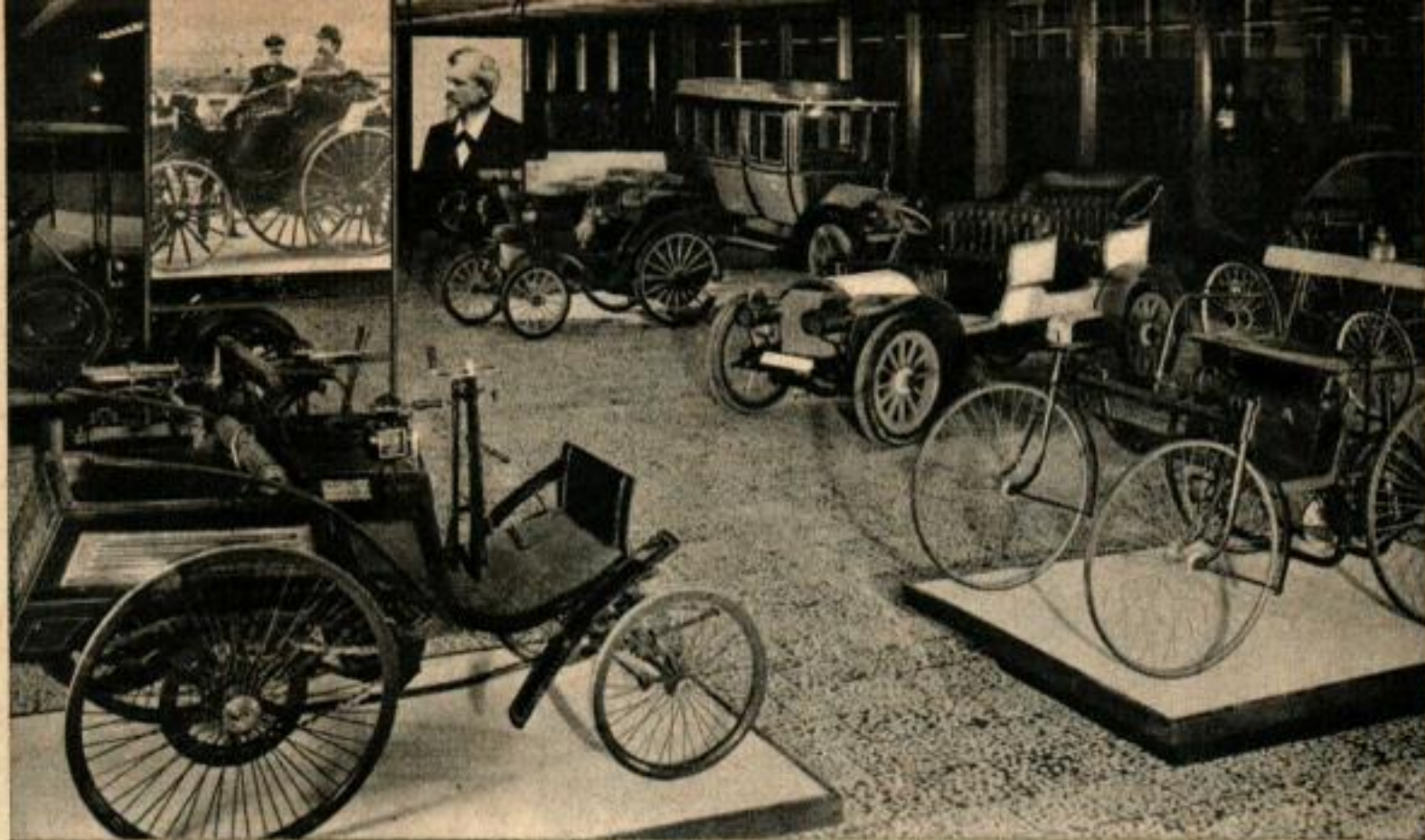




Le nouveau musée automobile de la Daimler-Benz A.G., à Stuttgart-Untertürkheim. A gauche, vélo Benz 1894. A droite, Daimler-Stahlradwagen 1889. A l'arrière-plan, la première « Mercedes » 1901.

L'automobile fête cette année son jubilé de soixante-quinze ans. Son invention fut l'un des hauts faits qui ont le plus marqué le visage de notre temps, et cependant l'un de ses inventeurs fut presque soupçonné d'être un faussaire :

LE FAUX-MONNAYEUR DE BAD CANNSTATT

Cette pénible affaire s'est déroulée il y a maintenant plus de soixante-quinze ans ; les intéressés sont tous morts, et il est donc possible d'en parler en toute tranquillité. Bien qu'il s'agisse d'une affaire de fausse monnaie, nous ne pourrions cependant pas être accusés de dire du mal d'un mort, car une très bonne chose a quand même été le résultat final de l'affaire.

C'était une sombre nuit de l'an 1883. Dans un terrain de jardinage de Bad Cannstatt, près de Stuttgart, deux silhouettes noires se glissèrent auprès d'une cabane de jardinier d'assez grandes dimensions cependant. Emanant du hangar, on entendait des bruits métalliques et des murmures de voix, que l'un des deux personnages, habillé en civil, affirmait avec insistance être des plus suspects. Cependant, le deuxième personnage, revêtu de l'uniforme de la Police Royale du Württemberg, se refusait à accepter cette suspicion sans plus de preuves. L'honnête gardien de l'ordre n'était en fait en train de tendre son oreille dans la nuit que parce qu'il était de son devoir de donner suite à une dénon-

ciation lui signalant une entreprise de fabrication de fausse monnaie. Après que cette dénonciation faite par le jardinier du dénoncé lui eut été rapportée, le policier avait sérieusement hésité.

Ce qui rendait la décision plus difficile encore était le fait que le dénoncé était l'un des citoyens les plus hautement considérés de la petite ville, un homme qui, étant donné sa situation de fortune, n'avait certainement nullement besoin de fabriquer son argent lui-même. L'arrestation aventureuse qui s'était déjà représenté l'apprenti-jardinier dans sa fantaisie n'eut donc pas lieu cette nuit-là. Et même le jour suivant, les autorités supérieures ne purent se décider à une action officielle à l'encontre de l'accusé ; elles essayèrent au contraire, par toutes sortes de voies détournées, d'arriver à la source de cette étrange histoire d'atelier de fabrication de fausse monnaie. L'enquête eut des résultats très différents pour les deux parties : des visages allongés et des regards incompréhensifs du côté de la police, un cordial éclat de rire dans la bouche de l'accusé : Gottlieb



Le musée Daimler-Benz à Stuttgart-Untertürkheim. Véhicules de l'époque de 1905 à 1936. Au premier plan, le camion Daimler de 1898.

Daimler, et dans celle de son collaborateur de bien des années, Wilhelm Maybach.

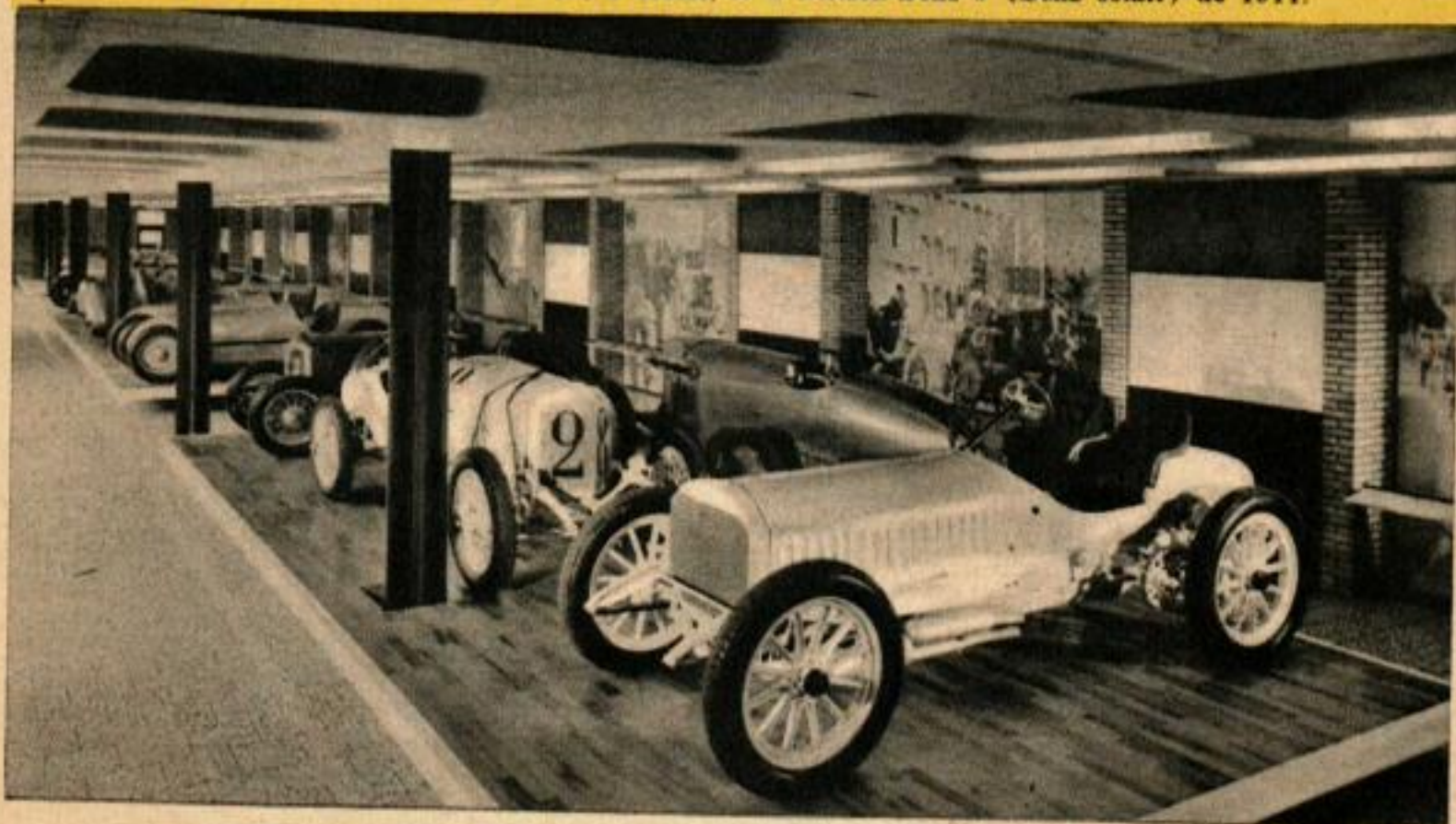
Finalement, les représentants des autorités supérieures furent autorisés à inspecter « l'atelier du faux-monnayeur » lui-même. Et ce qu'ils virent dans celui-ci, ils n'en comprirent alors certainement pas toute la signification. Ils reconnurent au premier regard que l'étrange ustensile qui se trouvait au milieu de l'atelier n'était pas une presse à frapper la monnaie ; mais même son inventeur lui-même n'aurait alors osé affirmer qu'il devait être le point de départ d'une révolution technique et économique. Et cependant, il en était bien ainsi. Cette machine, sur laquelle Daimler avait travaillé à longueur d'année, était

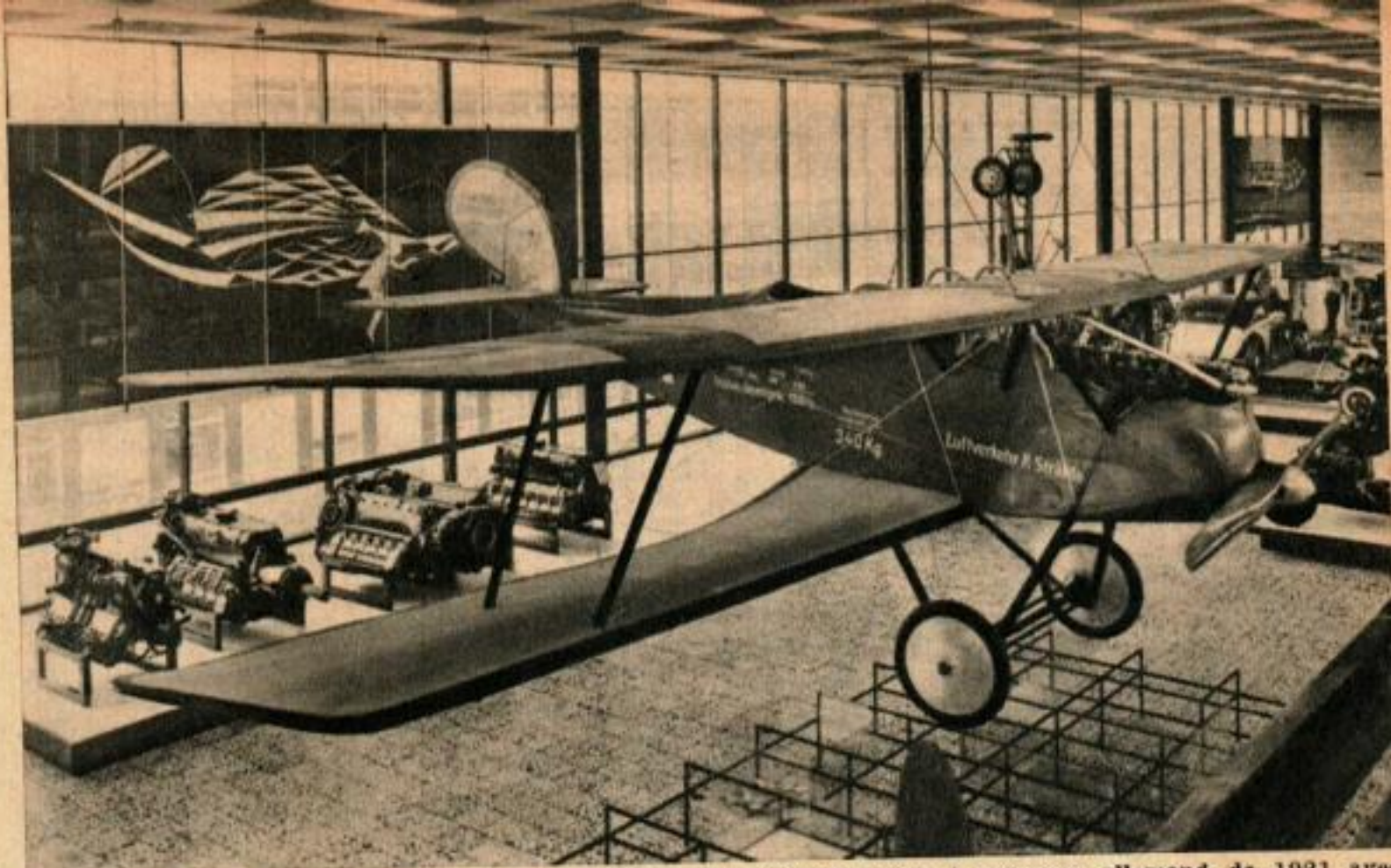
le premier moteur à combustion interne léger et rapide du monde.

Daimler, qui avait déjà atteint l'âge mûr de près de 50 ans, avait concentré sa riche expérience du domaine de la construction des moteurs sur cet objectif unique, le moteur léger à rotation rapide. Après un apprentissage de la mécanique d'armurerie de précision et une instruction très poussée à l'Ecole Polytechnique de Stuttgart, il avait, après un long séjour en Angleterre, travaillé pendant dix ans comme directeur technique de la Fabrique de Moteurs à Gaz de Köln (Cologne) — Deutz, avant de s'établir à son propre compte à Bad Cannstatt.

C'était également à Deutz que Daimler

Le département course du musée Daimler-Benz. Voiture course Mercedes de 1906, voiture course Grand Prix de 1914 (voiture n° 28) ; à droite, le « Blitzen-Benz » (Benz éclair) de 1911.





La division aérohistorique du musée Daimler-Benz. Le premier avion à passager allemand de 1921 avec un moteur Daimler.

avait appris à connaître les inconvénients des moteurs à quatre temps de Otto. Ces moteurs fixes relativement lourds et à rotation lente ne convenaient qu'à des fins uniquement industrielles. Avec ces moteurs, il fallait encore, à l'aide d'un dispositif à tiroirs très compliqué, introduire à l'intérieur du cylindre une flamme produite à l'extérieur, afin d'assurer l'allumage du mélange gazeux. Le développement significatif que connut la construction des moteurs pendant sa période d'activité à Deutz donna à Daimler l'idée de créer un moteur à essence plus léger pour la propulsion des véhicules. Pour un moteur de ce genre, il était cependant décisif de choisir un nombre de tours-minute très élevé. En effet, pour une charge donnée, plus la vitesse de rotation est grande, plus le moteur peut être petit et léger.

Le 16 décembre 1883, le Brevet impérial allemand n° 28 022 fut accordé à Daimler pour son moteur à essence à régime rapide. Dans ce moteur, le mélange gazeux s'allumait pour la première fois lui-même sous l'action de la compression, sans quelque organe de transfert que ce soit, à l'aide d'un tube à incandescence fermé et constamment chauffé, monté à l'extérieur en communication avec le cylindre. Grâce à la suppression des organes de transfert de flamme, il devenait possible pour la première fois d'obtenir des allumages instantanés et d'arriver ainsi à une haute vitesse de révolution.

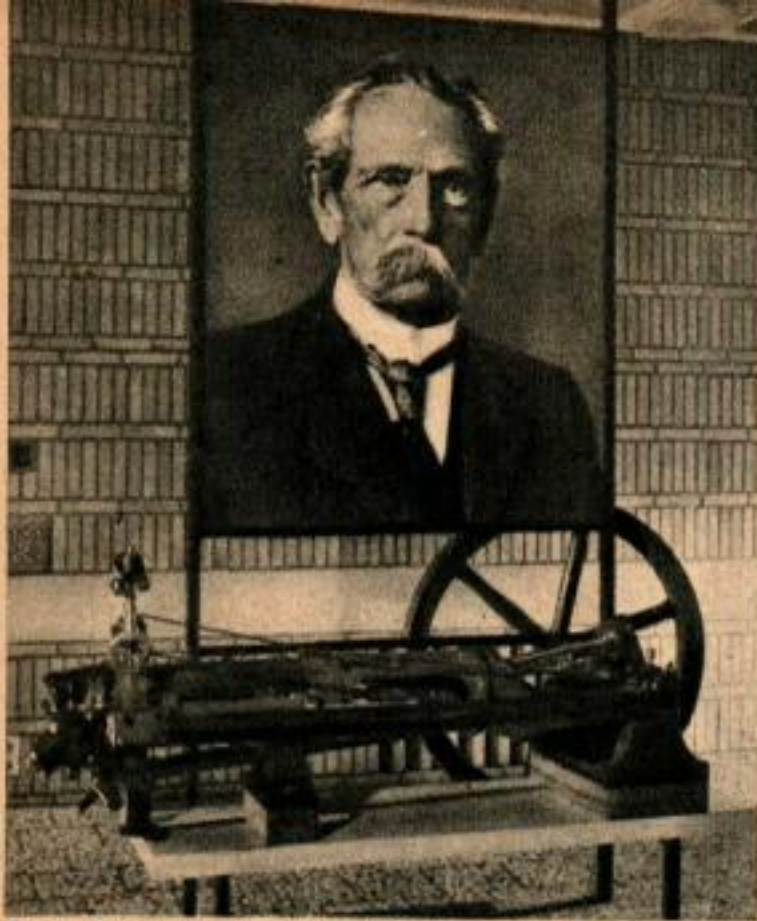
L'importante caractéristique de ce moteur était qu'il arrivait à produire un maximum de rendement mécanique sous un minimum de poids et de volume. Un principe qui devait servir de modèle à tous les constructeurs à venir.

Le 10 novembre 1885, Gottlieb Daimler avait réussi à parcourir avec sa première motocyclette, sur laquelle il avait monté son moteur, la « colossale distance » séparant Bad Cannstatt d'Untertürkheim, c'est-à-dire 3 kilomètres.

Le moteur développait 0,5 ch. Avec le « Daimler-Motorkutsche » (Motor-coach, coche à moteur), construit en 1886, sur lequel était monté le nouveau moteur vertical breveté en 1885 — dans le même temps où Carl Benz construisait à Mannheim sa première voiture à moteur — commença l'ère de la motorisation. C'était l'heure de la naissance de l'automobile. Peu d'années après, l'écho de l'invention de Daimler retentit aussi fructueusement à l'étranger. Sur la base du brevet Daimler, Peugeot, Panhard et Levassor se lancèrent dans la construction automobile et fondèrent ainsi l'industrie automobile française. En Angleterre aussi, les travaux de Daimler furent la base de l'industrie automobile naissante, et ses créations provoquèrent de même une significative stimulation aux États-Unis.

Avec le principe de son moteur à combustion interne à rotation rapide, Gottlieb Daimler avait établi non seulement le fondement de la technique des véhicules à moteur, mais encore celui d'une technique de validité générale. Il peut, de ce fait, être justement appelé le « père du moteur à essence à régime rapide » et partager ainsi avec Karl Benz la renommée de fondateur de la technique du véhicule à moteur et de la motorisation générale.

De même que pour Benz, l'importance de l'œuvre de Daimler s'est accrue bien au-delà du haut fait de l'invention et de l'application



Karl Benz (1844-1929). Son moteur deux temps de 1878 était à la base de sa première automobile de 1886.

industrielle de celle-ci. Les deux hommes ont par leurs travaux, chacun à sa façon, posé la première pierre d'une industrie qui a eu son commencement dans la Société des Moteurs Daimler et la Firme Benz A.G. (Aktien Gesellschaft, Société par Actions). Dès le tournant du siècle, d'autres usines d'automobiles suivirent, en Allemagne et à l'étranger. Opel commença la construction à Rüsselsheim, en 1898. Henry Ford fonda, en 1903, la Ford Motor Company à Detroit, laquelle devait en peu de temps, devenir la plus grande fabrique d'automobiles du monde. Peu après suivirent Horch, N.S.U. et Maybach, pour ne citer que les marques allemandes les plus connues en ce temps. Aujourd'hui, après soixante-quinze ans d'un développement de l'industrie du véhicule à moteur dont personne n'aurait jamais eu la moindre prescience, nous disposons dans le monde de plus de 117 millions d'automobiles, un nombre qui est peut-être ce qui fait ressortir plus clairement quel facteur économique représente cette branche de l'industrie. Il en résulte que, dans toutes les nations industrialisées, un pourcentage de population qui n'est pas sans importance vit directement ou indirectement de l'industrie automobile et des firmes apparentées. Dans la République Fédérale Allemande, on estime qu'environ 5 % de tous les habitants peuvent remercier l'automobile pour leur pain quotidien. Ces faits deviennent encore plus intéressants lorsque l'on considère que le marché de l'automobile est encore loin d'être saturé. Bien que l'on ait en bien des lieux de grosses difficultés avec l'encombrement de la circulation, il n'en reste pas moins vrai qu'il est encore bien des pays qui représentent des marchés de grande capacité d'absorption. On

peut considérer les données des statistiques de diverses façons que l'on veut, mais quelques chiffres de comparaison sont ce qui marque le mieux l'état actuel du développement de l'industrie. Voici quelles étaient les statistiques pures et simples au début de l'année 1960, pour chaque tranche de 1 000 habitants, dans les pays suivants :

U.S.A.	395	voitures
Nouvelle-Zélande	293	—
Canada	281	—
Australie	251	—
Suède	166	—
France	125	—
Angleterre et Irlande du Nord	124	—
Danemark	110	—
Belgique-Luxembourg	99	—
Suisse	98	—
Norvège	89	—
Allemagne de l'Ouest	81	—
Autriche	80	—
Hollande	57	—

A peine plus clairement apparente est la signification économique de cette branche de l'industrie qui a imparti et qui impartit encore d'importantes impulsions à la vie économique populaire et a influencé le niveau de vie moyen dans une très large mesure.

C'est ainsi que l'invention de Benz et de Daimler a, dans le cours de son développement, fait fructifier dans une même mesure la technique et l'économie ; qu'elle a, ainsi que l'ont montré les décades écoulées, ouvert un vaste domaine de possibilités à la libre entreprise ; qu'elle a enfin créé, sous le dynamisme de l'offre et de la demande, un instrument que nous ne pourrions aujourd'hui même plus songer à supprimer de notre vie.

Gottlieb Daimler (1834-1900). Son premier moteur à essence rapide et léger de 1883 donnait le signal de départ à la motorisation mondiale.

