des années 1950 à 1970.



Ford Mustang Fastback 1965 (4 places)

Un coupé se caractérise souvent par une hauteur plus faible qu'une berline équivalente, mais avec la mode des voitures hautes, ce n'est plus une caractéristique déterminante. En fait, très souvent, le terme coupé désigne un coach, c'est-à-dire une berline à deux portes, à quatre places à caractère sportif ou bourgeois, afin de le distinguer d'une berline à trois ou quatre portes vendues pour une utilisation plus familiale. La différence est le plus souvent devenue commerciale et non une différence évidente de forme.



RENAULT Juvaquatre Coach 1939 (Source : oldiesfan67)

Coupé cabriolet

Couramment abrégé par CC, le coupé cabriolet est une sous-catégorie à trois portes du cabriolet. Ce dernier est un type de carrosserie automobile dont le toit peut s'ouvrir et se refermer à volonté. On parle de coupé lorsque la faible hauteur de toit réduit considérablement le confort et le nombre de places sur la banquette arrière.



Peugeot 402 Eclipse de 1936 et son toit rigide escamotable1908. (Source : Lebubu93 – Travail personnel, CC BY-SA 3.0, Wikimedia)

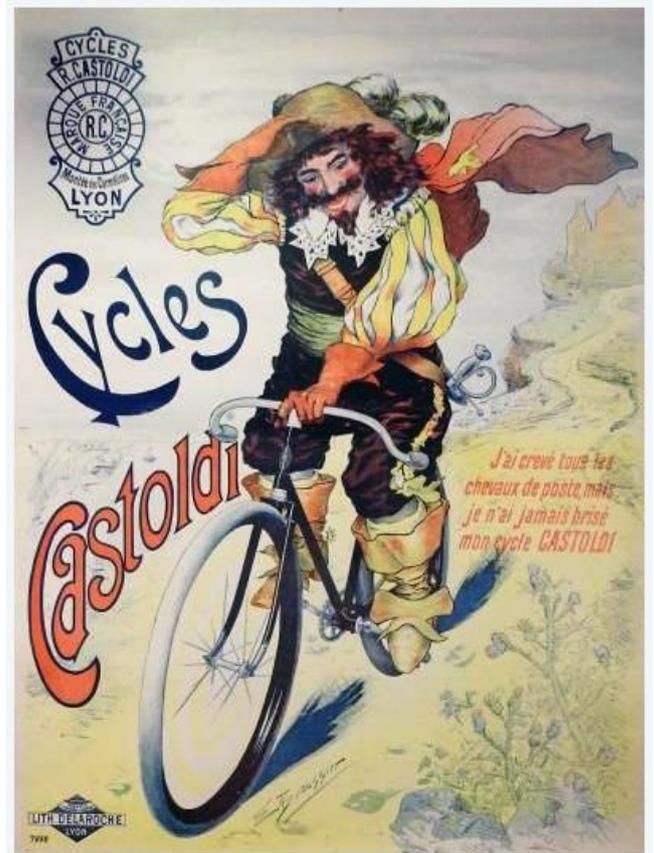
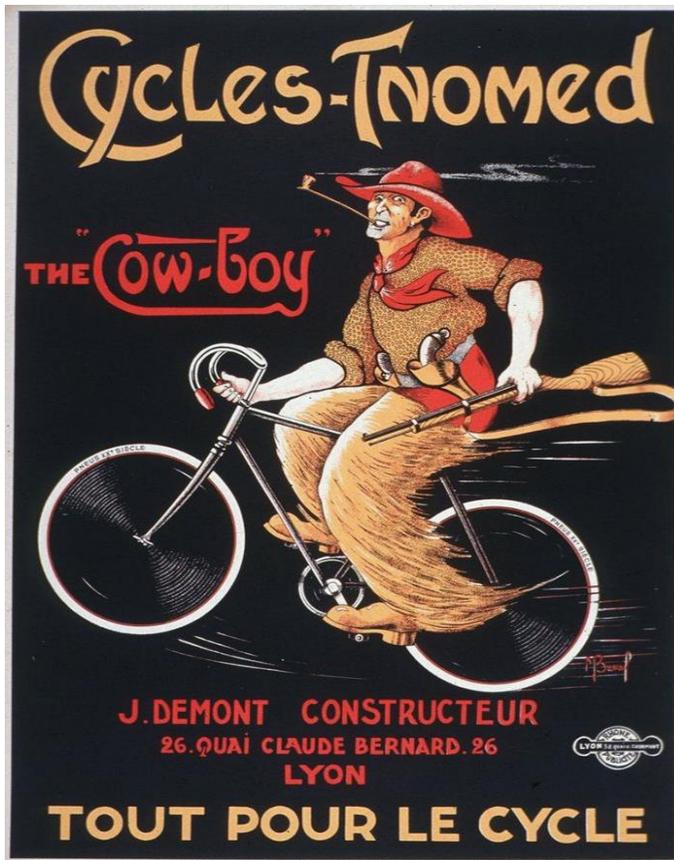
Cycle

Du grec *κύκλος* (*kýklos*) et du latin *cyclus* : le cercle et par extension la roue. Selon le Dictionnaire étymologique de la langue française de 1829, il donna *bésicycle* du latin *bis* pour double et de *cycle* pour cercle : des lunettes à branches qui s'attachent à la tête composée de deux verres en formes de cercles. *Bésicycle* fut dérivé en *Bicycle*.

C'est dans le *Vélocipède Illustré* du 16 janvier 1870 que le mot *cycle* tente d'être le générique de la grande famille des vélocipèdes : « *Dans la famille de ces cycles charmants, le Bicycle s'est fait une trop grande place au soleil ; il a dévoré ses frères (...)* Les tricycles n'ont guère fait que démontré leur incapacité. Le monocycle, encore à l'état d'embryon... ». Toutefois il ne fut pas adopté en tant que tel avant l'événement de la bicyclette.

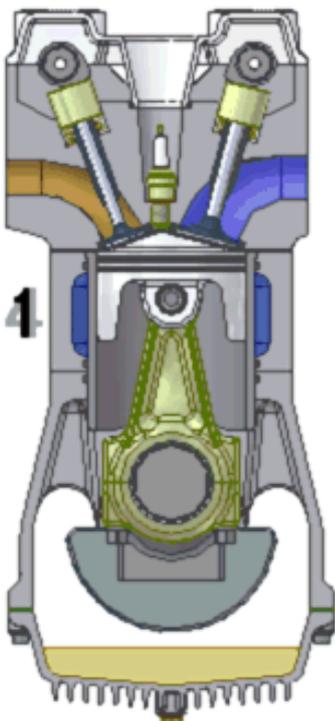
En 1890, Pierre Larousse, dans son *Grand dictionnaire du XIXe siècle*, n'en donne pas de définition mais l'utilise pour désigner celui qui pratique le sport vélocipédique (cycliste) et par extension l'utilisateur dudit véhicule ainsi que le sport qui en découle (cyclisme).

Le cycle se veut depuis plus vélo que le vélo !



Cycle à 4 temps

Le cycle de Beau de Rochas dit "cycle à quatre temps" ou encore cycle d'Otto, est un cycle thermodynamique théorique décrit le 16 janvier 1862 par Alphonse-Eugène Beau dit Beau de Rochas (1815-1893) dans son brevet d'invention enregistré sous le n° 52593 pour *des perfectionnements dans les conditions pratiques de plus grande utilisation de la chaleur et en général de la force* (Source INPI)



- 1 : Admission,
- 2 : Compression
- 3 : Explosion
- 4 : Echappement

Source : UtzOnBike (3D-model & animation: AutodeskInventor) – Travail personnel : CC BY-SA3.0,

<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=294641>

Son principal intérêt pratique réside dans le fait que les moteurs à explosion à allumage commandé, généralement des moteurs à essence tels que ceux utilisés dans les automobiles, ont un cycle thermodynamique pratique qui peut être représenté de manière approchée par le cycle Alphonse Beau de Rochas qui se décompose en quatre temps {Admission, Compression, Explosion, Echappement}.

Cycle-car - Cyclecar

Mot-valise composé du grec *κύκλος*, *kyklos*, cercle qui désigne depuis 1890 tous les vélocipèdes et de l'anglicisme *car*, la voiture-cycle. Les spécialistes de la chose nous font croire que le cycle-car ou cyclecar serait né outre-manche vers 1911 ou 1912 pour désigner une catégorie de voiturette à trois et quatre roues. Ce mot aurait été adopté en France peu avant la Grande Guerre sans que son orthographe et sa définition ne soient figées et aurait été adopté par la loi de finance de 1925, dite Le Trocquer, qui en donna la définition exacte. Ces affirmations ubuesques ne résistent pas à la simple vérification de la biographie du polytechnicien Yves Le Trocquer (1877-1938) qui était Ministre des Travaux Public du 20 janvier 1920 au 29 mars 1924.

Le cycle-car, le mot et le véhicule, sont nés très officiellement en France le 3 octobre 1912. En effet, suite aux nouveaux règlements sportifs édictés le 19 mai 1912 par la commission sportive de l'Automobile-Club de France (ACF), les constructeurs et clubs motocyclistes réduits à la portion congrue, décidèrent de faire scission, de créer une union indépendante qui rejoindrait le 2 novembre 1912 la Fédération Internationale des Clubs Motocyclistes. En diplomate, le chevalier franco-belge René de Knyff (1865-1955), président de ladite commission, réunit tout le monde au 2^{ème} étage de l'hôtel Pastoret, place de la Concorde, siège de l'ACF. Là, il est aidé de l'industriel Edouard Surcouf, secrétaire de la commission sportive ; du comte Henri de la Valette, ingénieur et, entre autres, membre extraparlamentaire des automobiles et secrétaire technique de l'ACF et du Touring-Club de France ; Georges Longuemare, co-directeur de la société veuve Longuemare, des carburateurs éponymes ; et Fourreau du conseil d'administration de l'ACF.

La délégation des industriels et clubs était composée de l'industriel et pilote franco-britannique Frances-Gregory Fenton, directeur sportif de la maison Clément et qui était aussi administrateur de Clément-Galdioret de Vinot-Deguigand ; Greame Fenton, son fils, de chez Gladiator ; René Gillet et Robert Bloch, co-fondateur et directeur sportif de la firme René Gillet ; Alibert de chez Peugeot ; Boillot de chez Griffon, filiale créée en 1898 par les Fils de Peugeot frères ; du docteur Ludovic Feuillet dit Ludovic, ex-cycliste, motocycliste et directeur sportif de la société Gentil et Cie et de sa marque Alcyon ; et enfin de Henri Devaux, co-fondateur de la société R. Bourbeau et H. Devaux plus connue par sa marque Bedelia



Les Frères Longuemare

Les Frères LONGUEMARE avec leur
carburateur en mains (Source :
LeChauffeur-LouisLocker-10-11-1897)

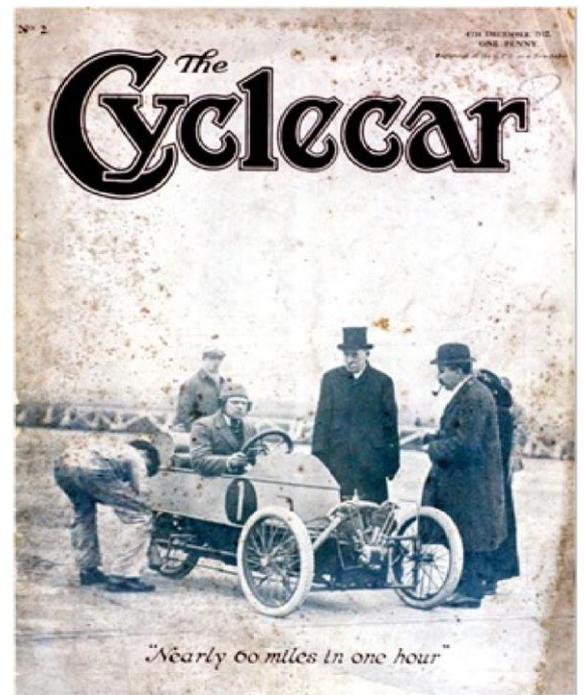


Cyclecar Peugeot avec carburateur Longuemare à La Ferté-Bernard le 18-6-1922. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)



Course de côte du Gaillon du 01-10-191, Bourbeau dans sa création Bédélia qui deviendra le 1^{er} cyclecar français l'année suivante. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol).

La 1^{er} de couverture de la revue anglaise *The Cyclecar*, 2^e numéro du 04-12-1912.



Sans le protocole habituel et après d'âpres négociations, les industriels et clubs dissidents restèrent dans le giron de l'ACF mais obtinrent ce 3 octobre 1912, une sous-commission sportive dédiée aux motocycles et motocyclettes, la réglementation de la pratique et des concours des machines de tourisme sans aucune distinction de cylindrée ; et enfin, la création d'une troisième classe, cycle-cars, de 1^{ère} catégorie (cylindrée 500cc, de 100 à 200kg et pneus de 50mm) et 2^{ème} catégorie (cylindrée de 1050cc, 120 à 250kg, pneus de 55mm et 4 roues).

Le cycle-car traversa alors le Chanel et fut adopté par le *Motor Cycle Racing Time* de Londres qui annonça à Brooklands le 8 octobre 1912 que lors des championnats des motocyclettes en Angleterre serait créé en 1913 une course d'une heure pour les cycle-cars (cylindrée maxima 1100cc) ; le 18 novembre suivant G. Hubert Wood établissait sur l'anneau de Brooklands et pour Crossley Motors les deux premiers records de l'heure et du 50 miles en cycle-car ; puis l'Olympia Motor Cycle Show de Londres fut le 1^{er} salon à présenter des cyclecars le 24 novembre ; le 27 novembre 1912 était créé outre-manche le 1^{er} hebdomadaire *The Cyclecar* ; enfin, on revient de ce côté du Chanel où le 17 décembre 1912, l'Autocycle Club de France organisait sa Course de côte de Gometz-le-Châtel (800m à 8p.cent) sous les règlements généraux de l'ACF et deux Bédélia coururent en « *Cycle-car 2e et 4e catégorie* ». C'est la loi du 25 juin 1920 dite loi P. Deschanel (1855-1922), portant création de nouvelles ressources fiscales, qui consacra le cyclecar comme véhicule de luxe des motocyclettes.

Aujourd'hui les cyclecars ont disparu en tant que catégorie et ne sont plus considérés comme motocyclettes. Selon leurs arrangements et nombre de roues, ils sont des tricycles à moteur lourds type TMP2 (catégorie L5e) ou des voitures particulière de type VP (catégorie M) et pour les conduire, il faut détenir un permis B1 ou B. Un cyclecar ou cycle-car (voiture-cycle, en anglais)¹ est une catégorie de voiturette légère de trois ou quatre roues, de moins de 350 kilogrammes, et 1 100 cm³ maxi, fabriquée essentiellement en Europe et en Amérique du Nord, entre 1910 et la fin des années 1930. Ce type de véhicule économique était soumis à un régime juridique et fiscal spécifique avantageux d'entre-deux-guerres, avant que les microcars ne lui succèdent après-guerre. Elles subsistent à ce jour à titre d'automobile de collection ou de quelques modèles de série modernes ou de kit car néo-rétro...



Cyclecar Sandford en démonstration, modèle déposé comme Tricyclecar. (Source Pinterest)

Cyclomoteur

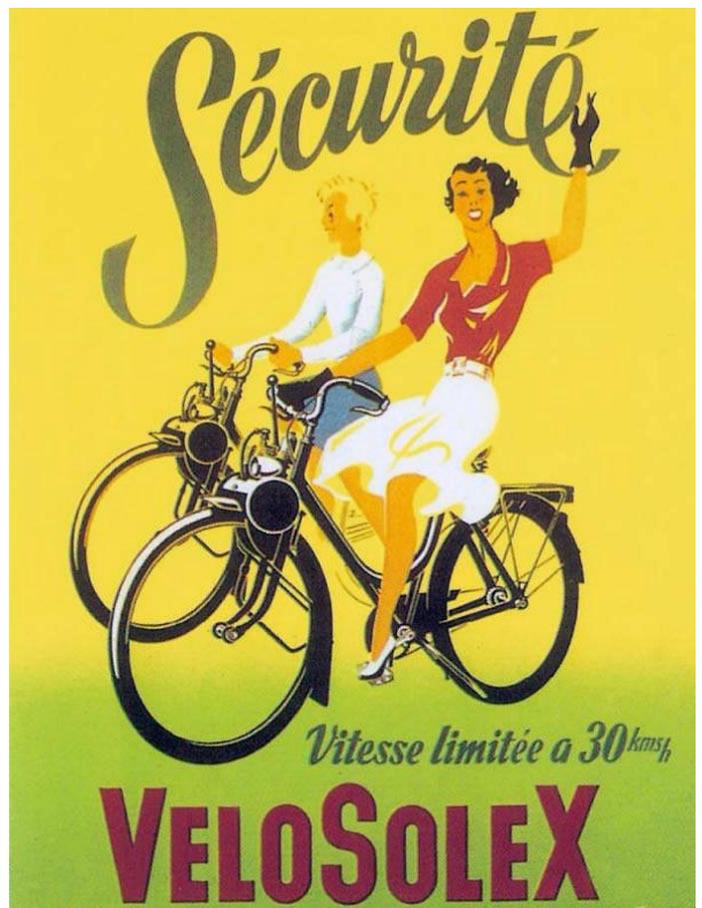
Le 21 juillet 1921, le journal *Le Progrès de la Somme* lançait une campagne de réclame des Etablissements Ch. Koempgen et Cie 2, place du Marché-aux-Chevaux à Amiens, pour leur nouveau « cyclomoteurs » qui était un petit deux-roues à moteur de 90cm³ produit par la firme américaine Evans CyclomotorCorp de Rochester comme type Power Cycle Type 20. Cyclomoteur est donc la traduction du nom américain et était choisie commercialement par quelques constructeurs français pour désigner des B.M.A très légères jusqu'en 1954.



*L'Evans
Cyclomotor type
Power Cycle type
20 de l'Agence
Cyclomotor, 35,
rue Marboeuf à
Paris, notre
1^{er}cyclomoteur.
(Source
Gallica.BnF.Fr –
photo agence Rol).*

Par le décret du 11 juillet 1954, le cyclomoteur devint une catégorie administrative et désigne un véhicule à deux ou trois roues muni d'un moteur d'une cylindrée strictement inférieure à 50 cm³ pour les moteurs à combustion interne. En 1963, la vitesse maximale d'un cyclomoteur ne pouvait dépasser 50 km/h puis à partir de 1976, celle-ci fut ramenée à 45 km/h. Pour les autres types de moteurs (moteur électrique par exemple), la puissance maximale ne doit pas excéder les 4 kW. La catégorie cyclomoteur, avec la catégorie vélomoteur, a remplacé celle des bicyclettes à moteur auxiliaire (BMA).

Par le décret n° 80-14 du 9 janvier 1980, « les véhicules à deux roues vendus au public avant le 1er juin 1980 possédant un embrayage ou une boîte de vitesses non automatiques et répondant, par ailleurs, à la définition du cyclomoteur demeurent soumis aux dispositions du présent titre, applicables aux cyclomoteurs jusqu'au 1^{er} juin 1985 ». Les cyclomoteurs à boîte de vitesses manuelle vendus avant cette date, sont désormais considérés comme vélomoteurs. L'immatriculation, la carte grise et le permis A1 sont obligatoires pour pouvoir continuer à les conduire. De ce fait, beaucoup de cyclomoteurs à boîte manuelle de l'époque ont été remisés au fond des garages ou des granges, quand ils n'ont pas été démontés ou détruits.



Avec la Mobylette de chez Motobécane, le VéloSolex est le plus connu mondialement de nos cyclomoteurs.

Démarrreur

Appareil mécanique appartenant à la motorisation des véhicules d'abord composé d'un ressort en spirale à armer (1904), il s'imposa dès 1911 en appareil électrique composé d'une bobine et d'un aimant, permettant, entre autres chose, à la batterie d'enclencher le démarrage du moteur. Il est directement alimenté par la batterie et permet d'enclencher son pignon sur le volant du moteur pour mettre en rotation le vilebrequin et enclencher ainsi la phase de démarrage.



Double-phaëton

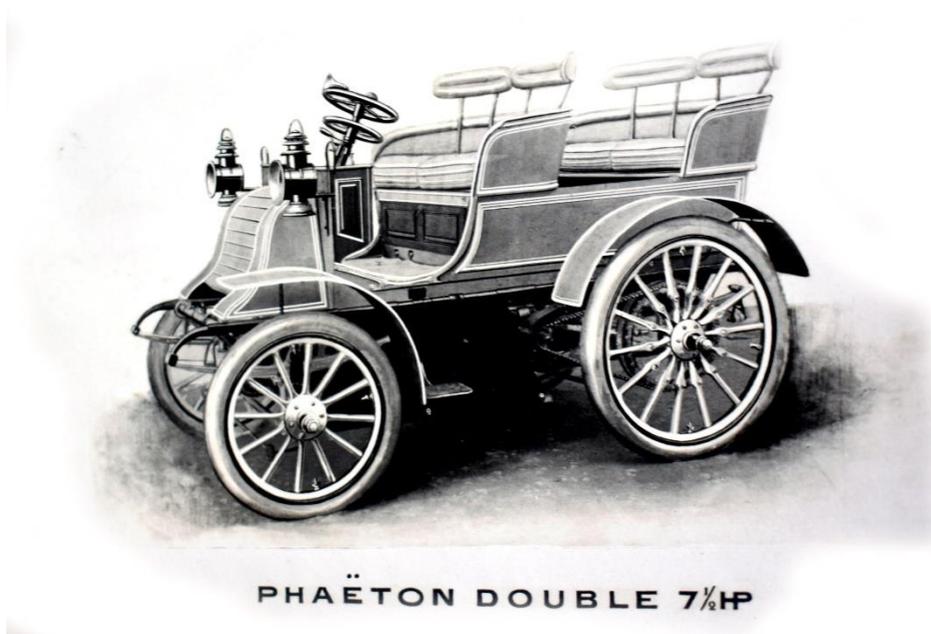
Voiture hippomobile découverte à deux places de maître sur banquette, parallèles, et deux places à l'arrière sur banquette ronde ou carré. Les deux banquettes sont face à la route et on y accède latéralement, par l'arrière ou par l'avant.



Double Phaëton-1885. (Source : Attelage-Patrimoine)

Dans ce dernier cas, la banquette avant bascule ou pivote pour accéder aux places arrière. On peut y ajouter un siège spider à l'arrière pour le domestique. Si les brisements latéraux sont fermés au dossier de la banquette avant, le double-phaëton est alors transformé en tonneau.

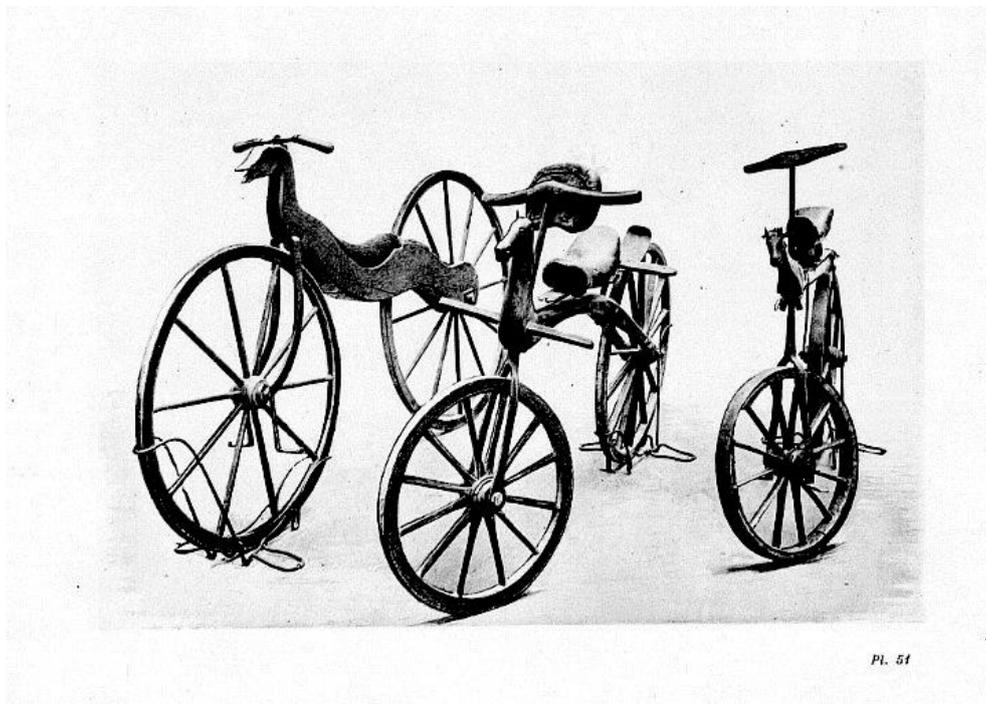
Par analogie, devenue une voiture découverte qui fut la plus employée au début de l'automobile.



Double Phaëton Audibert & Lavirotte du catalogue de la SA des Anciens Etablissements Audibert & Lavirotte.

Draisienne

Autre nom donnée à la Fahrmaschine devenu en France le Vélocipède, inventée et « brevetée » (un privilège du fait que le baron ne pouvait travailler) du baron Badois Carl de Drais dans le Courrier du Bas-Rhin du 17 mars 1818 : « Il paraît que les Draisiennes, nommées ainsi de leur inventeur de baron de Drais, à Carlsruhe, seront bientôt en usage en France. Il en a passé depuis peu de Strasbourg (Bas Rhin) à Paris ».



Différentes Draisiennes. (Source : Notice sur l'Exposition centennale des moyens de transport exposition universelle de 1900)

Depuis un demi-siècle maintenant, les historiens, de même que les compilateurs journalistiques, utilisent abusivement le terme de draisienne pour la nommée, réservant le mot vélocipède uniquement pour désigner un deux roues, à deux roues alignées dont celle d'avant est directrice et motrice actionnée par un jeu de pédales rotatives et à une place. Voir complément page 34 (Vélocipède).

Duc

Voiture hippomobile, ouverte, à quatre roues et à capote, qui se conduit de l'intérieur. Elle peut comporter à l'arrière un siège en bois ou en fer pour un domestique. Le duc ressemble à un cabriolet à quatre roues.

Le duc-victoria ou victoria grand-duc, possède un siège avant mobile, il peut donc être conduit par un cocher, comme la victoria, ou de l'intérieur, comme le duc standard. Le duc est parfois appelé grand-duc pour le différencier du petit duc qui en est la version coupé mais de dimensions plus réduites, avec une caisse souvent en osier.



Duc Victoria à capoté fermée. (Source : Attelage-Patrimoine)

En Angleterre, le duc est appelé phaéton George IV, park-phaéton, ou Ladies phaéton (phaéton de dames).

Notons que la « calèche » du logotype de la maison et marque de luxe Hermès est en fait un petit duc, inspiré d'un dessin rehaussé de gouache du peintre Alfred de Dreux, acquis par Émile-Maurice Hermès dans les années 1920.

Par analogie, le duc est une automobile basse découverte et fut dérivé en « duc vis-à-vis » avec deux banquettes face à face protégées par une capote. Il semble bien que ce soit la maison Lyonnaise Audibert & Lavirotte qui commercialisa les premiers Ducs et Petit-ducs automobiles en 1896.



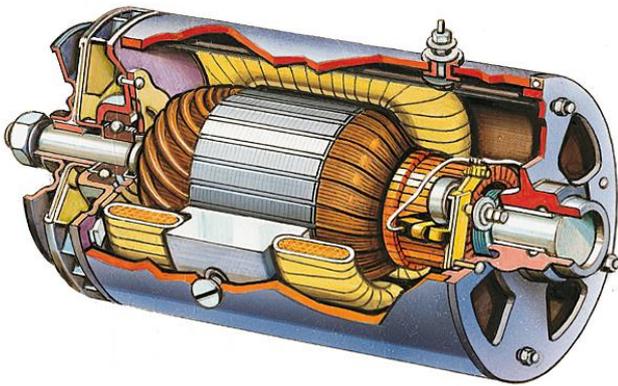
*Duc Audibert & Lavirotte
du catalogue de la SA des
Anciens Etablissements
Audibert & Lavirotte.*

Dynamo

Le mot dynamo est l'abréviation de « machine dynamoélectrique ». La dynamo désigne une machine électrique génératrice à courant continu. C'est Michael Faraday (1791-1867) qui a découvert dès 1831 le principe de l'induction électromagnétique, c'est-à-dire la possibilité de créer un courant dans un conducteur à partir d'un champ magnétique.

En 1868, l'anglais Wilde réalise une première machine dynamoélectrique, mais c'est à l'inventeur belge Zénobe Gramme à qui l'on doit l'invention de la dynamo industrielle en 1869.

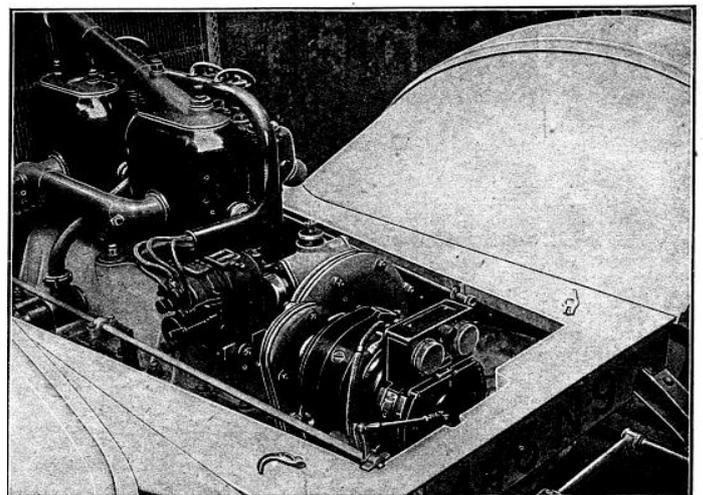
Une dynamo fournit un courant électrique pulsatoire considéré en pratique comme continu dont la tension en 6, 12 ou 24V dépend de la vitesse de rotation qui doit être maintenue constante au moyen d'un régulateur. Dans un premier, elle ne fournissait que l'énergie pour l'éclairage électrique puis elle assura aussi la charge des batteries. Elle est supplantée par l'alternateur.



*Dynamo en coupe.
(Source : anciennes-automobile)*

Dynastar

Mot-valise composé de Dynamo et de starter (démarreur). La **dynastar** - parfois orthographiée plus correctement Dynastart - a longtemps été utilisée comme démarreur et dynamo sur les automobiles. Une dynamo, générateur de courant continu, peut fonctionner comme moteur à courant continu moyennant certaines adaptations (principalement un second jeu de balais sur le collecteur et un relais spécial). Ce type de générateur, claveté directement sur le vilebrequin, fait aussi office de volant d'inertie.



DYNAMO GÉNÉRATRICE ET MOTRICE PLACÉE EN AVANT DU MOTEUR
Sur certaines voitures de construction récente, une place a été ménagée en avant du moteur pour la dynamo, qui attaque directement le vilebrequin du moteur

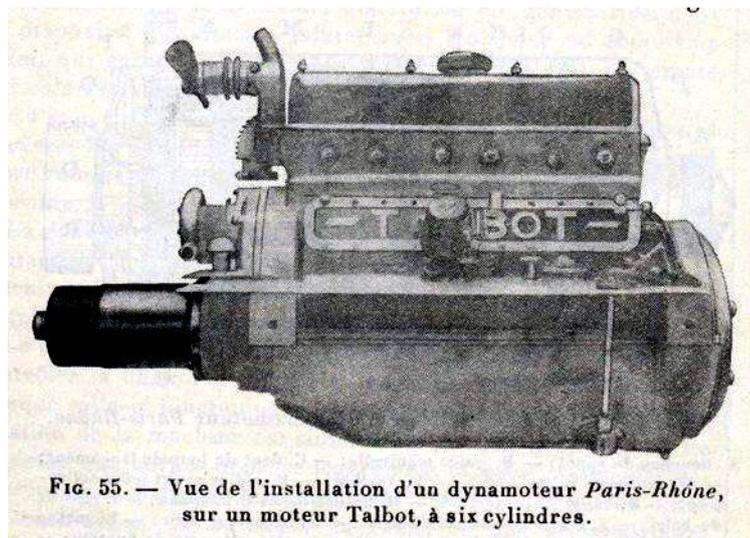
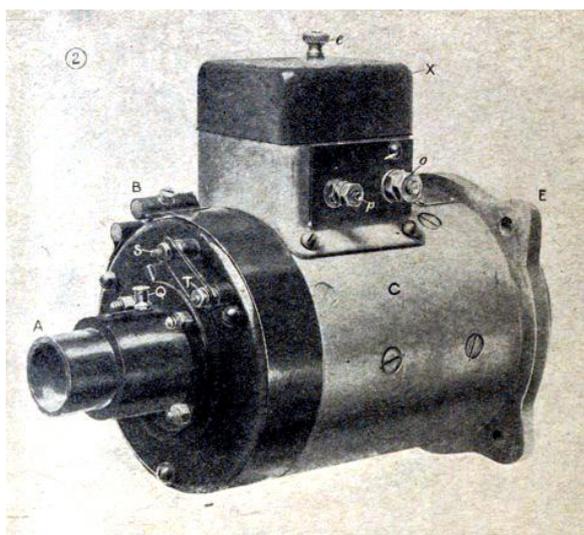
Dynastart S.E.V. vue non montée (à gauche) et vue d'ensemble (à droite) montée sur l'avant du véhicule. (Source : La vie automobile du 27-12-1919)

Le 1^{er} constructeur équipant d'emblée une Dynastart sur toute sa gamme fut le constructeur Orléanais (Loiret) Delaugère, Clayette et Cie qu'il proposa au salon d'octobre 1919 alors que les 1^{ère} Dynastar était montée en option chez Renault. Ces deux premières Dynastar et Dynastart sont des appareils construits par la SA pour l'Équipement Electrique des Véhicules (S.E.V) d'Issy-les-Moulineaux (Haut de Seine).

Dynamoteur

Mot-valise composé de dynamo et moteur. Le mot et l'appareil furent inventés le 27 juin 1872 par le propriétaire Avignonnais (Vaucluse) Guzman, pour son générateur électrique qui convertit l'énergie mécanique en énergie électrique décrit dans son brevet d'invention n°95708, qu'il dénomma *Dynamoteur* (Source INPI).

C'est dans le journal *Le Ver Luisant* du 1^{er} janvier 1919 que la société de Paris et du Rhône proposait pour le *démarrage et l'éclairage des automobiles, Le Dynamoteur*. Il est en prise directe sur le vilebrequin. Elle en déposa le brevet le 28 juin 1924 pour des *perfectionnements aux installations de démarrage et d'éclairage des automobiles* et dans ce dépôt elle précisait que *la présente invention, système Ferdinand Leyvastre, se rapporte aux équipements de démarrage et d'éclairage des automobiles* (Source INPI). Le Lyonnais Ferdinand Leyvastre (? - 1936) était un Gadz'arts (Aix 1903) diplômé du très réputé Institut de l'Electrotechnique de Grenoble et avait pris la direction de la société de Paris et du Rhône à l'armistice en 1918.



Dynamoteur Paris-Rhône, vue non montée (à gauche) et vue d'ensemble (à droite) montée sur l'avant du véhicule. (Source :Omniarevuepratique-01-1927)

Le dynamoteur de la Société de Paris et du Rhône de Villeurbanne (Rhône) assure deux fonctions essentielles, le démarrage du moteur d'un véhicule et il génère l'électricité pour alimenter divers équipements électriques à bord. Cette polyvalence offre une solution compacte et économique pour les systèmes automobiles.

Equipementier

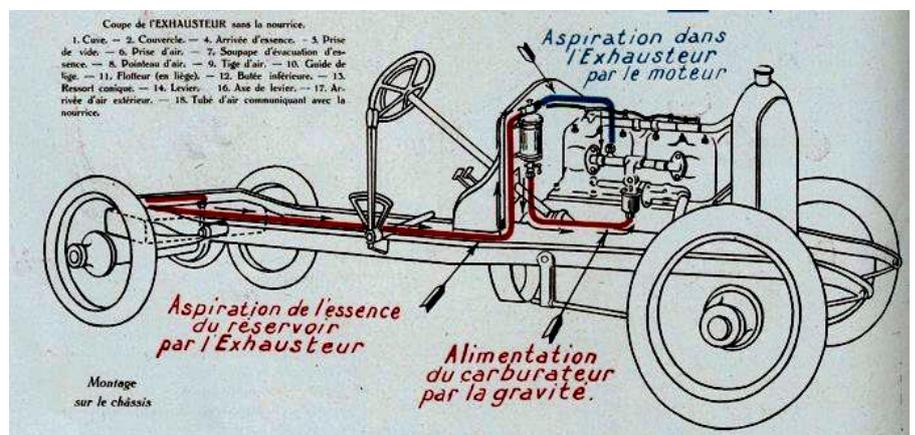
Industriel sous contrat ou sous-traitant spécialisé dans la fabrication des pièces détachées spécifiques - hayon, éclairage, pare-chocs, etc... et de sous-ensemble touchant le groupe motopropulseur, la transmission, les systèmes de freinage, d'échappement, la carrosserie mais aussi les accessoires constituant l'habitacle - planche de bord ou la sellerie, etc... sans oublier l'intelligence artificielle, la climatisation, la connectivité, etc...

Exhausteur

Du latin *exhaustum*, supin de *exhaurire*, vider en puisant, puiser. Appareil qui épuise le liquide d'un réservoir en l'amenant plus haut (dans une nourrice, un conduit, etc....).

En mécanique, c'est un appareil qui fonctionne sur le système de dépression soit par une pompe mécanique, soit par un système à dépression issu de la dépression du moteur. Il met en dépression un réservoir, soit auxiliaire, soit principal afin d'alimenter le carburateur par gravité. C'est l'inverse du système dit réservoir en charge ou l'on mettait le réservoir sous pression par une pompe à air.

Le journal Le Constitutionnel du 25 août 1867, nous apprend que le 1^{er} exhausteur en service a été installé dans l'usine à gaz de la Villette par la société Bezy, Desnoyers et Cie qui en installèrent en fonction pour l'Exposition Internationale de 1867. Cette société avait ensuite déposé un brevet d'invention (n° 77818) pour un *système de voiture à vapeur applicable au service des voyageurs et des marchandises* où elle avait installé son exhausteur (Source INPI).



Ci-contre à droite, Exhausteur Garlac. (Source : La vie automobile-1919)

Ci-dessus, circuit aspiration de l'exhausteur avec fixation de celui-ci sur le tablier avant. (Source : Automobilia, l'automobileauxarmées-15-08-1919)

Fabricant automobile

Industriel qui construisait ou faisait construire par des sous-traitants, motoristes, équipementiers, etc... exclusivement des châssis, des moteurs ou les accessoires et équipements qu'il montait dans sa fabrique ou son usine.

Aujourd'hui ce terme est improprement remplacé par celui de constructeur automobile.

Fiacre automobile - Taxi

Nom latin *Fiacrius* dérivé en *Fiacre*, *Frefus*, *Fèfre*, *Fèvre*, *Feacar*, *Fiancorus*, *Fiacer*, *Ficker*, *Fithoc*, *Mofithog*, *Mofuttach*, *Mofutacus* et *Futtach* et en gaélique, *Fiachra*, *Fiachrach*, *Fiach*, le corbeau. Fiacre était un moine herboriste anachorète qui soulageait des malades atteints notamment du « Fic » ou « mal de Saint Fiacre ». Irlandais de noble origine (alors appelée « Hibernie » ou « pays des Scots »), il fonda auprès de Meaux (France) un oratoire puis un monastère épiscopal où il est enterré. Saint Fiacre est célébré le 30 août et est le patron des jardiniers.

Un certain Galland possédait une maison placée sous la protection de Saint-Fiacre, rue Saint-Martin à Paris en face du cimetière Saint-Nicolas-des-Champs, où étaient remises depuis 1617 des voitures hippomobiles de place pour le service du public. En 1637, l'Amiénois (Somme) Nicolas Sauvage y avait une entreprise de 20 voitures de louage publics avec cochers et imagina, pour concurrencer les chaises publiques et les voitures de place, de faire des voitures hippomobiles urbaines à quatre roues avec suspension, entièrement réalisées en bois qui leur valurent l'appellation argotique de « sapin ». Mais dès 1640, leur nom de fiacre, du saint représenté sur son enseigne, s'imposa.

Tirés par un ou deux chevaux, ces carrosses furent consacrés à ceux qui, n'ayant pas d'équipage, serait bien aise dans l'occasion d'avoir une voiture avec cocher. Le fiacre n'est pas un type particulier de voiture mais il y avait le fiacre d'hiver, fermé qui correspondait à un coupé, tandis que la forme d'été, ouvert, était plutôt le cabriolet-milord ou landau. Les fiacres de Paris furent numérotés en 1703 et payèrent à la ville un droit de stationnement d'un franc par jour, plus un droit annuel. Ces taxes firent florès et les fiacres furent aussi appelés voiture à numéro.



Circulation de fiacres, d'omnibus et d'automobiles, à hauteur du 12 boulevard des Capucines- Paris 1907. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

C'est le 14 décembre 1895 que le constructeur de voitures automobiles Emile Roger (1825-1898), 52, rue des Dames à Paris, sollicite le premier, le Lyonnais et Préfet de police de la Seine Louis Lépine (1846-1933), de l'autoriser à mettre en service à Paris le premier fiacre automobile au tarif des fiacres ordinaires. Début 1905, l'appareil horo-kilométrique en service dans les fiacres et voitures de place, fut remplacé par le taximètre dénommé aussi taxamètre et taxa, et les fiacres furent progressivement abandonnés.



Ci-contre à gauche, fiacre de la Compagnie des Voitures de Paris - 1910.

Ci-dessus, détails du fiacre, « Taximetre » et numéro du fiacre sur la lanterne.
(Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)



Fiacre automobile Coupé 2 places de la Compagnie Générale des Transports (Source Gallica.BnF.Fr – photo Jules Beau)

Garage-garagiste

Lieu où l'on remise des véhicules.

Professionnel ou entreprise commerciale s'occupant de la garde, des réparations et de l'entretien des véhicules automobiles et parfois de bateaux. Outre leurs activités ci-dessus, les garagistes louent et vendent des véhicules neufs et/ou d'occasion.

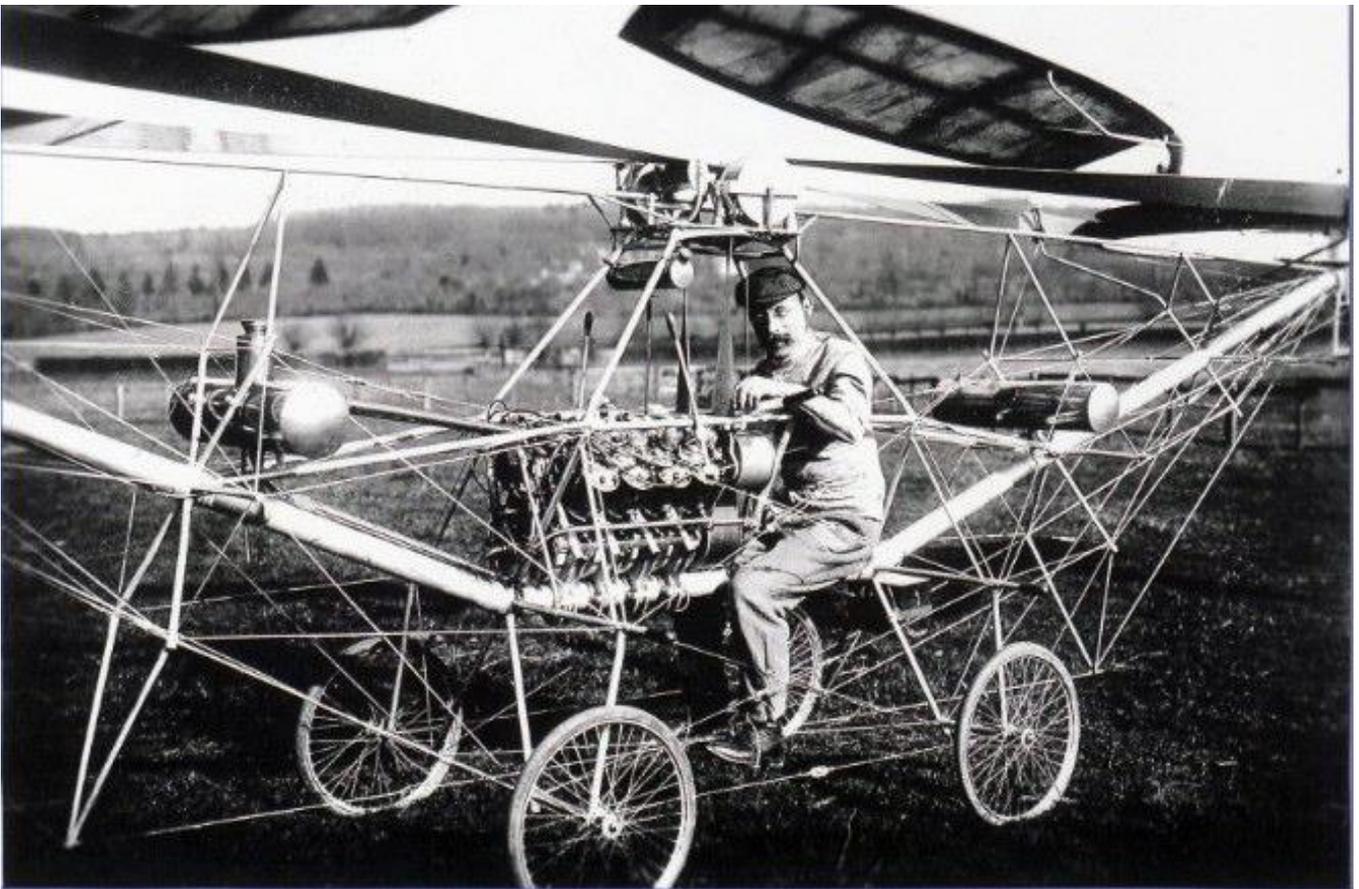
Hélicoptère

Mot valise composé du grec ἑλιξ, ἑλικος, *hélix, hélíkos*, hélice, vrille, et de πτερόν, *pterón-ptère*, aile. Un **hélicoptère** est un aéronef dont la sustentation et la propulsion sont assurées par une voilure tournante, couramment appelée rotor, et entraînée par un ou plusieurs moteurs.

C'est dans le journal *Le Constitutionnelle* du 3 août 1863 que l'on apprend que le 30 juillet précédent, lors des démonstrations et exposés de Félix Tournachon, dit Nadar (1820-1910), d'autolocmotion aérienne dans son atelier de photographie que « M. de La Landellea confirmé l'exposé de M. Nadar en faisant évoluer plusieurs modèles fabriqués d'après le système de M. de Ponton d'Amécourt, dont il est le collaborateur. Ces hélicoptères se sont enlevés automatiquement en emportant des poids gradués, et ont surabondamment démontré la certitude de la théorie ». Dans son exposé Nadar ne revendique pas le mot hélicoptère ; il peut être raisonnablement attribué à l'inventeur, archéologue et numismate, Gustave de Ponton d'Amécourt (1825-1888) à l'été 1863.



Diverses maquettes volantes des hélicoptères à vapeur avec ou sans parachute de secours, réalisées par Gustave Poton d'Amécourten 1863 et photographiées par Nadar (Source Gallica.BnF.Fr – photos Nadar)



Hélicoptère Paul Cornu à moteur V8 Antoinnette à injection -Aout 1907 (Source : Pégase- revue de l'association des amis du musée de l'Air)

Hydroglisseur - Hydro-glisseur

L'hydroglisseur - *littéralement qui glisse sur l'eau* - est un canot de petites dimensions, 3,12m de long pour 1,02m de large, et à très faible tirant d'eau, inventé et breveté par Paul Bonnemaïson le 28 juin 1906 (Source INPI). A l'origine il est formé de trois caissons longitudinaux dont les deux latéraux sont étanches rendant ce canot automobile insubmersible. Entre ceux-ci, une coque ouverte reçoit le pilote, un petit bicylindre en V de 9cv placé devant le pilote qui entraîne une hélice propulsive immergée via un arbre de transmission. La carène de forme rectangulaire est d'une innovation majeure puisque, c'est une première en France, elle possède un redan transversal permettant à vitesse de déjauger rapidement pour supprimer au maximum les frottements sur l'eau. Début 1907, Paul Bonnemaïson essayait sur la Seine du côté de Houilles, son nouvel hydroglisseur mais cette fois-ci, autre innovation, il a installé son bicylindre en V de 9cv en superstructure aérienne actionnant, via un arbre de transmission, une hélice aérienne tractive placée à l'avant. Bien d'autres le suivirent et la coque à « redan transversal Bonnemaïson » fut adoptée et inspira dès 1912, les pionniers d'hydravions qui avaient besoin de déjauger leurs flotteurs pour décoller.



Hydroglisseur Dumond-Galvin 13-11-1927, fête nautique de Paris. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Aujourd'hui l'hydroglisseur est un bateau à fond plat qui est propulsé grâce à une hélice aérienne ou un réacteur.

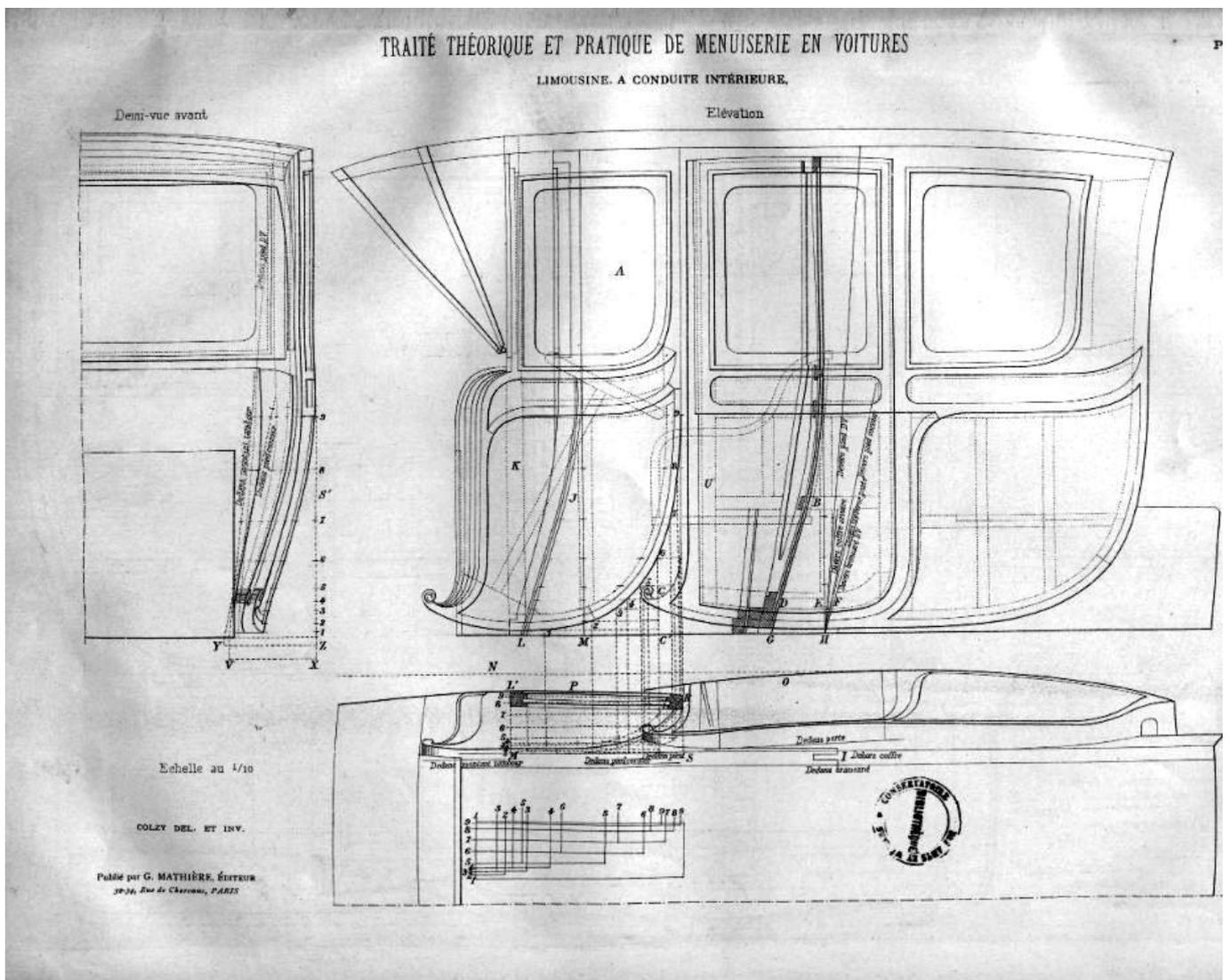


Hydroglisseur utilisé en Floride (Source : wikimédia)

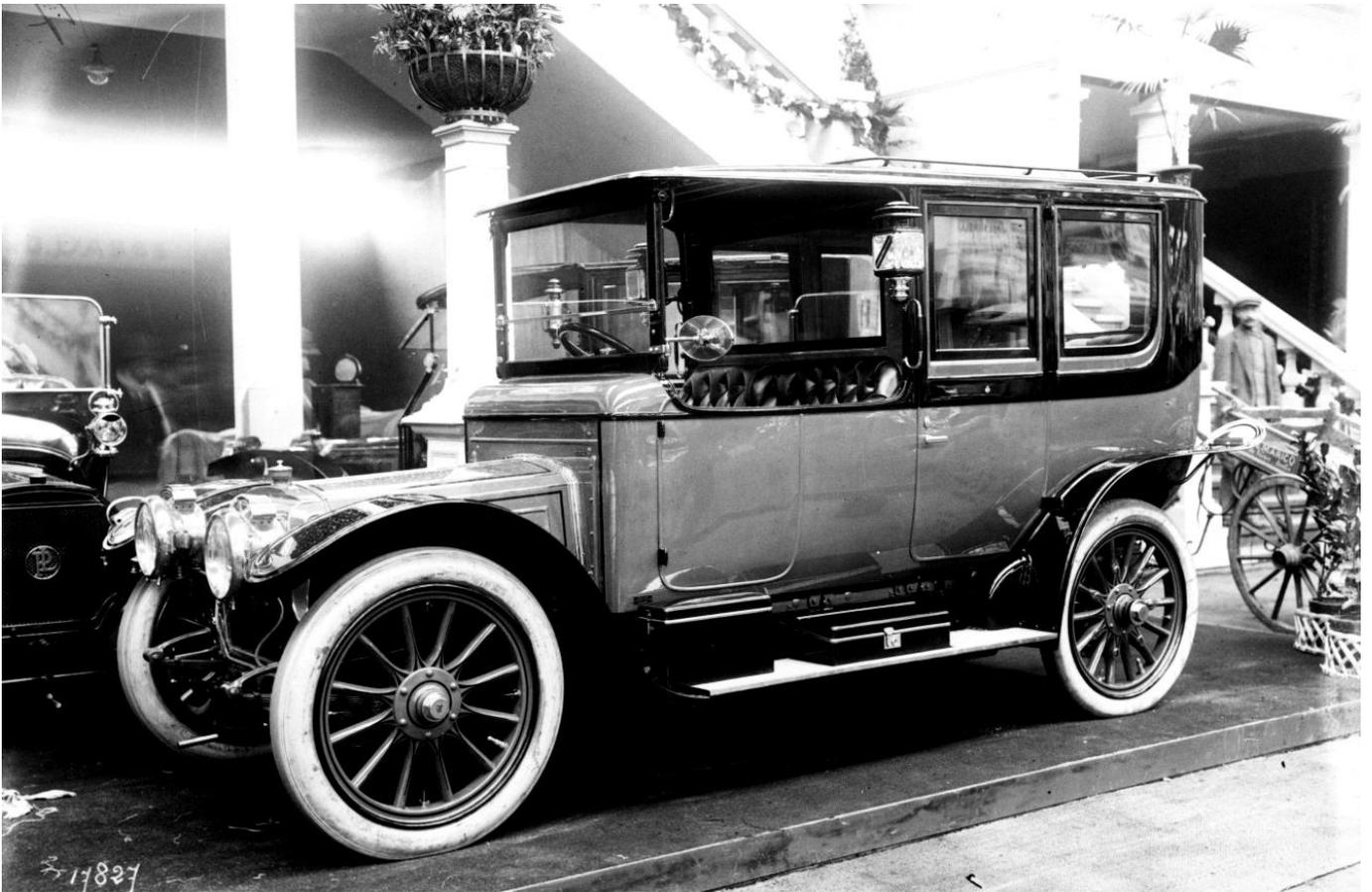
Limousine

Une limousine est une vaste pèlerine dont les paysans, artisans mais surtout, les voituriers du Limousin (Nouvelle Aquitaine) se revêtaient par mauvais temps au XVII^e siècle. Par extension, la longue et grosse charrette à traction animale que ces voituriers conduisaient, fut identifiée par cette pèlerine. Cette limousine était à deux roues, toujours découverte et avec une caisse fermée équipée de deux banquettes dans le sens de la marche pour le transport de personnes, ou sans aménagement pour le transport de marchandises. Ce serait le carrossier Limougeaud (Haute-Vienne) Jean-Baptiste Jeantaud dit Charles (1843-1906), installé à Paris comme tel en janvier 1865 qui aurait été le vulgarisateur de ce type de voiture hippomobile vers 1870 qu'il rendit plus confortable.

Par analogie, la limousine devint une voiture automobile fermée par un toit rigide fixe, avec des places avant abritées et des places arrière dans une « guérite complètement close ». La glace qui sépare les places avant de celles d'arrière peut soit coulisser de bas en haut, soit se relever aux moyens de charnières horizontales. Au-dessus du toit de la limousine se trouve ordinairement une galerie. Les premières automobiles limousines ont été commercialisées le 2 juillet 1901 par la firme Panhard-Levassor.



Carrosserie de Limousine hippomobile à capucine. (Source : *Traité théorique et pratique de menuiserie en voitures-1880-CNAM*)



Salon de Bruxelles 1912. Limousine Panhard-Levassor 24 HP. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Aujourd'hui la limousine est toujours une voiture automobile fermée par un toit rigide fixe mais avec un pare-brise fixe, quatre ou six portes latérales, six glaces latérales ou plus, disposant d'une malle arrière sans communication directe avec l'habitacle.



1972. Rolls-Royce Phantom VI limousine

Machine

Du latin *machina*, invention, engin. Une **machine** est un produit fini mécanique capable d'utiliser une source d'énergie pour effectuer par elle-même, sous la conduite ou non d'un opérateur, une ou plusieurs tâches spécifiques.

Mécanicien

Technicien qui invente, effectue le montage, l'entretien, la maintenance, les réparations courantes d'ensembles mécaniques ainsi que la conduite des machines et moteurs. Aussi dénommé mécano.

Microcar

A l'origine ce terme désigne une marque de voiture sans permis (VSP) créée en 1980 par le constructeur de bateaux de plaisance vendéen Jeanneau et racheté par le Groupe Bénéteau en 2000 puis revendu en 2008 à Ligier. Le terme désigne maintenant une VSP ou autrement dit selon la réglementation un "Quadricycle léger à moteur".



Messerschmitt Kabinenroller KR 200 1953



Inter 175 A berline Sté SNCAN (construction Villeurbanne)

Modèle

Par le décret n° 78-993 du 4 octobre 1978, modifié par le décret n°2000-576 du 28 juin 2000, sont créés les modèles pour les véhicules automobiles dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3500 kg. Tout constructeur ou importateur de véhicules automobiles, autres que les châssis cabines, devra fournir une notice descriptive détaillée des modèles qu'il envisage de mettre sur le marché pour une année modèle déterminée et la désignation du type selon lequel le véhicule a fait l'objet d'une réception communautaire ou a été réceptionné par les autorités nationales compétentes. Pour chaque modèle, tout constructeur ou importateur devra déclarer au ministère des Transports le numéro dans la série du type à partir duquel les véhicules mentionnés à l'article précédent sont fabriqués conformément à l'un des modèles de la nouvelle année. Tout vendeur professionnel de véhicules automobiles d'occasion est tenu de mettre à la disposition des consommateurs une liste des numéros de série correspondant au début de chaque année modèle

de la ou des marques qu'il offre à la vente. Toutefois, les véhicules de transport de marchandises ou assimilés ne sont pas concernés.

Le modèle est donc un type de véhicule construit en série pour une année déterminée ou année modèle et il est confondu avec le type, l'appellation commerciale ou le millésime.

Moteur

Du latin *motor*, mouvoir, au féminin *motrix*, motrice et en langue française médiévale *motor*, mouveur et mouveresse qui était un instigateur, quelqu'un qui fait bouger les choses, qui est dans l'action. Un **moteur** est une machine convertissant une énergie quelconque en énergie mécanique de rotation.

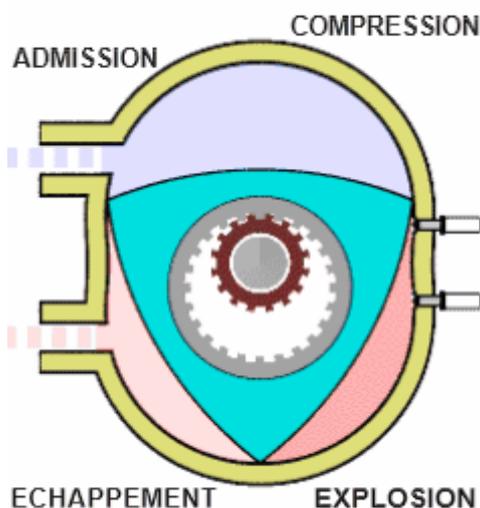
Animation du fonctionnement quatre temps du moteur rotatif Wankel.

(Source : Y_tambe -

Image:Wankel_Cycle_anim.gif)

CC BY-SA

4.0, (<https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=61760053>)



Le moteur appartient à la famille des actionneurs, ce qui veut dire qu'il génère un mouvement. Le mot moteur apparaît la 1^{ère} fois dans La Gazette du 5 janvier 1649 au sens figuré mouveur puis dans le Mercure de France du 1^{er} avril 1724 appliquée à une machine : « *La même force peut également s'appliquer à toutes les machines qui ont besoin d'un puissant moteur* ».

Motocycle - motocycliste - motocyclisme

Du latin *moto*, mouvoir, mettre en mouvement et du grec *cyclos*, le cercle, la roue, qui met en mouvement les roues. C'est par le journal américain d'Annapolis (Maryland), le Evening Capital du 15 novembre 1890, que l'on apprend que l'ingénieur Lucius Day Copeland de Camden (New Jersey) exhibe et commercialise sous le nom de Motocycle, son tricycle à vapeur (steam-tricycle) qu'il a fait breveter (n° 360,760) le 5 avril 1887 (Source United States Patent and Trademark Office). En France, le journal Gil Blas du 16 décembre 1895 nous confirme que le mot et le véhicule Motocycle nous vient bien des Amériques et que là-bas, il désigne des véhicules automobiles. C'est le journal Le Vélo du 19 décembre suivant qui fit campagne pour adopter le mot motocycle. C'est sous la plume d'Orator alias veuve Jeanne Richard-Lesclide née Ignard (1866-1951), connue comme poétesse et journaliste sous les autres pseudonymes de Juana, Juana Richard-Lesclide, et Jean de Champeaux qui écrivit alors : « *Le Motocycle a été imaginé fort bien, ma foi, par les américains, pour désigner des cycles à moteur. Je propose que nous aussi, nous adoptions Motocycle, pour désigner la variété des « vélo à vapeur ». Non les voitures automobiles (...) pour les bicyclettes, tricycles et quadricycles légers qui vont jouer dès demain un rôle dans notre entraînement et que l'on va voir à chaque instant courir* ».

sur nos routes (...) bicyclette électrique n'en finit pas. Bicyclette automotrice ou automobile est encore plus long. Motocycle est bref et net. Adoptons Motocycles...». Ce qui fut aussitôt fait par le baron Etienne van Zuylen van de Nyevelt van de Haar (1860-1934) alors tout premier président de l'Automobile-Club de France, tout juste créé.

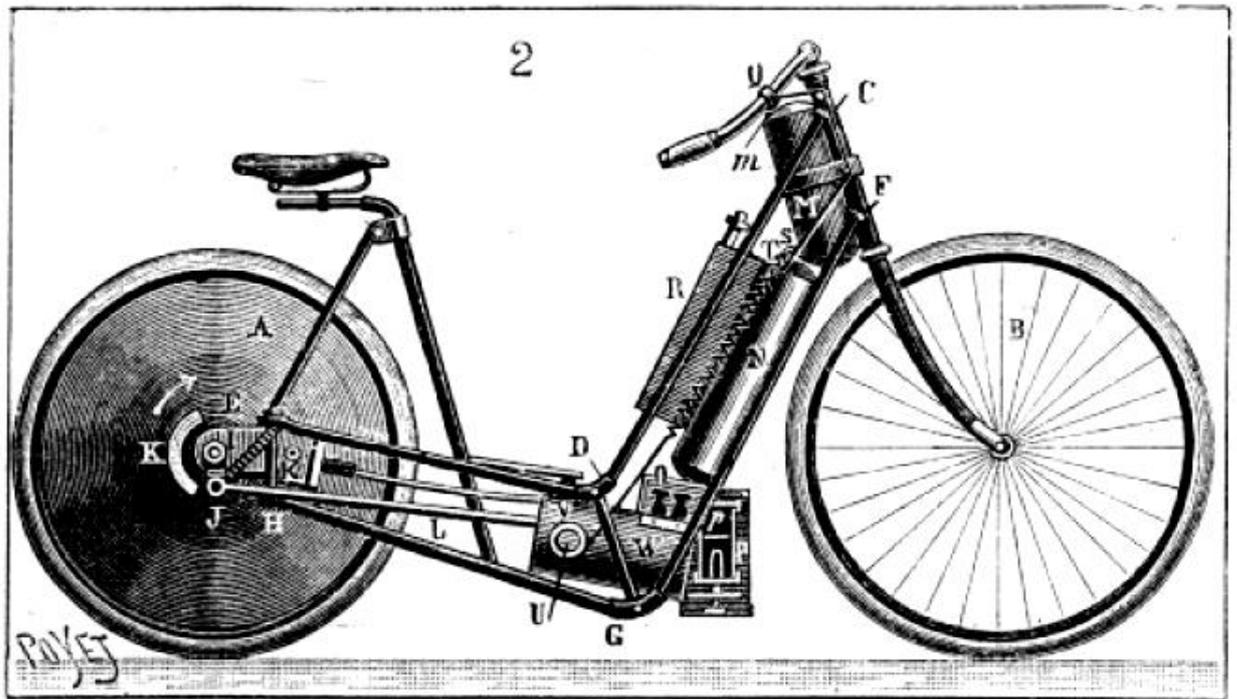


Frances Benjamin Johnston et madame dans leur Motocycle Copelandde type Phaeton à vapeur au Smithsonian Institution Building en 1888. Derrière se trouvent son partenaire Sandford Northrop et les responsables du Smithsonian, E. H. Hawley, W. H. Travis et J. Elfreth Watkins. (Source Wikipédia)



1^{er} tricycle à pétrole de Dion-Bouton de 1895 qui est un motocycle. (Source Gallica.BnF.Fr – photo agence Meurisse)

Jusqu'en 1903, motocycle désigna tous les cycles automobiles, motocyclettes, tricycles et quadricycles.



BICYCLETTE AUTOMOBILE DE MM. WOLFEMULLER ET GEISENHOF
(Extrait du journal *La Nature*.)

Bicyclette à pétrole allemande de la Hildebrand et Wölfmuller construite en partenariat avec les frères Hildebrand fabricants de bicyclettes et l'ingénieur Willem Wölfmuller avec son mécanicien Hans Geisenhof (brevet n° 78553 du 20-01-1894) de Bavière. Bien qu'il s'agisse de la 1^{ère} « motocyclette » produite en série de 1894 à 1897, elle demeura un motorcycle.

Après 1903, le nom motocyclette désigna seulement tous les deux roues à moteurs.

Aujourd'hui, les motocycles sont des tricycles, trikes, tricars, quads et quadricycles et on tente de les galvauder par trike et quad. Ils sont divisés en 4 catégories : véhicule à trois roues, à quatre roues et à quatre roues lourd (L2e, L5e, L6e et L7e) et 17 sous-catégories. Pour les conduire, il faut détenir un permis AM, A1, A2, A3, A, B et B1 selon les conditions d'âge, de poids et de puissance.

Pour en connaître tous les détails et spécifications, nous vous renvoyons aux articles R311-1 à R319-1 et R221-4 à R221-8 du code de la route en vigueur en 2022.

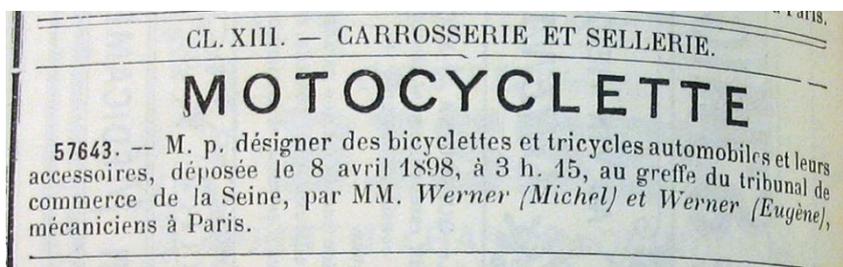
Motocycliste : celui qui conduit un motorcycle et par extension une motocyclette.

Aujourd'hui le mot est galvaudé par motard, mot-valise péjoratif apparu en 1937, et parbiker, mot-valise anglo-américain formé sur bike, abréviation de motorbike (motocyclette) qui dénote souvent une passion pour la moto en tant qu'objet et mode de vie.

Motocyclisme, tous les sports pratiqués sur un motorcycle, par extension sur une motocyclette, ou un side-car, dérivé de motocycle.

Motocyclette

Marque déposée le 8 avril 1898 par MM Werner Michel (né MikhaïlAntonovich, 1858-1905) et Eugène (né EvgenyAntonovich, 1861-1908), mécaniciens à Paris, pour désigner des bicyclettes et tricycles automobiles et leurs accessoires. Motocyclette, mot-valise où certains y voient la fusion des dérivés de moteur et bicyclette, soit la bicyclette à moteur. Plus vraisemblablement, il serait le dérivé du mot anglo-américain motorcycle, lui-même mot-valise du latin *motor* (mouvoir) et du grec *cycle* (roue) en usage en France depuis 1895 pour désigner des véhicules automobiles dérivées du cycle (tricycle et quadricycle) auquel les frères Werner accolèrent, à l'instar du mot bicyclette, le suffixe diminutif français *ette*, plus petit, soit le petit motorcycle. Quoiqu'il en soit ils utilisèrent les deux termes dans leurs demandes de brevets (273866 et 296920) pour un *moteur à pétrole applicable notamment aux cycles et automobiles* du 7 janvier 1898, et pour des *perfectionnements aux bicyclettes et motorcycles à pétrole* du 6 février 1900. (Source INPI)



Publication au BOPI de 1898 de la marque de fabrication et de commerce Motocyclette (Source : INPI, photo ©Didier Mahistre)

Toutefois c'est dans le Journal des Sports du 5 avril 1898 que le nom propre Motocyclette apparaît pour la 1ère fois pour la réclame d'une nouvelle bicyclette à pétrole et à moteur breveté. MM. Werner frères, des émigrés Russes (aujourd'hui en Ukraine) arrivés en France vers 1892 et installés depuis comme inventeurs-mécaniciens, 85, rue de Richelieu à Paris.

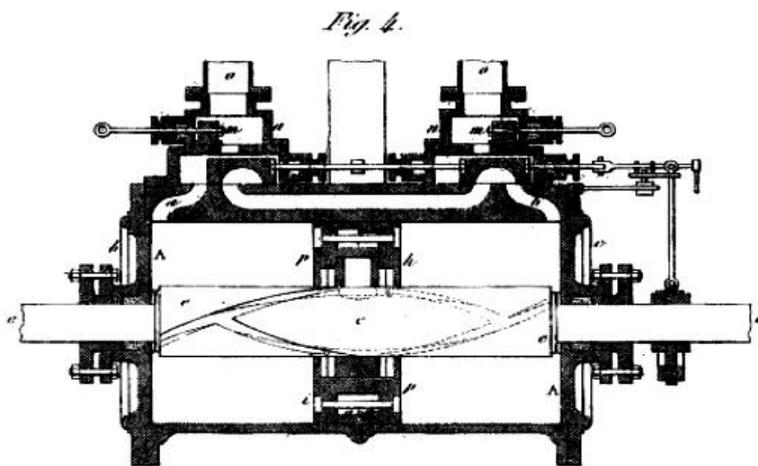
A l'origine la Motocyclette était une bicyclette sur laquelle on fixait au tube supérieur du cadre un réservoir pendulaire et compartimenté pour l'essence et le carburateur à barbotage. Sur le guidon et la tête de la fourche avant, se fixait un moteur 4 temps à soupape d'admission automatique de sorte qu'il suive les rotations dudit guidon. Il entraînait la roue avant au moyen d'un jeu de poulies démultiplicatrices et d'une courroie. Le tout ne pesait que 25kg dont 10kg pour ce petit moteur de 217 cm³ (62 x 76,2 mm) donnant une puissance de 3/4 de cheval.



Publicité pour les Motocyclettes Werner. (Source : Les Sports modernes 06-1899)

En avril 1903, faute d'avoir renouvelé la marque car les frères Werner avaient abandonné ce type d'architecture depuis 2ans, la marque Motocyclette tomba dans le domaine public et le mot devint le générique pour désigner alors tous les véhicules à deux roues alignées et motorisés.

Mais la motocyclette, le véhicule sans le mot, fut envisagée par le Moullois (62) Hippolyte Hermary dans son brevet d'invention n° 83589 du 28 décembre 1868 pour un *système automoteur* mais elle est sans ambiguïté due à l'ingénieur, professeur de physique et homme politique Antoine Galy-Cazalat (1796-1869) qui en demanda le brevet le 22 mars 1869 pour les *applications du pendule dynamique Galy-Cazalat aux vélocipèdes, aux machines à pédales et aux tours à pédales* (Source INPI). Le pendule dynamique Galy-Cazalat était un moteur à vapeur oscillant qui actionnait une bielle entraînant la roue arrière d'un vélocipède et était la réduction de son moteur qui actionnait ses voitures à vapeur dont les recherches, développements et brevets débutèrent le 23 mars 1833. D'ailleurs, le 10 décembre 1834, Galy-Cazalat fondait avec Camille Menjaud, son associé, la Société des Voitures à Vapeur de Paris à Versailles.



*Machine à vapeur Galy-Cazalat
(Source : Le Génie industriel-
1851)*

A : cylindre à vapeur

e : arbre cylindrique

p : piston entraîné par la vapeur

o : arrivée de la vapeur

*a et b : tiroir de distribution
alternatif de la vapeur.*

Au cours de son évolution et développement, la motocyclette, véhicule unique, a été divisée administrativement en plusieurs catégories et aujourd'hui, on en compte 3 avec 6 sous-catégories : cyclomoteur (L1e), motocyclette (L3e ou L4e), motocyclette légère (L3e-A1), motocyclette d'enduro (L3e-A1E ou L3e-AE) et de trial (L3e-AIT, L3e-A2T et L3e-A2T) avec ou sans side-car (L4e). Pour les conduire, il faut être détenteur d'un brevet ou d'un permis de conduire spécifique : ASR (attestation de sécurité routière), ASSR 1 et 2 (attestation de sécurité routière), BSR (brevet de sécurité routière), AM, A1, A2, A et B, selon les conditions d'âge et des puissances.

Pour en connaître tous les détails et spécifications, nous vous renvoyons aux articles R311-1 à R319-1 et R221-4 à R221-8 du code de la route en vigueur en 2022.

Motoriste

Industriel qui fabrique des moteurs.

Ingénieur ou technicien chargé de la section moteur chez un constructeur automobile ou un industriel des moteurs. Mécanicien chargé de l'entretien, de la réparation et de la mise au point des moteurs mais dans ce dernier cas, on le nomme simplement garagiste.

Omnibus - Bus (voir aussi § Autobus)

Du datif pluriel latin *omnes*, à tous, *omnibus*, pour tous. On doit au scientifique Blaise Pascal (1623-1662) d'avoir créé le premier transport de voitures publiques régulières par lettre patente du roi Louis XIV et enregistré par le parlement de Paris le 27 mars 1662. La mise en service de cinq lignes débuta dès le 18 dudit mois.

Toutefois le Journal du Commerce du 10 septembre 1826 et du 5 avril 1828, nous apprend dans les publications légales, qu'il a été formé à Paris le 1er septembre 1826 par trois Nantais (Loire Atlantique), à savoir, Jean-Antoine Rousselot Saint-Céran, Stanislas Baudry et Eugène-Théodore Boitard, chez Me Guyet, notaire royal, une société en nom collectif éponyme au nom commercial « Entreprise Générale de Voitures » dites Omnibus et aussi surnommé carrosse à cinq sols ou carrosse à cinq sous. La société St-Céran, Baudry et Boitard au capital de 500 000 F s'autorisait à ouvrir d'autres services fixes dans toutes les villes de France et notamment à Marseille(1840), Lyon (1837), Bordeaux (1828) et Rouen. Ces voitures, sous arrêté préfectoraux, transportaient de 2 à 8 passagers sur un parcours défini et à prix unique, peu importe de l'endroit où l'on embarquait et où on en descendait. S. Baudry avait débuté à Nantes un service semblable, dite « voitures des dames blanches », en 1823 de la place du Commerce à ses bains, rue de Richebourg (moulin) où se trouvaient aussi dans ce faubourg 14 à 15 sucreries. Ce n'est que le 2 février 1827 que fut créée l'agence Omnibus en cette ville.



Diligences anciennes, Entreprise Générale des Dames Blanches de la Madeleine à la porte St Martin-Gravure.

Selon le Musée des Transports Urbains, Interurbains et Ruraux (AMTUIR), Omnibus proviendrait du fait que les voitures hippomobiles de S. Baudry stationnaient devant la boutique Nantaise du chapelier Omnes dont l'enseigne était « *Omnes Omnibus* », Omnes pour tous.

Or E. Dagault, le fils du comptable de S. Baudry, écrivit le 1er décembre 1886 à la Société archéologique de Nantes dirigée par le marquis de Dion, que le nom omnibus avait été choisi par son père E. Dagault. A l'appui d'une lettre de M. Saint-Aignan, son père avait imaginé ce nom directement à partir du latin et en présence de MM. de Saint-Aignan, de Saint-Céran, de Novion, associés Nantais qui recherchaient un nom plus approprié que celui primaire de « voitures des dames blanches » pour leur entreprise destinée à transporter sur une ligne fixe à tarif unique (0,15c) des hommes, des femmes, des enfants. Cette société archéologique publia divers documents fournis par E. Dagault fils dans son bulletin de 1892 et ce dernier transmit peu après aux archives municipales de Nantes le « Fond Stanislas Baudry ».



L'omnibus hippomobile de Toulouse selon principe CGO, au musée AMTUIR à Chelles

Puis ces omnibus devinrent en 1838 des wagons-omnibus. Ces voitures hippomobiles affectées au service d'une ligne avaient pour particularité de n'avoir ni avant, ni arrière. Arrivée à destination, on dételaient le wagon-omnibus, on faisait faire demi-tour aux chevaux, le cocher changeait de place et l'on revenait à la station de départ.



La rue Saint-Lazare au tout début du XX^e siècle. Omnibus de la CGO.

Dès 1832, se créait à Lyon (Rhône) 5 compagnies d'omnibus, les omnibus du Midi, de l'intérieur, de Serin, de Vaise et de Saint-Clair ainsi que quelques entreprises suburbaines comme les Omnibus de Villeurbanne qui ne comptaient chacune qu'une ligne affectée. En 1855, MM Leopold, comte Le Hon (18961-1879), Albert Lacroix-Saint-Pierre (1875-1878) et Gustave Delahante (1816-1905) s'emparent de ces compagnies et forment en 1855 la Compagnie Lyonnaise d'Omnibus, voitures et voies ferrées (CLO) en s'assurant du monopole des transports sur un rayon de 15km de l'intersection des rues des Grenettes et Impériale (rue de la République), leur point zéro. Mais des difficultés administratives entravent le projet et il faudra attendre deux décennies pour qu'il se concrétise durablement par la formation de la compagnie des Omnibus et Tramway de Lyon (OTL), le 9 juillet 1879.

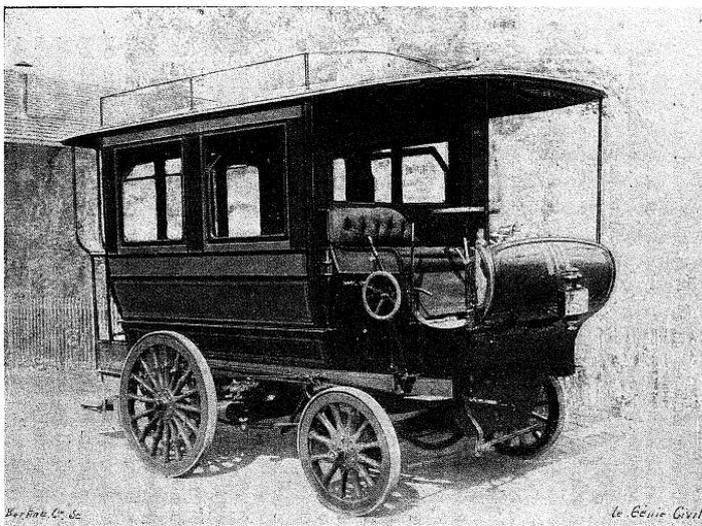


Fig. 15. - Omnibus Panhard et Levassor.
(Vue avant.)

Omnibus Panhard et Levassor. (Source : Sté des ingénieurs civils 1897-Gallica.BnF.Fr)



Omnibus CGO Rochet Schneider. (Source : musée AMTUIR à Chelles)

Le 31 mars 1851, le journal le Courrier de la Saône et Loire nous apprend la mise en service de deux bateaux à vapeur omnibus de Chalon-sur-Saône (Saône et Loire) à Lyon (Rhône) et de Lyon à Chalon-sur-Saône. Ils sont en correspondance avec le train Express de Paris partila veille à 20h00 ou de Lyon à 9h00.



Bateau-mouche n°2 sur la Saône. (Source- Cliché Sylvestre, tirage de Guy Borgé-numelyo.bm)

C'est lors de l'Exposition Universelle de Paris du 1er avril au 3 novembre 1867 que des wagons-omnibus de 18 places furent tractés par des locomotives sur des voies ferrées dans les allées.

Enfin, c'est par le journal L'Economiste Français du 23 mars 1895 que l'on apprend la mise en service du premier omnibus automobile à vapeur reliant Adamville (Val de Marne) à la gare du Parc-de-Saint-Maur, distante d'1,4km.

Aujourd'hui l'omnibus n'a pas disparu mais le mot est désuet ; on lui préfère son dérivé apparu en mai 1905, l'autobus - mot-valise composé d'*automobile* et d'*omnibus* - et on les nomme par leur apocope unique « bus. »

Phaëton

Du grec *Φαέθων*, *Phaéthōn*, le brillant. Dans la mythologie grecque, Phaéthon ou Phaéton est considéré par la majorité des sources antiques comme le fils du dieu Soleil Hélios, Sol ou Phœbus et de l'Océanide Clymène. Phaéthon avait emprunté le char solaire - chariot de feu - de son père, en perdit le contrôle et embrasa le ciel et la terre. Zeus craignant la destruction de l'univers le foudroya au front et Phaéton tomba dans le fleuve Éridan.



Phaéton 1894- carrosserie Faurax - Lyon—(Source : Attelage -Patrimoine)

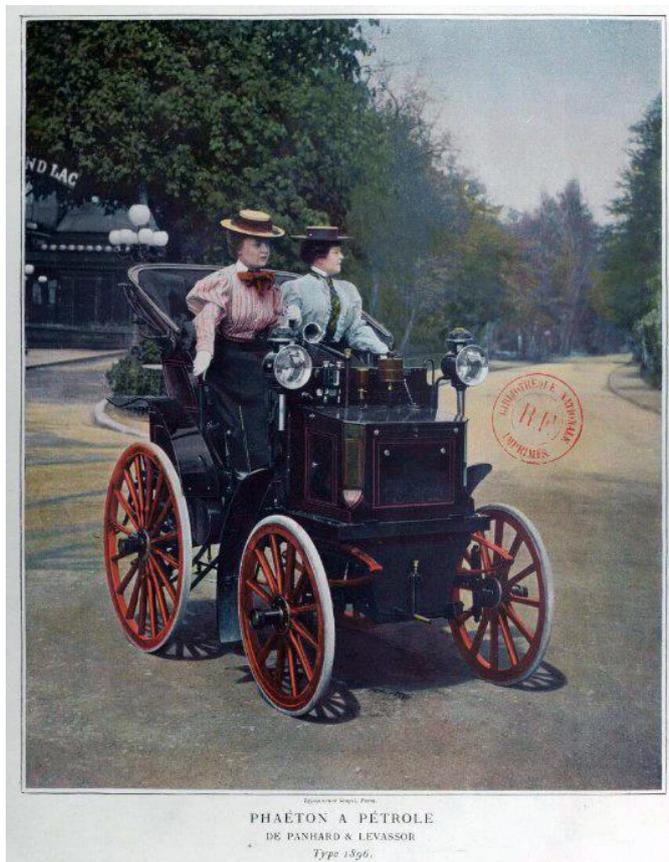
Le 1er décembre 1717, le journal *Le Nouveau Mercure* nous apprend que le *Bureau général d'adresse & de rencontre estably par privilège du Roy en la place Dauphine* (1688) – une maison de dépôt-vente et annonces - puis rue Saint-Sauveur à Paris, procède à la mise en vente de 392 lots dont deux navires de 52 et 44 canons. Le lot n°171 comprend « *un phaéton à cerceau, ou chaise roulante de rencontre. Elle est garnie de drap écarlate, essieux de fer. A vendre 400 livres* », soit un peu plus de 8 454 de nos euros contemporains. Ce que confirme le *Dictionnaire de synonymes françois*, par Timothée de Livoy, augmenté par Beauzée en 1828 qui nous dit que le phaéton est l'autre nom donné à la chaise, voiture hippomobile. Le plus célèbre des phaétons fut celui à 10 places du tout jeune roi Louis XV dit "le bien aimé" (14ans) avec lequel il allait à la chasse aux cerfs et sangliers à Fontainebleau (Seine et Marne).



Phaéton concours hippique 02-05-1925 au Champ-de-Mars. Paris. (Source : Gallica.BnF.Fr – photo anonyme BnF)

Le phaéton est une voiture légère, attelée a au moins deux chevaux donc rapide, haut sur roues (*high-flyer* en Angleterre) ce qui le faisait souvent verser, avec au moins deux banquettes parallèles aux essieux, seule celle du conducteur à l'avant, confortable, souvent en ronde, a une capote. Le siège arrière est réservé à un ou deux domestiques.

Par analogie le phaéton est une automobile découverte avec entrée latérale et capote. Il est équipé d'une banquette à deux places et avec une place de domestique à l'arrière fixée sur le bas de caisse et entourée de tous côtés. Si le siège avant appelé rotonde est décoré de balustres de bois tournés et vernis, c'est un phaéton à balustres. Si le siège du domestique fait place à une large banquette à deux places, c'est un double-phaéton et avec trois places arrière, c'est un triple-phaéton. Si la rotonde est ajourée, c'est un phaéton à jour. Si la banquette arrière a été remplacée par un tonneau (ressemblant vaguement à un tonneau coupé en son centre), c'est un phaéton-wagonnette. Enfin, si le bas de caisse ne se raccorde pas au siège avant et si le siège de maître n'a pas de siège, c'est un spider.



Phaéton-wagonnette Panhard et Levassor. (Source- Les Sports modernes 06-1898-Gallica.BnF.Fr)

Pick-up

Un pick-up ou pickup – ramasseur en anglais -, aussi appelé SUT (Sport Utility Truck), est une sorte de camionnette apparue aux États-Unis chez Chevrolet pour rivaliser avec le camion 1 ton (0,91t) Ford Model TT.

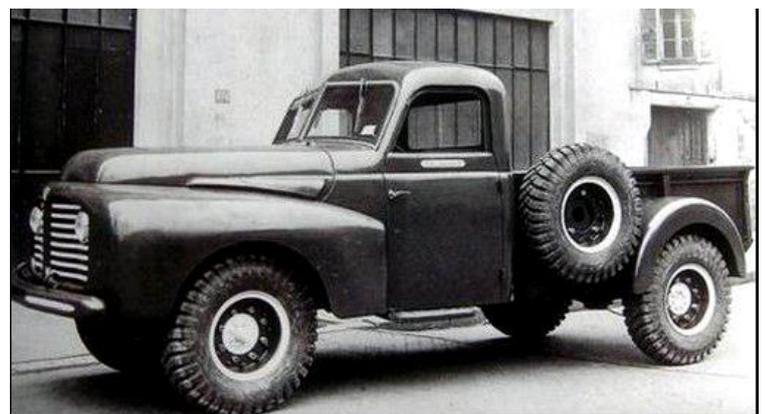
C'est dans une publicité du journal *The Birmingham Age-Herald* (Alabama) du 20 janvier 1920 que l'on apprend que Chevrolet dénomme pick-up son « Ton Truck » Model T réalisé sur la base de son Model 490 et mis sur le marché deux ans plus tôt. Le pick-up est muni d'une cabine avec banquette et d'un plateau non couvert avec ridelles, d'une caisse, d'une benne ou d'un espace

ouvert, pouvant être bâché, à l'arrière. Au Québec, c'est d'ailleurs le terme « *camionnette* » qui est utilisé pour désigner ce véhicule. Ils sont parfois dérivés des 4x4 d'un même constructeur.



Chevrolet Pickup Truck ca. 1920s. (Source : Le paladin réticent)

En France il y eut des pick-up automobiles ou voitures pick-up dès 1930 mais c'était des voitures sonorisées pour animer des manifestations de tout ordre (cinéma ambulant, bal, etc.). Il fallut attendre le débarquement pour que soient introduites ces camionnettes américaines pick-up. La première à se lancer dans la conception, la construction et la commercialisation d'un pick-up est la firme Delahaye avec son Type 171 qu'elle présente en 1950 comme « pick-up de brousse ».



Pickup Delahaye 171. (Source : lautomobileancienne.com)

Mi-voiture, mi-camionnette, celui-ci visait spécialement nos marchés militaires et celui de notre empire colonial où régnaient les pick-up Dodge du Plan Marshall. Avec ces VC2 et VC3 et ces 21

versions civiles et militaires. Pour lancer son Pick-up Type 171, Delahaye fournit deux pick-up à l'armée française qui engagea deux équipes dans le rallye Méditerranée-Le Cap (31 décembre 1950 au 20 Février 1951 et 34 partants) de 14394km qui fut remporté par l'équipe du médecin-capitaine Monnier, composée des sergents Ménard et Lacoutre.



1952 Renault Colorale. (Source : l'Argus)

Roadster

Mot-valise anglo-américain composé de *road*, la route, et du suffixe *ster* qui implique une action, ici, la vitesse et l'endurance. Selon l'ouvrage d'avril 1842 de Percy Sadler, « *La grammaire pratique de la langue anglaise, ou méthode faite pour apprendre cette langue* », roadster se traduisait par routier. Le mot roadster apparaît simultanément en Angleterre (Glasgow) et aux Etats-Unis dans le journal *Virginie Argus* de Richmond du 10 avril 1807, pour qualifier un cheval de type carrossier, fort apte à voyager et à la robe baie, dénommé Mufti qui fut importé et remarqué par John Tayleo de Mount-Airy (comté de Surry en Caroline du nord) qui l'avait repéré et suivi depuis sa 1ère course à handicap en 1790 en Angleterre, la Lord Barrimore's Highlander.

Le roadster n'est donc pas une voiture, ni une race chevaline, c'est le qualificatif d'un cheval développé depuis le moyen âge à partir de chevaux barbes et andalous croisés avec diverses juments pour répondre aux besoins de transport de marchandises entre les abbayes et les monastères du nord-est de l'Angleterre. Rapidement le roadster, tirant son nom du cheval utilisé, devint un type de compétition de conduite pour chevaux et poneys où le cheval et l'exposant apparaissent dans un équipement similaire à celui utilisé dans les courses attelées. Ce qualificatif

apparaît en France dans le journal *L'Argus des haras et des remontes* du 15 décembre 1849 où le roadster est un cheval anglais routier comme les chevaux français de malle-poste (ou ex malle-charrette) aux prix élevés dû à leur rareté. Le journal *La Patrie* du 1er décembre 1852, nous apprend que les premières juments roadsters ont été importées en France et furent mise en vente aux enchères publiques le 11 suivant « à la ferme de la Ménagerie, parc de Versailles ». Les lots composés de 14 juments « pur-sang anglais » comprenaient aussi des « 7/8 sang roadster et Cleveland », cette dernière du Yorkshire, elle-aussi carrossier.



Chevaux Cleveland Bay à l'attelage, Brewster-park-drag-1887. (Source : LesMeloures- Archive LesMeloures, CC BY-SA 2-5- wikimedia)

Par analogie le roadster devint bicycle et bicyclette et c'est en février 1886, lors du salon du Stanley Cycles Show de Londres que quasiment tous les constructeurs proposèrent un roadster qui était la version de ville du racer dont certains étaient prédestinés aux marchés américains. De type utilitaire, les bicyclettes roadsters avaient quasiment disparu du monde occidentale dans les années 1950 hormis aux Pays-Bas et en Belgique. Aujourd'hui fabriqués en masse en Asie, ils sont exportés en grand nombre.

Enfin dans l'univers de la motocyclette, le qualificatif est apparu en 1967 chez B.S.A. qui dérivait son type B44 Victor de cross en version routière à caractère sportif. La BSA B44VR pour Victor Roadster (B44SS Shooting Star aux US) privilégiait la maniabilité, la nervosité au détriment du confort.



BSA B44 SS-1968 Shooting Star. (Source : TR001 - Ownwork, CC BY-SA 3.0, wikimedia)

De nos jours les motos roadsters sont les reines des ventes pour leur polyvalence, esthétique, convivialité, simplicité et prix. Leur cylindrée habituelle varie de 600 à 900 cm³. Les blocs-moteur sont généralement déjà éprouvés par des versions antérieures ce qui permet des prix raisonnables. Ce sont des motos sans carénage ou semi-carénées pour les modèles « S », offrant peu de protection et un confort rudimentaire. Elles s'utilisent principalement en ville et sur route, l'autoroute étant rapidement épuisante, et associent plaisir, sportivité et économie. D'Inde (Hero Cycles et Eastman Industries), de Chine (Flying Pigeon) et de Taïwan vers des pays en voie de développement où ils sont utilisés pour le transport quotidien de personnes, biens et marchandises. En Afrique de l'Est, le roadster s'appelle le Black Mamba, où il est utilisé comme taxi par des cyclistes/chauffeurs entrepreneurs, appelés boda-boda.



Black Mamba. Dutchbicycle-black manba (Source : Petar Milošević - Ownwork, CC BY-SA 4.0, Wikimédia)



BicycleBoda-Boda en en Ouganda (Source : Wikimedia)

Les Black Mambas sont souvent réparés, personnalisés et fabriqués localement à moindre coût et, pour réduire davantage ces coûts, les ingénieurs ont commencé à tester des pièces de vélo imprimées en 3D qui répondent aux normes CEN Standards (pour Comité Européen de Normalisation). De nos jours, au cours des dernières décennies, les vélos roadster de style traditionnel ont regagné en popularité le monde occidental, en particulier en tant que style de vie ou déclaration de mode dans un environnement urbain.

C'est dans le journal *The Chicago and the Daily News* de New York du 13 octobre 1919 que l'on apprenait aux Etats Unis, mais aussi en France, que le constructeur à Détroit avec usine à Hamtramck dans le Michigan (1910-1980), la Dodge Brothers Compagny proposait une nouvelle version de sa première et unique voiture automobile Model 30 de 1914 à 4 places en Roadster, c'est-à-dire en version phaéton, avec une banquette unique à deux places et avec deux portes sans armature fixe de fenêtre. De nombreuses options étaient disponibles, capote, rideaux latéraux, roues de secours, pare-chocs avant, garde-boue arrière, marchepieds, essuie-glace, siège de coffre, etc.



1917 Dodge Brothers Modèle 30
Roadster, Théodore W. Pieper ©2017.
(Source : RM Sotheby's)

De nos jours le roadster a conservé les mêmes caractéristiques que ce Dodge Roadster ; seule la banquette a été remplacée par deux sièges sans armatures fixes de fenêtre. C'est un terme marketing qui évoque généralement une automobile luxueuse, à propulsion, légère, dynamique et décapotable, conduite par son propriétaire pour le plaisir, tout en ayant un caractère sportif affirmé. Le terme roadster s'est répandu dans le monde pour décrire une gamme très large de véhicules découvrables, au point tel qu'aujourd'hui roadster, cabriolet, et parfois spider ou speedster peuvent être des termes relativement interchangeables. Les roadsters sont très prisés **des collectionneurs et sont mieux cotés qu'un modèle décapotable.**

Runabout -Runabout - Skiff

De l'anglais *runnig about*, courir partout. Le nom a été employé dans le domaine hippomobile, puis avec l'apparition des moteurs, en automobile mais aussi pour désigner certains canots à moteur et attelages de motocyclettes. A l'origine le runabout est une voiture légère découverte, tractée par un cheval pour les usages quotidiens comme les courses ou la promenade et pouvant être conduit par une personne seule.

En France, on découvre la voiture automobile runabout dans la revue *Le Mois Scientifique et Industriel* n° 1 de juin 1899 qui nous apprend que le 6 mai précédent la firme The American Electric Vehicle Company de Chicago avait présenté une jolie petite voiture automobile électrique dite runabout buggy, sorte de phaéton de 680,4kg portant 300kg d'accumulateurs de type Faure à 48 éléments d'une capacité de 80Ah chargeable en 5 heures et d'une autonomie de 95km sur routes ordinaires dont les rampes ne dépassent pas 3,5%.

La carrosserie runabout est minimaliste et installée sur une plateforme légère, ouverte, montée sur de petites roues (qui la différencie ainsi des buggys), sans pare-brise, ni toit, ni portes et donc

peu coûteuse. La plupart avaient une seule rangée de siège à deux places, avec ou sans siège de coffre à l'arrière à une ou deux places, où une malle plate-forme ou un réservoir de carburant.



Runabout-1898. (Source : Spanish Coches-Allen Runabout, CC BY 2.0, wikimédia)

Avec le temps, l'automobile runabout devint skiff et indiscernable des roadsters/spider inspirée des formes et concepts de bateaux runabout (runaboat) des années 1900 et bateaux à moteur de plaisance plus récents...A part de rares concept-cars, le terme est tombé dans l'oubli mais est encore en usage en Grande-Bretagne, dénommant une petite voiture utilisée pour de courts trajets.



Skiff Labourdette 1912 sur châssis Panhard 20CV. (Source : 100 ans d'automobile française -Bellu-Fondin-Moity- 1984)

Les historiens nous disent que l'on devrait à l'architecte naval américain John Hacker (1877-1961) d'avoir créé dès 1903 les premiers concepts de bateau à moteur runabout ou runaboat qu'il fabriquait sous le nom de Hacker-Craft pour des clients amateurs fortunés. Ces bateaux runabout ont une nouvelle forme de coque en « V » pour aller plus vite sur l'eau, réalisés en bois d'acajou vernis, avec de puissants moteurs hors-bord ou in board, des postes de pilotage inspirés des automobiles roadster cabriolet de l'époque, avec manette de gaz et volant directionnel à la place des barres traditionnelles, pare-brise, fauteuils conducteurs et passagers, parfois une plage solarium à l'arrière.

De nombreux constructeurs de bateaux de luxe produisirent des runabouts et s'inspirent de nos jours de ce concept néo-rétro : Antoinette, Hacker-Craft, Chris-Craft, Garfield Wood, Riva, Monte Carlo Offshorer, J Craft, Boesch, Tullio Abbate, etc.

Servofrein

Servos, préfixe du latin *servus*, serviteur, et du latin *firmus*, tenir ferme, et *frenum*, mors, bride. Système de freinage dans lequel l'énergie pour freiner est donnée par une source extérieure à celui qui manipule le frein.

On doit au Parisien Picou l'invention d'un *frein électrique asservi, appareil de sûreté automatique, applicable à tous les organes commandés électriquement, dit Servo-frein électrique* qu'il déposa le 14 octobre 1893, enregistré sous le n°244943 (Source INPI). Puis l'on doit à Jacques Bignan d'avoir adapté le servofrein à l'automobile dont il en déposa le brevet le 7 juillet 1920 enregistré sous le n° 52916 pour des *perfectionnements apportés dans les systèmes de freinage plus particulièrement applicables aux véhicules automobiles qu'il dénomma servofrein* lors du salon de l'automobile d'octobre 1921 (Source INPI).

Dans la classe des servo-freins mécaniques, nous trouvons les modèles Louis Renault, Hallot et Birkigt. Le servo-frein Louis Renault (1929) comporte un organe d'entraînement formé par un embrayage à deux disques.

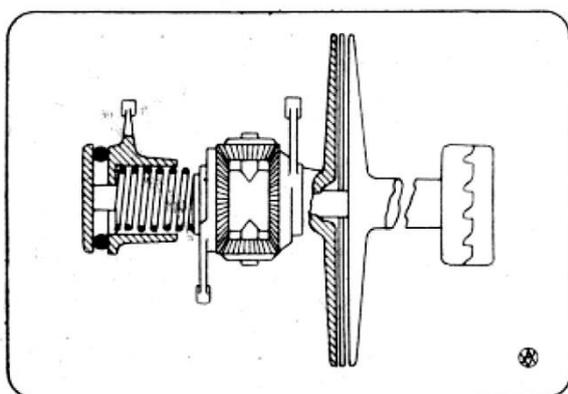


Fig. 10. — Embrayage du servo-frein Louis Renault et différentiel d'équilibrage.

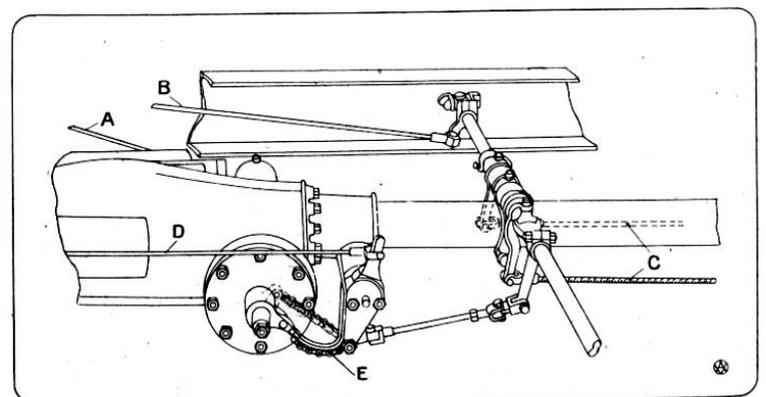
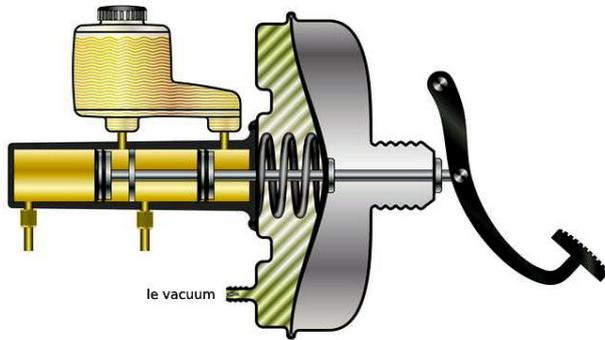


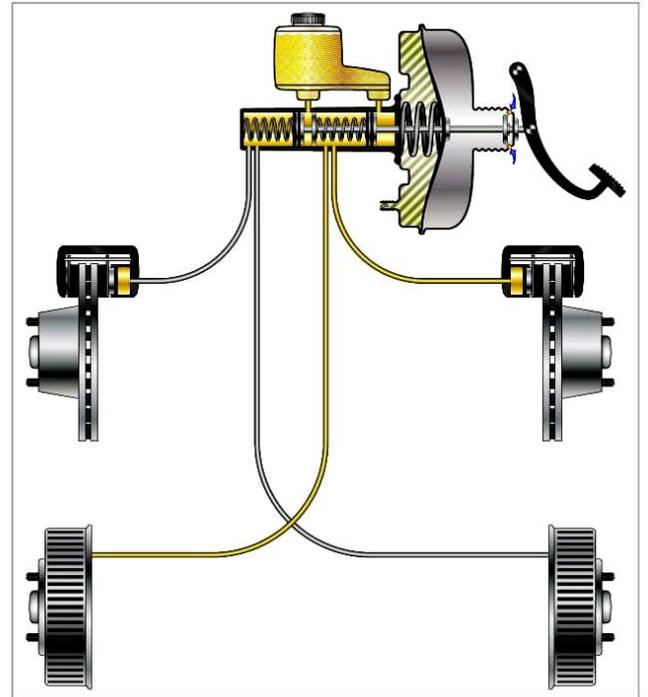
Fig. 11. — Servo-frein Louis Renault. A, tringle de commande reliée à la pédale ; E, chaîne s'enroulant dans un sens ou dans l'autre sur l'arbre du servo-frein, suivant le sens de marche de la voiture. Elle tire sur les leviers B, C, D de commande des freins.

Servo-frein mécanique Louis Renault. A gauche l'ensemble système à deux disques et à droite ce système monté sur le véhicule. (Source : La vie automobile-1925. N°817, p348)



Système servofrein moderne avec à gauche l'ensemble servofrein et maître-cylindre de frein actionné par la pédale de frein.

A droite, le système raccordé aux deux freins avant à disque et aux deux freins arrière à tambour.
(Source : club-auto-doc)



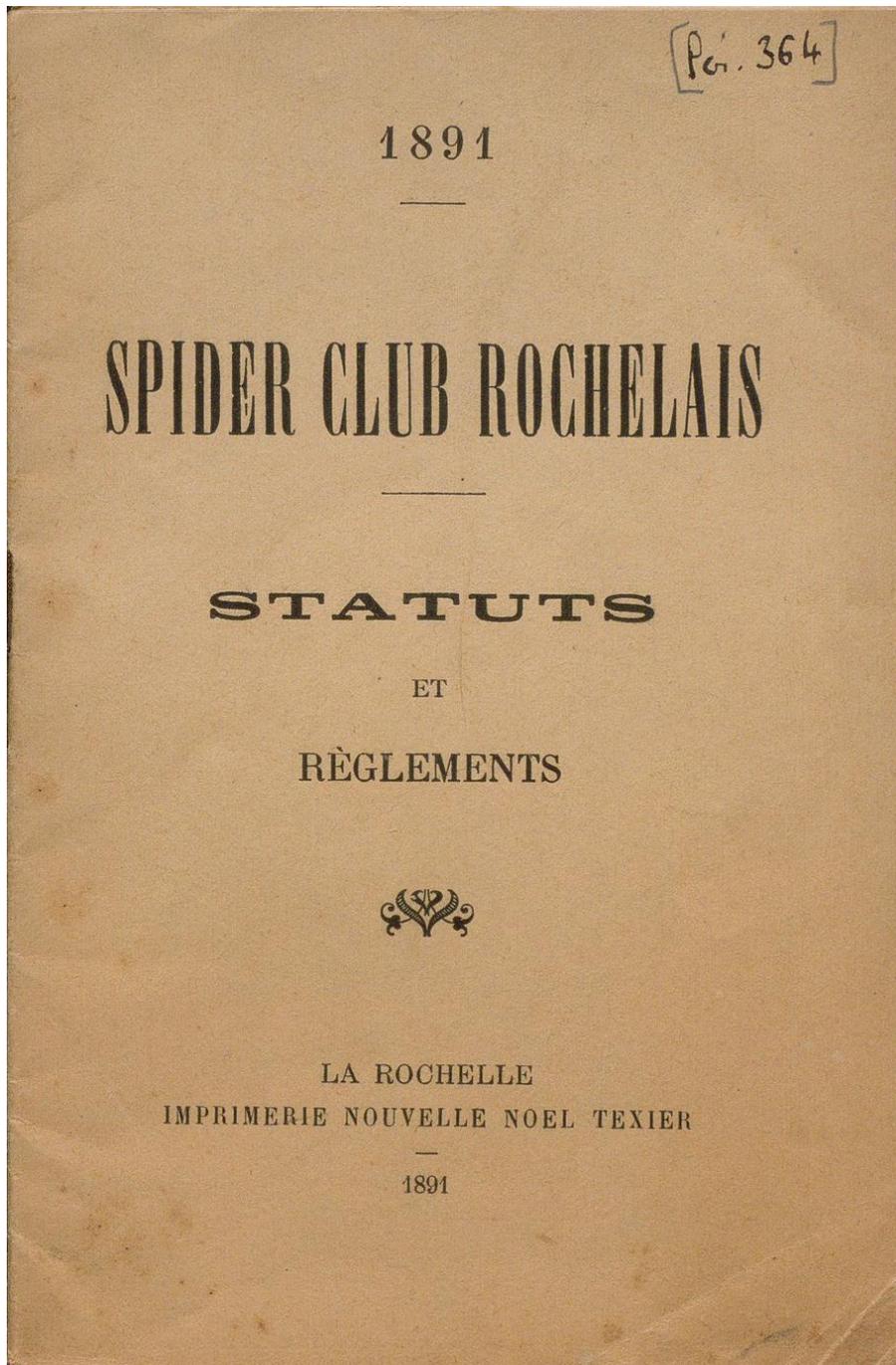
Spider, spyder et speedster

Le spider, l'araignée, originaire des Etats-Unis n'est pas un modèle particulier de voiture hippomobile. On appelait là-bas dès 1865 spider toutes les voitures à structure très légère, à roues très grandes et fines évoquant les arachnides, et surtout destinées aux courses de trotteurs. Le spider à deux roues était le sulky américain.



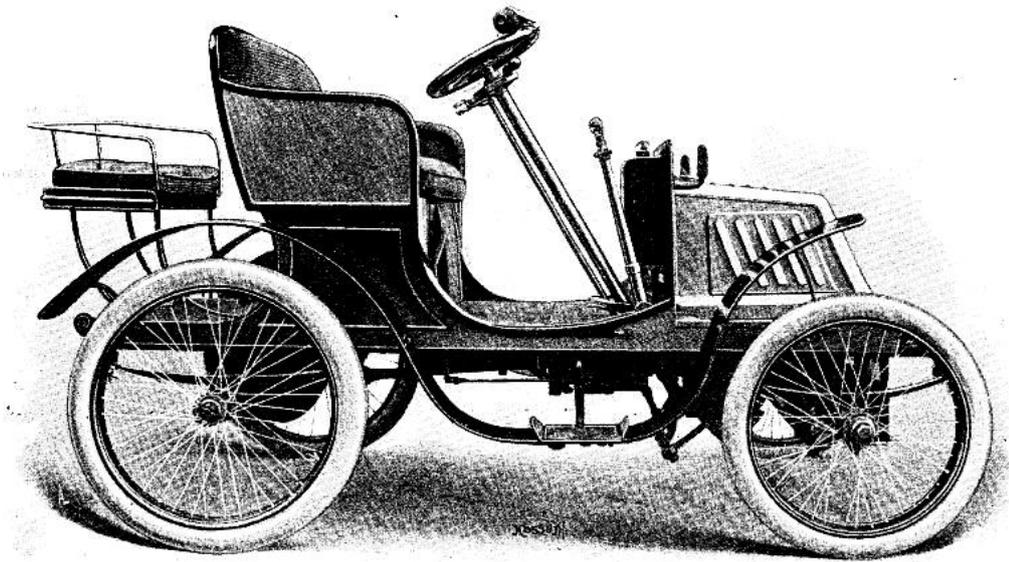
Spider Phaéton-1885. (Source : Attelage et Patrimoine)

Bien qu'en France on connaissait ces spiders hippomobiles, nous lui préférons le nom de phaéton. Il n'y eut guère qu'à La Rochelle (Charente Maritime) que l'on baptisa spider les Grands Bicycles (Grand-Bi) et que l'on forma en mai 1885, le Spider-Club Rochelais qui organisa sa 1ère Course de vélocipèdes le 28 de ce même mois de 1885. Puis l'on vit et vendit des voitures hippomobiles spider au printemps 1897 dans le Saintongeais (Charente Maritime), probablement importés d'Angleterre.



Spider Club Rochelais. Statuts et règlement 1891.
(Source Gallica.BnF.Fr)

On doit au baron Etienne van Zuylen van de Nyevelt van de Haar (1860-1934), président de l'Automobile-Club de France, d'avoir remporté le 27 mai 1899 le prix hors concours du Concours d'élégance de voiture automobile de Bordeaux (Gironde) avec sa voiture spider. On nota aussi que le 5e de ce concours d'élégance était le local Fourcade, lui aussi avec une voiture automobile spider.



*Voiture légère Darracq 1900, carrosserie spider.
(Source : La mécanique à l'exposition de 1900 - Gallica.BnF.fr)*

Fig. 18. — La voiture légère Darracq, modèle Spider 3 places.

Le spider automobile est une voiture découverte, sans capote, qui porte à l'avant, soit deux sièges baquets, soit une banquette confortable à deux places. A l'arrière, on peut trouver un siège exclusivement réservé à un domestique. Ce dernier siège est presque toujours démontable pour être remplacé par un coffre plat dit pointe de course ou par une banquette large et confortable à deux places pour le transformer en double-phaéton.

On appela par abus de langage spider le siège baquet du conducteur ou la cavité ménagée à l'arrière d'automobiles décapotables.

De nos jours le spider ou spyder (chez Lamborghini ou Porsche) est une carrosserie automobile spécifiquement étudiée et dessinée pour être ouverte, issue du cabriolet et à 2 places.



RENAULT Sport Spider 1995. (Source : Alexander Migl – Travail personnel, CC BY-SA 4.0. Wikipédia)

Le mot-valise speedster mêlant *spider* » et *speed* – pour vitesse – est employé pour désigner certains spiders sportifs décapotables telles les Porsche 356 et 911 ou l'Opel Speedster.

Tandem

Du Latin *tandem*, fin, enfin, à la longue. Désigna dès 1864 une voiture anglaise de type Cabriolet découvert à deux chevaux attelés en flèche, celui de devant dénommé cheval de volée ou leader et celui de derrière, dans les limons (brancards), dénommé limonier ou wheeler.

C'est par un article non signé intitulé Tandem paru dans le journal du soir américain, le New Haven Daily Palladium, Connecticut, du 4 avril 1866, qu'un journaliste rend compte qu'il a vu évoluer un inconnu aux alentours du jardin public de cette ville, un inconnu juché sur un vélocipède à pédales, sans contestation possible. C'est sous ce titre que le chroniqueur précisa dans sa très courte nouvelle que ledit cadre était soutenu par « *two wheels following each other, and driven by foot-crank* » que l'on peut traduire par « deux roues l'une derrière l'autre, et actionnées par un pédalier » d'où la dénomination de ce véhicule comme Tandem.

Le tandem devient un Bicycle par le Marseillais (Bouche du Rhône) Adrien Pécoul qui en déposa le brevet (n°214135) le 17 juin 1891 (Source INPI), puis un motorcycle à deux roues avec moteur électrique breveté (n° 243714) par Adolphe, Georges Pingault le 18 décembre 1894 (Source INPI) ou à combustion interne en 1898 pour les courses de vélos de demi-fond et une motocyclette par MM. Werner frères qui le proposèrent dans leur catalogue de 1900.



En Tandem. 1ère page Polka pour piano-1895. (Source : Gallica.BnF.Fr)



Le coureur de demi-fond Fossier prend la pose derrière un tandem électrique Clerc et Pingault breveté S.G.D.G sur le Vélodrome Parc des Princes le 10-04-1900. (Source : Gallica.BnF.Fr – photo Jules Beau)

Tonneau

Voiture découverte comportant à l'avant deux baquets (sièges séparés) ou une banquette à deux places et à l'arrière une carrosserie ressemblant assez vaguement à un tonneau coupé par le milieu.

L'arrière comprend soit deux ou trois places qu'offre une banquette parallèle au siège avant, soit quatre places que fournissent deux banquettes se faisant face, placées parallèlement à l'axe de la

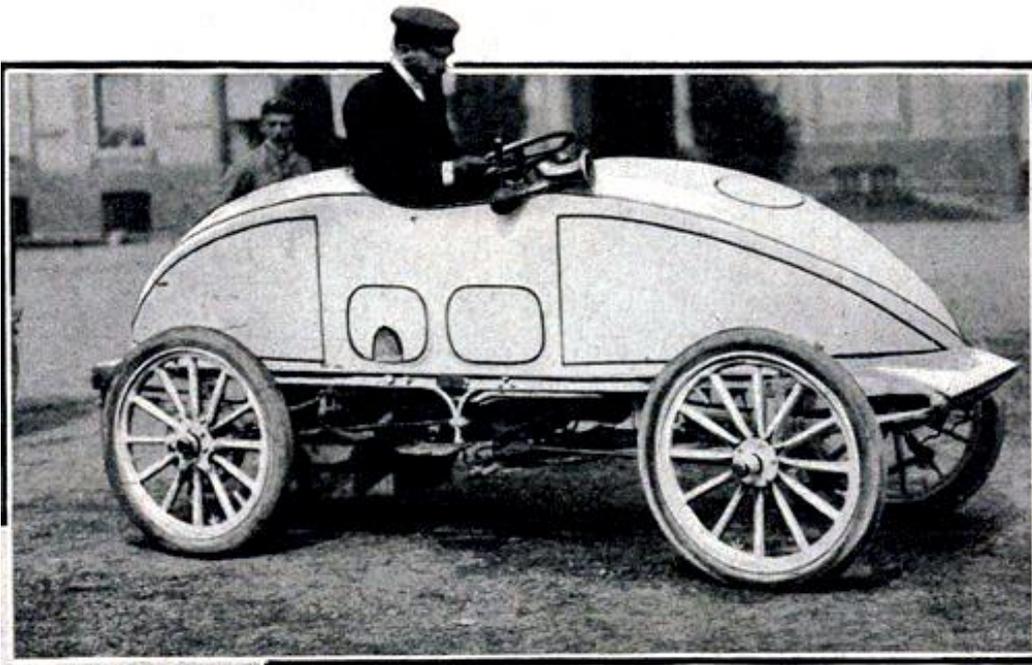
voiture. La caractéristique du Tonneau est d'avoir toujours l'entrée par une porte arrière et d'avoir en même temps les angles du panneau arrière toujours arrondis pour former une rotonde.



Tonneau- Percyns Bruxelles.
(Source : attelage-patrimoine)

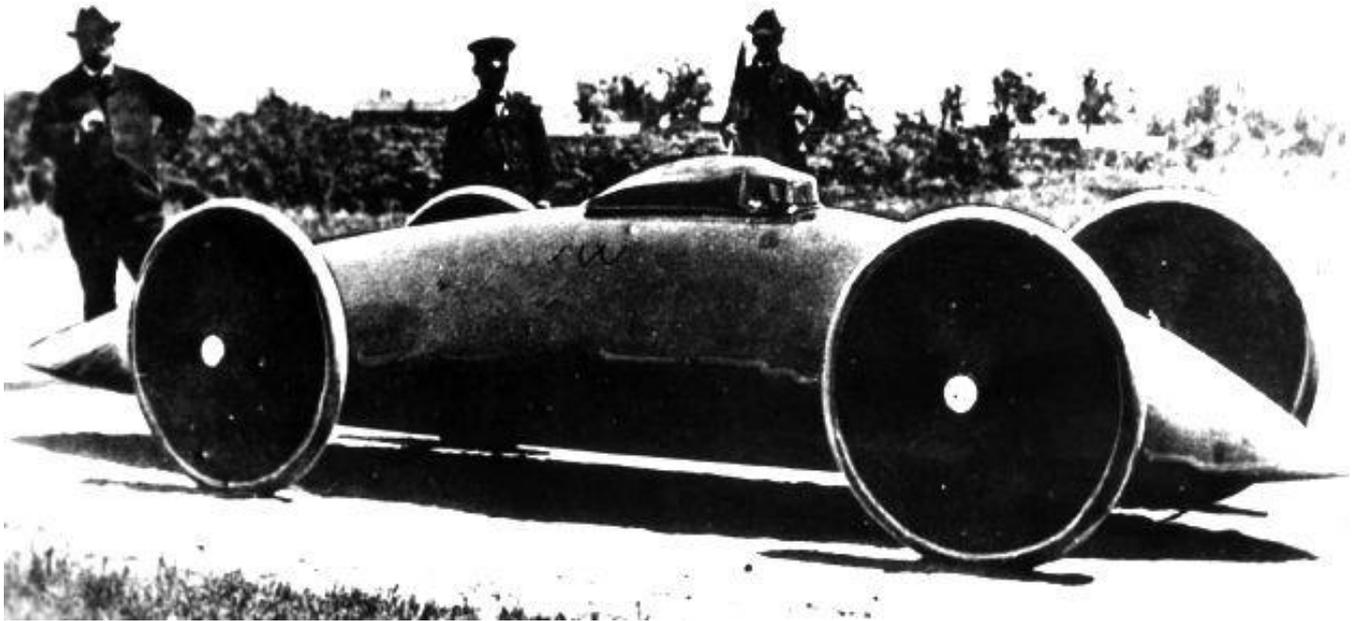
Torpédo

Du latin *torpedo*, torpille. L'ingénieur américain Walter C. Baker (1868-1955), fondateur de The Baker Motor Vehicle Co à Cleveland (Ohio), avait préparé à l'instigation de l'Automobile Club of America, une voiture en vue de battre le record de vitesse nouvellement établi par Léon Serpollet (1858-1907) le 13 avril 1902. Ce dernier avec sa voiture à vapeur avait eu l'outrecuidance de battre le record de 1899 de Camille Jenatzy (1868-1913) et sa voiture électrique la Jamais Contente (105,88km/h). A Nice, sur la promenade des Anglais, Léon Serpollet mit la barre à 120,8 km/h (29 s 4/5e) avec son « Œuf de Pâques ».



L'oeuf de paques Serpollet 1902. (Source : La Vie au grand air-1907. Gallica.BnF.Fr)

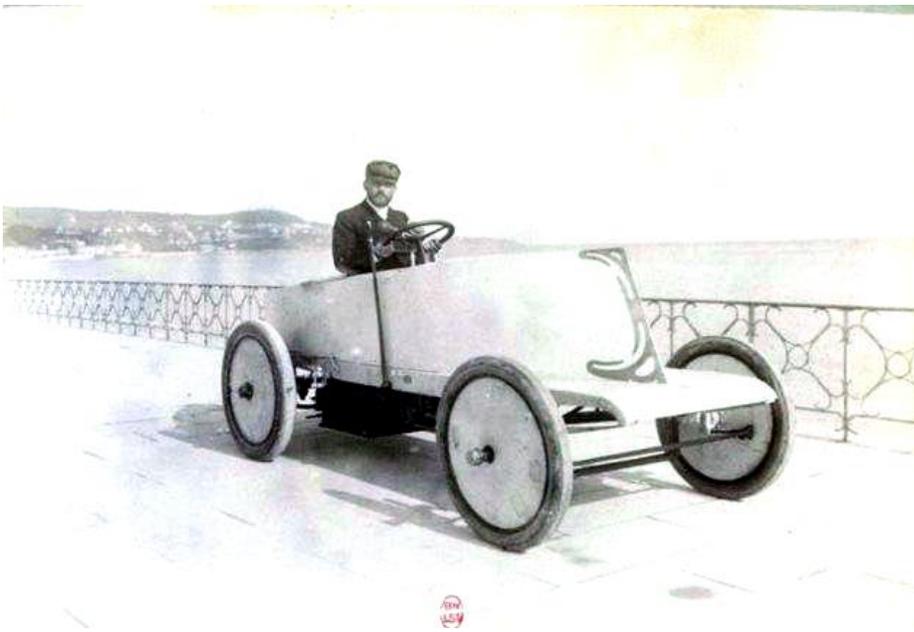
Piqué au vif, Walter Baker repris cette forme d'œuf de pâques renversé dont il poussa plus loin l'aérodynamisme. C'est ainsi que le 1er juin 1902, l'Indianapolis Journal nous apprend que la veille Walter Baker et son assistant Edward Denzer, lors d'un essai avec leur Baker électrique surnommé « *bigegg-shaped* » (grosse voiture en forme d'œuf) percutèrent la foule amassée le long du boulevard Staten Island, New York, tuant deux spectateurs et en blessant cinq autres.



Bigegg-shaped de W. Baker. Deux personnes prenaient place à l'intérieur, le conducteur (W.Baker) et le freineur (E.Denzer). Photo prise avant l'accident en 1902. (Source : speedace.info/baker.torpedo)

Fort de ce record, Léon Serpollet prépara une nouvelle voiture à vapeur de vitesse qu'il présenta le 10 décembre 1902 à la 5e Exposition Internationale de l'Automobile du Cycle et des Sports au Grand Palais. Le lendemain, le Bordelais Alexandre Darracq (1855-1931) accueillit en tant que président de la Chambre Syndical du Cycle et de l'Automobile, le Drômois Emile Loubet (1838-1929), Président de la République française qui interloqué devant cette nouvelle Gardner-Serpollet de 40ch à la silhouette évocatrice déclara à Léon Serpollet : « *Je croyais que les torpilleurs étaient spéciaux aux mers et aux océans, voilà que vous en faites pour les routes !* » et le nom resta.

Walter Baker qui suivait ce qui se passait en Europe d'autant plus Franck Gardner, l'associé de Léon Serpollet, était son compatriote américain. Le 16 janvier 1904, Walter Baker avait adopté ce nom de baptême Torpilleur et fit publier une dépêche dans le journal The Daytona Gazette-News sous le titre de « *Torpédo Kid* » vient ici. *W. C. Baker, de Cleveland, écrit à la Florida Motor Company qu'il expédiera à Daytona la semaine prochaine une nouvelle voiture électrique qui sera connue sous le nom de « Torpédo Kid » et tentera d'obtenir le record du mile lors des prochaines courses sur la plage d'Ormond Daytona. C'est la machine électrique de Baker qui a blessé six personnes lors de la course de Staten Island en mai 1902...».*



*Torpilleur-Serpollet-1903 à Nice.
(Source : Gallica.BnF.Fr – photo
Jules Beau)*

A Daytona, la presse fut impressionnée par la ligne futuriste de cette carrosserie fusiforme et en forme d'œuf où la partie fuselée du capot formait une ligne continue et courbe, qu'elle ne retint que le nom « Torpédo » au numéro 999 et qui fut ensuite attribué à d'autres carrosseries fusiformes.

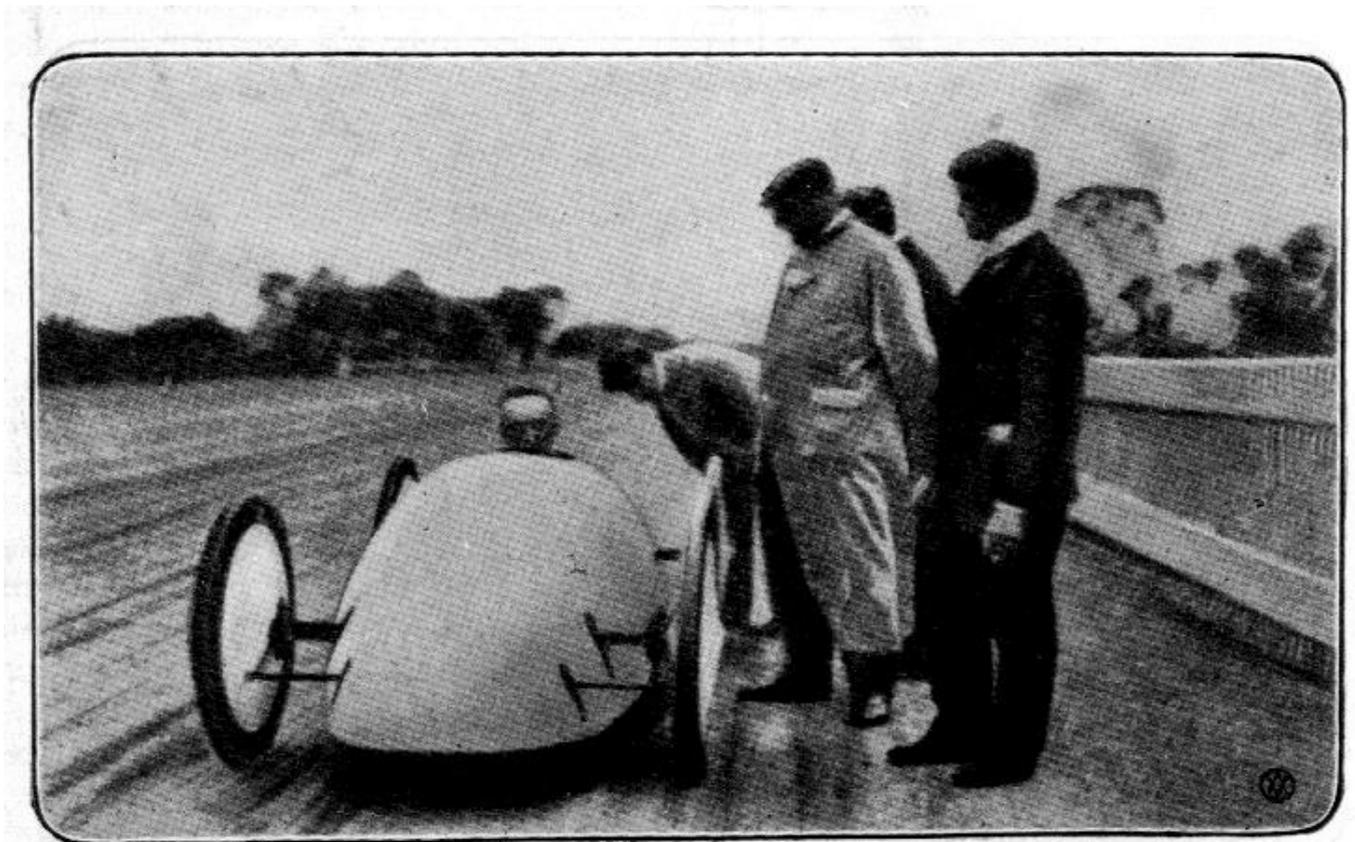


Fig. 2. — W. Baker dans son « torpedo Kid », à Cleveland (1903).

Walter Baker dans torpédo Kid en 1903. (Source : La vie automobile 10 janvier 1933- Gallica.BnF.Fr)

Touring Club

Le Touring club de France (TCF), créé en 1890 par un groupe de vélocipédistes, est une ancienne association française, disparue en 1983, dont le but était « le développement du tourisme sous toutes ses formes, à la fois par les facilités qu'elle donne à ses adhérents et par la conservation de tout ce qui constitue l'intérêt pittoresque ou artistique des voyages ».

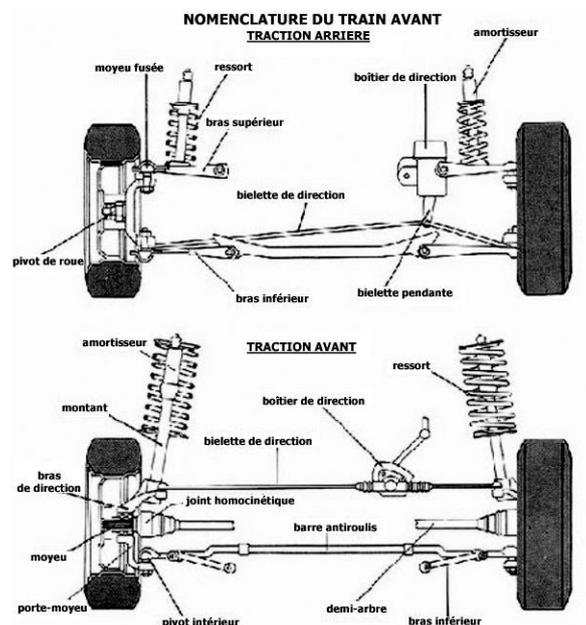


Le chalet du Touring Club de France en 1898. (Source : Gallica.BnF.Fr – photo Jules Beau)
En médaillon l'épinglette émaillée du T.C.F.

Train-Avant

Partie avant d'un véhicule qui comprend l'essieu. A la différence de l'avant-train, l'essieu repose sur le châssis.

Schéma Train -Avant pour véhicules à propulsion ou à traction avant. (Source : Motorlegend)



Trembleur

Système électro-magnétique ou mécanique qui permet d'alimenter une bobine pour le système d'allumage des moteurs automobiles.

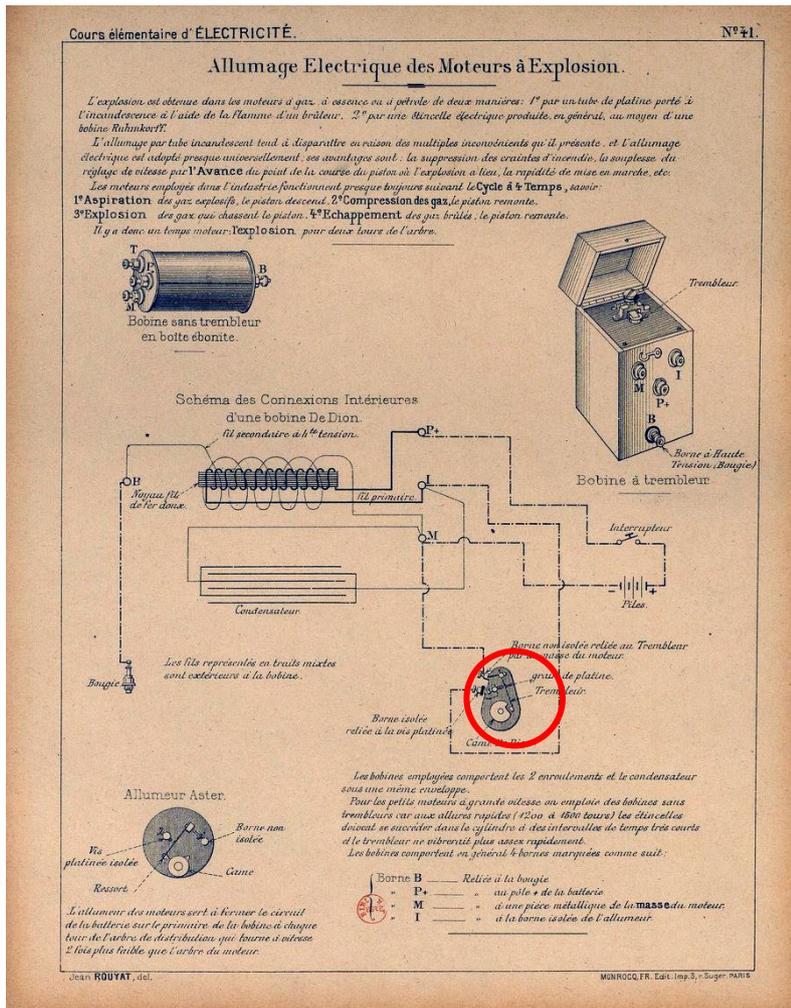
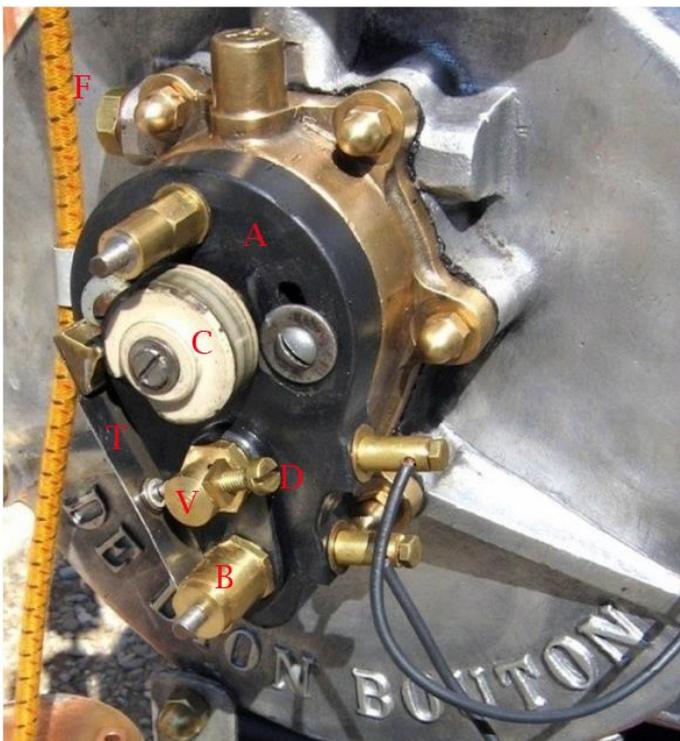


Schéma allumage des moteurs à explosions par trembleur mécanique système De Dion. (Source : Cours élémentaire et pratique d'électricité-Rouyat Jean - Gallica.BnF.Fr)



Allumeur en place sur un moteur de Dion monocylindre.

A : Plaque isolante réglable de l'avance à l'allumage

B : Tige support du trembleur

T : Trembleur

C : Came actionnant le trembleur

D : Vis platine réglable

V : Support de la vis platine

F : Fil de bougie à haute tension

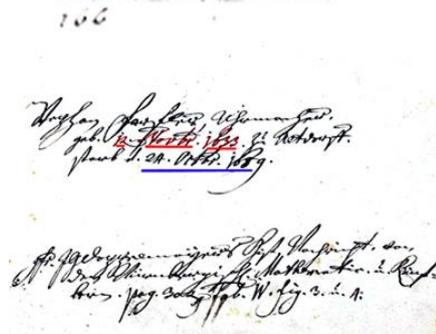
Tricycle

Du grec *tri*, trois, et *κύκλος*, *kyklos*, cercle, rond. Voiture hippomobile à trois roues dont celle d'avant est directrice, inventée le 28 juin 1828 par le Parisien Robert-Louis Besnier-Duchaussais qui en déposa le brevet pour des *voitures à trois roues appelées par l'auteur tricycles* (Source INPI).

Toutefois le véhicule de transport, sans le nom, fut inventé par Stephan Schiffter (1639-1689) qui circulait en 1681 dans les rues d'Altdorff, banlieue de Landshut (Bavière). Plusieurs gravures datées le représentent dans son tricycle démuné de direction et mis en action par des manivelles et des jeux de pignons démultiplicateurs qui entraînaient la roue avant. Lorsque le marchand Bavaois Johann Carl Sigmund Bauer (1780-1857) de Nuremberg commercialisa dans son catalogue d'octobre 1817 les Fahrmaschine de Drais connus dans le reste du monde comme vélocipèdes, il en proposa une version tricycle utilitaire.



L'une des fameuses gravures représentant Stephan Schiffter (1639-1689) qui se transportent en Bavière à Altdorff, banlieue de Landshut, circulant en 1681 avec une voiture à trois roues pour cul-de-jatte.

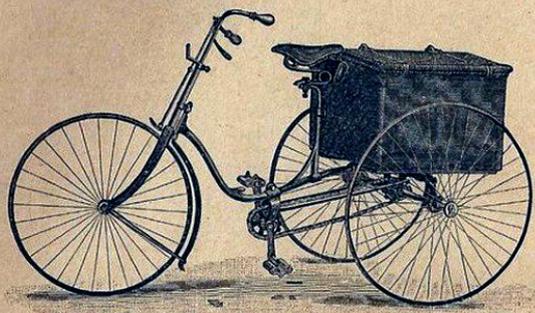


Affiches des tricycles et bicycles de la Sté Clément et Cie-1889
(Source : Gallica.BnF.Fr)



VELOCIPÈDES PEUGEOT.

TRICYCLE PORTEUR.



Le prix très bas de ce nouveau véhicule le met à la portée des petites bourses. Il est appelé à rendre les plus grands services pour le transport des paquets, pains, denrées, etc. Sa conduite est facile, même pour un enfant. Il est très solide et peut porter de 40 à 50 kilos en sus du poids du conducteur.

DESCRIPTION: Corps en tube d'acier sans soudure — Roues motrices de 0,80, roue directrice de 0,70, — Caoutchoucs rouges de 19^{mm} — Rayons renforcés à la base — Jantes acier section U — Frein à levier puissant — Support d'axe des manivelles articulé — Billes partout sauf aux pédales — Sacoche, clé et burette — Multiplication: 1^m 10, soit 3^m 45 de développement.
Voie: 0,80. Poids: 30 kilos environ avec porte-panier.

PRIX: frs. 450, avec porte-panier suspendu.

Panier en osier: long, 0,70, larg, 0,55, haut, 0,45; prix: frs. 35.

Nous garantissons nos machines contre tout vice de construction.
Toutes les machines sortant de notre maison et vendues sous notre marque sont de fabrication essentiellement française.

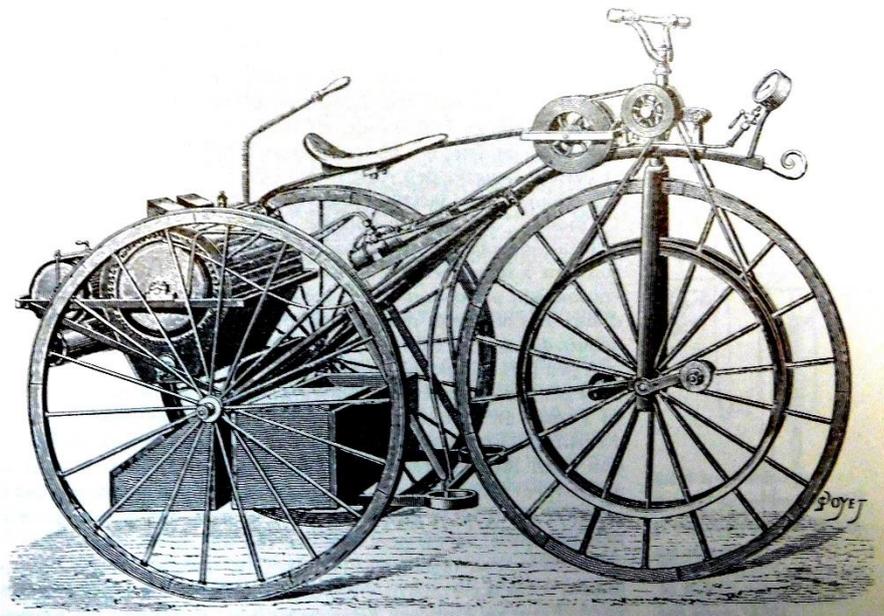
— 16 —



Ci-dessus tricycle Serpollet dans Lyon en janvier 1890 avec Ernest Archedéacon (1863-1950) aux manettes et Léon Serpollet en passager. Ce tricycle à vapeur Serpollet a été construit par les Chantiers de la Buire de Lyon et n'est pas celui qui vient d'accomplir le voyage Paris-Lyon. (Source : Collection Burel)

A gauche : Tricycle porteur Peugeot frères- 1899. (Source : catalogue Les Fils de Peugeot Frères)

Puis il devint vélocipède à pédales, représenté par une lithographie anglaise imprimée le 22 mai 1819 par S. Sepp attribuée à Thomas Rowlandson (1756-1829). Enfin il devint tricycle automobile le 12 février 1834 lorsque le Parisien François Gabet de Rome déposa son brevet d'invention (n°5787) pour un mécanisme qui appliqué aux voitures mues par la vapeur les rend aptes à parcourir toutes les routes ordinaires ainsi que les chemins de fer tant en plaine qu'à la montée quelques rapides qu'elles puissent être dite Voiture-Cheval. (Source INPI).



Après avoir inventés et brevetés (n° 83691) un vélocipède à pédales à grande vitesse électrique par sa 2^e addition du 20-05-1870, suivit de vélocipèdes à pédales à grande vitesse à vapeur dans ses 3^e et 4^e additions des 14-06-1871 et 15-03-1872 et l'avoir fait rouler le 19-07-1874, le Gadzarts Louis-Guillaume Perreaux (1818-1890) s'intéressa à motoriser un tricycle. (Source : Gravure signée Louis Poyet (1846-1913) La Nature n°480 du 12-08-1892)



Un tricycle de livraison dans la masse des omnibus-Paris – 11-04-1912. (Source : Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)

Aujourd'hui, on tente de galvauder le mot tricycle par le mot anglais trike qui désigne aussi un vélo couché à trois roues, et par Tricyclecar, marque déposée par Robert Darmont, constructeur de cyclecars à Courbevoie pour faire scission avec les cyclecars à quatre roues. Les tricycles sont divisés en 2 catégories (L2e et L5e) et 4 sous-catégories. Pour les conduire, il faut détenir un permis AM, A1, A2, A3, A, B et B1 selon les conditions d'âges, de poids et de puissances.

Pour en connaître tous les détails et spécifications, nous vous renvoyons aux articles R311-1 à R319-1 et R221-4 à R221-8 du code de la route en vigueur en 2022.

Type Mines

Le type Mines carte grise est une donnée permettant de déterminer la typologie du véhicule. Il se présente sous la forme d'une suite alphanumérique de 12 à 15 caractères.

Velocimano - Vélocimane

Du latin *velox*, *veloci*, rapide, et *manu*, main. Tous Vélocipèdes perfectionnés actionnés par les bras et les mains avec un mécanisme quelconque. Certains attribuent à tort l'étymologie de ce mot à l'anglais ancien *man*, *mann*, humain, personne mâle ou femelle, qui dans sa forme moderne ne désigne aujourd'hui plus que l'humain du sexe masculin, l'homme.

Le Velocimano, dérivé en français en vélocimane, fut inventé par le Milanais Gaetano Brianza puisque l'inventeur lui-même le désigna comme vélocipède le 25 janvier 1819.

Aujourd'hui le Velocimane n'est plus qu'un Vélocipède pour paraplégique.

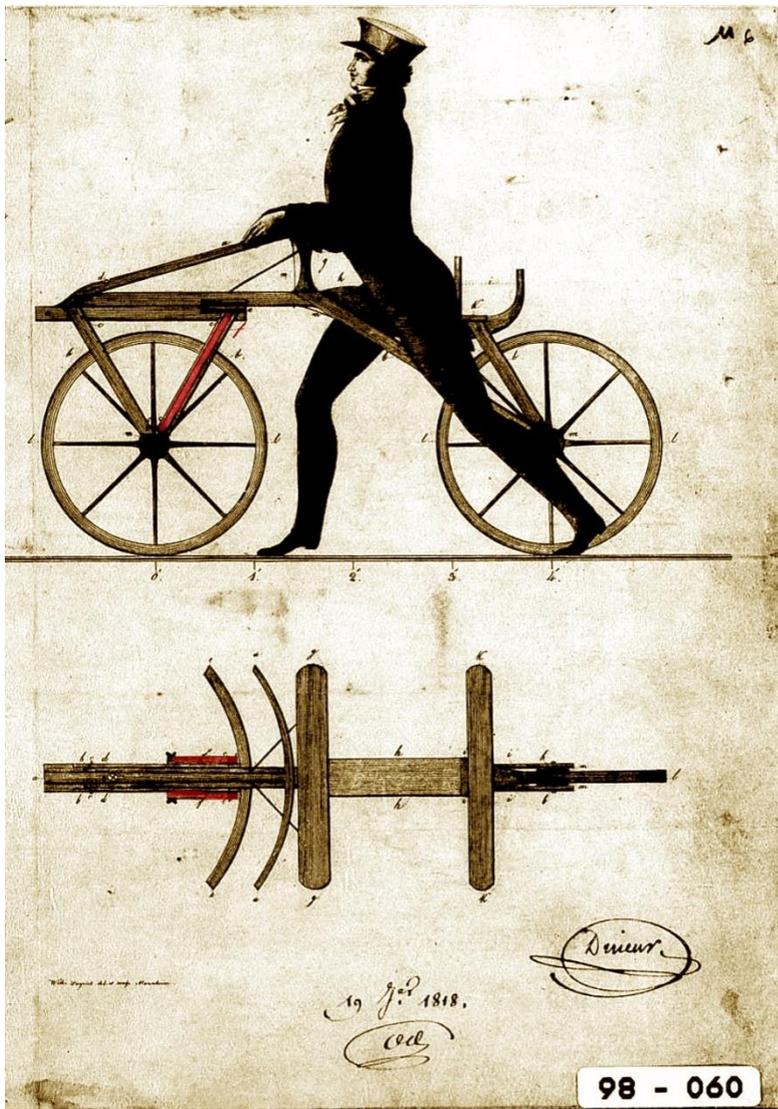


Affiche Monet & Goyon pour son Vélocimane.

Vélocipède - Fahrmaschine - Laufmaschine - Machine à courir - Draisienne - Draisine

Du latin *velox, veloci*, rapide à la course, prompt, agiles, preste... et de *pes, pedes, pedis*, pied, qui se traduit par à pieds légers, rapides. Mot inventé par le pensionné du Roi, Louis-Joseph Dineur le 19 janvier 1818. Originellement le Vélocipède est une machine de transport à deux, trois et quatre roues. Réunie en séance le 5 février 1818, le Comité Consultatif des Arts & Manufactures du Ministère de l'intérieur, à la demande de Louis-Joseph Dineur, requalifia sa demande de brevet d'invention en brevet d'importation au nom du baron Drais de Mannheim au Grand-Duché de Bade (Source INPI). Mais ledit Comité, pour lever toute ambiguïté, fit préciser dans son annonce légale publiée dans le Bulletin des lois du 15 avril suivant la mention explicite « *Le Sieur Dineur (...) pour une machine appelée par lui vélocipède* ». En 1832, l'Académie Française lexicalisa le mot vélocipède comme substantif masculin : *machine sur laquelle on se fait rouler soi-même*. Adjectif : A pieds légers.

Le Vélocipède est donc sans contestation possible la Fahrmaschine - machine de transport qui donnera Fahrrad, la bicyclette en allemand - inventée par le baron Badois Carl Friedrich Ludwig Christian Drais von Sauerbronn (1785-1851). Il en fit l'essai et la démonstration les 12 et 13 juin 1817 en ralliant Mannheim au relais de poste de Schwetzingen (6,5km), aller et retour, en 1 heure, et de Gernsbach à Baden (9,2km avec un dénivelé positif de 229m) par la montagne en 2 heures.



Lithographie monochrome réalisée par Wilhem Siegrist à Mannheim est sans contestation possible celle de la Fahrmaschine commandée par le Baron Carl Drais.

Toutefois celle-ci est celle jointe dans la demande de brevet (n° 1842) Parisien de Louis-Joseph Dineur comme Vélocipède. Elle en porte sa signature et la date du 19-01-1818.

Plus de deux ans plus tard, elle sera surnommée Draisienne.

(Source : INPI)

Mais sa demande de privilège et patente du 21 août 1817 adressée à Carl II Frédéric de Bade (1786-1818) restée sans réponse, aussi le 8 novembre suivant, le baron Drais se plaça-t-il sous la protection de Stéphanie de Beauharnais (1789-1860), Grande-duchesse de Bade. A l'instar de son commercial Bauer, il fit dénommer alors sa Fahrmaschine en français comme « *Machine à courrir* » (sic). Finalement le baron Drais obtint le 12 janvier 1818 le privilège et la patente pour sa Fahrmaschine. Pendant cette attente le baron de Drais trouva le mécanicien et fabricant réputé de globes terrestres Carl, Johann, Sigmund Bauer (1780-1857), 740, Panierstraße, Nuremberg, pour commercialiser son véhicule individuel. Mais J. Bauer préféra la nommer plus explicitement Laufmaschine - machine à courir- dans son catalogue d'octobre 1817 intitulé « *Description de la chose de Drais, machine motrice, et quelques améliorations portées à elle* ». Elle était proposée entre 3, 30 et 6, 30 florins en véhicule individuel à deux roues alignées et d'un poids de 50 livres (25kg) et en utilitaires à trois roues à 33 florins.

Comme on le constate, la Fahrmaschine ou Vélocipède du baron de Drais ne trouva pas naturellement sa dénomination et sa définition, aussi sans utilité sociétale et sociale, fut-elle d'emblée fustigée et rayée et ses rares utilisateurs hués et caricaturés. Le vélocipède ne trouva donc pas sa place et sombra quasiment dans l'oubli pendant presque un demi-siècle, malgré des tentatives de mécanisation dans tout le monde occidental et resta un joujou pour dandys et

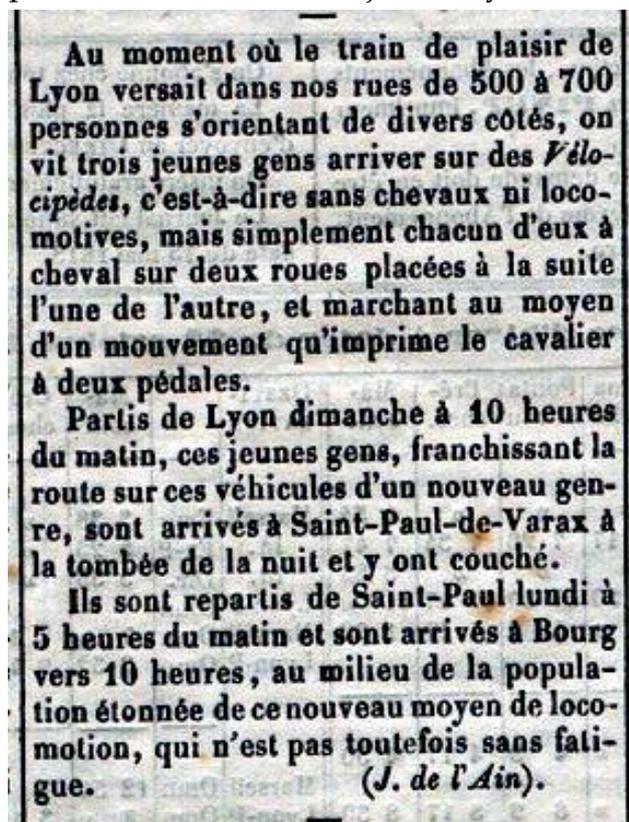
enfants. Toutefois le mot resta à la mode pour désigner les chevaux de course, des sportifs, des navires à vapeur et même des chaussures de danse.

Aujourd'hui le mot vélocipède tente d'être galvaudé par celui de cycle ; il est devenu obsolète et n'est usité que par son apocope vélo. Il n'y a guère que le législateur et l'administration qui utilise encore le mot vélocipède comme générique puisqu'il fut l'objet de la dernière loi (n°2015-992) qui le concerne, promulguée le 17 août 2015 et relative à la transition énergétique pour la croissance verte.

C'est en Alsace, par *Le Courrier du Bas-Rhin*, que la Fahrmaschine devint « *Draisienne, nommée ainsi de leur inventeur M. le baron de Drais* » et que le 20 juin 1820 le baron de Drais l'a nommé à son tour Draisine, envisagée qu'elle pourrait être motorisée par la force de la vapeur et que ce dernier mot fut lexicalisé en France en 1837.

Vélocipède à pédales - Vélocipède-Bicycle - Bicycle - Véloce

Il fallut attendre l'invention de la pédale rotative moderne (brevet n°17631) le 14 octobre 1853 par le pharmacien Kaysersbergois (Haut Rhin) Jules Sourisseau (1815-1874), qu'il dénomma *Manivelle Pédiforce* - mot-valise que l'on peut traduire par manivelle à la force des pieds - (Source INPI), pour que l'on puisse enfin découvrir le 1er avril 1866 de nouveaux vélocipèdes qui allèrent révolutionner cette machine et faire florès. En effet, le *Journal de L'Ain* du 6 avril 1866 relate que le 1er avril précédent, on vit « *trois jeunes gens arriver sur des vélocipèdes, c'est-à-dire sans chevaux, ni locomotives, mais simplement chacun d'eux à cheval sur deux roues placées à la suite l'une de l'autre, et marchant au moyen d'un mouvement qu'imprime le cavalier à deux pédales* ». C'est là sans contestation possible, la première fois au monde que l'on voyait circuler les premiers vélocipèdes à pédales, c'est-à-dire à roue avant motrice et directrice. Ils venaient de Lyon, partis la veille, et arrivés à Bourg-en-Bresse par Saint-Paul-de-Varax (Ain). Malheureusement, ce journal ne dévoila pas l'identité de ces trois jeunes Lyonnais.



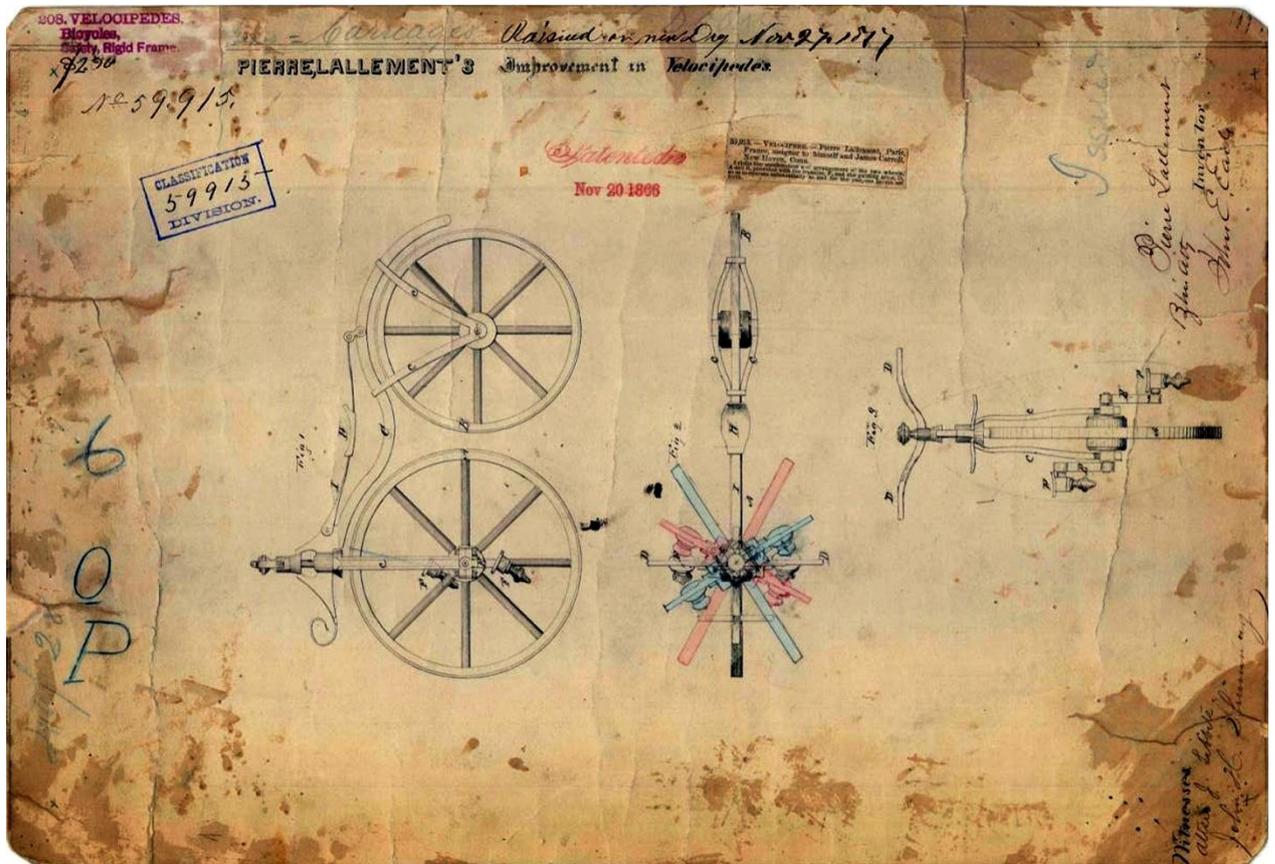
Au moment où le train de plaisir de Lyon versait dans nos rues de 500 à 700 personnes s'orientant de divers côtés, on vit trois jeunes gens arriver sur des Vélocipèdes, c'est-à-dire sans chevaux ni locomotives, mais simplement chacun d'eux à cheval sur deux roues placées à la suite l'une de l'autre, et marchant au moyen d'un mouvement qu'imprime le cavalier à deux pédales.

Partis de Lyon dimanche à 10 heures du matin, ces jeunes gens, franchissant la route sur ces véhicules d'un nouveau genre, sont arrivés à Saint-Paul-de-Varax à la tombée de la nuit et y ont couché.

Ils sont repartis de Saint-Paul lundi à 5 heures du matin et sont arrivés à Bourg vers 10 heures, au milieu de la population étonnée de ce nouveau moyen de locomotion, qui n'est pas toutefois sans fatigue.

(J. de l'Ain).

Ci-contre, extrait du Journal de Villefranche du 07 avril 1866 qui reprend l'annonce du Journal de L'Ain. Les dimanches et lundis précédents le 07-04-1866 était les deux premiers jours dudit mois. (Source : Gallica.BnF.Fr)



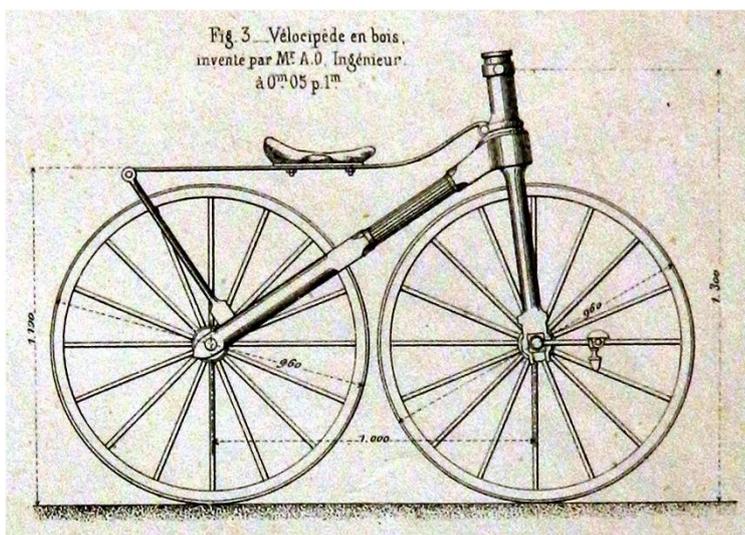
Dessins du vélocipède à pédales joint à la demande du brevet Américain (n° 59,915) déposée le 30 avril 1866 par le français Pierre Lallement, émigré pour l'occasion, et son associé James Carroll de New Haven, Connecticut. Son corps cintré est du même type que ceux que Pierre Michaux fit représenter dans les premières gravures de sa réclame publiée dans le journal *La Vie Parisienne* du 28 septembre 1867. (Source : Archives ville de New Haven et *La Vie Parisienne* du 28 septembre 1867, collection Didier Mahistre)

Toutefois, trois jeunes Centraliens Lyonnais, Marius (1839-1895), Aimé (1840-1919) et René (1843-1875) Olivier, furent les premiers industriels du vélocipède à pédales et inventeurs, entre autres, du cadre droit, de 1868 à 1874 en reprenant la maison Michaux de Paris le 8 mai. Selon leurs dires, notes, écrits et ouvrage (*Les inventeurs du vélocipède (1690-1863)*, René Olivier (1863-1870), (signé de Sanderval) - 1894) c'est lors d'un voyage de Paris à Marseille, a une date incertaine comprise entre août 1865 et août 1867, qu'Aimé et René Olivier accompagnés de leur camarade, l'ingénieur des mines Auteuillois (Seine) Georges de la Bouglisse (1842-1907) auraient accompli le voyage de Paris à Avignon et même au-delà, en vélocipède. Arrivés à Lyon par Roanne, Les Arnas et La Tour-de-Salvagny, leurs vélocipèdes - donc leurs draisienne - étaient « tout dégingandés ». Aussi, Aimé les étudia-t-il sérieusement. Les vélocipèdes dont il est question ne pouvaient être que ceux de Pierre Michaux, des draisienne en fonte qu'il dénommait pousse-pied et dont il était fier. Marius en fit construire immédiatement de toutes sortes chez Pierre Gabert à Lyon (Rhône), l'un de leur mécanicien constructeur chargé de la maintenance des machines de leurs usines de produits chimiques, chez lui au 73, rue Bugeaud à Lyon « qui finit par s'arrêter au modèle imité et construit par tous les fabricants ».

Le Condriot (Rhône) Pierre Gabert (1833-1880) s'était installé comme atelier de construction le 25 novembre 1864, au 88, rue Cuvier à Lyon puis déménagea à ladite adresse l'année suivante, le

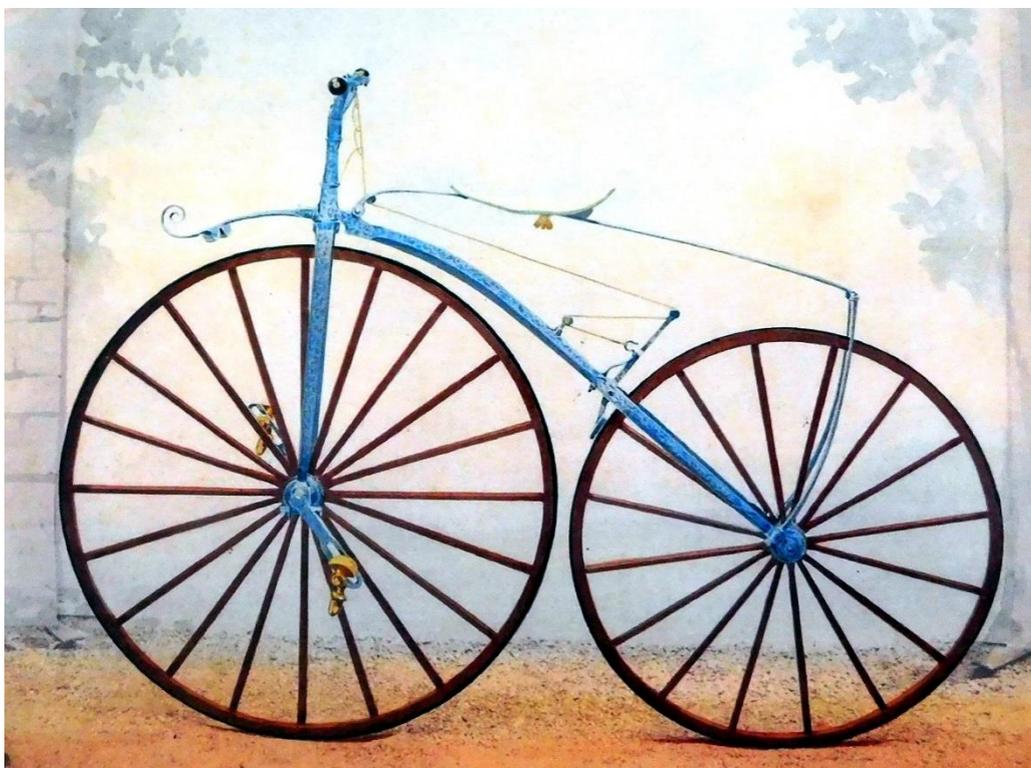
16 septembre. Tant en 1870 qu'en 1894 ou en 1936, les Olivier, frères et fils, soutinrent que ce fut deux vélocipèdes à pédales Aimé Olivier et construits par Gabert avec lesquels ils achevèrent leur voyage de Lyon et à Avignon (Vaucluse), G. de la Bouglisse étant rentré de Lyon à Paris en train.

L'un de ces modèles en bois et à corps droit fut offert au Musée nationale de la voiture et du tourisme de Compiègne avec pour panneau « *Gabert, Lyon, 1865, Modèle d'étude réalisé pour un voyage entre Lyon et Avignon par les frères René et Aimé Olivier, Don de M. Olivier de Sanderval, 1936* ». Serait-ce l'un de ceux qui furent aussi vus à Bourg-en-Bresse ?



Ci-dessus gravure extraite du Portefeuille économique des machines de 1870. Si l'on en croit la fratrie Lyonnaise des centraliens Marius, René et Aimé Olivier ce vélocipède à pédales en bois aurait été réalisé à Lyon par leur ouvrier Pierre Gabert de Lyon. Il leur aurait permis de d'achever leur voyage de Paris à Marseille à compter de Lyon à l'été 1865. Ce corps droit sera breveté et signe l'école Lyonnaise. (Source : Portefeuille économique des machines, de l'outillage et du matériel n° 69 de janvier 1870)

Notons que bien que la fratrie Olivier ait fait condamner Pierre Michaux le 11 octobre 1869 pour plagiat et vol de brevets, son fils Ernest Michaux était resté au service des Olivier au sein de la Société Olivier frères, ancienne maison Michaux, dite Compagnie Parisienne fondée le 10 avril 1869.



Photographie rehaussée à la gouache d'un luxueux vélocipède à pédales de la Compagnie Parisienne (Ancienne maison Michaux et Cie) de la société Olivier Frères à corps droit breveté entièrement ciselé de la fin de l'année 1869. (Source : Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne)



Photographie rehaussée à la gouache d'un vélocipède à pédales« à manivelles excentriques permettant de changer la longueur des manivelles sans descendre » de la Compagnie Parisienne (Ancienne maison Michaux et Cie) de la société Olivier Frères à corps droit breveté. (Source : Musée de l'automobile Henri Malarre à Rochetaillée-sur-Saône)

D'ailleurs en 1870, René Olivier acheta 12 500f le remorqueur à vapeur ou automoteur qu'Ernest avait construit et dont les deux essais du 25 août de Paris à Saint-Germain en tractant un grand break et de Paris à Rouen, furent un succès. Avec ce remorqueur, René Olivier fit le voyage de Paris à Marseille par la route et à la halte de Lyon, il fut entretenu par la maison Gabert, qui construira aussi une locomotive routière. La maison Gabert fut rachetée en 1881 par Pinguély et est aujourd'hui Haulotte.

Mais contrairement à son aîné primitif, le vélocipède à pédales rencontra la jeunesse oisive, la vogue et le succès et on le dénomma d'abord vélocipède à pédales, vélocipède bicycle, puis Bicycle et finalement Véloce. Et partout en France et même dans les grandes villes européennes se créèrent des véloces clubs, celui de Lyon naquit en 1869.

Véломoteur

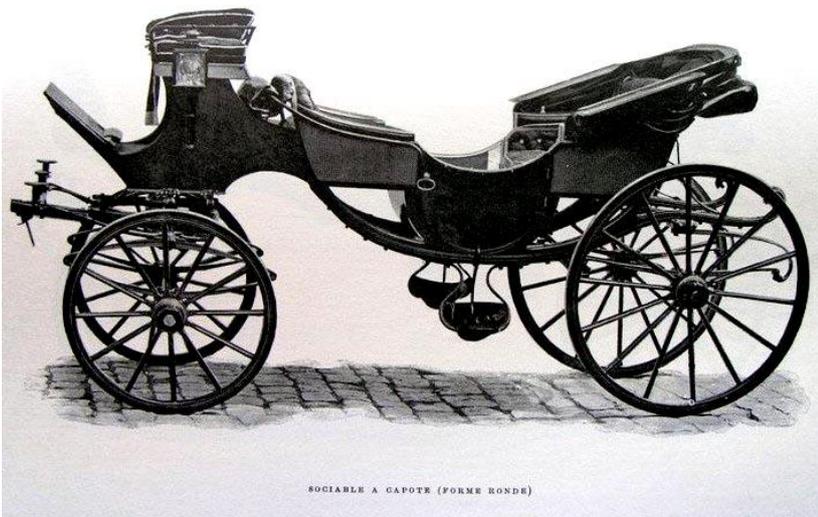
Mot valise composé de l'apocope de vélocipède, vélo, et de moteur, comprenez le vélo à moteur. Le Véломoteur, mot et machine, ont été inventés le 21 décembre 1885 par Albert Damancy, 22 bis rue Saint-Lazare à Lons-le-Saunier, dans son brevet d'invention enregistré sous le n° 17016 pour son *appareil dit véломoteur Damancy destiné à être employé comme vélocipède et aussi pour la petite industrie*. Puis *véломoteur Damancy* devint une marque de fabrique déposée le 24 décembre 1921 par Alfred Viller de Paris pour *désigner des groupes moteurs applicable aux bicyclettes*(Source INPI).

Avant le décret du 12 septembre 1925, le véломoteur désignait commercialement un vélocipède ou une bicyclette, conçue spécialement ou non et équipée d'un moteur ou d'un moteur auxiliaire

adaptable, sans aucune distinction de poids et de vitesse. Le décret n° 54-724 -du 10 juillet 1954 portant règlement général sur la police de la circulation routière, titre IV, art. 169 et suivants, créa la catégorie administrative des vélomoteurs désignant tous les véhicules à deux roues pourvus d'un moteur thermique dont la cylindrée n'excède pas 125 cm³ et ne répondant pas à la définition du cyclomoteur de cylindrée, (voir BMA).



Arpajon- 11-10-1925 journée des records de vitesse. Liaudois franchissant la ligne d'arrivée sur vélomoteur Train à moteur Train deux temps de 125 cm³. (Source : Gallica.BnF.Fr – photo agence Rol)



Vis à vis sociable. (Source : Attelage et Patrimoine)

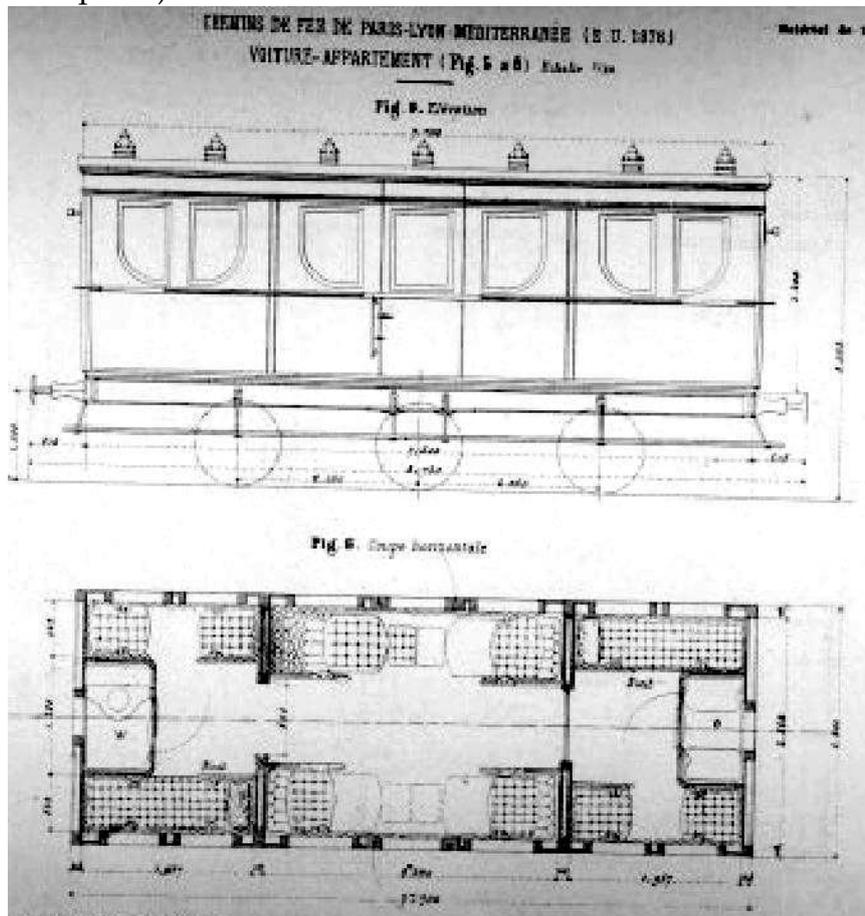
Vis-à-vis

Voiture découverte comportant deux banquettes placées face à face, en vis-à-vis.

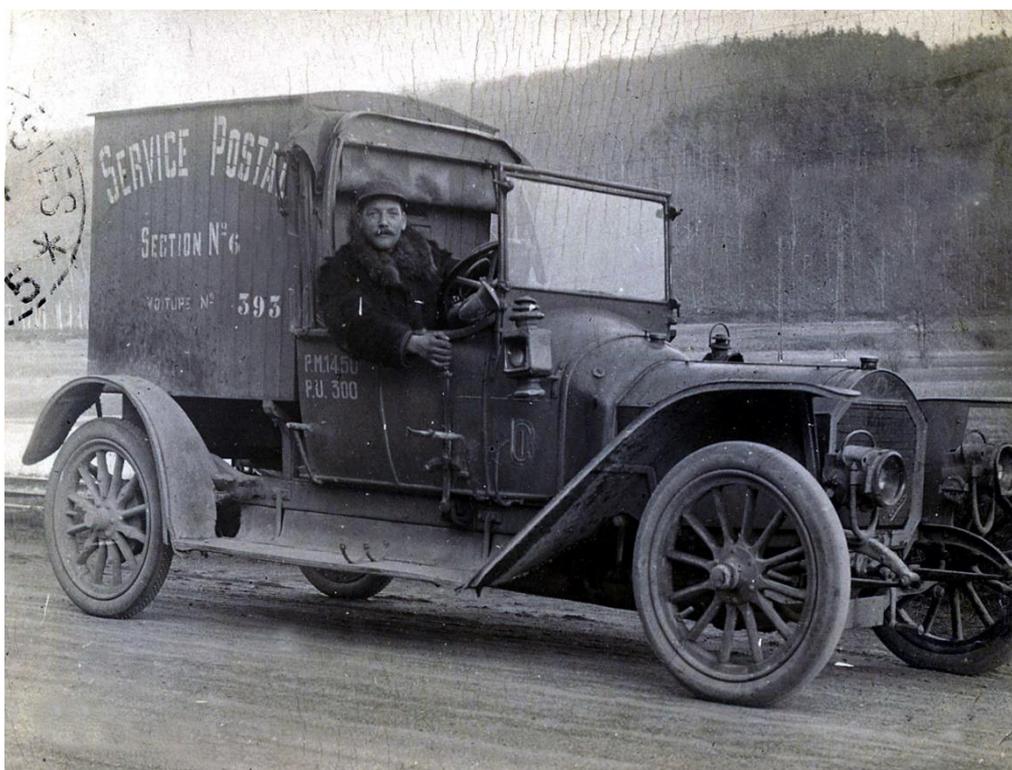
Voiture hippomobile appelée couramment « sociable » du fait de sa disposition des banquettes.

Voiture

En carrosserie le mot désigne tout véhicule à carrosserie ouverte ou fermée pour le transport de personnes. Dans les transports, le terme voiture désigne tout type de véhicule, motorisé ou non, destiné au transport de voyageurs, que ce soit sur terre, sur mer ou dans les airs (source Wikipédia).



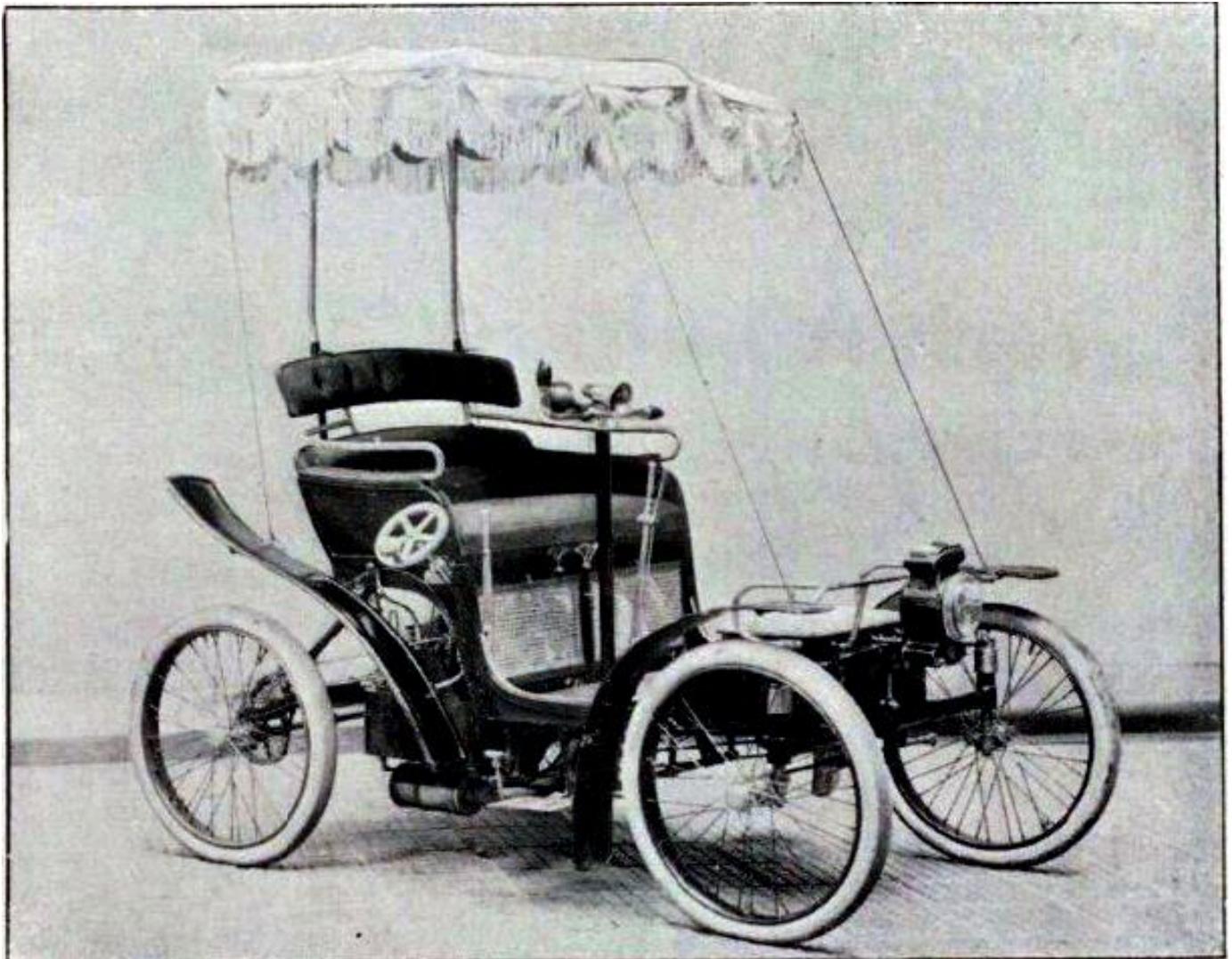
Voiture du P.L.M. (Source : Traité pratique de l'entretien et de l'exploitation des chemins de fer-1881- Cnam)



Voiture du service postal Carte postale 1915. (Source : Musée de La Poste)

Voiturette

Au point de vue classification, le règlement des Automobiles-Clubs de France et de l'Etranger dit : une voiturette est un engin véhicule dont le poids ne dépasse pas 450 kg à vide s'entend : sans eau, huile, essence et accus. Au point de vue pratique, une voiturette est une petite voiture (moteur à un ou 2 cylindres et à deux ou trois places côte à côte).



TYPE DE VOITURELLE A DOSSIER PLEIN ET PARASOL

Voiturette Decauville châssis Tonneau à Dais-1899 (Source : Les Sports modernes 06-1899)

Sources consultées :

Archives Nationales (France), Bibliothèque Nationale de France (BnF), British Library, Institut Nationale de la Propriété Industrielle (INPI), United States Patent and Trademark Office, L'Intellectual Property Office, Conservatoire national des arts et métiers (Cnam), Landesarchiv Baden-Württemberg, Bibliothèque nationale et universitaire de Strasbourg, Archives départementales du Rhône et de la métropole de Lyon, Archives départementales de l'Ain, Archives départementales de la Loire, Musée de l'automobiles Henri Malartre, Musée de la Voiture et du Tourisme et le Musée de La Poste.