

L'homme et la voiture

Table des matières

L'homme et la voiture.....	1
Citroen (André Citroen).....	2
Citröen 2CV:.....	2
Citröen DS:.....	2
Citröen DS4:.....	2
Citröen C4 II:.....	2
BMW (Gustav Otto, Karl Friedrich Rapp).	3
BMW 325:.....	3
Véhicule 2.....	3
Véhicule 3.....	3
Véhicule 4.....	3
Peugeot (Armand Peugeot).....	4
Peugeot 204:.....	4
Véhicule 2.....	4
Véhicule 3.....	4
Véhicule 4.....	4
Renault (Louis Renault).....	5
Renaut 4L:.....	5
Véhicule 2.....	5
Véhicule 3.....	5
Véhicule 4.....	5
VolksWagen (Ferdinant Porsche).	6
Coccinelle:.....	6
Véhicule 2.....	6
Véhicule 3.....	6
Véhicule 4.....	6
Toyota.....	7
Toyota Celica.....	7
Véhicule 2.....	7
Véhicule 3.....	7
Véhicule 4.....	7
Chevrolet.....	8
Véhicule 2.....	8
Véhicule 3.....	8
Véhicule 4.....	8

Citroen (André Citroën).



À la sortie de la Première Guerre mondiale, pendant laquelle il a fondé et dirigé une importante usine de fabrication d'obus, le polytechnicien André Citroën décide de créer, en 1919, sa propre marque d'automobiles.

Article détaillé : André Citroën.

Il transforme son usine d'obus, créée en 1915, située sur l'actuel emplacement du Parc André Citroën, quai de Javel (actuel quai André Citroën) dans le 15^e arrondissement de Paris, et absorbe le constructeur automobile Mors dont il devient directeur général administrateur, et industrialise le premier modèle de la marque : la Citroën Type A. Ce modèle est la première automobile européenne construite en série.

En 1919, il sort quotidiennement 30 voitures, en 1920 il produit 2 810 véhicules et 12 244 en 1921.

En 1924, Citroën commence une collaboration avec l'ingénieur américain Edward Gowan Budd, qui a travaillé depuis 1899 au développement des carrosseries tout en acier pour les voitures de chemin de fer, et pour de nombreuses marques d'automobiles (Dodge etc). En 1925, Citroën industrialise par ce biais la première carrosserie « tout acier » entièrement fermée en Europe.

Citroën 2CV:

En 1935, Michelin, fabricant français de pneumatiques, rachète Citroën et place Pierre Boulanger comme patron. Il a l'idée de créer une voiture destinée aux classes sociales du monde rural et à faibles revenus, le souci premier étant de permettre à la maison mère Michelin d'accroître son activité de pneumatiques.

S'inspirant d'une enquête faite auprès d'un public ciblé, envoyée à plusieurs milliers d'exemplaires à travers l'ensemble du territoire¹, Boulanger écrit le cahier des charges précis et draconien, définissant le projet « TPV » (« toute petite voiture »)² : avec quatre places assises, 50 kg de bagages transportables, 2 CV fiscaux, traction avant (comme les 11 et 15/Six), 60 km/h en vitesse de pointe, boîte à trois vitesses, facile d'entretien, possédant une suspension permettant de traverser un champ labouré avec un panier d'œufs sans en casser un seul, et ne consommant que 3 litres aux 100 kilomètres. Elle doit pouvoir être conduite facilement, par un débutant. Et surtout, aucun signe ostentatoire. Le slogan publicitaire « 4 roues sous 1 parapluie » de la fin des années 1960, résume assez bien l'esprit général de ce que le patron attendait.

Citroën DS:

Citroën DS4:

Citroën C4 II:

BMW (Gustav Otto, Karl Friedrich Rapp).



BMW est créée le 7 mars 1916, par fusion de deux entreprises de mécanique de Munich, la Bayerische Flugzeugwerke et Otto-Werke. Elle est à son origine un fabricant de moteurs d'avion, ce que rappelle l'emblème de la BMW. Cette origine du logo est toutefois contestée car lorsque l'entreprise devient la « Bayerische Motoren Werke », en 1917, ses dirigeants décident d'utiliser les couleurs de la Bavière. Toutefois, pour ménager les susceptibilités de la monarchie très centralisatrice à l'époque (l'Allemagne n'est unie que depuis 1871) et éviter de raviver les tendances régionalistes, les couleurs bavaroises sont inversées, le bleu passant avant le blanc. Plus tard, un lien est fait avec la symbolisation d'une hélice. Les services de marketing y voyant des avantages laissèrent la légende perdurer.



BMW 325:

The first generation was a two-door saloon model only. A factory authorised cabrio version was also built by Baur. The series was superseded by the BMW E30 series.

The cockpit design of the E21 marked the introduction of a new design concept for BMW, with the center console angled towards the driver. This feature has become part of BMW's interior design philosophy for many years. As a sign of passive safety, all edges and control elements within the interior were rounded off and padded.

At the E21's release, three models were available: 316 (1.6-litre), 318 (1.8-litre) and 320 (2.0-litre) versions of the BMW M10 four-cylinder engine. To draw clear visual distinction within the new model series, the 320 models came with dual headlights, while the 316 and 318 had single round headlights.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...

Peugeot (Armand Peugeot).



Peugeot est un constructeur automobile français. L'entreprise familiale qui précède l'actuelle entreprise Peugeot est fondée en 1810. L'entreprise, qui produit à l'origine des moulins de table, s'oriente en partie vers les automobiles et produit en 1891 sa première automobile devenant ainsi l'une des toutes premières entreprises automobiles de l'histoire. Suite à des dissensions familiales, Armand Peugeot fonde en 1896 la « Société des automobiles Peugeot ». Aujourd'hui, les ustensiles de cuisine tels que les moulins sont fabriqués par PSP Peugeot.

L'entreprise Peugeot appartient aujourd'hui au groupe PSA Peugeot-Citroën qui englobe également Citroën, rachetée à Michelin en 1976. Son siège social historique situé à Sochaux-Montbéliard, est installé à Paris avenue de la Grande-Armée et ses bureaux d'étude et de recherche à Vélizy-Villacoublay, La Garenne-Colombes, Carrières-sous-Poissy et Sochaux-Montbéliard.

Peugeot produit essentiellement des véhicules automobiles pour particuliers et utilitaires ainsi que des deux-roues. En 2009, les ventes de l'entreprise se sont élevées à près de 1,52 million de véhicules automobiles dans le monde, dont 1,12 million en Europe⁵. Via son département Peugeot Sport, Peugeot a également été engagé en compétition automobile et notamment en endurance jusqu'en 2011.

Peugeot 204:

La Peugeot 204 est une voiture française populaire qui a été produite entre 1965 et 1976 à Sochaux (Doubs).

La 204 a été déclinée en plusieurs variantes : berline, break (à partir des modèles 1966), coupé 2+2 places (d'octobre 1966 à mars 1970), cabriolet 2 places (d'octobre 1966 à mars 1970) et fourgonnette (à partir des modèles 1967).

Première traction avant de la marque, la 204 a été la voiture la plus vendue en France en 1969, 1970 et 1971.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...

Renault (Louis Renault).



En 1898, Louis Renault (industriel) est un jeune homme passionné d'automobile. Ses frères, Marcel et Fernand, ont travaillé dans l'entreprise familiale de textile. Louis convertit son tricycle De Dion-Bouton en Voiturette de 1 ch à quatre roues. L'originalité de celle-ci est que Renault l'équipe d'une invention de son cru, la première boîte de vitesses en prise directe, contrairement aux chaînes et courroies de transmission utilisées jusque-là. Il réussit à la vendre à un ami de leur père qui l'essaye le 24 décembre et fut très impressionné par son comportement routier et sa puissance dans les pentes.

Après que Louis-Paul eut breveté la prise directe, les frères fondent officiellement le 25 février 1899, à Boulogne Billancourt, la Société Renault Frères avec deux amis de Louis, Thomas Evert et Julian Wyer, pour capitaliser sur ce nouveau moyen de transport. Louis est chargé du développement et de la production alors que ses frères se chargent de l'administration.

Les premières automobiles sont vendues à de riches particuliers qui peuvent se permettre de dépenser les 3 000 francs qu'elles coûtent (dix ans de salaire d'un ouvrier⁹). Devant ce marché limité, Renault se diversifie dans la production de taxis et de camions avant la Première Guerre mondiale. Ils reconnaissent très tôt la publicité que la société peut tirer de la participation aux courses automobiles, et engagent leurs véhicules dans des courses sur route où ils remportent plusieurs succès. Parmi ceux-ci citons : Paris-Trouville (1899), Paris-Ostende (1899), Paris-Rambouillet (1899), Toulouse-Paris (1899), Paris-Toulouse-Paris - en catégorie voiturettes de moins de 400 kg - lors des Sports de l'Exposition Universelle de 1900 (sur 1 448 km et hors cadre olympique proprement dit), Paris-Vienne (Isère) (1902)... jusqu'au Grand Prix de l'Automobile Club de Dieppe (1913).

Renaut 4L:

La Renault 4 est une petite voiture populaire de grande diffusion de conception simple et pratique. Ce fut aussi la première application de la traction avant sur une voiture automobile de tourisme de la marque Renault après que cette technique eut été adoptée sur l'Estafette en 1958.

La voiture était la réponse de Renault à la Citroën 2 CV de 1948. Renault, ayant pu apprécier les avantages et les inconvénients de la 2 CV, conçut et fournit un véhicule plus grand et plus urbain.

Elle fut construite dans l'île Seguin à Boulogne-Billancourt d'août 1961 à fin 1992, initialement avec la Dauphine. La Renault 4 fut également produite à l'usine Renault de Flins ainsi qu'en Espagne (par Fasa-Renault), en Italie (par Alfa Romeo sous licence), au Maroc puis en Slovénie pour les dernières années de sa production².

La Renault 4, qui peut être considérée comme l'ancêtre de l'actuelle Renault Kangoo, connut un grand succès auprès des PME, des artisans, de la gendarmerie (c'était l'une des seules voitures françaises de l'époque qui permettait de conduire avec le képi sur la tête), mais également auprès des PTT, de France Télécom ou EDF dans sa version fourgonnette F4 ; ces contrats lui donnèrent une très grande notoriété.

En France, la Renault 4 fut en tête des ventes de 1962 à 1965 puis de 1967 à 1968. Elle reste aujourd'hui la voiture française la plus vendue avec 8 millions d'exemplaires.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...

Volkswagen (Ferdinand Porsche).



Les origines de la marque se retrouvent dans l'Allemagne nazie des années 1930 avec le projet de construire la voiture populaire qu'allait devenir la Coccinelle (officiellement désignée "type1", appelée Käfer en allemand).

Avant de désigner une société automobile, le mot Volkswagen désigne le modèle de véhicule qui allait faire le succès de l'entreprise - dans un contexte de mono-industrie qui allait d'ailleurs lui causer des difficultés dans les années 1970. Avant guerre, le désir d'Hitler est que chacun puisse s'offrir une voiture, car l'Allemagne vient de se doter d'un large réseau d'autoroutes qui restent désertes. L'ingénieur Ferdinand Porsche, voyant dans ce projet l'occasion de réaliser son plus vieux rêve : fabriquer un modèle de voiture populaire, lui fit une proposition en ce sens, inspirée des modèles avant-gardistes Tatra de Hans Ledwinka. Les prototypes de ce véhicule appelé provisoirement KdF-Wagen 5, apparaissent en 1936. La voiture ainsi sortie d'usine avait déjà sa forme ronde spécifique et son architecture du tout à l'arrière : boîte-pont et moteur 4 cylindres à plat refroidi par air monté en porte-à-faux arrière, ainsi que des suspensions à barres de torsion. Le projet tel que le voulait Hitler s'accompagnait d'une formule de financement révolutionnaire basée sur la constitution d'une épargne par achat de timbres dans les bureaux de l'organisation KdF.

Erwin Komenda, l'ingénieur en chef de Porsche a développé la carrosserie du prototype qui est devenue celle de la Coccinelle telle qu'on la connaît aujourd'hui (new beetle)

La nouvelle usine dans la nouvelle ville de KdF-Stadt, aujourd'hui appelée Wolfsburg du nom du château sur les terres duquel elle fut construite, bâtie pour loger les ouvriers de l'usine, avait seulement produit une poignée de véhicules quand la Seconde Guerre mondiale débuta en 1939. Les premières versions ont ainsi été des véhicules militaires, le Kübelwagen, équivalent de la jeep américaine, le Schwimmwagen amphibie et le Kommandeurwagen qui utilise la carrosserie de la voiture KdF. En 1936 Hitler renomme la société Volkswagen, la « voiture du peuple

Coccinelle:

La Volkswagen Coccinelle est la première automobile construite par le constructeur allemand Volkswagen, ainsi nouvellement créée et dont le nom signifie « voiture du peuple » N 1. Produite en 1938, elle est conçue par l'ingénieur allemand Ferdinand Porsche à la demande du chancelier Adolf Hitler, alors à la tête du Troisième Reich allemand. Outil de propagande pour le régime national-socialiste, elle devient remarquable dans le monde de l'automobile pour sa diffusion N 2 et sa longévité. Elle dépasse, le 17 février 1972, le record de modèles vendus, détenu par la Ford T. Elle fut au total produite à plus de 21 529 464 exemplaires à travers le monde.

Elle est initialement dénommée KdF Wagen N 3, pour « Kraft durch Freude » (La force par la joie), du nom d'une branche du front du travail nazi. Connue en interne sous le nom de code Type 1, ou encore 1100, 1200, 1300, 1500 et 1600, en rapport avec la cylindrée des différentes motorisations, elle se voit attribuer de nombreux surnoms affectueux, entre autres d'animaux, en raison de ses formes très rondes : « Käfer » en Allemagne (scarabée), « Beetle » (scarabée encore) au Royaume-Uni, « Escarabajo » en Espagne (scarabée, toujours), « Maggiolino » en Italie (hanneton), ou encore « Coccinelle » en France.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...

Toyota (Sakichi Toyoda).



Le nom de la marque vient du nom de la famille, Toyoda (豊田, en Hiragana : とよた, signifiant « champs de sacrifice »). Ce nom était à l'origine translittéré en hiragana par Toyoda (とよだ). Le champs (田) en fin de mot, en japonais, n'étant pas prononcé ta, mais da. Cette transcription s'écrivant en dix traits de pinceau, le nom a été volontairement changé en Toyota (とよた) qui s'écrit en huit coups de pinceau, chiffre porte bonheur⁵. En effet, le chiffre huit porte bonheur dans la culture chinoise en raison de la ressemblance de sa prononciation « bā » (八), à fā (发) de fācái (发财), « faire fortune ».

Aujourd'hui le nom de cette compagnie ne s'écrit pas en kanji ni en hiragana, mais トヨタ, en katakana, habituellement réservé, dans l'écriture japonaise aux mots d'origine étrangère.

La ville de Toyota étant spécialisé dans la soie, sous les ères Meiji et Taishō, l'entreprise Toyota a tout d'abord été une usine de textile. L'industrie de la soie étant en déclin pendant la guerre[Laquelle ?], Toyota s'est reconvertie dans l'armement, puis s'est concentrée sur son activité automobile.

C'est au cours de l'année 1936 que Toyota commercialise sa toute première voiture sous le patronyme "AA". Il s'agit en fait de la copie conforme au sigle près de la Chrysler Airflow. Doté d'un 6 cylindres de 3,4 litres, ce premier modèle s'écoulera à 1 404 exemplaires. Sa production cesse en 1943.

La ville dans laquelle est situé le siège du groupe a été rebaptisée Toyota (豊田市) en 1933 en l'honneur de l'entreprise.

Siege de Toyota automobile à Toyota, Japon

En 1937, Kiichiro Toyoda (豊田喜一郎) met en place le principe Juste-à-temps (« Just in time », JIT).

En 1948, à la suite de mauvaises ventes et d'un manque de rentabilité, plutôt que de licencier en masse ses employés, il démissionna de son poste au sein de la société. Il décède quatre ans plus tard, le 27 mars 1952, alors âgé de 57 ans.

Toyota Celica

La première Celica fut introduite sur le marché japonais fin 1970. Ce modèle, un petit coupé propulsion doté d'un moteur 4 cylindres 1600 cm³ de 105 ou 115 ch et d'une boîte 5 vitesses, offrait une alternative "sportive" plus démocratique à la 2000 GT "de" James Bond. Il s'agissait surtout pour Toyota de répliquer aux coupés Ford Mustang aux États-Unis et Ford Capri en Europe. La plate-forme était commune avec celle de la berline Carina.

Un bloc de 1407 cm³ de 86 ch SAE, à 4 ou 5 vitesses constitue l'offre de base mais ne sera pas exporté, tandis qu'à partir de 1974 la gamme est enrichie d'un 2 litres de 105 ch.

Une mise à jour sort en avril 1973 avec la Celica TA/RA28 (Europe) (RA27/29 USA), proposant le même moteur que la TA23 mais un hayon arrière de type Mustang fastback. Cette nouvelle carrosserie peut alors s'équiper du 2 litres déjà installé sur la Celica 2 portes, mais avec un double arbre à cames permettant d'atteindre 145 ch. La vitesse de pointe est alors portée à 205 km/h. Ce moteur sera ensuite également proposé sur la version 2 portes.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...

Chevrolet (Louis Chevrolet).



Louis Chevrolet avait obtenu beaucoup de succès en tant que pilote de courses aux États-Unis. Ses exploits l'avaient rendu célèbre, ce qui lui permit d'obtenir les fonds nécessaires afin de créer sa propre marque de voitures. Avant de créer Chevrolet, Louis Chevrolet avait été mécanicien et pilote pour Fiat et Buick à New York. C'est cependant un événement à la tête de General Motors qui va donner lieu à la naissance de la marque Chevrolet. Le président et fondateur de GM, William Crapo Durant, avait été évincé de son siège suite à des problèmes financiers (il demeurait membre du conseil d'administration). Comme il connaissait Louis Chevrolet, l'ayant engagé pour sa division Buick, William C. Durant le contacta afin de l'aider à réaliser une voiture de tourisme, et surtout dans le but d'utiliser son nom, Chevrolet, qui était déjà réputé aux États-Unis. William C. Durant, brillant homme d'affaires, voulait prendre sa revanche contre General Motors.

William C. Durant et Louis Chevrolet se sont donc installés dans un garage à Détroit, Michigan, et Chevrolet eut comme rôle de construire un prototype pour une voiture de tourisme qui porterait leurs noms. Louis Chevrolet reçut l'aide de l'ingénieur français Étienne Planche, de l'ingénieur américain John Trumbull et du carrossier Franck Monroe. Ils ont tout d'abord conçu deux moteurs, soit un moteur de quatre cylindres et un de six cylindres. William C. Durant avait alors choisi le six cylindres pour équiper ses nouvelles voitures.

Le 30 mai 1911, l'annonce était faite qu'une usine de la compagnie Durant-Chevrolet allait être construite. Quelque temps plus tard, en novembre 1911, le nom de la compagnie changea pour Chevrolet Motor Company of Michigan, date à laquelle les quatre premiers prototypes furent présentés au public. La Chevrolet Classic Six 1911 fut le premier véhicule Chevrolet à être vendu, et elle coûtait 2 150 \$, soit beaucoup plus que le modèle T de Ford à 850 \$.

Chevrolet Impala:

L'Impala a été introduite en 1958 comme une option sportive et plus richement construite des Bel Air coupés et décapotables. Le modèle était unique du fait qu'il avait six lumières arrières, un style classique qui est vite devenu sa marque de commerce. Le nom vient de l'antilope africaine impala. L'Impala est devenue un véritable modèle en 1959 en versions deux et quatre portes et est le véhicule est devenu le meilleur vendeur de la marque Chevrolet. En 1960, l'Impala est devenue le véhicule le mieux vendu dans tous les États-Unis et l'est demeuré pendant toute la décennie. Entre 1958 à 1996, les ventes d'Impala ont dépassé les treize millions d'unités, plus que tout autre gros véhicule dans l'histoire de l'automobile. En 1965, l'Impala s'est vendue à un million d'unités, un record de l'industrie automobile.

- Chevrolet Impala Station Wagon 1965
- Chevrolet Impala Station Wagon 1965
- Chevrolet Impala Convertible de 1963

En 1965, Chevrolet a introduit la Chevrolet Impala Caprice. Cette version en option de l'Impala était une berline quatre portes qui avait des modifications uniques, comme un fini en bois sur le tableau de bord et des poignées de portes spéciales à l'intérieur. Le modèle n'aura duré qu'une seule année parce que la Chevrolet Impala Caprice a été introduite comme modèle indépendant en 1966 sous le nom de Chevrolet Caprice, prenant la pole position dans les modèles Chevrolet. L'Impala est demeurée le véhicule le plus vendu jusque vers la fin des années 1970, dépassant les ventes de la Caprice, comme en 1969 par exemple quand 611 000 Impala de plus que les Caprice ont trouvé preneurs.

Véhicule 2...

Véhicule 3...

Véhicule 4...