

Auteur ou collectivité : Automobile club de France

Auteur : Automobile club de France

Auteur secondaire : Rives, Gustave. Dir.

Titre : La rétrospective de la voiture automobile : Exposition décennale de l'automobile, du cycle et des sports, Grand Palais et Esplanade des Invalides, Paris, novembre 1907

Adresse : Paris : Imp. L. Pochy, 1908

Collation : 107 p. : ill. ; 27 cm

Cote : CNAM-MUSEE TR3.4-EXP

Sujet(s) : Automobiles ; Machines à vapeur ; Catalogues d'exposition

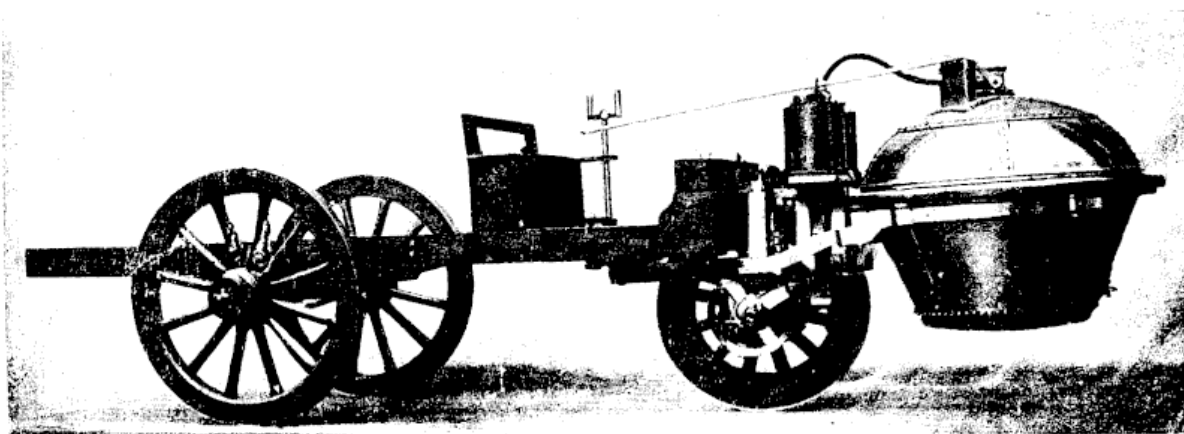
URL permanente : <http://cnum.cnam.fr/redir?M19612>





*(L'affiche de la Decennale, par Rochegrosse.)*





*LA VOITURE DE CUGNOT (1779)*

## LA SECTION RÉTROSPECTIVE



**EXPOSITION DÉCENNALE DE L'AUTOMOBILE**  
**du CYCLE et des SPORTS**

ORGANISÉE PAR

**l'Automobile Club de France**  
*Société d'Encouragement*

AVEC LE CONCOURS DES

**CHAMBRES SYNDICALES DES INDUSTRIES DE L'AUTOMOBILE, DU CYCLE ET DES SPORTS**

*Grand Palais et Esplanade des Invalides. — Paris, Novembre 1907*

**LA RÉTROSPECTIVE**  
de la  
**VOITURE AUTOMOBILE**

Publié sous la direction de

**M. GUSTAVE RIVES, C. \***

*Président du Comité d'organisation, Commissaire général ;*

avec le concours de

**M. LÉON AUSCHER, \***

*Président de la Commission de la Section Rétrospective ;*

et de **M. JACQUES BALLIF, Secrétaire.**

**Droits réservés au Cnam et à ses partenaires**



VUE DE NUIT DE L'EXPOSITION (GRAND PALAIS).

(Cliché de l'Union Photographique parisienne.)

ps



# COMITÉ D'ORGANISATION

de l'Exposition Décennale de l'Automobile, du Cycle et des Sports

M. le Baron **Van ZUYLEN de NYEVELT**, Président de l'Automobile Club de France, *Président d'Honneur* :

## Président :

M. **Gustave RIVES**, C. ✱.

Membre du Conseil d'Administration de l'Automobile-Club de France,  
Vice-Président de l'Association Générale Automobile

## Vice-Présidents :

M. le Marquis **de DION**, député,

Président de la Chambre Syndicale de l'Automobile ;

M. **DARRACQ**, O. ✱,

Président de la Chambre Syndicale  
du Cycle et de l'Automobile,

M. **POIRIER**,

Président du Syndicat des  
Fabricants de Cycles,

## MEMBRES NOMMÉS PAR L'AUTOMOBILE-CLUB DE FRANCE

MM. **Arenberg** (Prince Pierre d'), Membre du Comité de l'A. C. F. ;  
**Ballif** (A.), O. ✱, Président du Touring-Club de France ;  
**Chaix** (Edmond), Président de la Commission de Tourisme de  
l'A. C. F. ;  
**Chasseloup-Laubat** (Marquis de), ✱, Ingénieur civil, Membre du  
Conseil de l'A. C. F. ;  
**Dumontpallier** (Louis), ✱, Secrétaire général de l'A. C. F. ;  
**Huillier** (Georges), Membre du Comité de l'A. C. F. ;  
**Knyff** (Chevalier René de), ✱, Président de la Commission sportive  
de l'A. C. F.

MM. **La Valette** (Comte de), Membre du Conseil de l'A. C. F. ;  
**Lehideux-Vernimmen** (A.), ✱, Trésorier de l'A. C. F. ;  
**Loreau** (Alfred), ✱, Président de la Commission technique de  
l'A. C. F. ;  
**Martin du Gard**, Président de l'Association générale Auto-  
mobile ;  
**Rollepot** (Alfred de), Secrétaire général de l'A. C. F. ;  
**Thévin** (F.), Membre du Comité de l'A. C. F. ;  
**Turekheim** (Baron de), ✱, Membre du Comité de l'A. C. F.

## MEMBRES NOMMÉS PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DE L'AUTOMOBILE

MM. **Richard** (Félix-Max), ✱, Ingénieur, Président d'Honneur ;  
**Mors** (E.), ✱, Industriel, Vice-Président ;  
**Peugeot** (Armand), O. ✱, Industriel, Vice-Président ;  
**Desmarais** (Léon), ✱, Industriel, Trésorier ;  
**Rocandé**, Industriel, Secrétaire général ;  
**Gobron**, Sénateur, ✱, Industriel, Secrétaire-Archiviste ;  
**Blin** (E.), ✱, Industriel ;

MM. **Ducellier** (G.), Industriel ;  
**Kellner**, ✱, Industriel ;  
**Krieger**, ✱, Ingénieur Electricien ;  
**Loisel**, Négociant ;  
**Longuemare**, Constructeur ;  
**Michelin**, ✱, Industriel.

## MEMBRES NOMMÉS PAR LA CHAMBRE SYNDICALE DU CYCLE ET DE L'AUTOMOBILE

MM. **Chapelle**, ✱, Industriel, Vice-Président ;  
**Peugeot** (Robert), Indust., V. Président ;  
**Brosse**, Industriel, Secrétaire ;  
**Morin**, Industriel, Trésorier ;

MM. **Brébant**, Industriel ;  
**Chénard**, Industriel ;  
**Créanche**, Industriel ;  
**Deitz**, Industriel ;

MM. **Dunois**, Industriel ;  
**Lespinasse**, Industriel ;  
**Malicot**, Industriel ;  
**Rodrigues**, ✱, Industriel.

## MEMBRES NOMMÉS PAR LE SYNDICAT DES FABRICANTS DE CYCLES

MM. **Petit** (H.), Indust., Secrétaire-Trésorier ;  
**Delachanal**, Industriel ;

MM. **Hammond**, ✱, Industriel ;  
**Lahaussé** (de), Industriel ;  
M. **Sicot**, Industriel.

MM. **Wachiels** (Baron Robert de), Industriel ;  
**Richard** (G.), ✱, Industriel

## COMMISSION EXÉCUTIVE

### Président :

M. **Gustave RIVES**, C. ✱,  
Commissaire général délégué ;

### Vice-Président :

M. **Abel BALLIF**, O. ✱,  
Contrôleur des Comptes ;

M. **André LEHIDEUX-VERNIMMEN**, ✱,

### Trésorier :

M. **MARTIN DU GARD**,

Adjoint au Commissaire général  
(Contentieux) ;

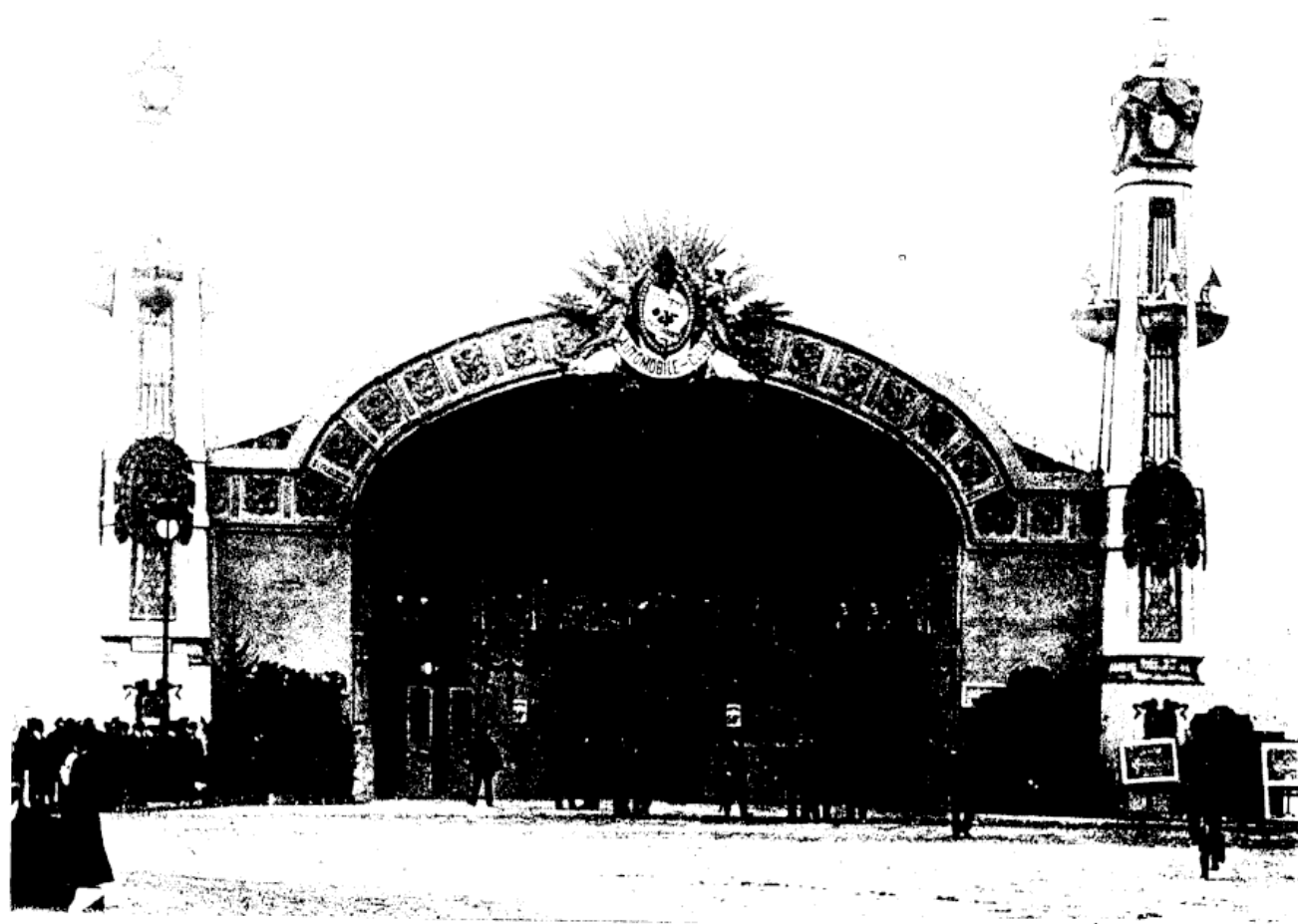
### Membres :

MM. **RICHARD** (Félix-Max), ✱ ;  
**CHAPELLE**, ✱ ;  
**PETIT** (H.) ;  
**BOCANDE** ;  
**HAMMOND**, ✱ ;  
**BROSSE**.

M. **Paul Dessormes**, Docteur en droit, Secrétaire administratif.

## COMMISSION DE LA SECTION RÉTROSPECTIVE

MM. **Léon Auscher**, ✱, Président ; **Jacques Ballif**, Secrétaire ;  
**Prince Pierre d'Arenberg** ; **Henry Binder** ; **Edmond Rheims**, O. ✱, Membres de la Commission  
**Edmond Sagot** (Editeur d'Art), Délégué à la partie artistique  
et la Commission Exécutive.



ENTRÉE DE L'ANNEXE DE L'EXPOSITION (ESPLANADE DES INVALIDES).

(Cliché Rol.)

# Les Temps Héroïques

---

Quelle jolie idée ce fut que de réunir aux Invalides, lors de la Décennale, les ancêtres de la voiture automobile ! Les reins un peu courbés, les longerons déjetés, une pancarte au cou comme les aveugles du Pont des Arts, nos aïeuls et nos bisaïeuls en fer gardaient l'alignement. Les roues en bataille malgré les rais fendus, la lanterne toujours fière malgré les verres cassés, ils semblaient proclamer que, si l'automobile actuelle est jolie, c'est parce qu'elle est sortie d'eux !

Ils demeuraient cependant un peu grognons dans la place qu'on leur avait assignée. Ah ! S'il faut croire à l'âme des choses, si le *lacrymæ rerum* existe, j'ai entendu plusieurs d'entre eux, je vous jure, se dire assez vaillants encore pour reprendre les bonnes promenades d'autrefois ! Je les ai entendus gémir sur le « rancart » auquel la mode impitoyable les avait si injustement condamnés ! Tudieu ! Parce que vos articulations craquent au réveil, parce qu'on se met en train tout à la douce, parce qu'on n'a pas de roulements annulaires dans les moyeux, ne peut-on plus tenir encore son petit bout de route ?

Les vieillards se résignent mal à n'être plus que du passé. Nos vieux parents automobiles, même notre arrière-grand'maman à vapeur, la Cugnot au ventre en cuivre, tous fussent volontiers repartis à l'aventure sur les chemins si on les eût écoutés ! Ils s'y fussent définitivement disloqués, ou rendus ridicules. On se contenta, plus sagement, de les bien soigner, de leur passer tous les matins un linge de flanelle sur les membres ; et même on les photographia ! C'est l'album des ancêtres de l'automobile que vous allez feuilleter ici, mon cher lecteur ! Ah ! les bonnes têtes, oui !... Mais, tout de même, ah ! les braves gens !...

Les visiteurs donnaient tous à nos vieilles

machines un sourire. Un sourire fait de quoi ? D'ironie le plus souvent, avouons-le. Comment des humains ont-ils pu jamais monter là-dedans ? La direction à barre franche, qui sévissait encore il y a quinze ans, paraissait à nos Philistins aussi reculée dans le Temps que la pipe de Mathusalem.

Le sourire chez quelques autres était-il fait de la joie de l'archéologue qui a soudain découvert un gisement de fossiles ? Mammouth et diplodocus ? Je n'ose penser que l'histoire du différentiel à travers les âges ait ses bénédictins !

Le sourire, pour quelques-uns enfin, exprimait la très légère émotion qui les prenait de revoir toute cette ferraille qu'avait autrefois animée leur passion. Une légère émotion, pas un grand remous, un petit et très délicieux clapotis au fond du cœur ! Ça leur remuait les souvenirs des Temps Héroïques !

Les Temps Héroïques de l'automobile !... Nous les touchons presque encore. Ils ont commencé vers 1890 ; ils se sont terminés vers 1900, au moment où s'allumait le xx<sup>e</sup> siècle. En dix ans le bouleversement s'est fait, et le bénéfice de notre révolution nous a été acquis, sous les formes de l'automobile d'aujourd'hui et de l'aéroplane de demain.

Beaux temps pleins d'angoisse et de charme ! Belles années de désespérance et d'acharnement ! C'était l'époque où les clients présentaient à la Pratique grinçue les modèles nouveaux, où les fanatiques chevauchaient les monstres récalcitrants ! Quelle épopée, admirable et grotesque par parties égales, que la lutte pour la conquête du moteur à explosions !

Aujourd'hui la bête est domptée ; on tourne la manivelle, et l'on s'envole. Autrefois, on tournait la manivelle, et la voiture restait immobile, le derrière sur la fosse. On tournait, on tournait, on tournait jusqu'à ce que la tête vous tournât !

Alors on appelait son domestique et, tandis qu'il tournait, on jouait des registres d'air. Air chaud, air froid, air tiède ? Tout à coup une explosion à contre-sens lançait la manivelle sur le bras du domestique. - « Courage, disait-on, le moteur a parlé ! » Et l'on tournait encore, et le moteur se mettait en route !. Alors tout le monde se regardait, parce qu'on se demandait pourquoi le moteur était parti ; et, le domestique lui-même en se frottant le poignet, tout le monde se mettait à rire...

On grimpait vite sur la bête ; elle démarrait d'un bond, à la façon d'un kangourou. Et l'on partait pour l'Inconnu !... Car l'on savait bien que l'on serait arrêté trois kilomètres plus loin par une panne, mais on était incapable de prévoir quelle elle serait. Les paris les plus variés s'engageaient entre les voyageurs, et le charme le plus certain du voyage était dans l'imprévu de leurs résultats.

Les engrenages tournaient tous à découvert, car on ne pouvait les priver du seul graissage qu'on eût encore découvert pour eux, et qui était la poussière de la route. Ils étaient faits de bronze, comme des cloches, afin qu'ils fissent assez de bruit pour dispenser le conducteur d'acheter les appareils d'avertissement si onéreux dont les automobiles modernes ont le ridicule de se parer. Les dents de ces engrenages étaient si bien comprises qu'elles se détachaient une à une et tombaient sur le sol de kilomètre en kilomètre, afin de montrer au conducteur le chemin du retour dans le cas où la voiture aurait eu l'idée rare de rentrer au logis par un autre moyen que le chemin de fer.

C'était l'époque économique où l'on ignorait les phares et les projecteurs, si désagréables pour le budget du chauffeur, parce qu'on avait la certitude que la voiture serait dans l'impossibilité incurable de se mouvoir avant que la nuit fût venue.

\* \*

Assis sur le bord de la route, les pieds dans le fossé, les manches de sa chemise retroussées jusqu'aux coudes, un homme enfouissait à grands

coups de marteau des clous dans des morceaux de cuir. Qui était-il ? Que faisait-il ? C'était, pensez-vous, un cheministe qui réconfortait ses chaussures à l'agonie ! Point. C'était un chauffeur des temps héroïques qui raccommodait sa courroie.

Sur sa face, aucune impatience ne se pouvait lire ; la philosophie lui était venue à l'usage des pannes. Dix kilomètres auparavant, n'avait-il pas refait les joints de culasse de son moteur ? L'eau entraînait dans les chambres d'explosion ; les cylindres se transformaient en irrigateurs ! Avec la même résignation il attendait le moment où, les joints de culasse étant réparés et la courroie raccommodée, les brûleurs à leur tour s'éteindraient net, ou bien mettraient le feu à la voiture.

Les temps héroïques ! Ceux où la Carburateur planait sur l'automobile comme une fée capricieuse ! Les épousailles de l'air et de l'essence, pratiquées dans de tortueux couloirs, derrière des grillages et des guichets, inquiétaient l'âme du débutant ! Ne suivez pas les rivières, lui disaient les anciens, la carburateur en serait troublée ! Les forêts sont à éviter, mon ami, ainsi que les soirées fraîches, ainsi que les matinées froides, ainsi que les jours de grand vent ! Craignez le soleil et redoutez la pluie !...

Des légendes impressionnantes couraient de bouches en bouches. Certains chauffeurs, affirmait-on, possédaient une meilleure carburateur que leurs camarades ; ceux-là s'étaient trouvés dans la remise le jour où le Saint-Esprit y était descendu ! Un vieux monsieur très riche engageait, en 1896, contre des appointements de général, un conducteur-mécanicien qui passait pour posséder « la meilleure carburateur de tout Paris ».

\* \* \*

..... Chauffeur des Temps Héroïques, noir vagabond à roulettes, jeune père d'une génération qui couvre la terre aujourd'hui, c'est toi surtout que j'ai admiré aux Invalides, pour ta patience, ton courage, et ta débrouillardise !

L. BAUDRY DE SAUNIER.

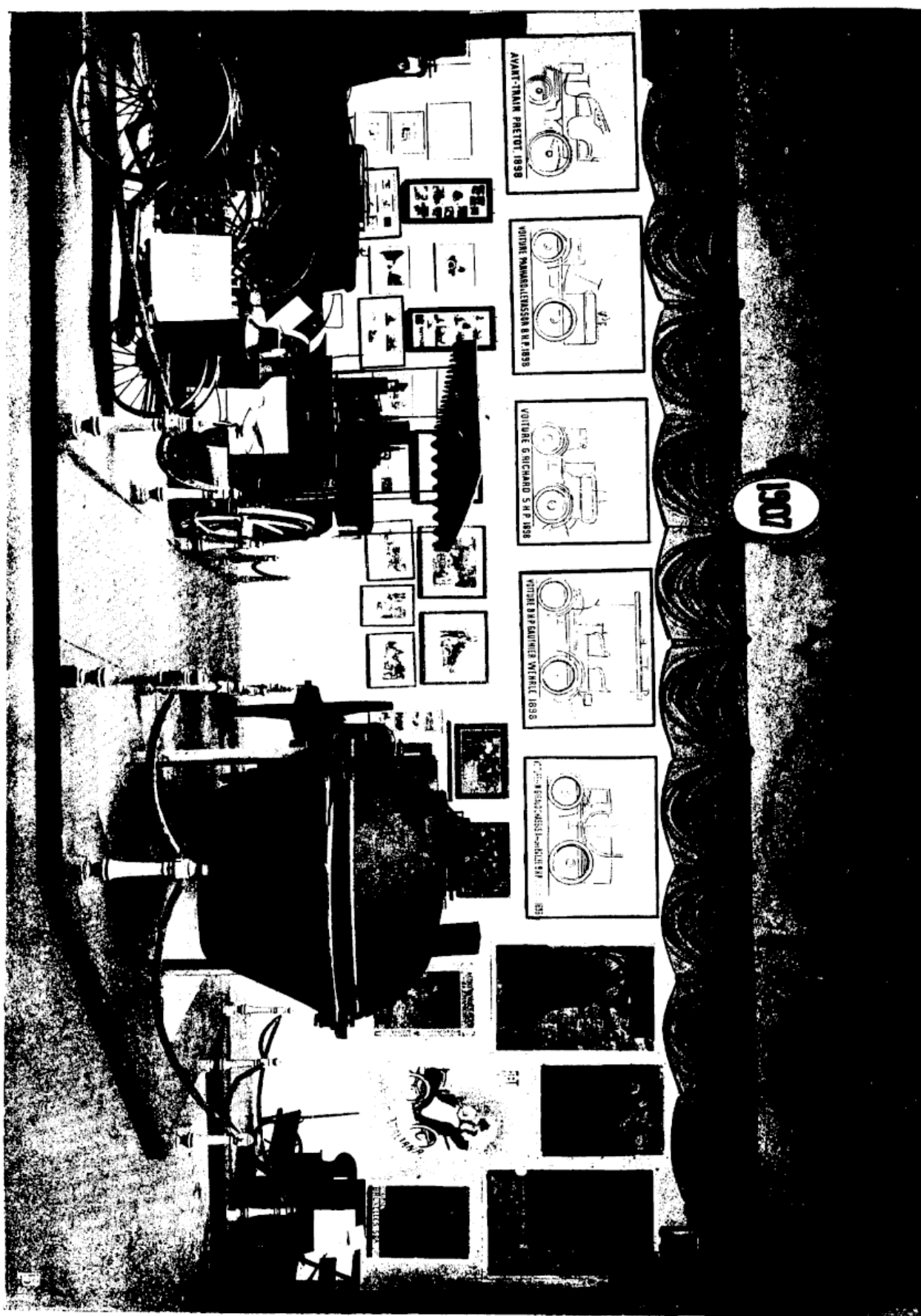
# l'Exposition rétrospective

## Quelques vues d'ensemble



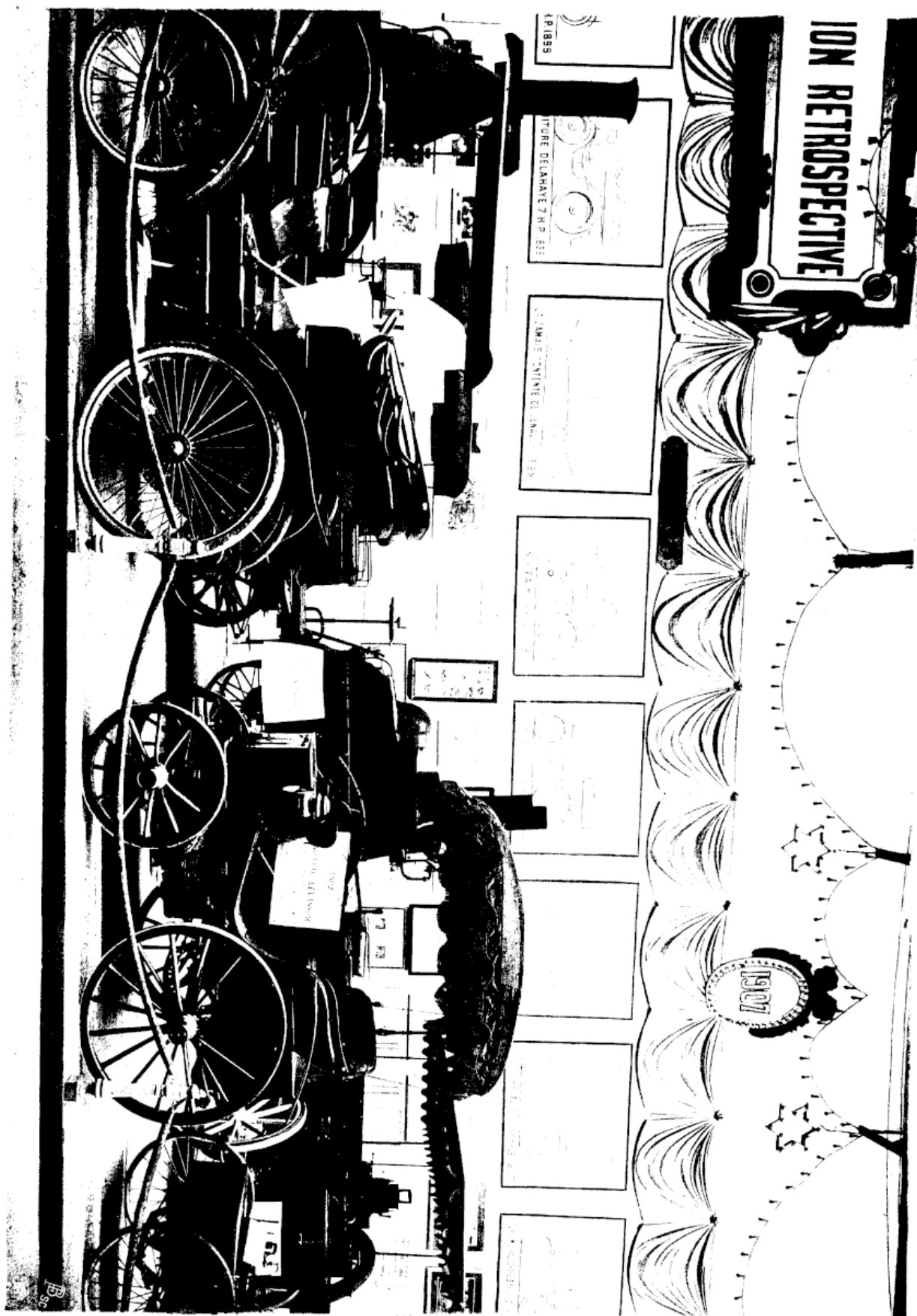
?





VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE 1907

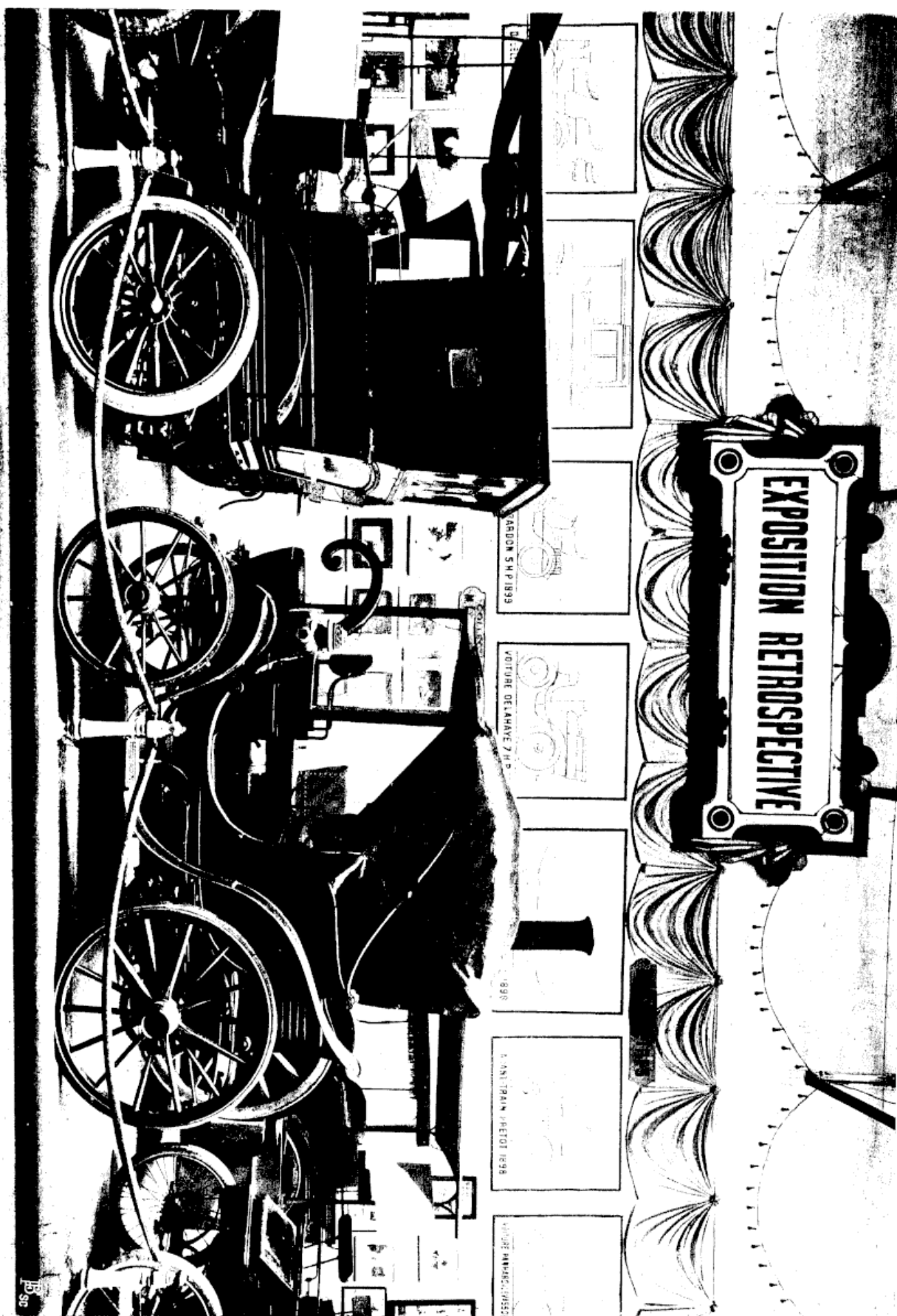
(Club de l'Union Photographique)



VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE (N° 2).

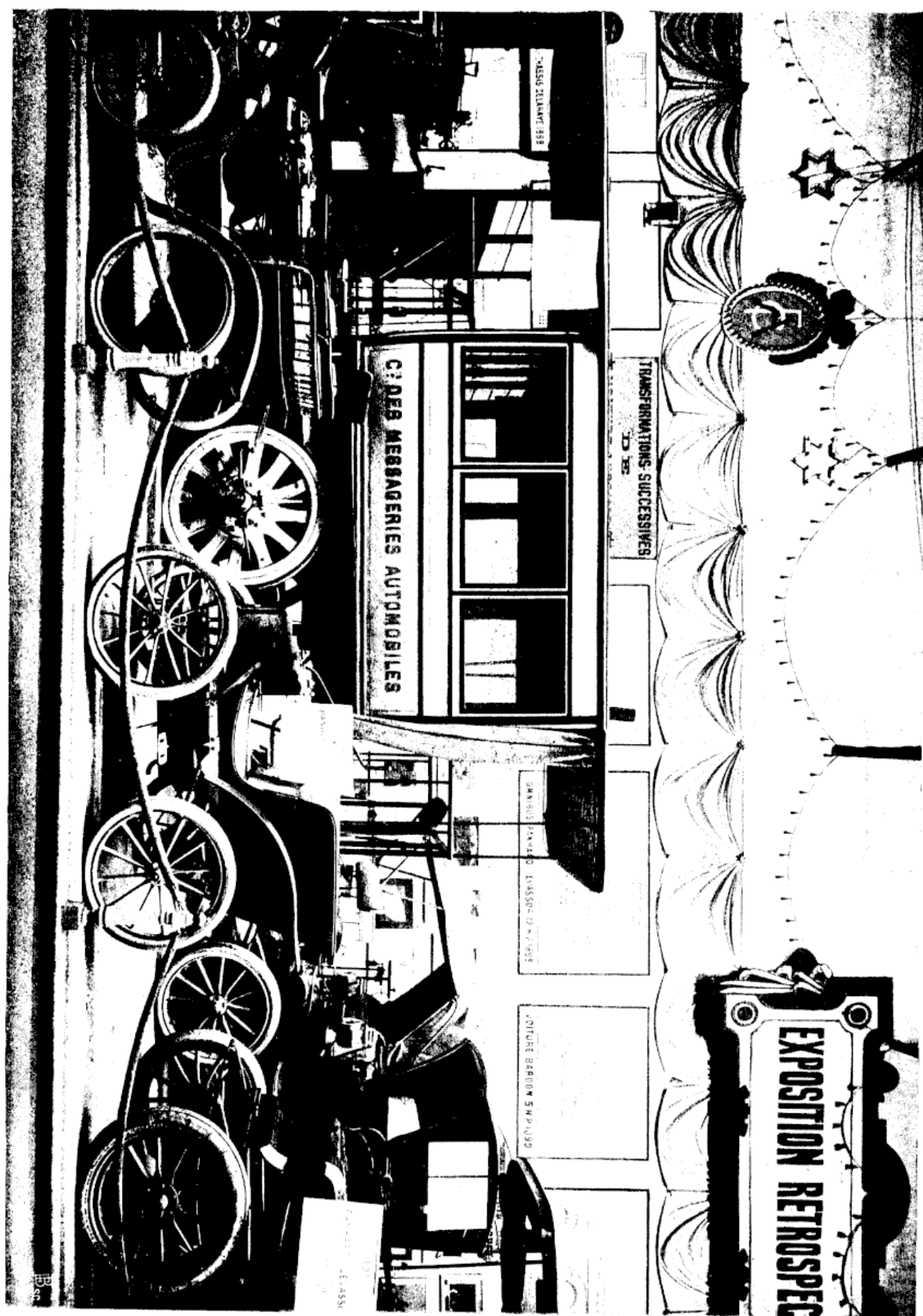
(Cliché de l'Union Photographique Française.)





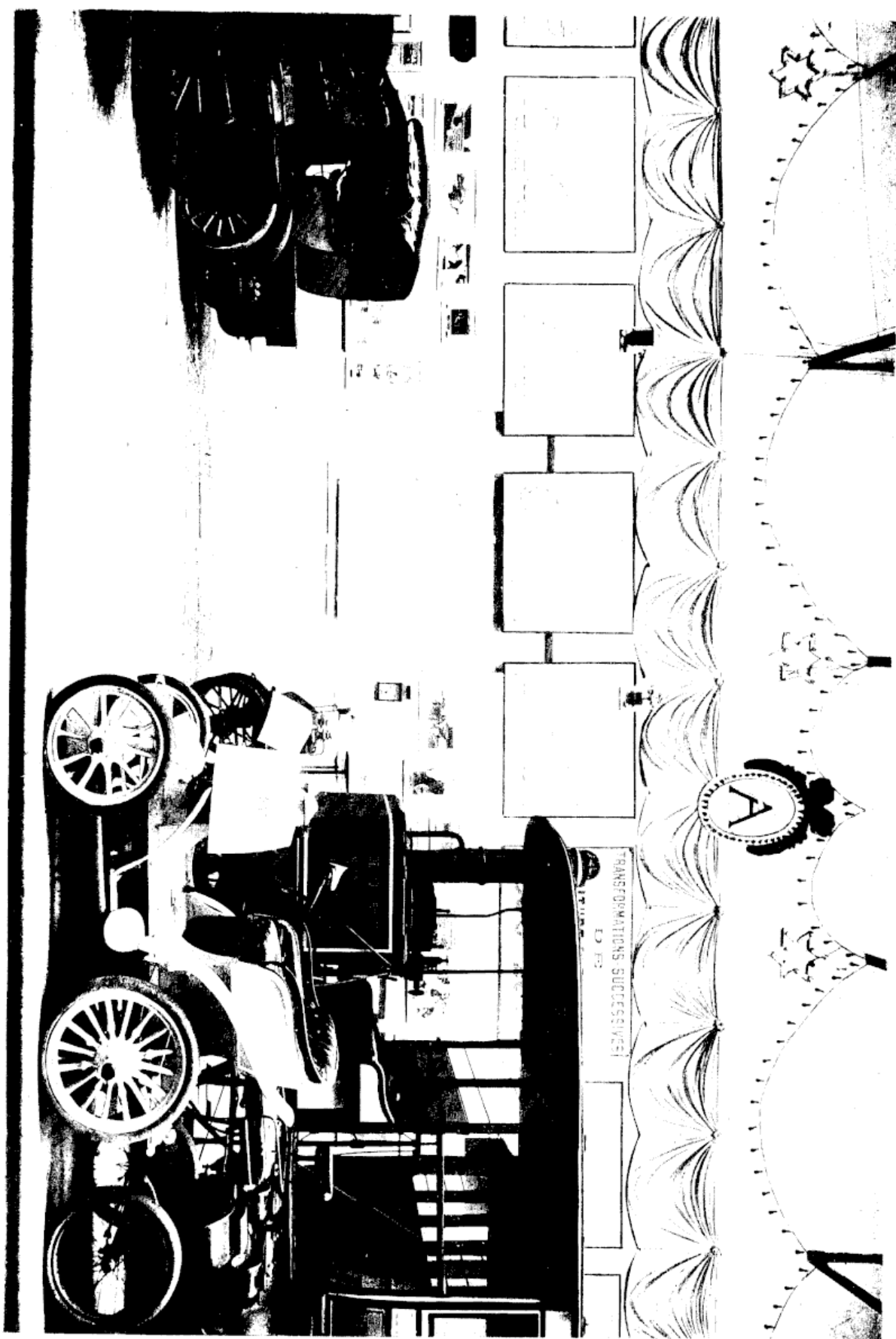
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE N° 34.

(Cliche de l'Union Photographique française)



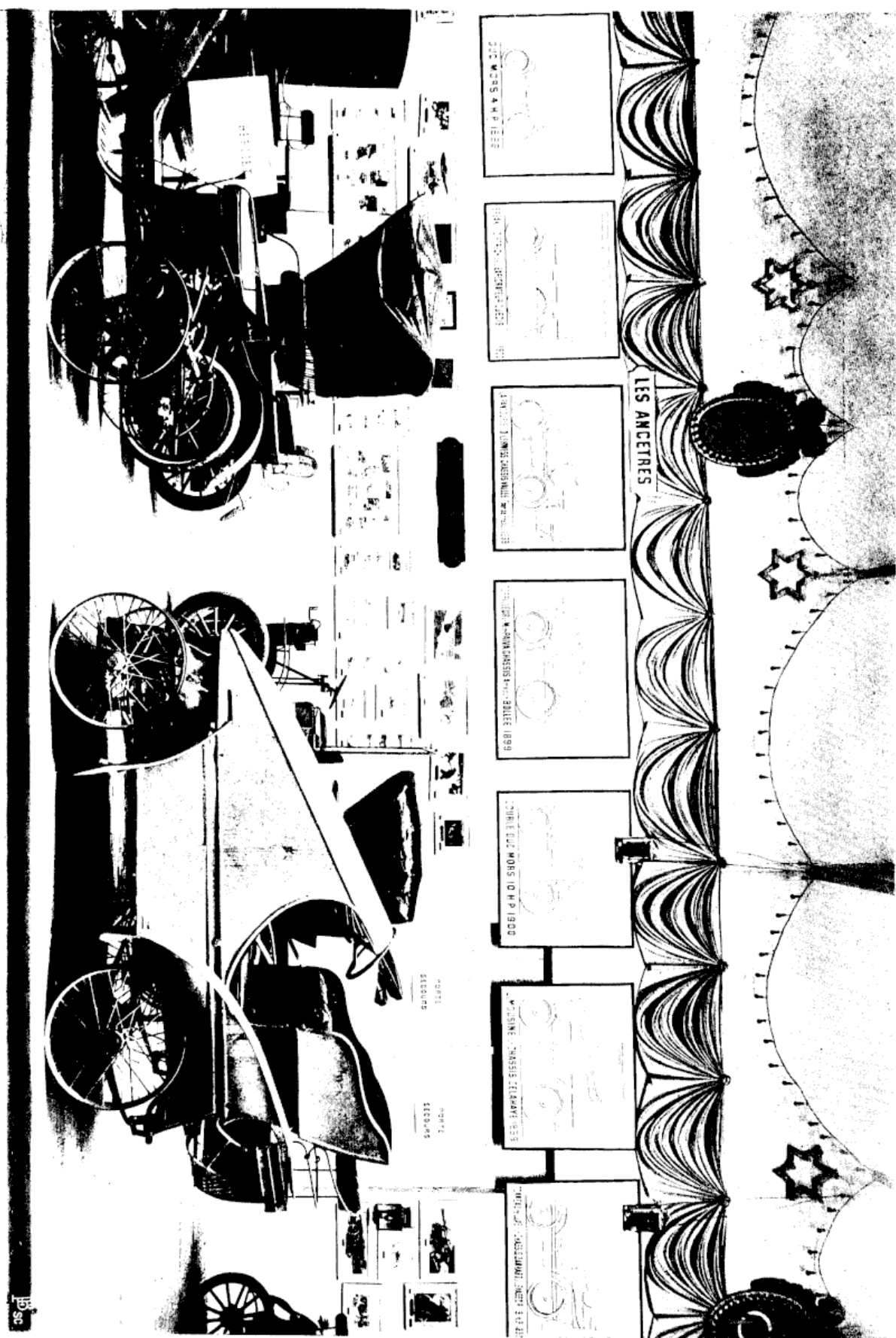
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE (N° 1).

(Cliché de l'Union Photographique Française)



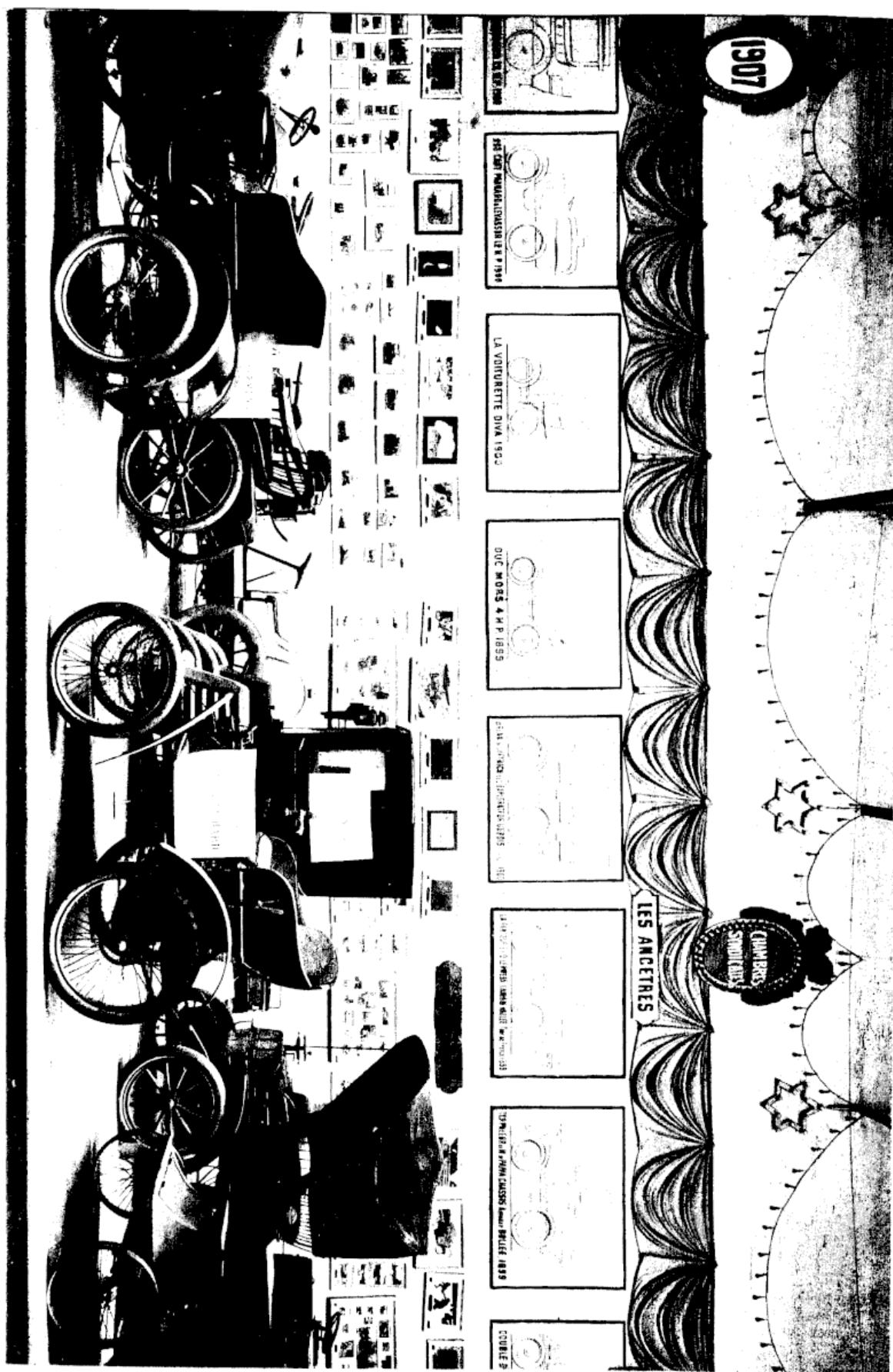
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE (n° 5)

(Fiché de l'Union Photographique française)



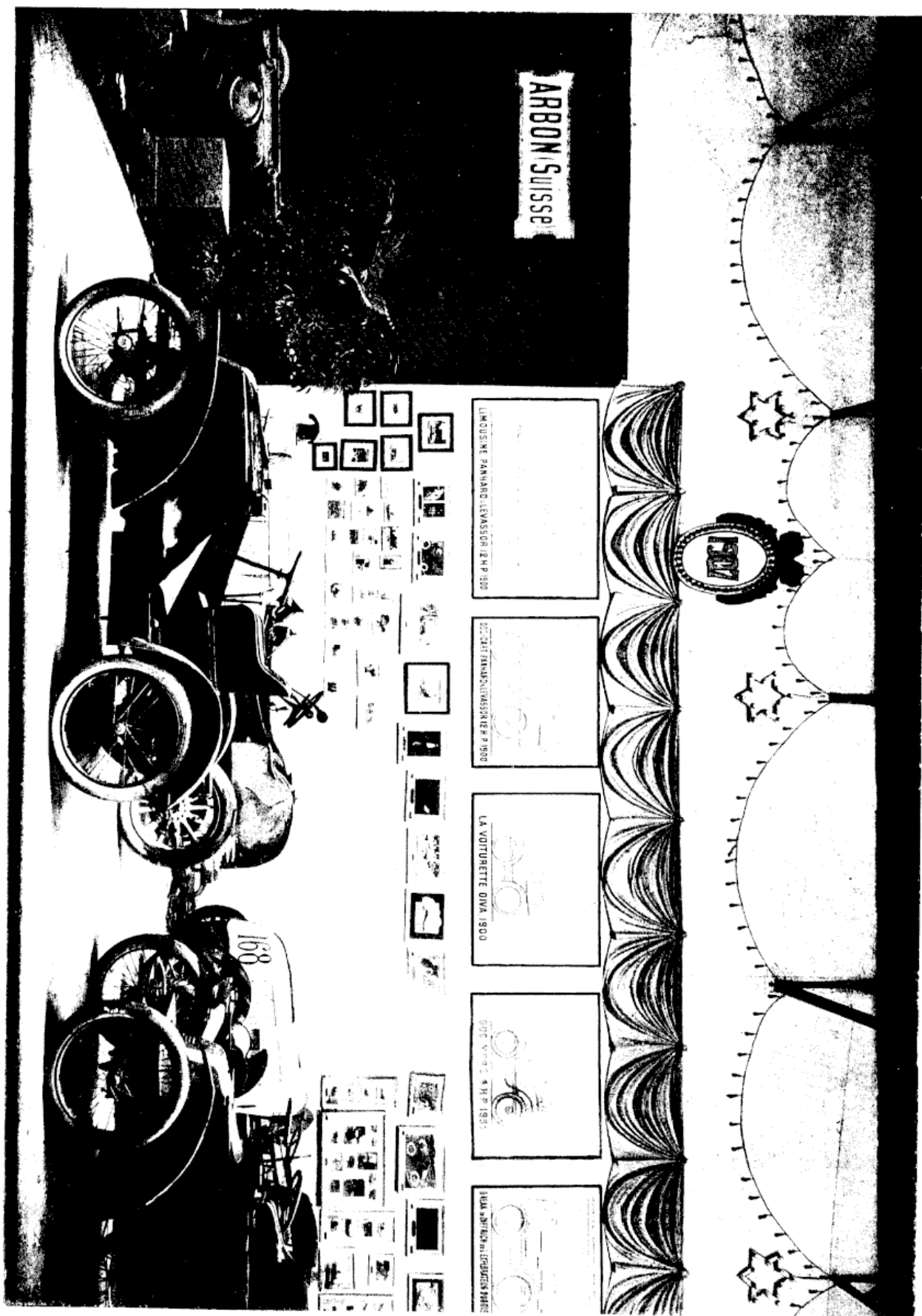
ATE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE N° 6.

Ch. de l'Union Photographique (Paris)



Vue d'ensemble de l'exposition rétrospective Cnam

Club de l'Automobile Photographique Cnam

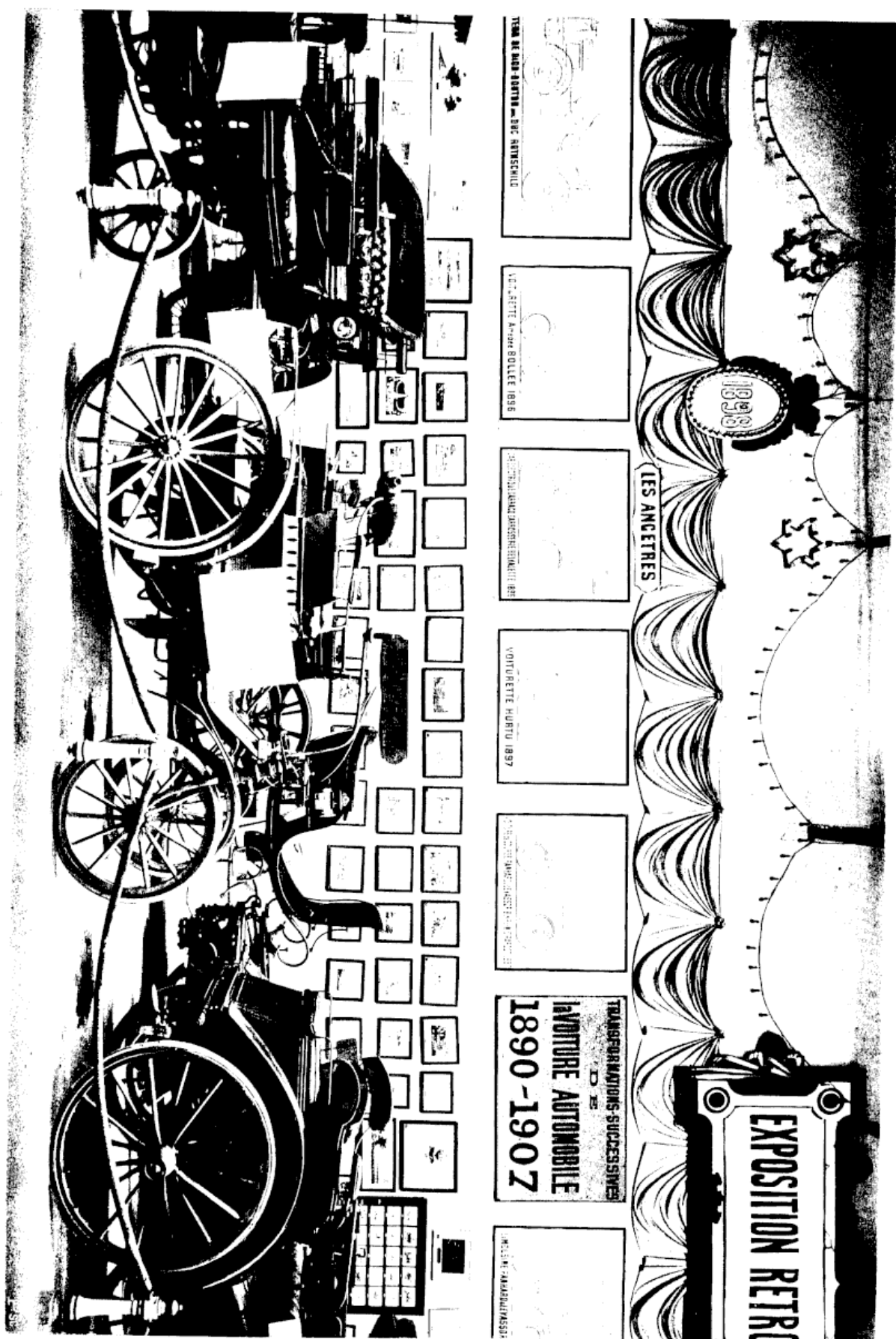


VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RÉTROSPECTIVE N° 8.

(Cliché de l'Union Photographique française.)





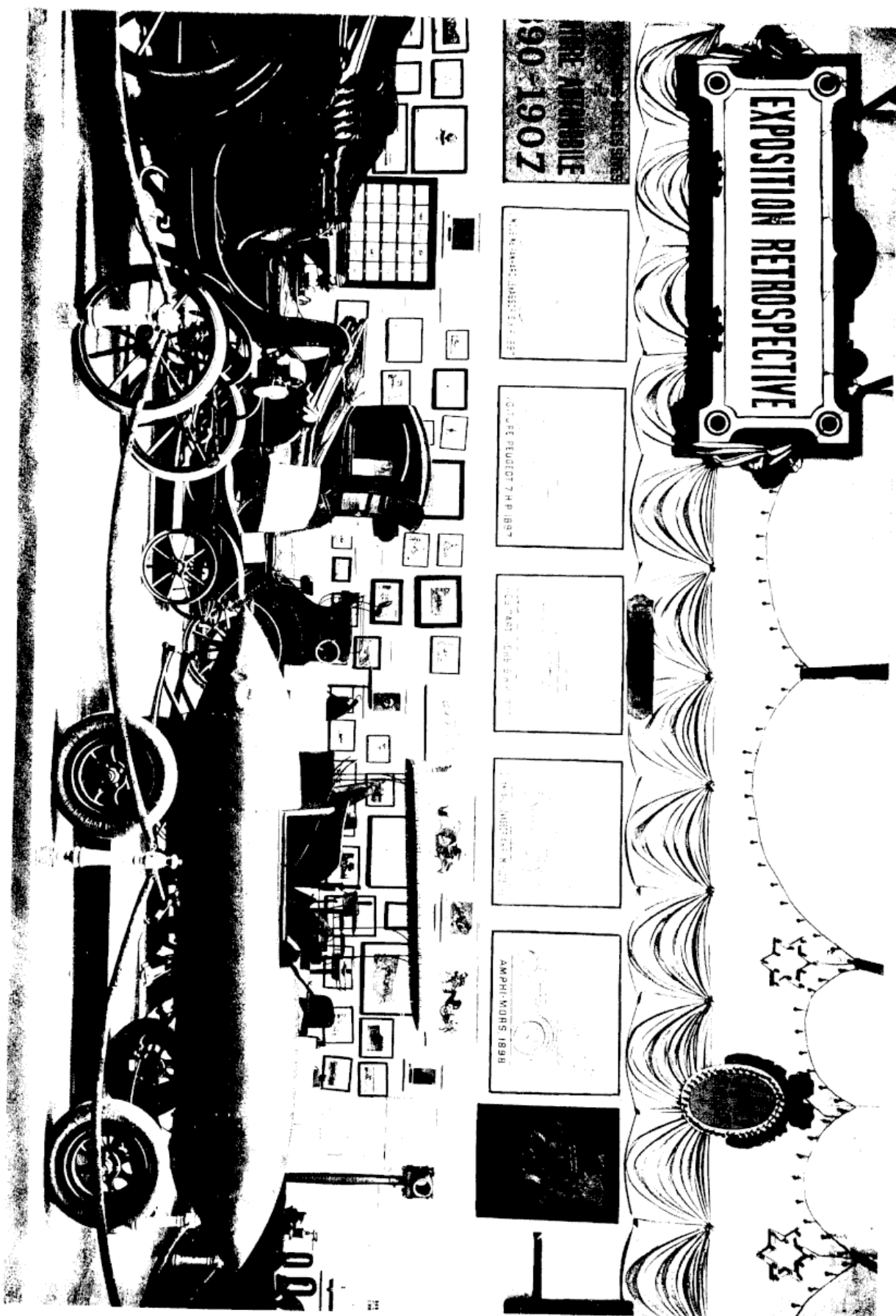


UNE DENSEMENT DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE C.N.A.M.

(Cliché de l'Union Photographique Française)

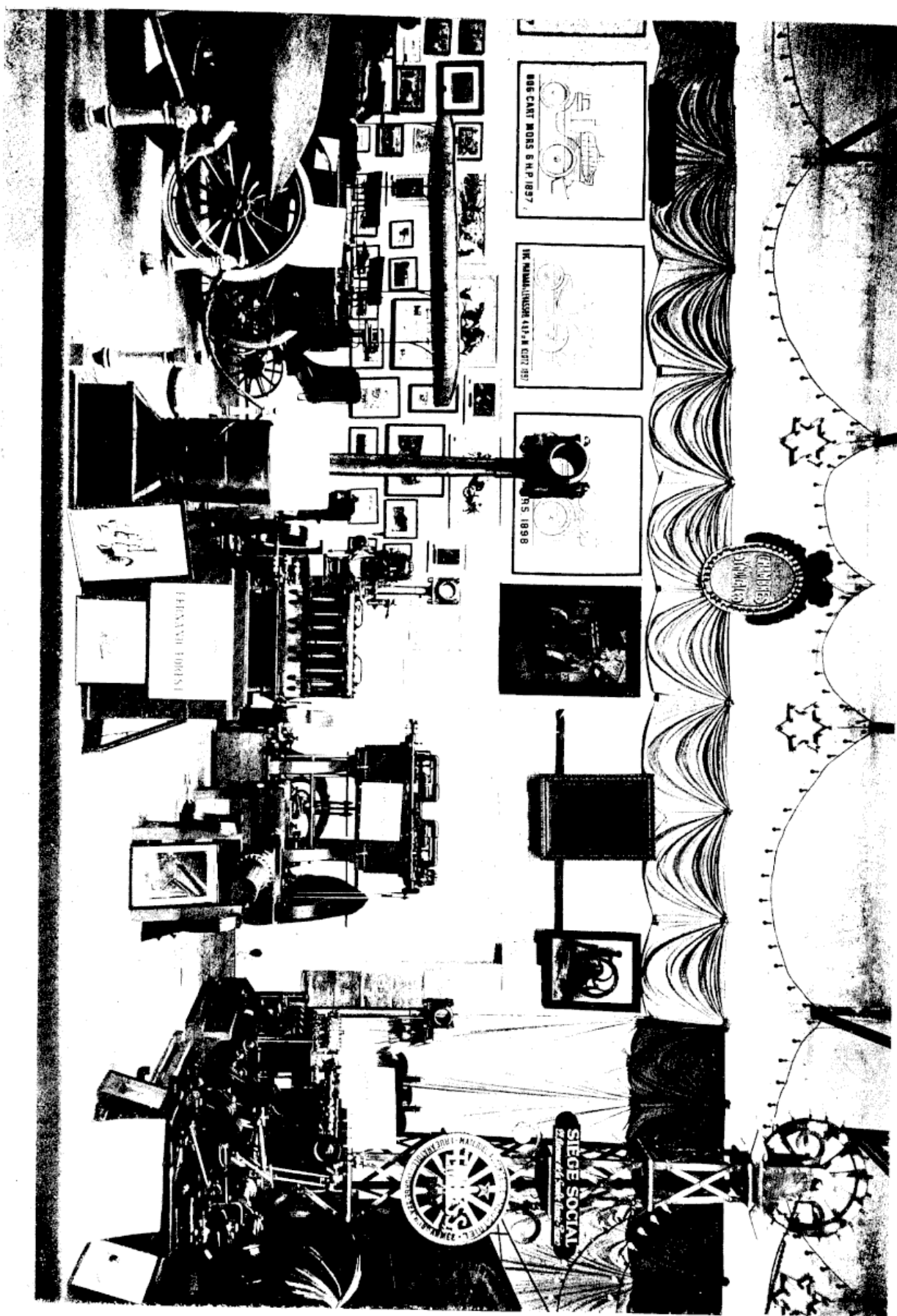






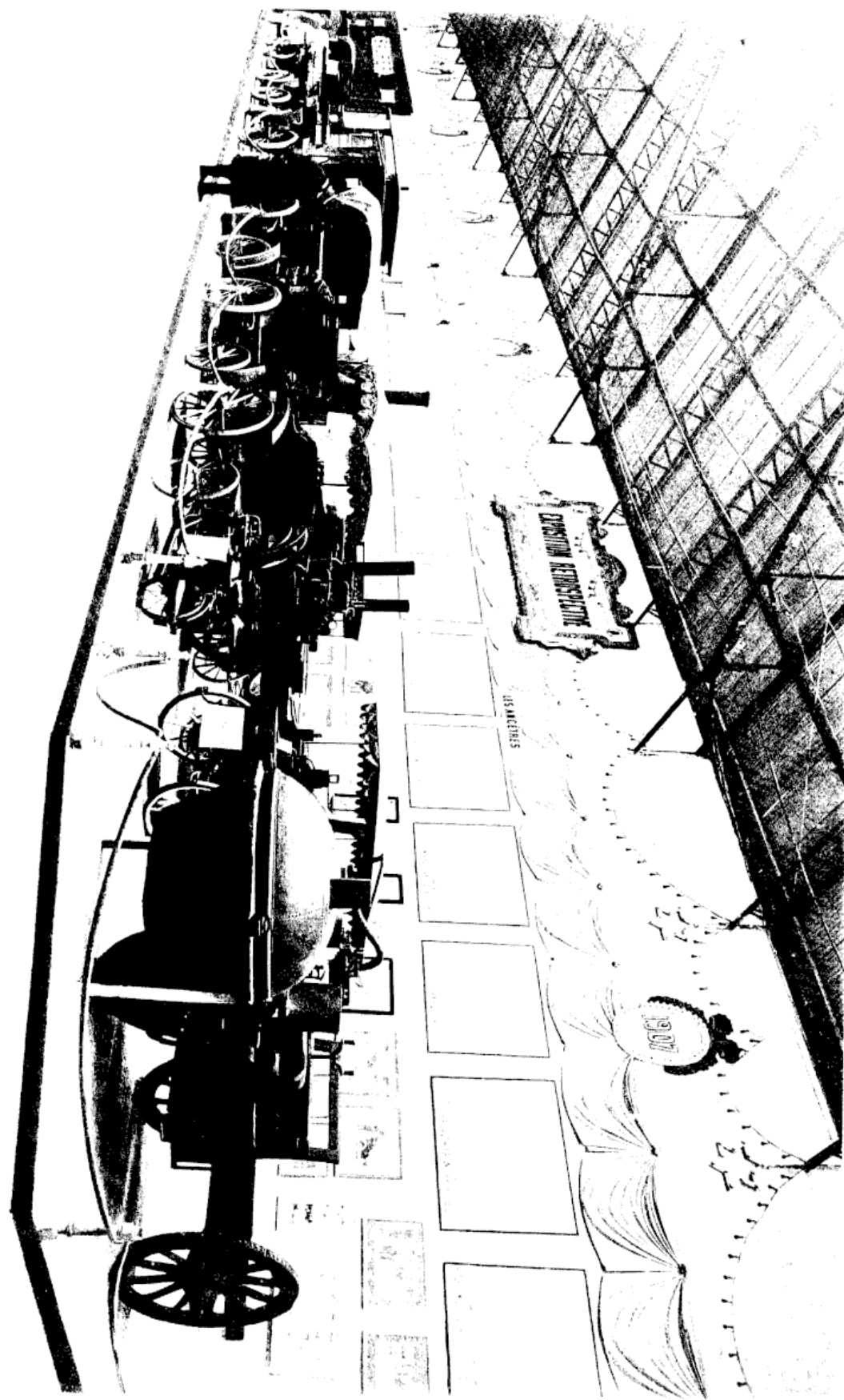
VUE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE (N° 12)

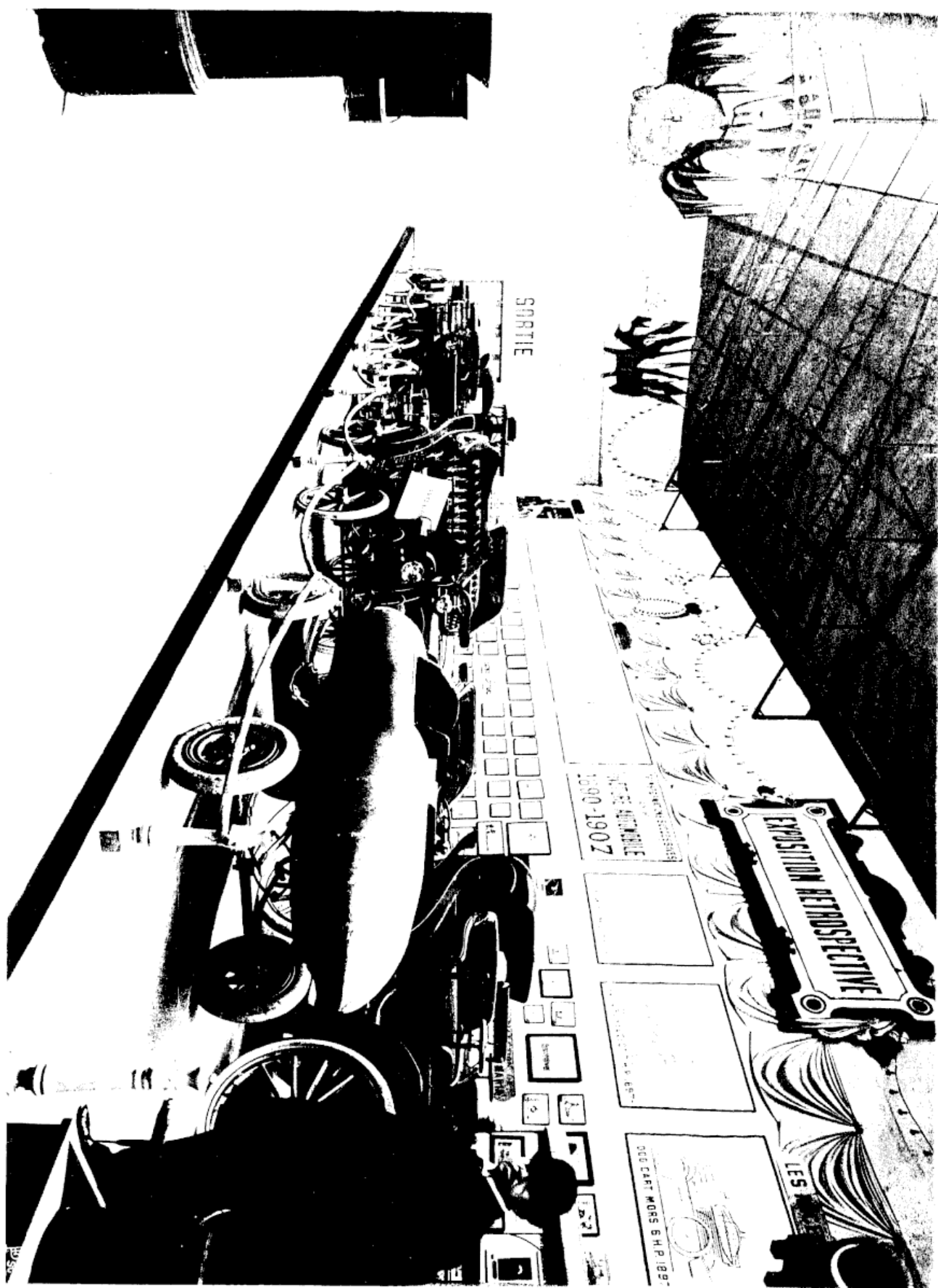
(Cliché de l'Union Photographique française)



ALLÉ D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE N° 14.

© 1984 de l'Union Photographique Française





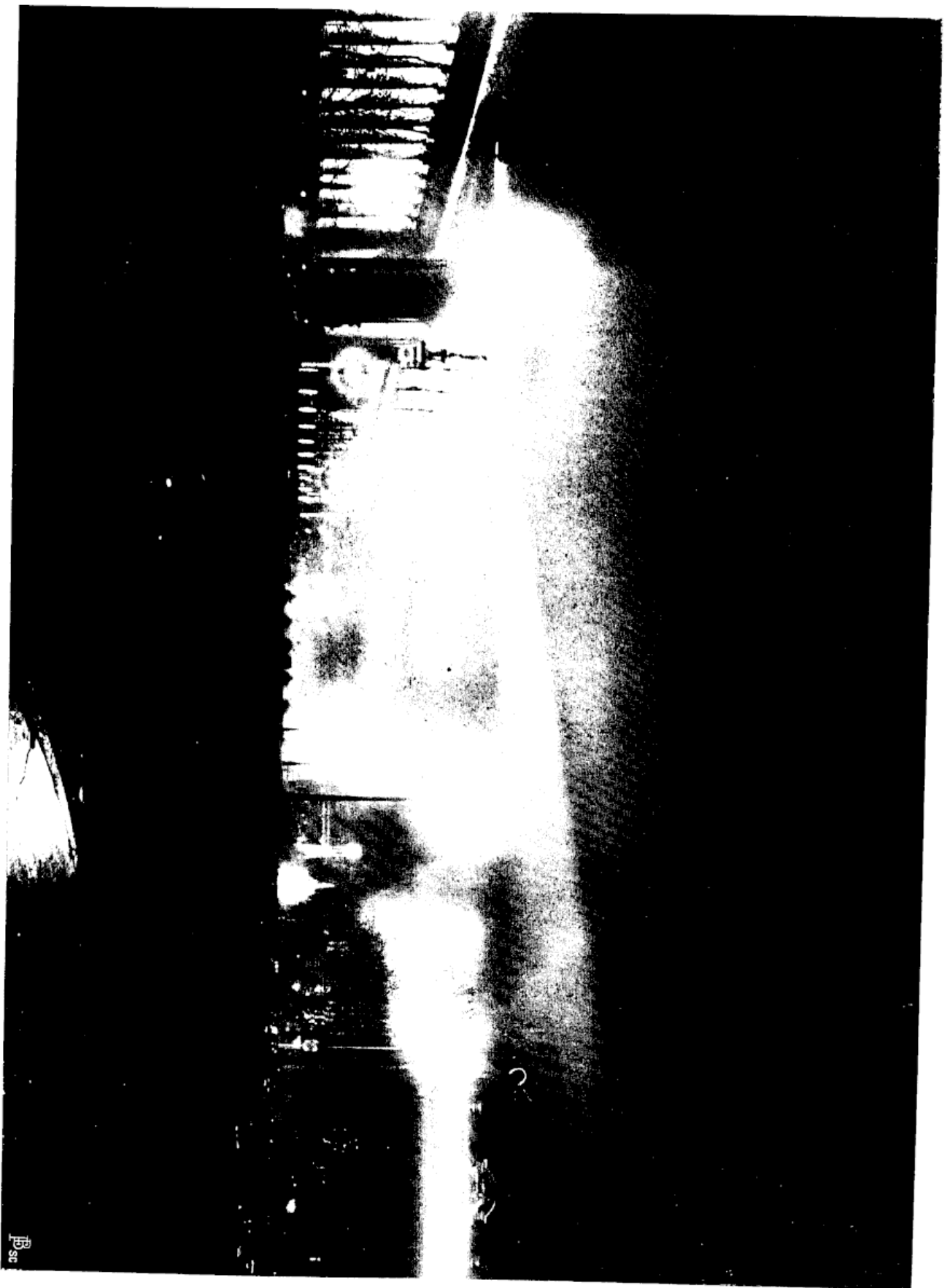
ATE D'ENSEMBLE DE L'EXPOSITION RETROSPECTIVE N°1A.

© 1991 - 1992

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

VUE DE NUIT DE L'EXPOSITION (GRAND PALAIS).

Cité de l'Union Photographique française



# Les Automobiles

de **1770**

à **1905**

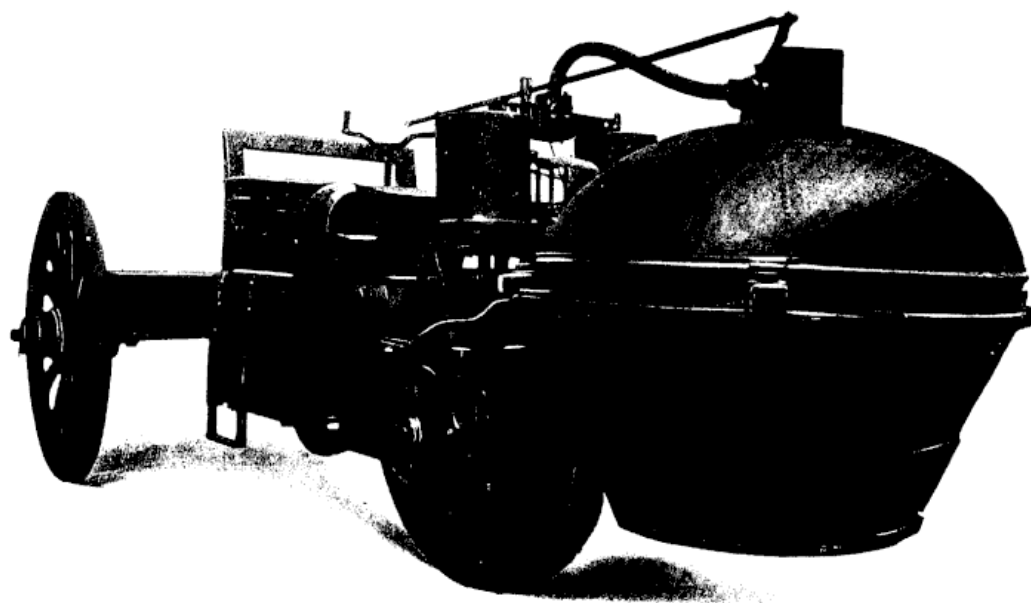






1770

## Voiture de Cugnot



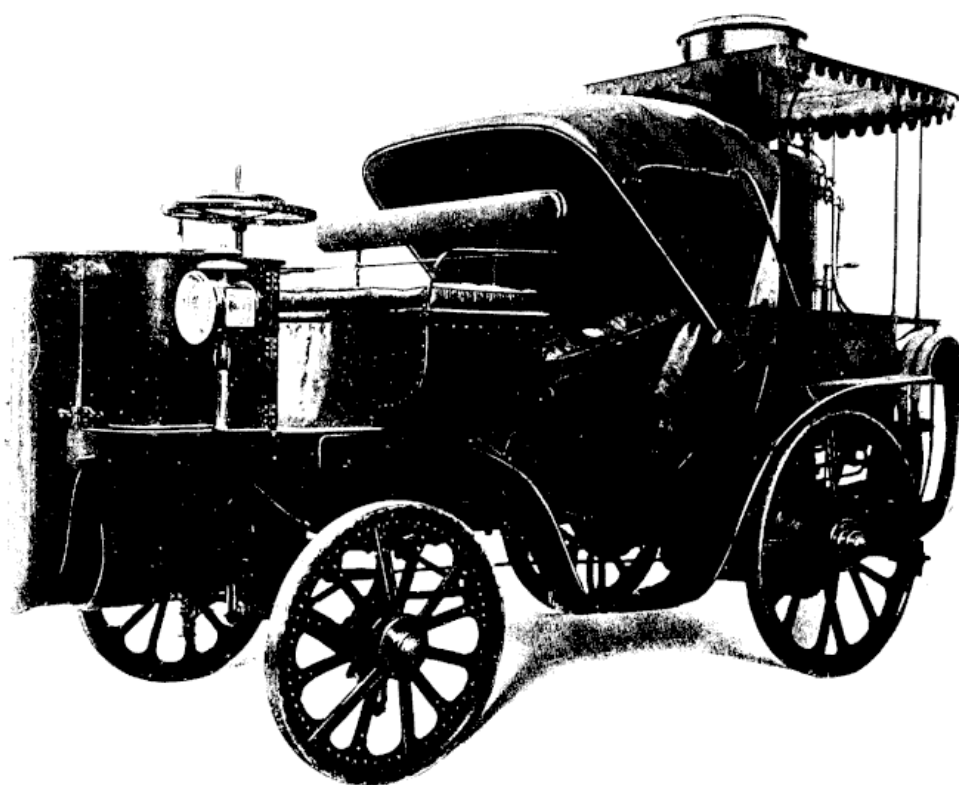
*(Cliché Boulanger.)*

C'est en France que fut construite par Cugnot, ingénieur militaire, la première voiture automobile. (1770).

« Voiture à vapeur pour les routes ordinaires. »

*Appartient au Conservatoire national des Arts et Métiers.*

## “ La Mancelle ”, Amédée Bollée, père



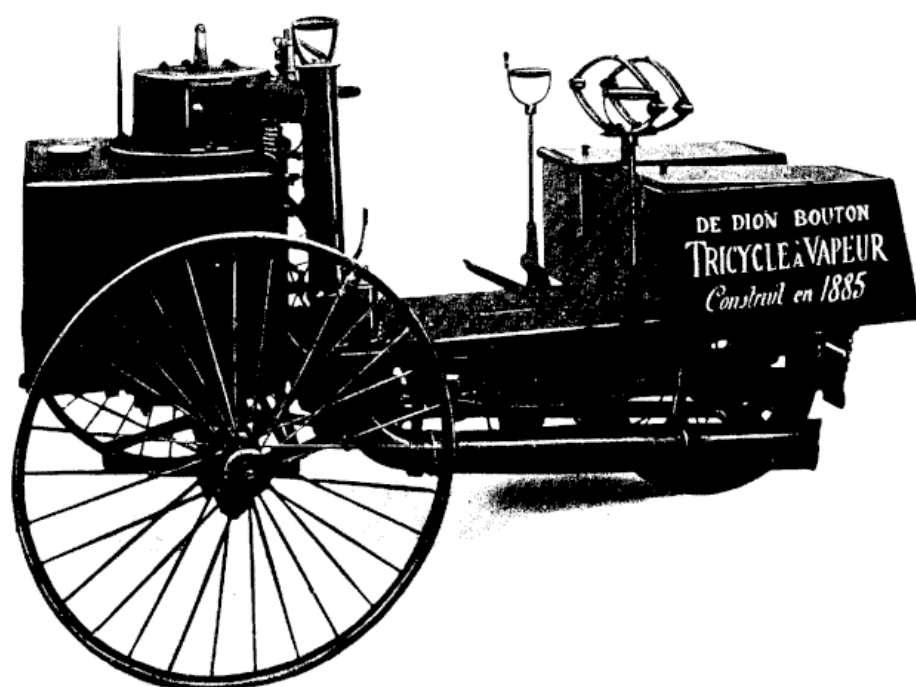
*(Cliché Boulanger)*

Voiture à vapeur Amédée Bollée père, dite **La Mancelle** ; moteur 15/30 chevaux à l'avant, 2 cylindres, chaudière Field à l'arrière, avant-train à 2 pivots. Un arbre de transmission longitudinal commandait par engrenages cônes un arbre transversal qui portait un différentiel et les pignons de chaînes.

*Appartient à M. Amédée Bollée père, seul exposant d'automobiles à l'Exposition Universelle de 1878. Médaille d'argent.*

# Premier Tricycle De Dion-Bouton

(à vapeur)

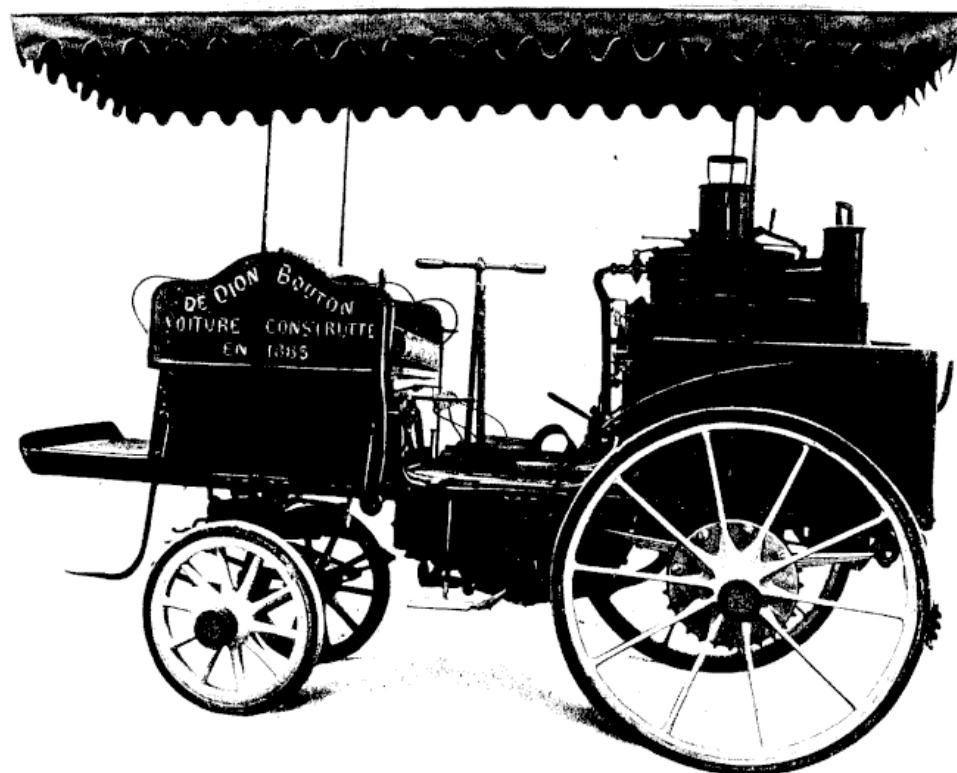


(Cliché Boulanger.)

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, pompe alimentaire, moteur à un seul cylindre, deux bielles commandaient directement l'essieu arrière.

*Appartient à de Dion-Bouton et Cie.*

## Voiture à vapeur De Dion-Bouton



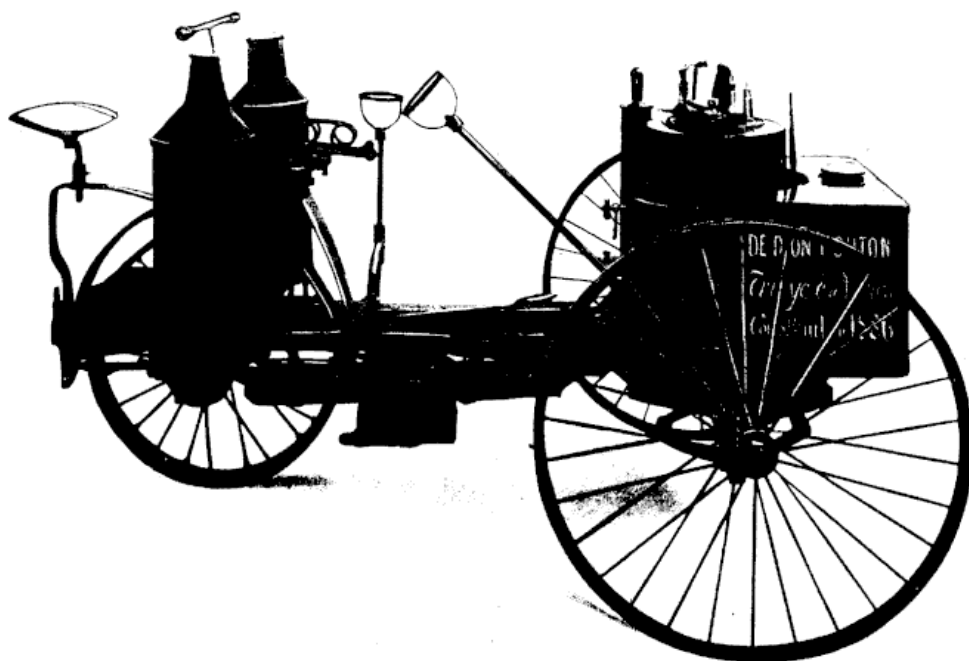
*(Cliché Boulanger.)*

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 12 kilos.

Injecteur Giffard et pompe alimentaire, moteur compound, commande par chaîne, guidon de direction.

*Appartient à de Dion-Bouton et C<sup>o</sup>.*

## Tricycle à vapeur De Dion-Bouton

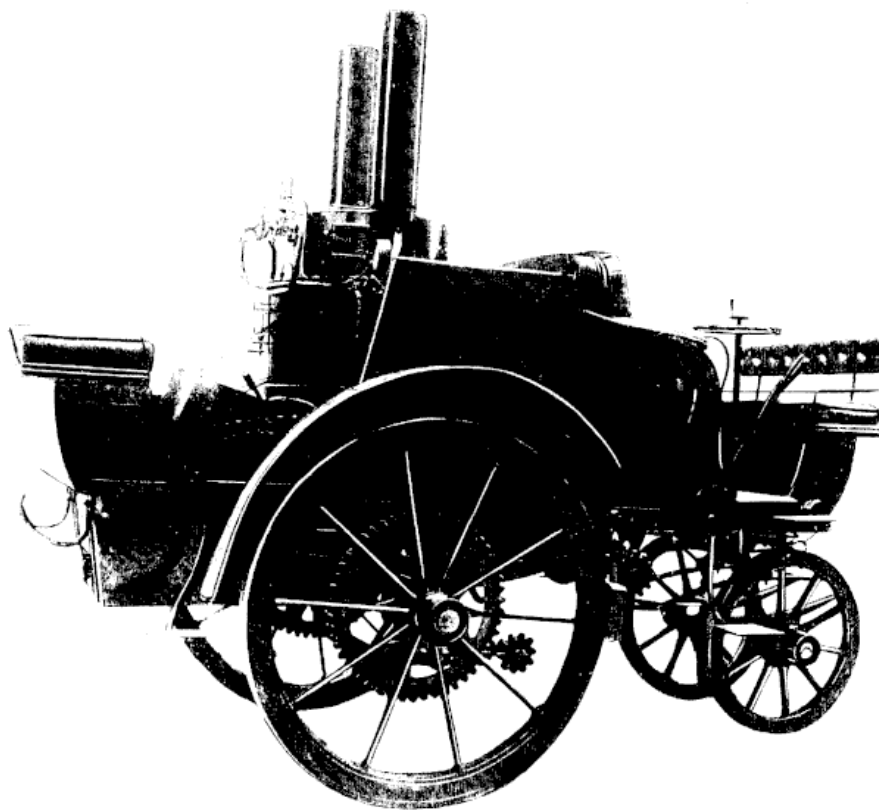


(Cliché Boulanger.)

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 12 kilos 5. Moteur compound, 2 bielles commandaient directement l'essieu arrière.

*Appartient à de Dion-Bouton et C<sup>ie</sup>.*

## Voiture à vapeur De Dion-Bouton

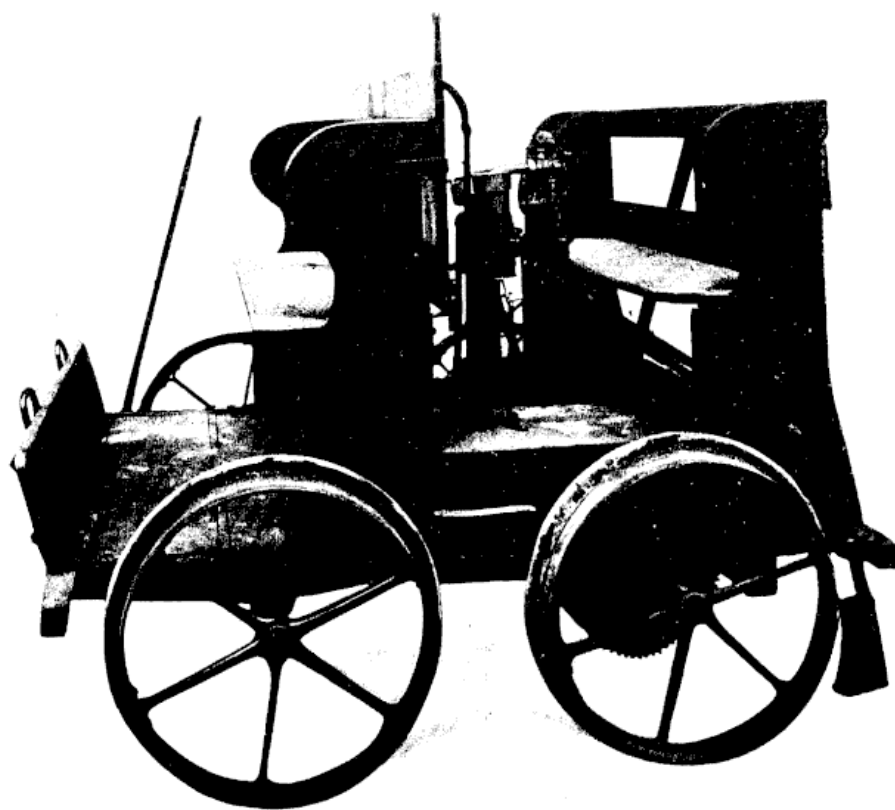


*(Cliché Boulanger.)*

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 12 kilos. Injecteur Giffard et pompe alimentaire, moteur compound, transmission par chaînes, volant de direction, 4 roues, bandages et corps des roues arrière en fer.

*Appartient à de Dion-Bouton et C<sup>ie</sup>.*

## Draisine Daimler

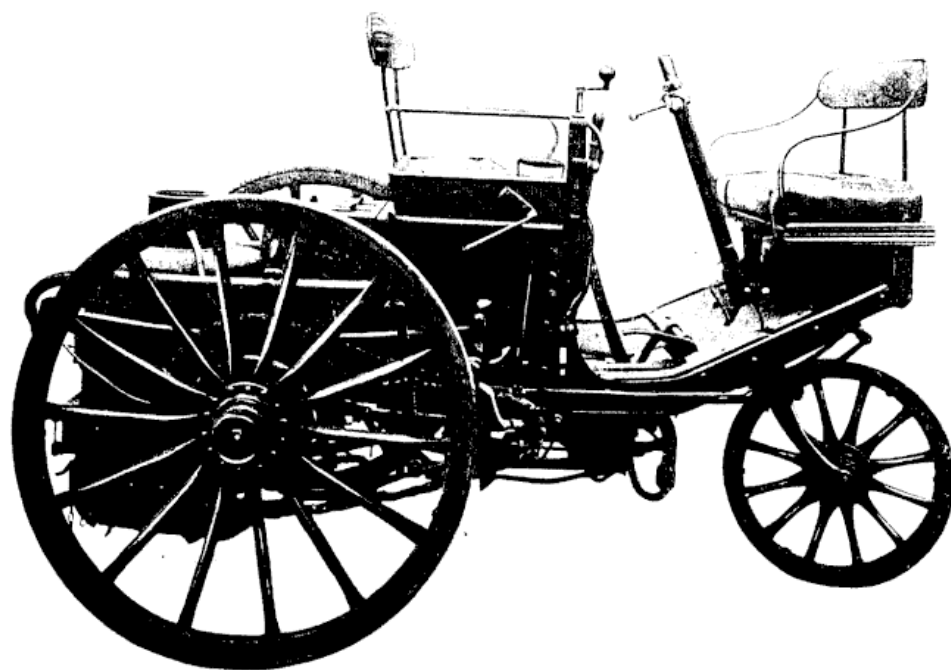


(Cliché Boulanger.)

Voiture servant à inspecter les voies ferrées. — Moteur 1 cheval 1/2, un cylindre, allumage par brûleur, refroidissement par circulation d'eau contenue dans un réservoir plat fixé au dossier du siège avant. Roues de wagons.

*Appartient à la Daimler-Motoren-Gesellschaft.*

## Voiture à vapeur Serpollet



*(Clické Boulanger.)*

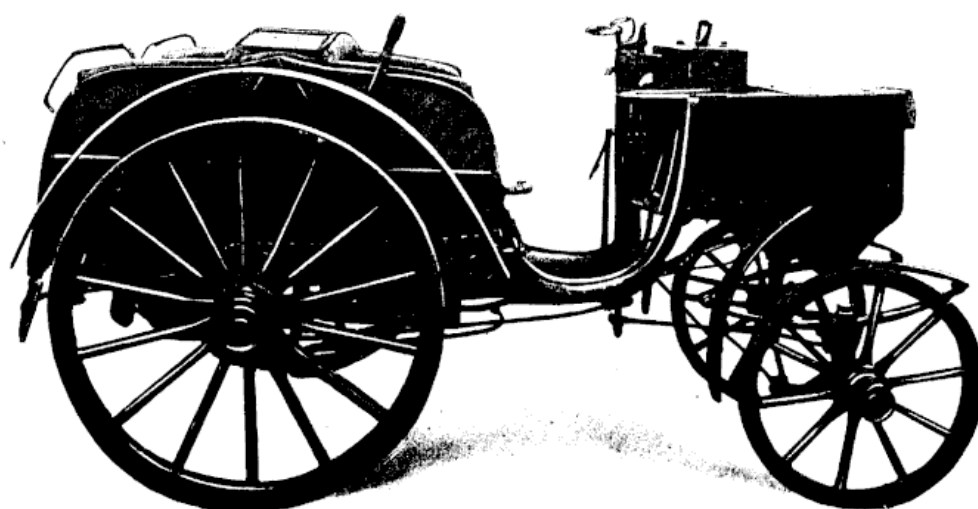
Moteur à vapeur surchauffée, à double effet, distribution par tiroirs plans, alésage 55, course 90. Générateur chauffé au coke. Direction directe.

A pris part à la première course d'automobiles « Paris-Bordeaux-Paris » en 1895.

Appartient à M. Létolle, à Fresnay-sur-Sarthe.



## Voiture à vapeur Suet

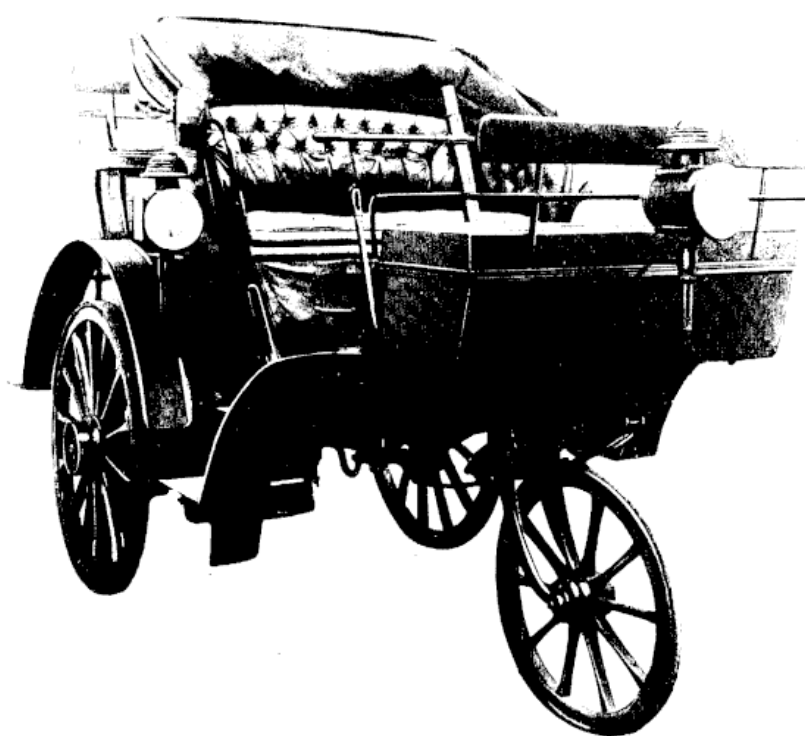


*(Cliché Suet.)*

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 12 kilos, à chargement central. Deux moteurs à vapeur, placés sous le siège, faisant ensemble 3 chevaux 1 2. Arbre transversal à vilebrequins commandant par chaînes les roues arrière. Les sièges se relevaient pour permettre l'accès aux moteurs.

*Appartient à MM. Suet frères, à Corbeil.*

## Voiture à vapeur Serpollet

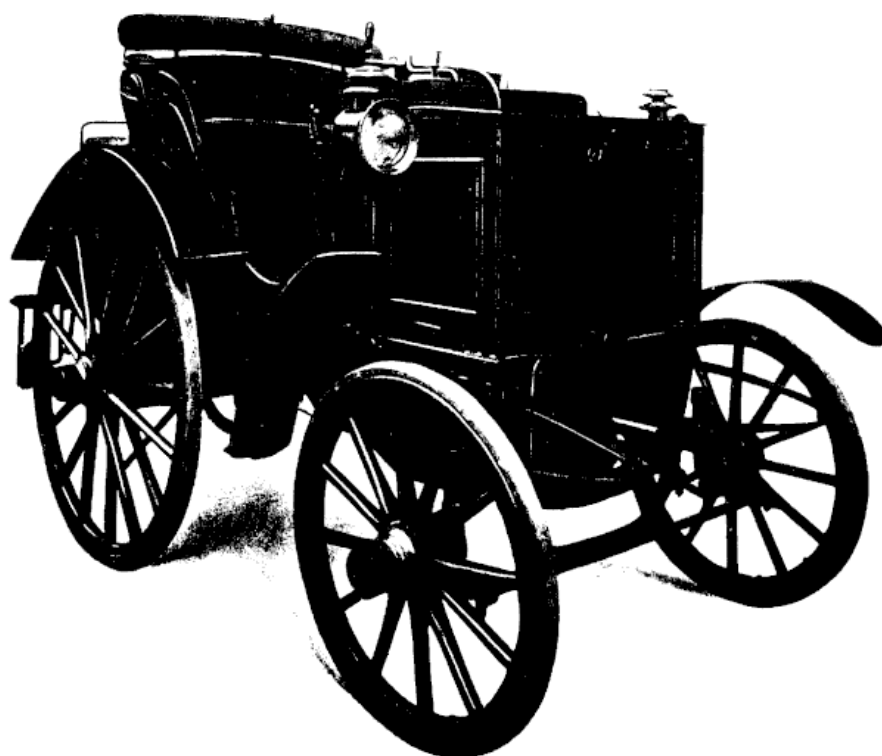


*(Cliché Boulanger.)*

Moteur à vapeur surchauffée, à 2 cylindres à double effet et distribution par tiroirs plans; alésage 65, course 85, deux vitesses, générateur chauffé au coke. Direction directe.

*Appartient à M. René Collette, à Allennes-les-Marais (Nord).*

## Voiture Panhard et Levassor

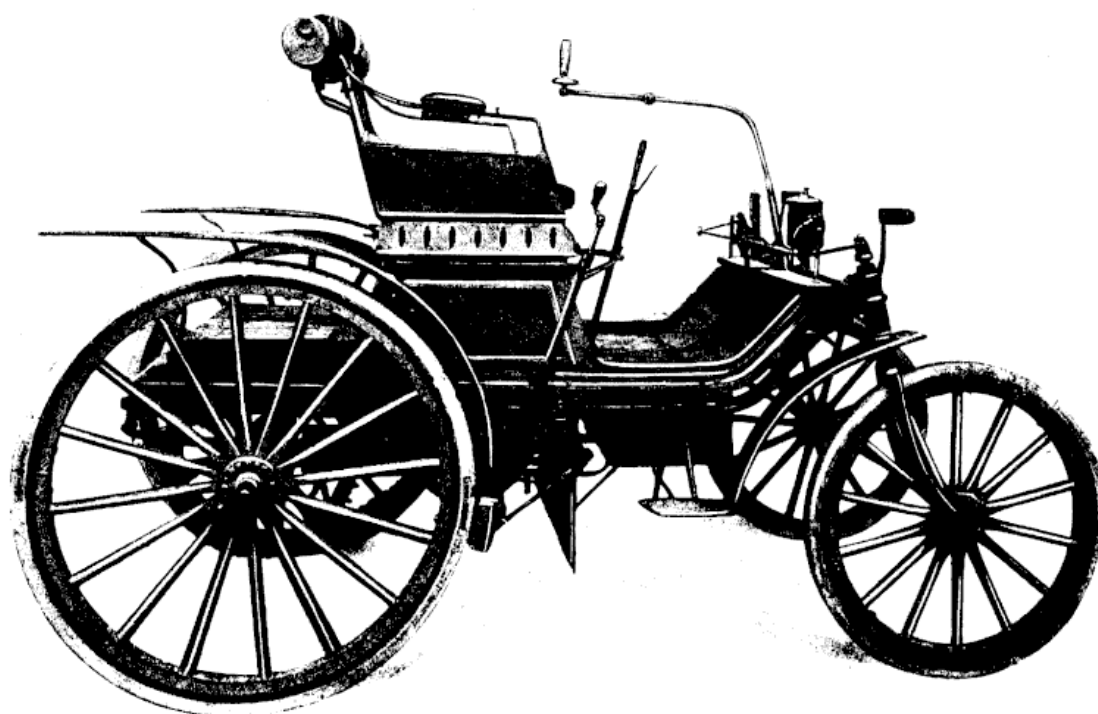


*(Cliché Boulanger.)*

Moteur Daimler 2 chevaux 1/2, 2 cylindres en V, alésage 72, course 126, allumage par brûleurs. Direction à barre franche, 3 vitesses, marche arrière, une chaîne, différentiel. Roues avant 0 m. 800, roues arrière 1 m. 100 ; bandages caoutchoucs pleins, moyeux bois.

*Appartient à M. René Panhard.*

## Voiture Daimler



(Cliché Boulanger.)

Moteur Schreëdter de 3 chevaux, placé sous le siège, 2 cylindres. Allumage par brûleurs, transmission par chaîne, refroidissement par circulation d'eau contenue dans les tubes du châssis. Direction à deux fourches jumelées.

*Appartient à la Daimler-Motoren-Gesellschaft.*

## Voiture Panhard et Levassor



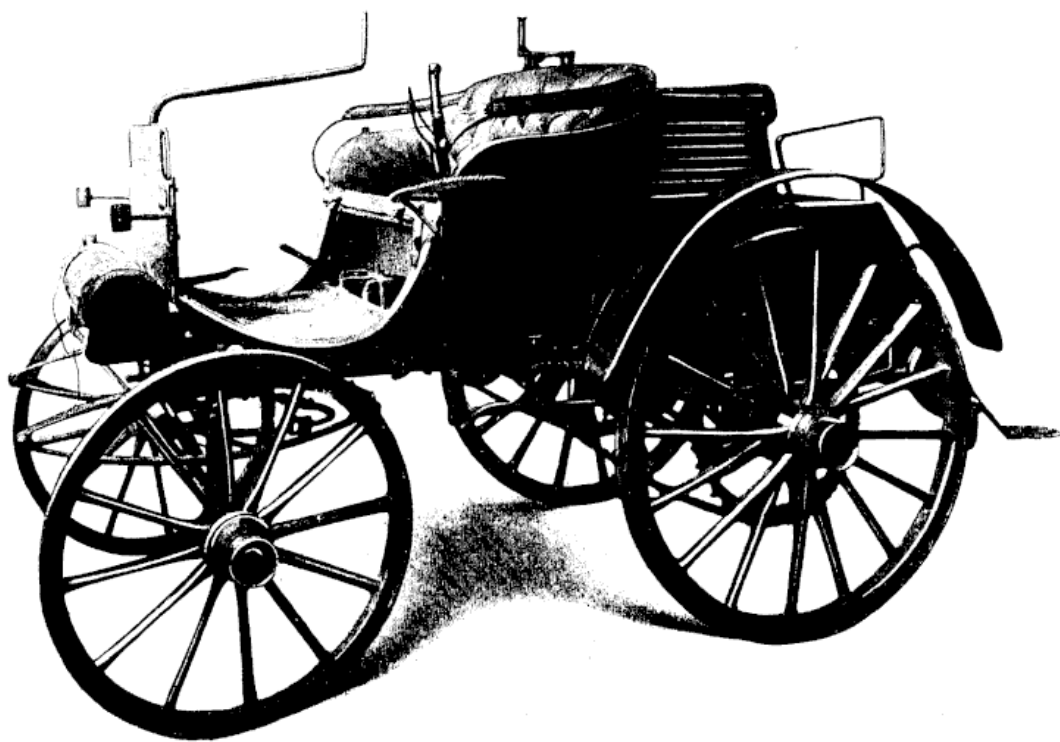
*(Cliché Boulanger.)*

Moteur Daimler 1 cheval, 2 cylindres en V, alésage 62, course 106, allumage par brûleurs.

Direction à barre franche, 3 vitesses, 1 chaîne, essieu arrière à différentiel, roues avant 0 m. 750, roues arrière 1 mètre, ferrées, moyeux en bois, ressorts extérieurs et ressort transversal à l'arrière.

*Appartient à M. Martineau, Arpajon (Seine-et-Oise).*

## Voiture Panhard et Levassor



*(Cliché Boulanger)*

Moteur Daimler en V, 2 chevaux 1/2, allumage par brûleurs, direction à barre franche, roues ferrées, moyeux en bois, 3 vitesses, 2 chaînes.

*Appartient à l'Auto-Palace.*

## Voiture à vapeur Serpollet



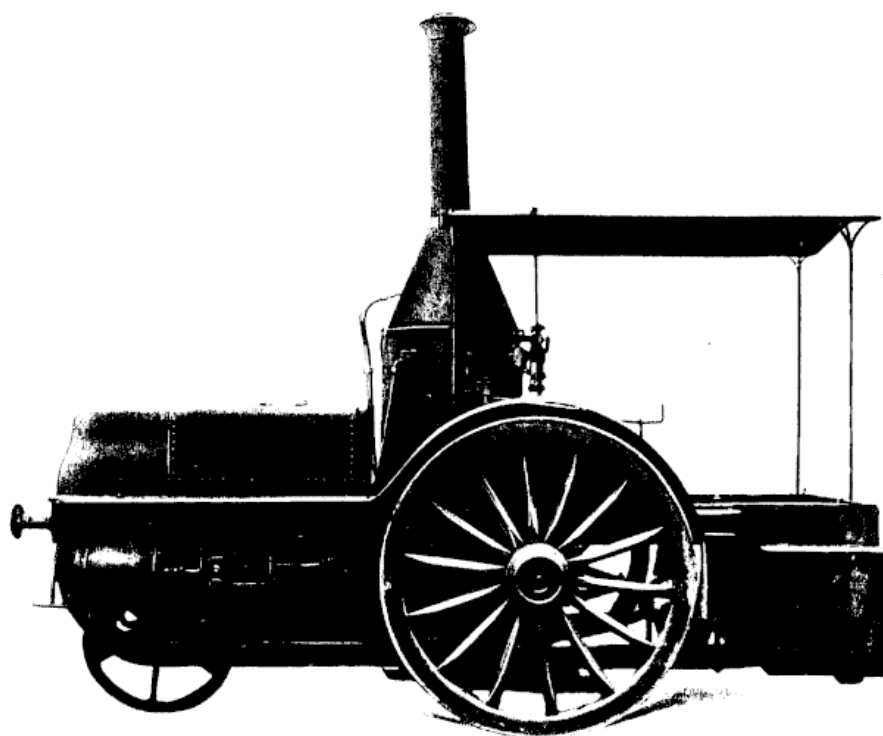
(Cliché Boulanger.)

Moteur à vapeur surchauffée, à 2 cylindres à double effet et distribution par tiroirs plans, alésage 75, course 90, générateur chauffé au coke.

Voiture dite **Lou Mistraou.**

*Appartient à M. le comte d'Aulan.*

## Tricycle automobile Darras



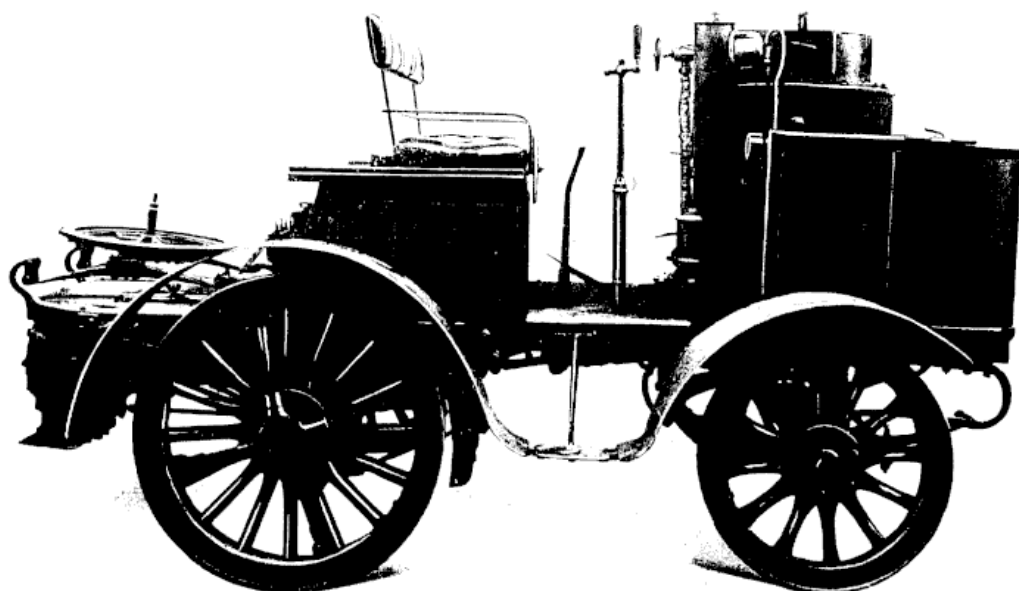
(Cliché Rol.)

Tracteur pour chariot et voiture d'agrément. Poids 2 800 kilos. Vitesse moyenne 15 à 20 kilom. à l'heure. Moteur à vapeur 3 chevaux. Une seule roue motrice, laquelle pouvait servir à actionner des pompes, etc.

Avait été engagé dans la course du *Petit Journal* (Paris-Rouen), organisée par Pierre Giffard en 1894. Appartient à M. le Dr Bomnier, château de Wardrecques (Pas-de-Calais).



## Tracteur à vapeur De Dion-Bouton



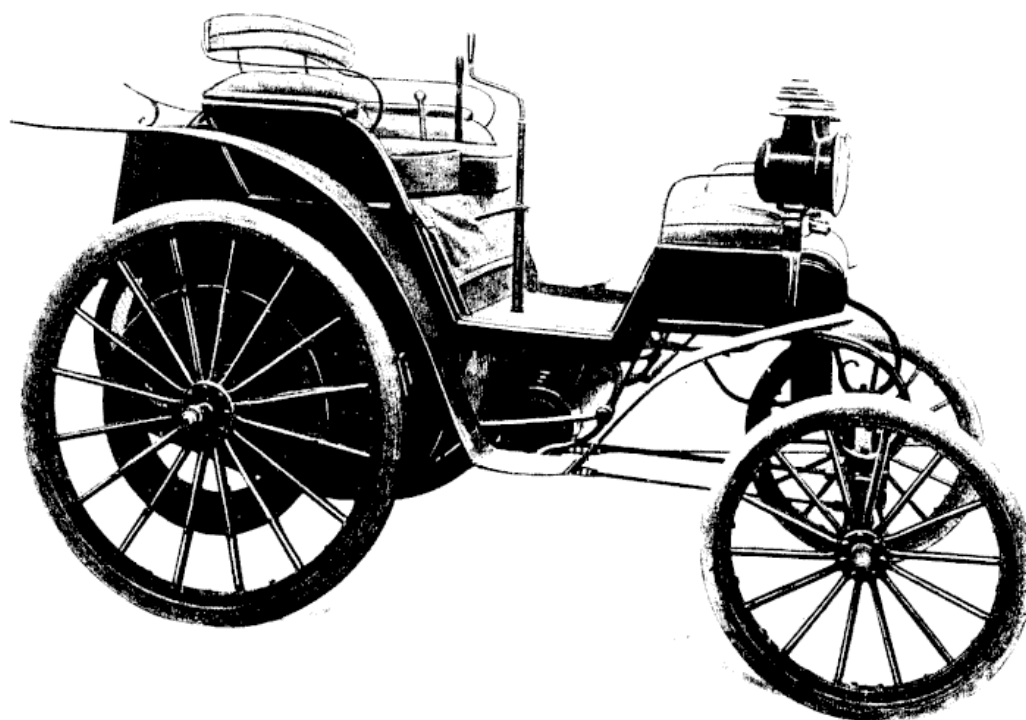
(Cliché Boulanger.)

Chaudière de Dion-Bouton et Trépardoux, timbrée à 14 kilos, injecteur Giffard, moteur compound guidon de direction, première application de la transmission par cardans transversaux.

Gagnant de l'épreuve Paris-Rouen en 1894. Un « duc » Rothschild attelé à ce tracteur avait comme voyageurs le comte de Dion et M. Pierre Giffard. M. Bouton conduisait, accompagné d'un mécanicien.

*Appartient à de Dion-Bouton et Cie.*

## Voiture Daimler

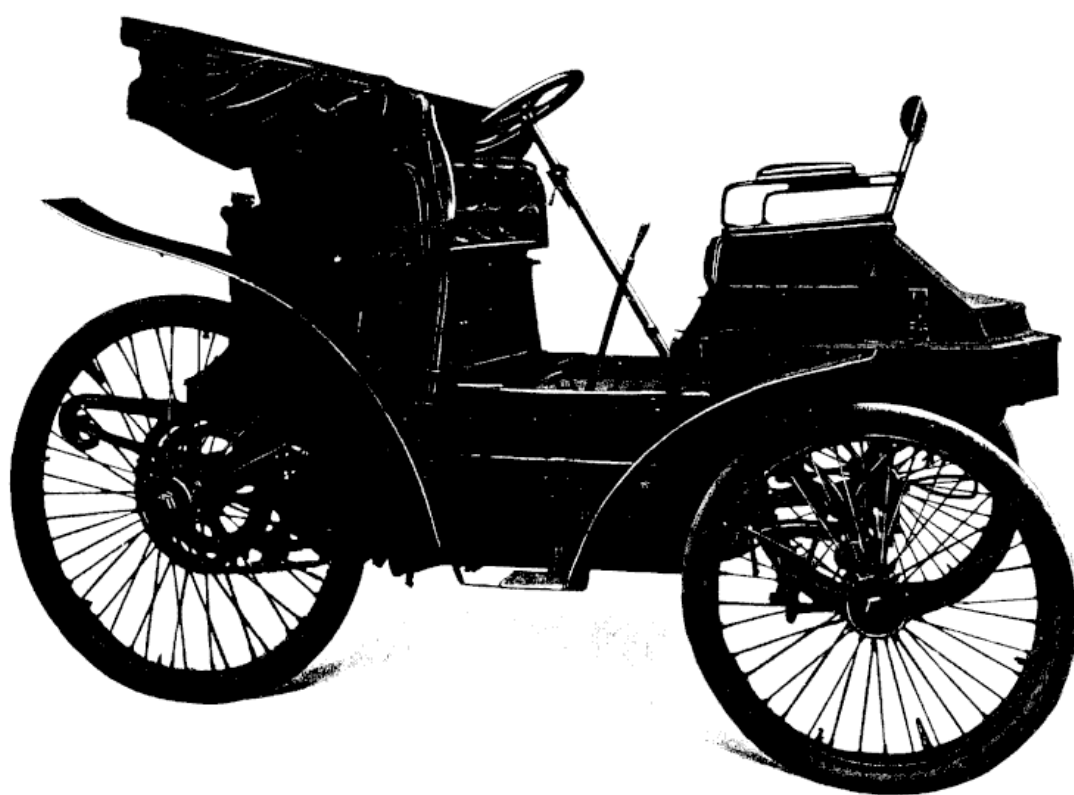


(Cliché Boulanger.)

Moteur Phoenix, 4 chevaux, placé à l'arrière, 2 cylindres, allumage par brûleurs, transmission par courroie, suspension arrière par ressorts à boudin, volant du moteur formant refroidisseur d'eau.

*Appartient à la Daimler-Motoren-Gesellschaft.*

## Phaéton Peugeot



(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal Daimler 3 chevaux  $3/4$ , transmission par chaînes. Cette voiture montée par Paul Kœchlin, a gagné le prix de la course « Paris-Bordeaux-Paris », juin 1895. Le parcours était de 1.190 kilomètres; 46 voitures étaient engagées, 22 prirent le départ à Versailles, 9 seulement accomplirent tout le parcours.

*Appartient aux Fils de Peugeot frères.*

LES ANCÊTRES

1895

## Mylord électrique Jenatzy

(Compagnie Internationale des Transports Automobiles)

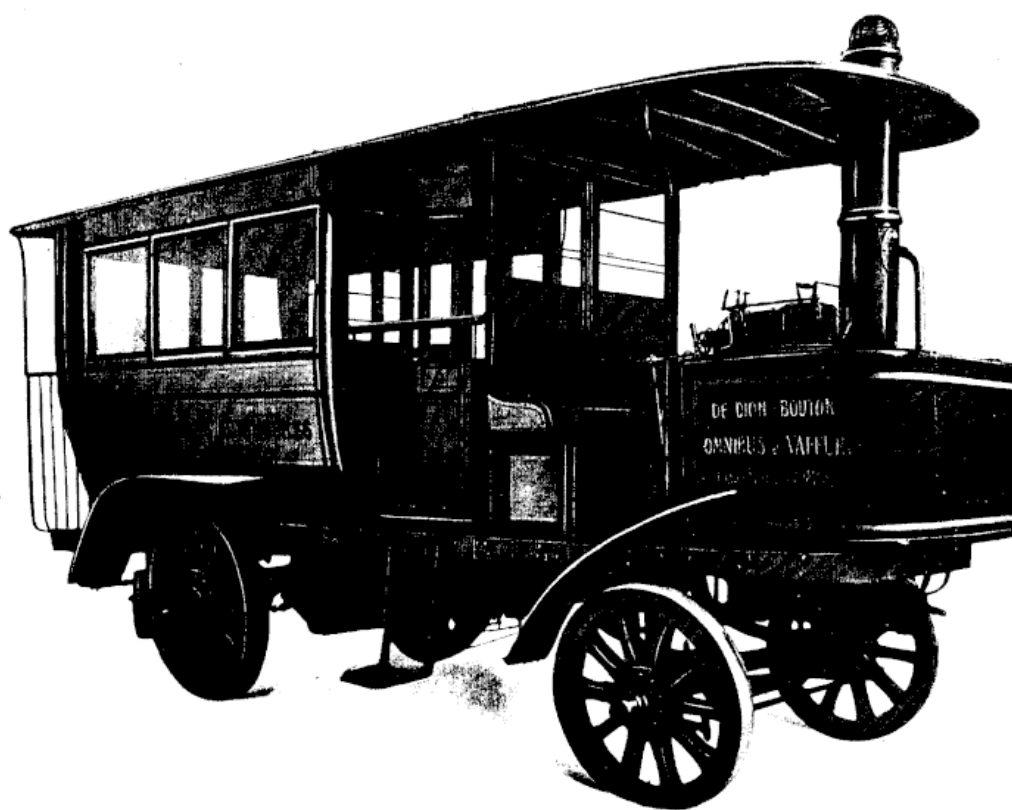


(Cliché Boulanger.)

2 moteurs Postel-Vinay, 4 chevaux (44 éléments d'accumulateurs) actionnant un différentiel qui commande les roues par chaînes.

*Appartient à M. E. Gimé.*

## Omnibus à vapeur De Dion-Bouton

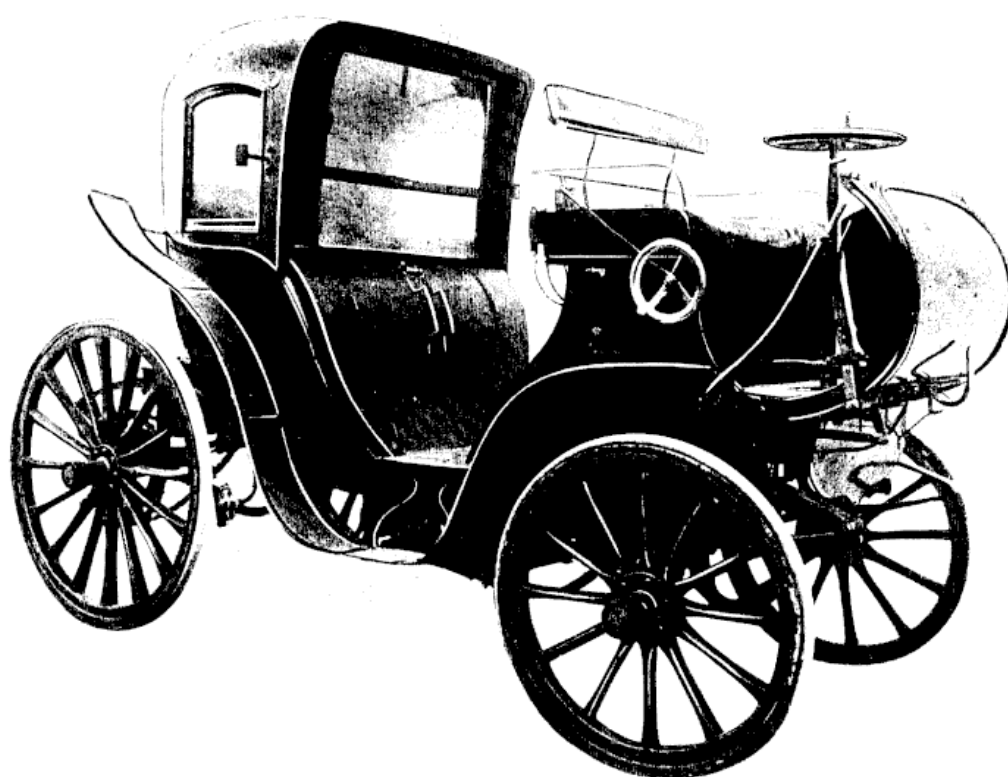


*(Cliché Boulanger)*

Chaudière de Dion-Bouton, timbrée à 18 kilos, injecteur Giffard et pompe alimentaire, moteur compound 35 chevaux, transmission par cardans transversaux. Dimensions : longueur 6 m. 20, largeur 2 m. 20, hauteur 3 mètres.

*Appartient à de Dion-Bouton et Cie.*

## Cab Panhard et Levassor

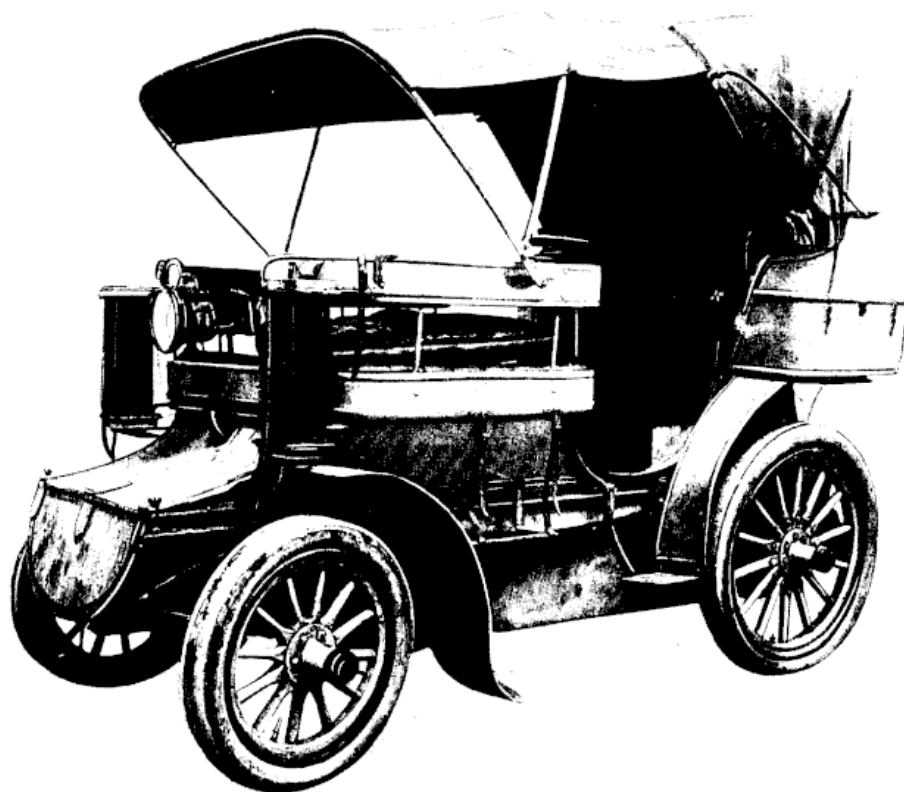


*(Cliché Boulanger.)*

Moteur Phénix 8 chevaux, transmission par chaînes, carrosserie Jeantaud. Le moteur et la partie mécanique tiennent à la carrosserie; il n'y a pas de châssis indépendant comme dans les voitures actuelles.

*Appartient à M. Henry Deutsch (de la Meurthe.)*

## Voiture Amédée Bollée fils



*(Cliché Boulanger.)*

Châssis type 1896, moteur 9 chevaux, allumage par brûleurs, transmission par courroie, carrosserie formant amphithéâtre en avant de la direction.

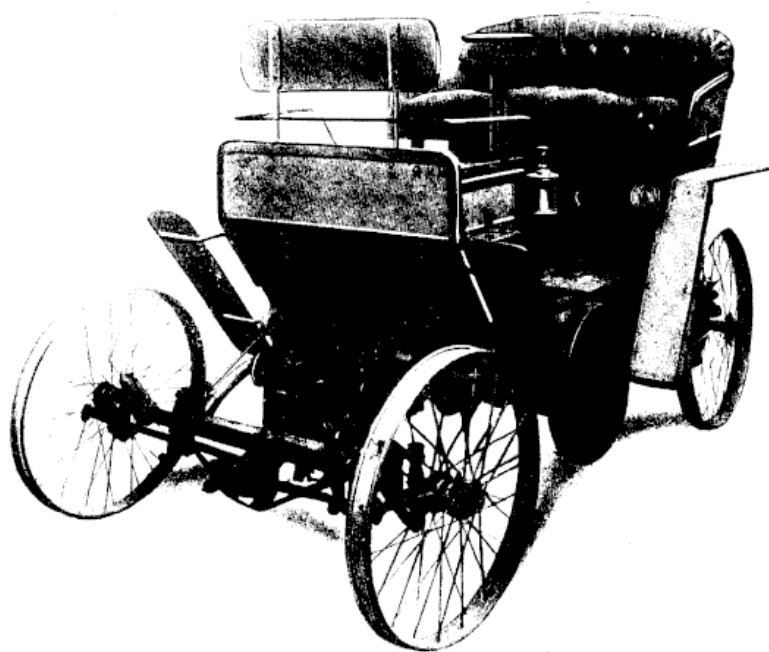
Voiture ayant fait la course touristique « Paris-Amsterdam », 1<sup>er</sup> prix, catégorie 6 places.

*Appartient à M. le comte Bertier de Saumigny.*

1897

## Voiture Darracq

(Système Léon Bollée)



*(Cliché Boulanger.)*

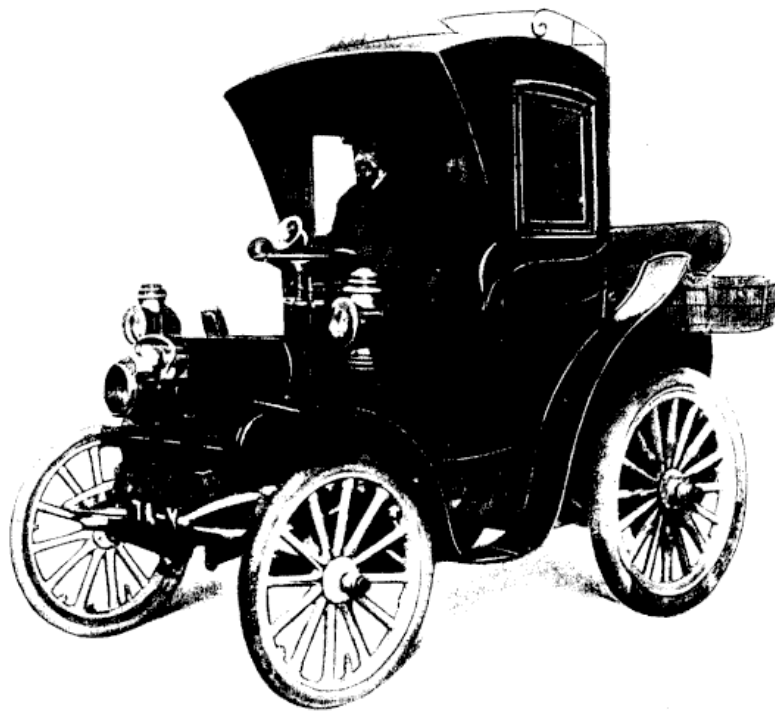
Moteur 5 chevaux, 1 cylindre, refroidissement par ailettes, allumage par brûleur, transmission par courroie; un volant à boules, placé sous le volant de direction, servait à effectuer les changements de vitesse par déplacement de la courroie sur 2 blocs de 5 poulies inversement étagées. Mise en marche à la manivelle sur le volant placé à gauche de la voiture.

*Appartient à MM. Darracq et C<sup>ie</sup>.*



# 1897

## Phaéton-Cab Delahaye



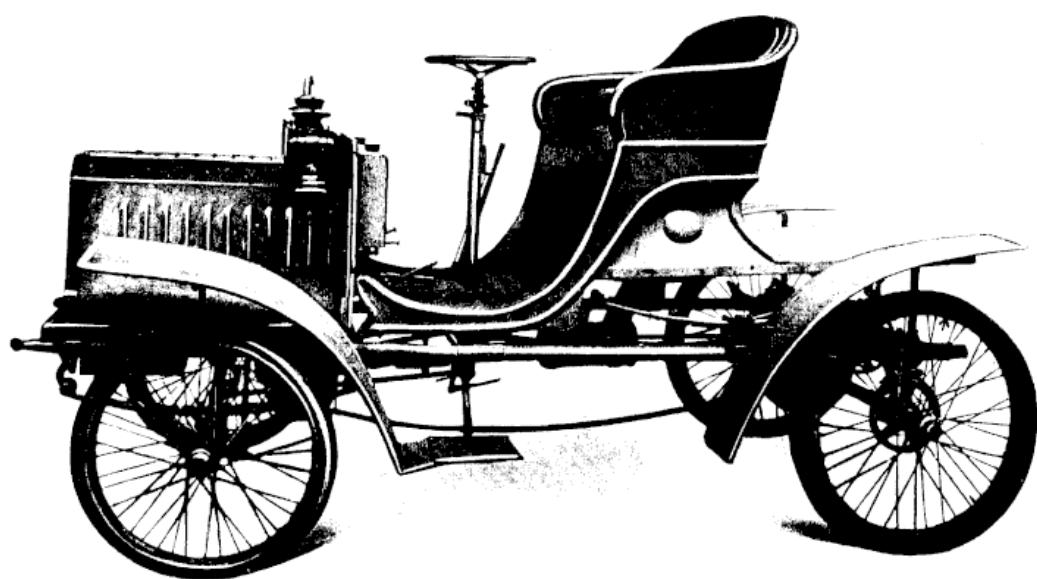
(Cliché Rol.)

Moteur horizontal à l'arrière, 8 chevaux, 2 cylindres, allumage électrique, radiateur à ailettes à l'avant. Transmission par courroie et chaînes. Châssis cintré en tubes.

*Appartient à M. le Dr Nitot.*

1897

## Voiturette Fouillaron



(Cliché Boulanger.)

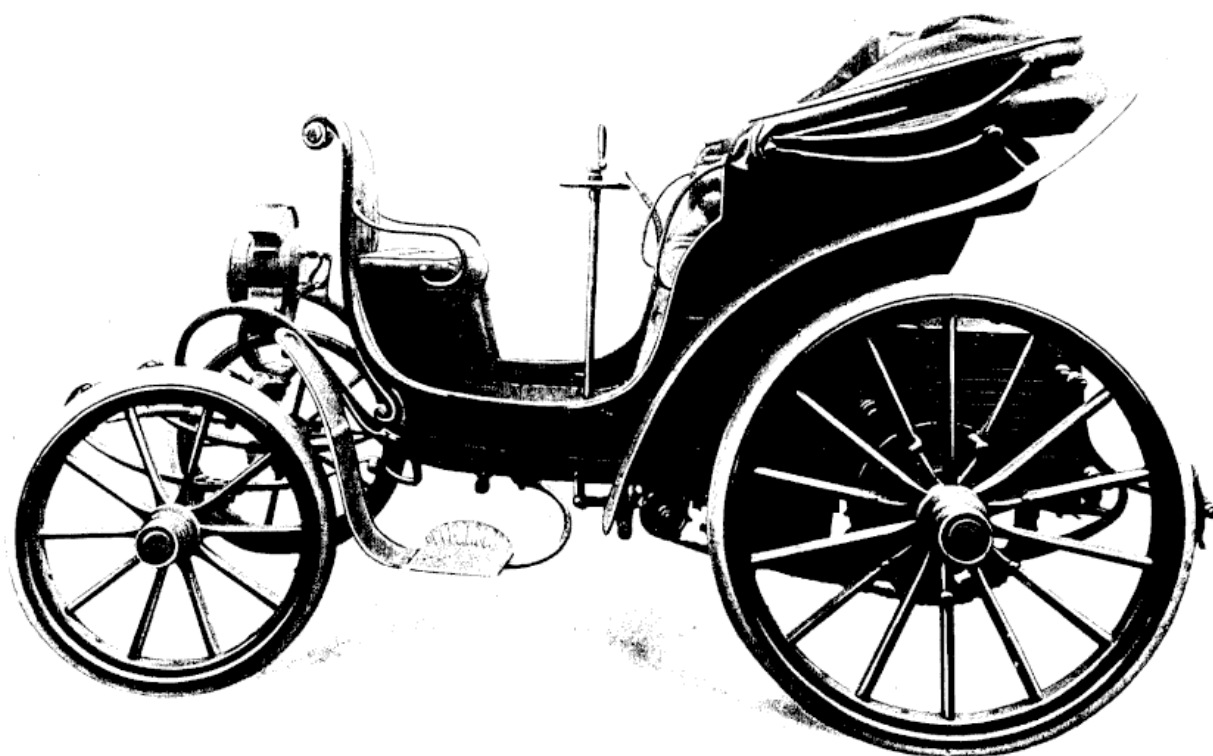
Moteur de Dion à ailettes, 2 chevaux  $3/4$ , changement de vitesse progressif par poulies extensibles.  
*Appartient à M. Fajolle.*

189

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1897

## Voiture Daniel-Augé



(Cliché Boulanger.)

Voiture dite **Troïka**. Moteur horizontal « Cyclope » à l'arrière, 6 chevaux, allumage par tubes de platine, un seul brûleur pour les 2 cylindres. Transmission par chaînes, trois vitesses et marche arrière.

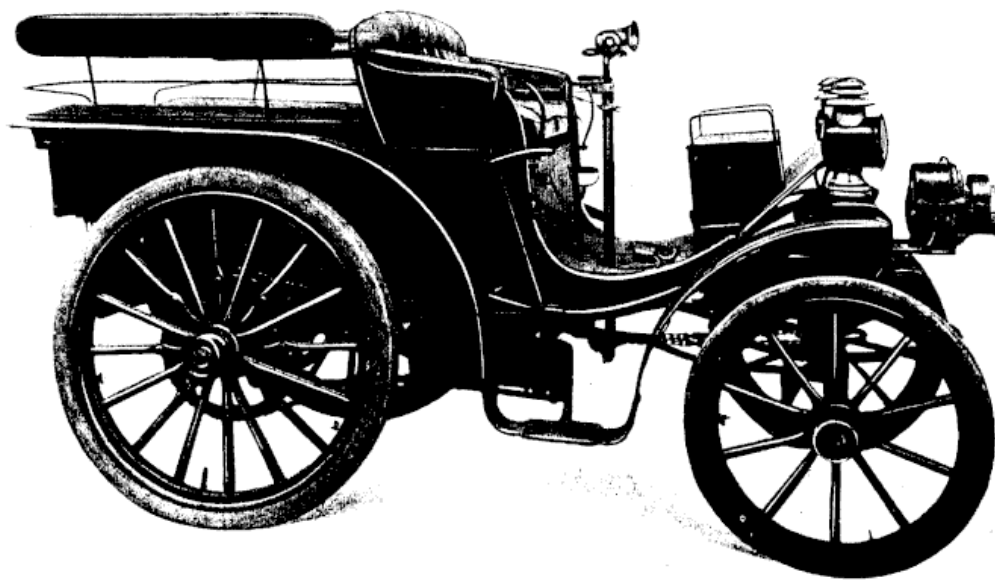
*Appartient à MM. J. et A. Niclausse.*

— 61 —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1897

## Petit Break Delahaye



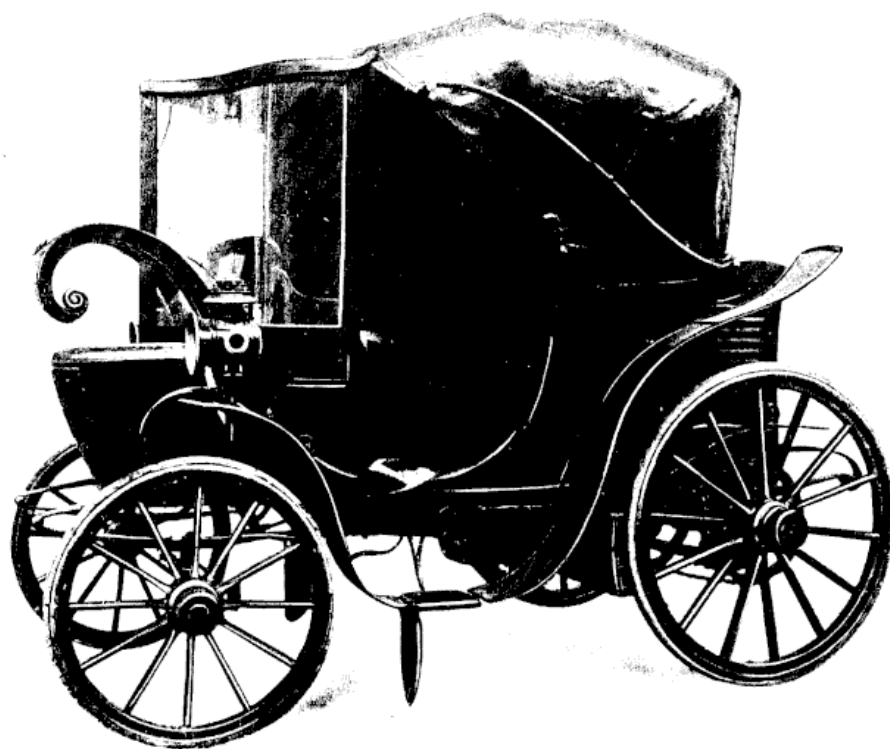
*Cliché Boulanger.*

Moteur horizontal à l'arrière, 6 chevaux, 2 cylindres, allumage électrique, radiateur à ailettes à l'avant. Transmission par courroie et chaînes. Châssis cintré en tubes.

*Appartient à Madame la duchesse d'Uzès.*

1897

## Voiture Landry et Beyroux

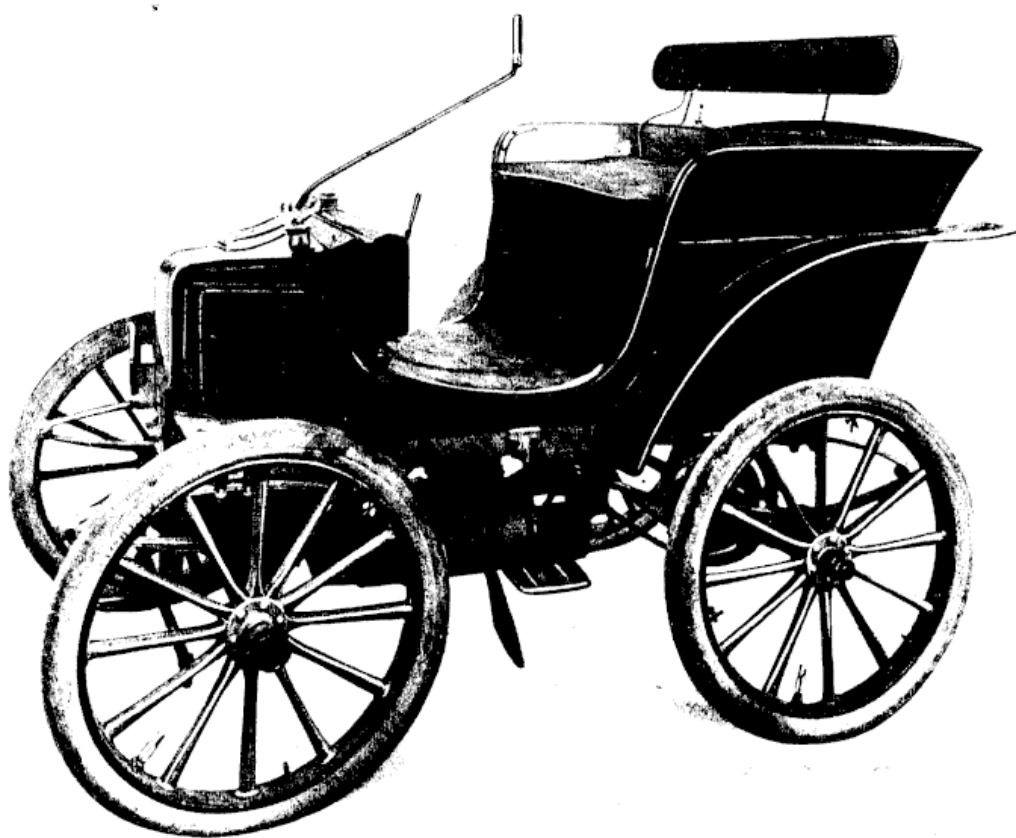


(Cliché Boulanger)

Voiture dite à **Col de Cygne**, moteur 5 chevaux à l'arrière, transmission par chaînes.  
A pris part, en 1898, aux courses : Marseille-Nice, Bordeaux-Agen et Bordeaux-Biarritz.  
*Appartient à Madame Barbereau-Bergeon, à Bordeaux.*

1897

## Voiturette Panhard et Levassor



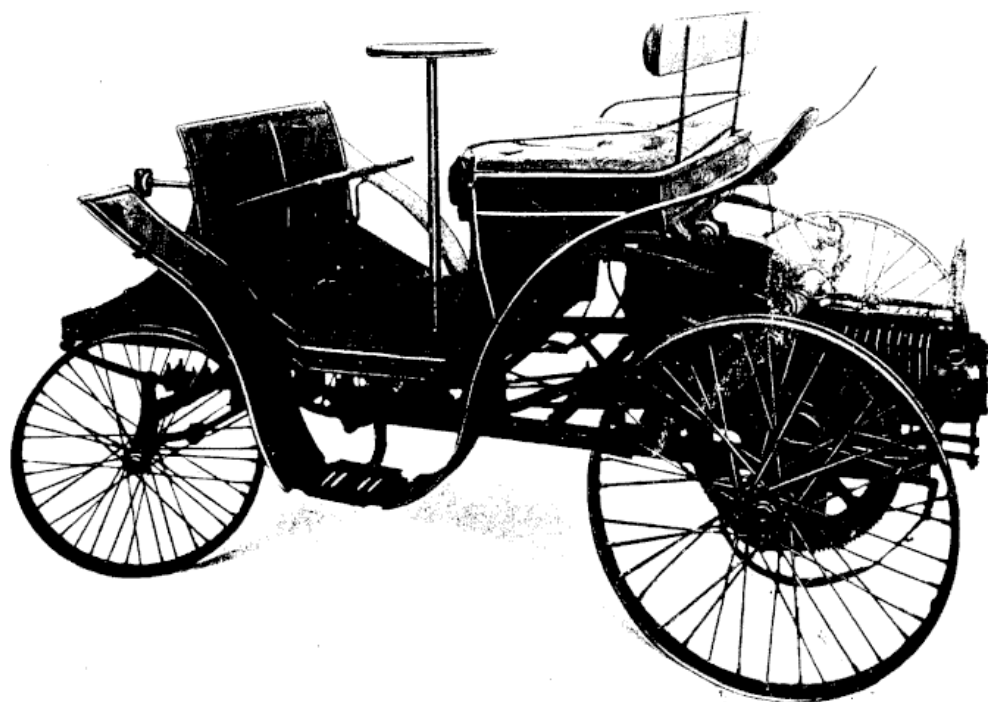
(Cliché Boulanger.)

Moteur Phénix, 2 chevaux, 1 cylindre, allumage par brûleur, une chaîne, direction à barre franche, différentiel, roues à pivots à billes.

*Appartient à M. René Panhard.*

1897

## Voiture Berliet



(Cliché Boulanger.)

Moteur 8 chevaux, 2 cylindres horizontaux à l'arrière, ailettes et culasse à eau, allumage par brûleurs, direction à gauche.

*Appartient à M. Berliet.*

1897

## Voiture Panhard et Levassor



(Cliché Boulanger.)

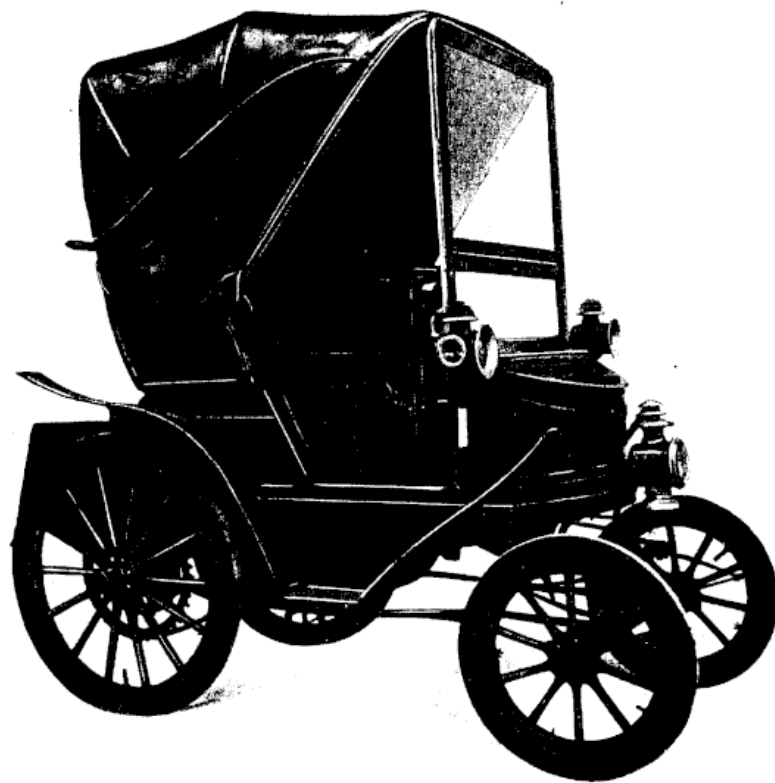
Moteur Phénix, 2 cylindres, 6 chevaux, allumage par brûleurs, alésage 91, course 130, 4 vitesses, marche arrière, 2 chaînes.

*Appartient à M. le Dr d'Arsonval.*



1898

## Voiture Hurtu



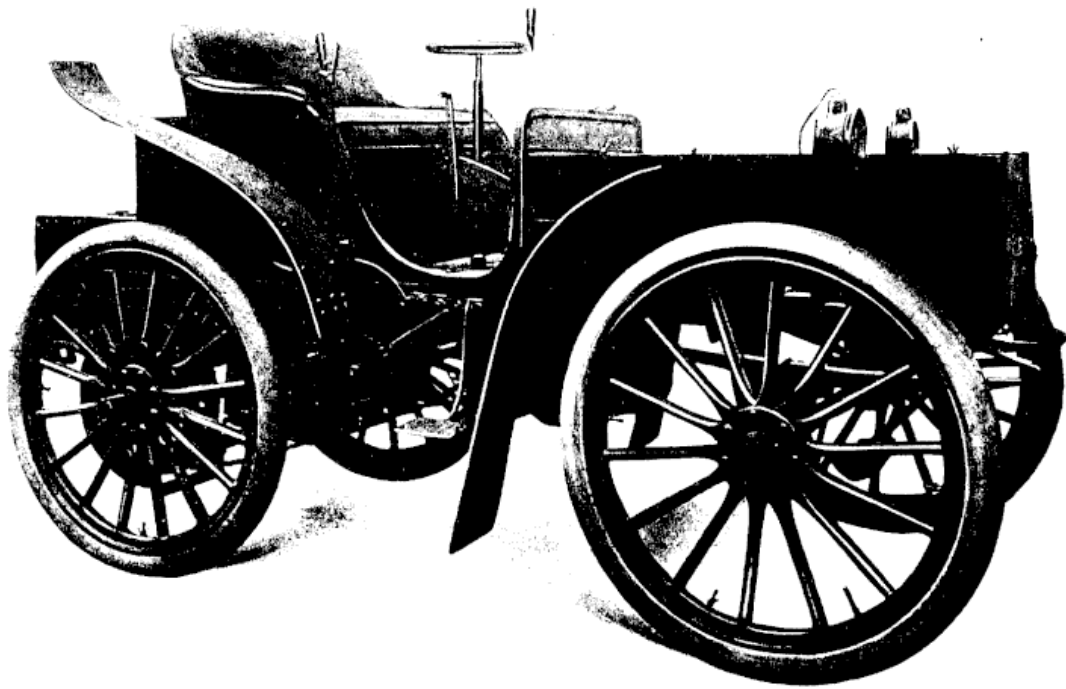
(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal 4 chevaux 1/2 à l'arrière, carburateur à barbotage, transmission à courroie, 2 vitesses par poulie folle et poulie fixe.

*Appartient à Madame Veuve Raimond.*

1898

## Voiture électrique Jeantaud



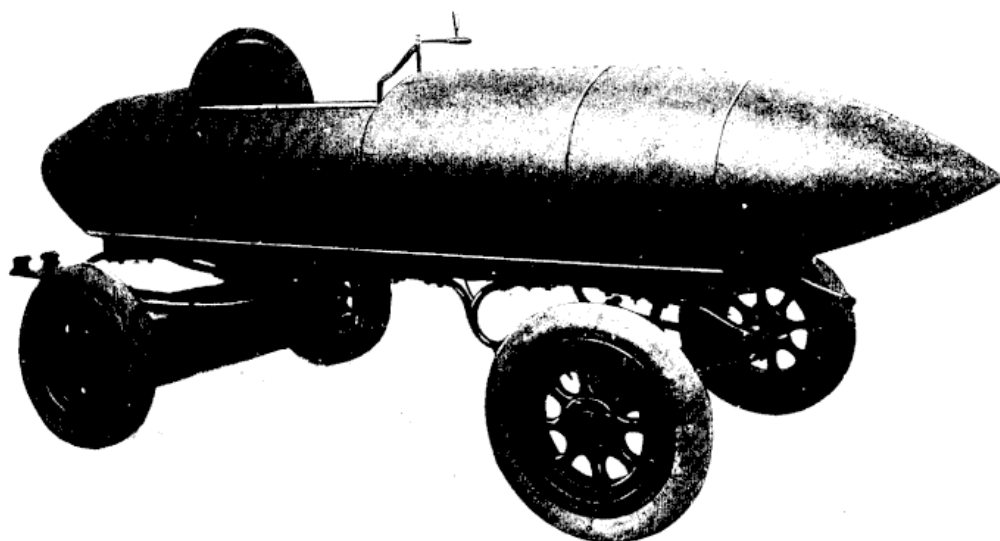
(Cliché Boulanger.)

Deux batteries d'accumulateurs actionnaient le moteur. Sur cette voiture, le comte G. de Chasseloup-Laubat a battu, en 1899, le record du kilomètre lancé (95 kilomètres à l'heure).

*Appartient à Michelin et Cie, à qui elle a servi de voiture d'expériences.*

# 1898

## Voiture Électrique Jenatzy



(Cliché Boulanger.)

Voiture dite **La Jamais Contente**. Carrosserie en aluminium. Cette voiture fut la gagnante du match entre Jenatzy et le comte G. de Chasseloup-Laubat, établissant, en avril 1899, le record du monde du kilomètre lancé, en 33 s. 4/5, soit près de 108 kilomètres à l'heure, vitesse formidable pour l'époque. Dans un essai non officiel elle atteignit une vitesse de 140 kilomètres à l'heure. A cette époque, aucune voiture n'avait encore réalisé le 100 à l'heure. *Appartient à M. Camille Jenatzy, à Bruxelles.*

— 60 —

Droits réservés au Cnam et à ses partenaires

1898

## Voiture électrique Monnart

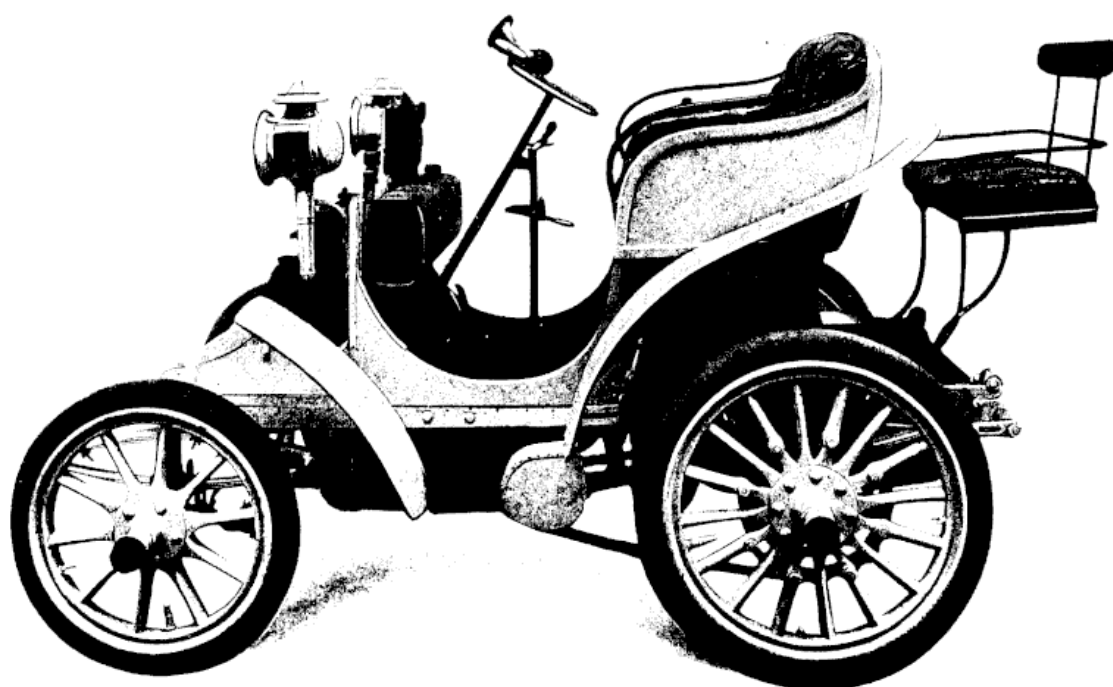


(Cliché Boulanger.)

Entraînement par engrenages sur les roues arrières, combinateur sur la direction.  
*Appartient à M. Cottenet (maison Henry Binder).*

1898

## Voiture Bardon



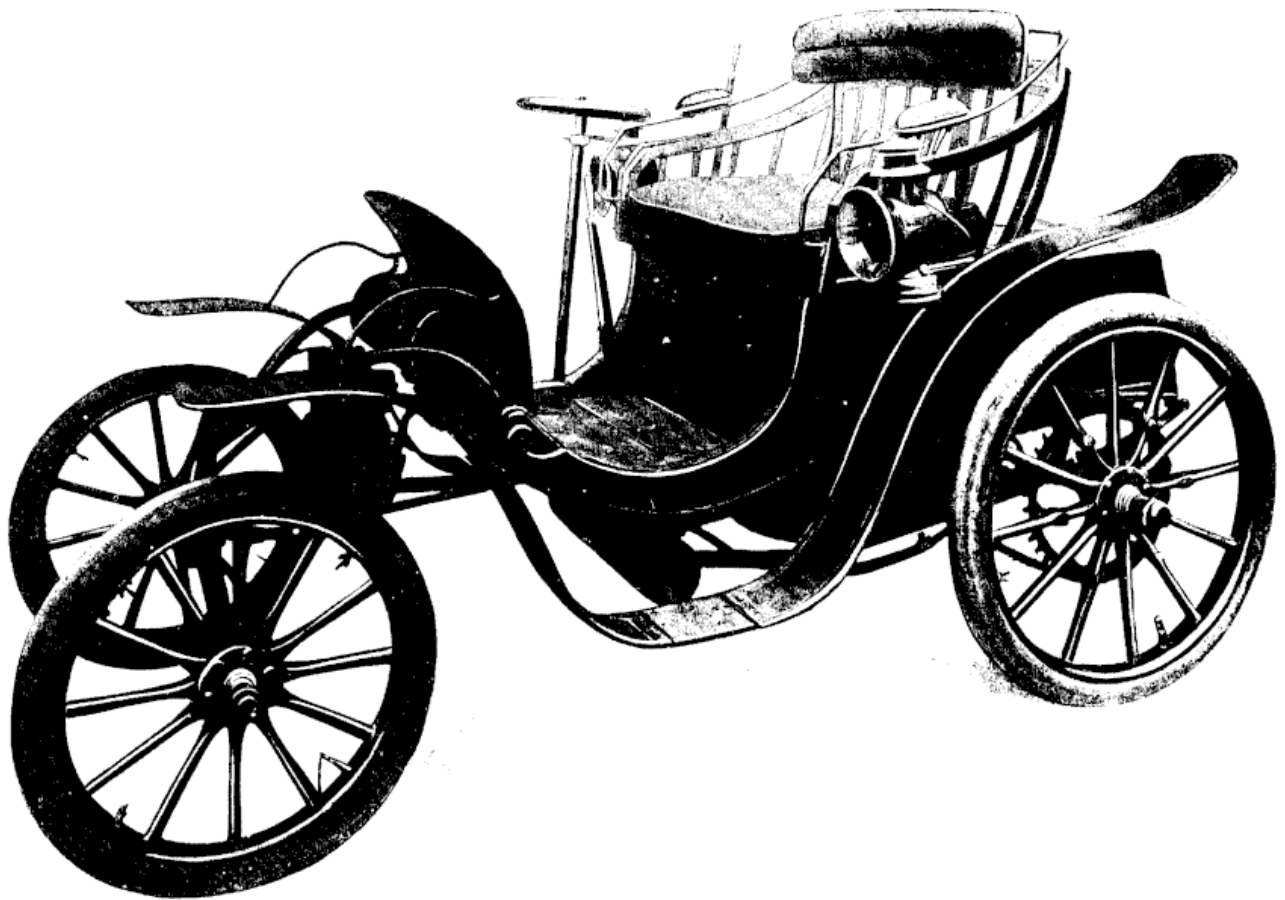
*Cliché Boulanger & Co.*

Moteur horizontal, 5 chevaux, 1 cylindre, 2 pistons opposés, embrayage par plateau à friction.  
*Appartient à M. Bardon, à Clichy*

1898

## Voiture légère Clément

(Brevets Panhard et Levassor)



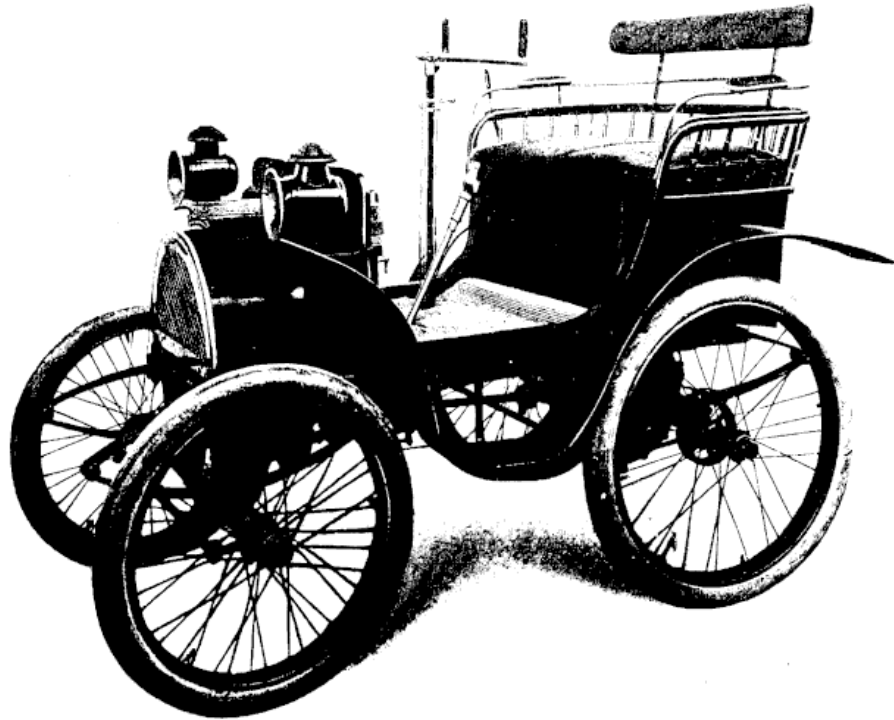
(Cliché Boulanger.)

Moteur horizontal 4 chevaux à l'arrière, allumage par brûleur. Transmission par chaînes, direction à crémaillère, douille à billes formant cheville ouvrière.

*Appartient aux « Ouvriers mécaniciens réunis », Neuilly-sur-Seine.*

1898

## Première Voiturette Renault



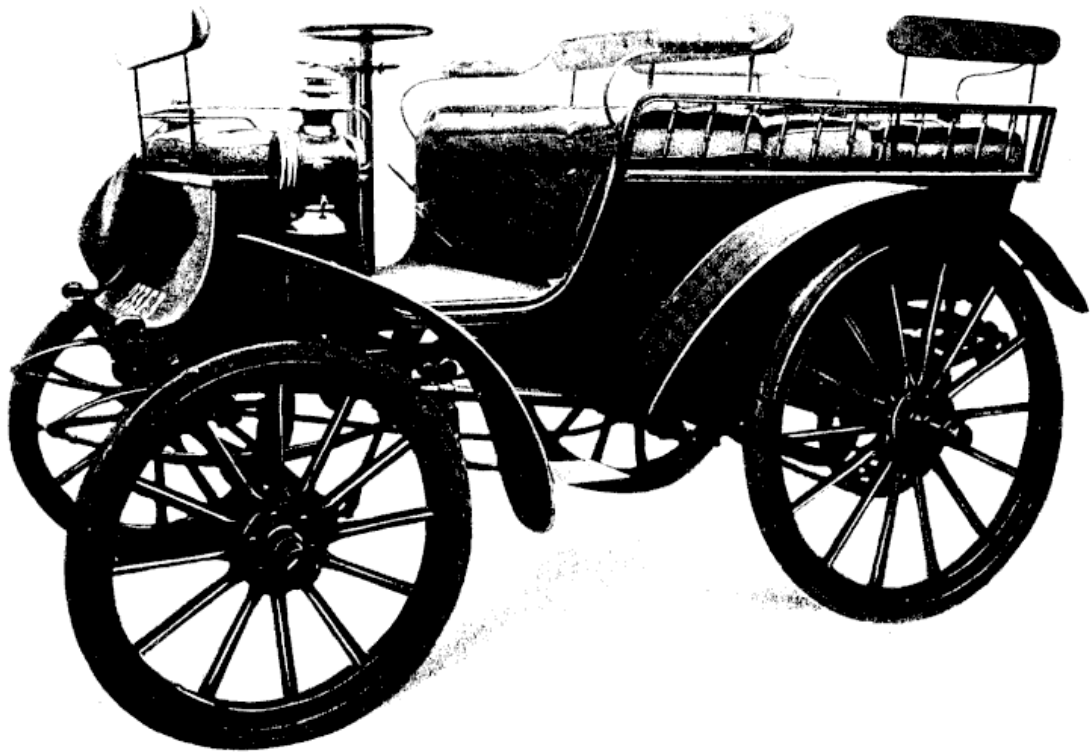
(Cliché Boulanger.)

Moteur de Dion-Bouton à ailettes, 1 cheval  $3/4$ , allumage électrique, commande de changement de vitesse au milieu, transmission par cardans.

*Appartient à MM. Renault frères.*

1898

## Voiture Gobron-Brillié



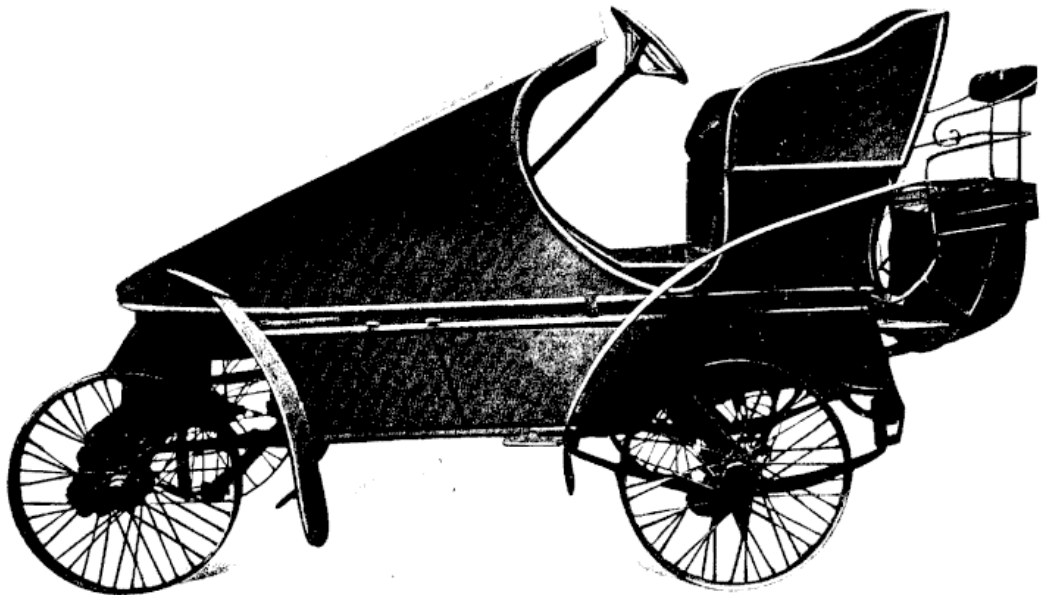
*(Cliché Boulanger.)*

Moteur 8 chevaux à l'arrière, 2 cylindres opposés, 4 pistons, transmission par chaînes.  
*Appartient à M. Chevalier.*



1899

## Voiture Vallée, dite “La Pantoufle”



(Cliché Rol.)

Moteur 16/24 chevaux, 4 cylindres, sans changement de vitesse. Carrosserie en aluminium.  
Cette voiture montée par « Flash », a pris part au « Tour de France » en 1899.  
*Appartient à M. le Dr Lehmann, à Londres.*

1900

## Première “Run About” Pope



*Cliché Boulanger.)*

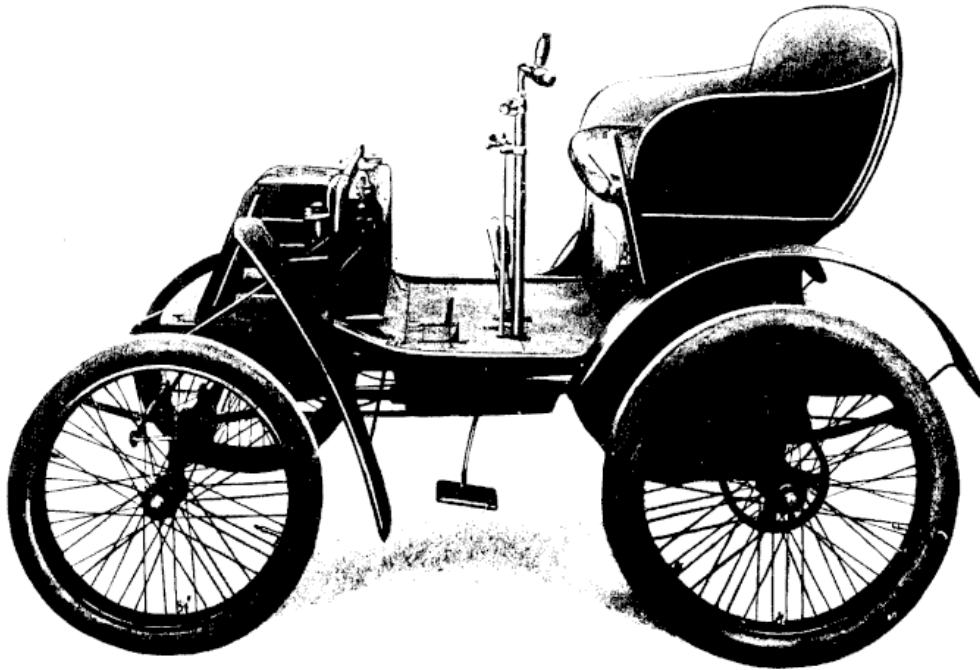
Voiturette électrique, construite par la Maison Pope, à Hartford (Connecticut). Direction à barre franche.

*Appartient à Madame L. Sachs.*

1900

## Voiture dite “Poney Automobile”

de la Société des Établissements Georges Richard

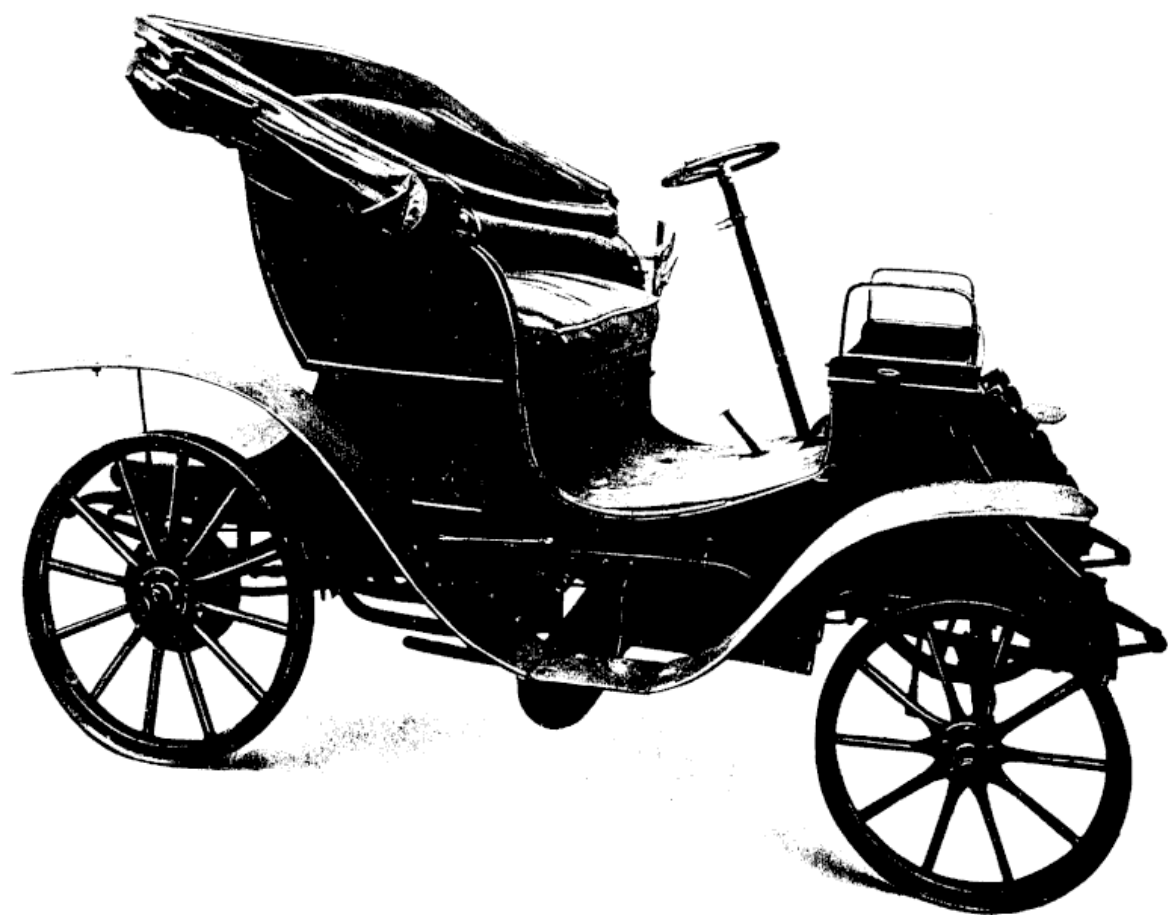


(Cliché Boulanger.)

Moteur 3 chevaux 1/2, refroidissement par l'air, transmission par courroie, direction à gauche.  
*Appartient à M. Georges Richard.*

# 1900

## Voiture Berliet



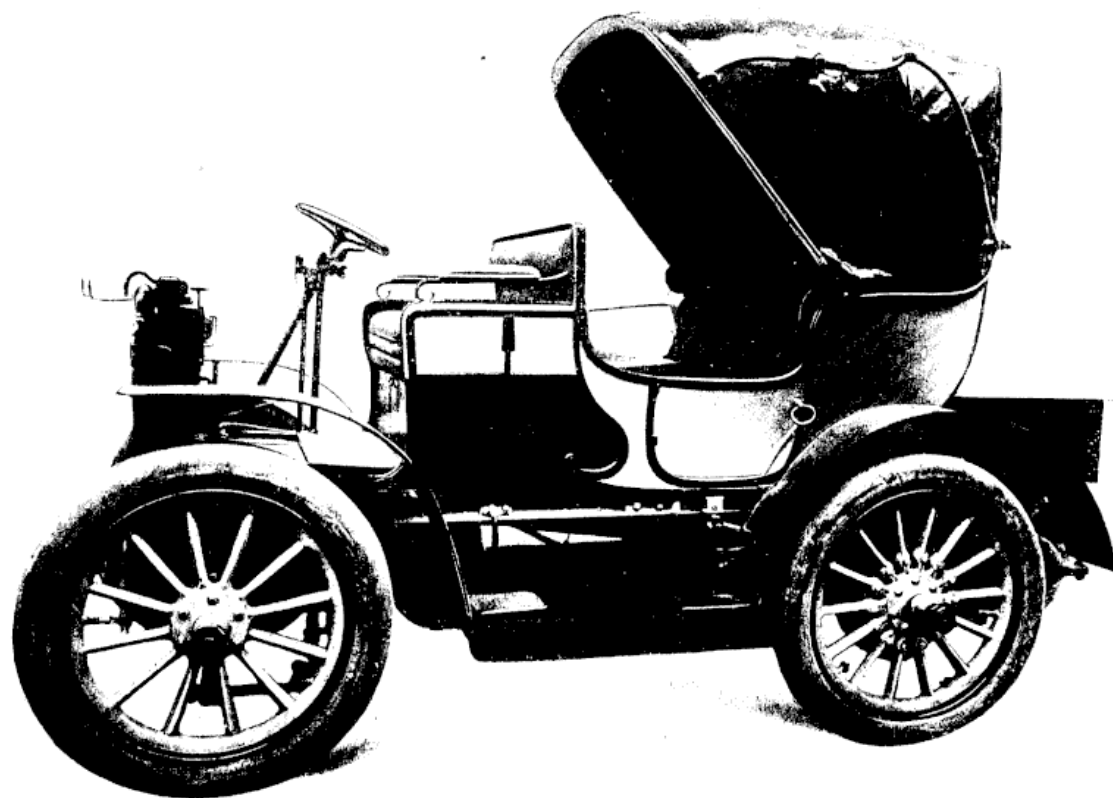
*Cliché Boulanger.)*

Moteur 5 chevaux, à 2 cylindres horizontaux à l'arrière, double allumage par brûleurs et électricité, 3<sup>e</sup> vitesse en prise directe, changement de vitesse faisant corps avec le moteur.

*Appartient à M. Berliet.*

1900

## Voiture De Diétrich



*Cliche Boulanger.*

Moteur horizontal (licence Amédée Bollée), 9 chevaux, 2 cylindres, transmission par courroie et cardan, direction irréversible, 4 vitesses et marche arrière.

*Appartient à M. le baron de Turckheim.*

# 1900

## Petit Coupé Renault

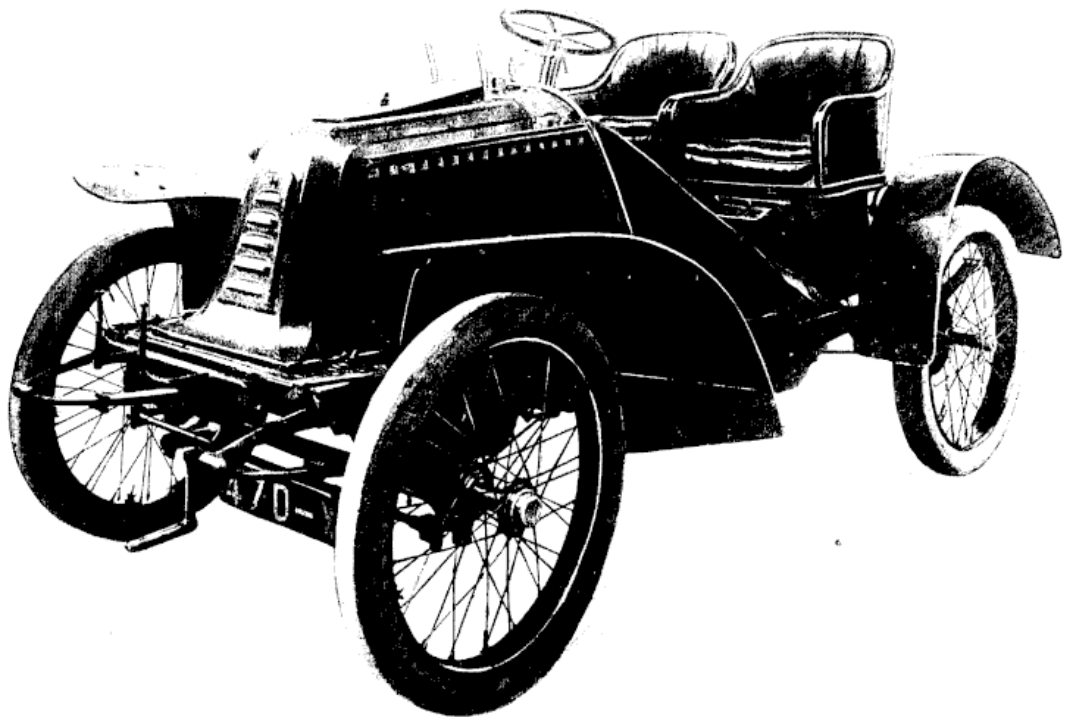


(Cliché Boulanger.)

Moteur 3 chevaux, refroidissement par radiateur sur les côtés du capot, transmission par cardans.  
*Appartient à M. Raffard.*

# 1901

## Voiture Renault



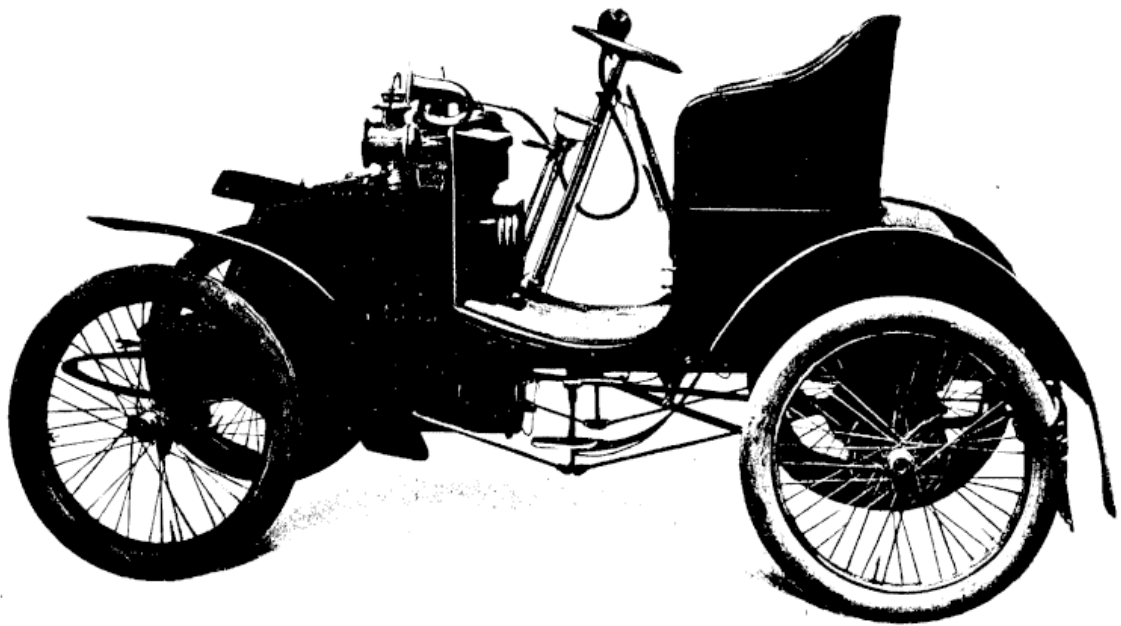
(Cliché Boulanger.)

Moteur 8 chevaux, radiateurs sur les côtés, changement de vitesse par levier à droite du conducteur, modèle Paris-Berlin.

*Appartient à M. Cancurle.*

# 1901

## Voiturette Renault



(Cliché Deslandres.)

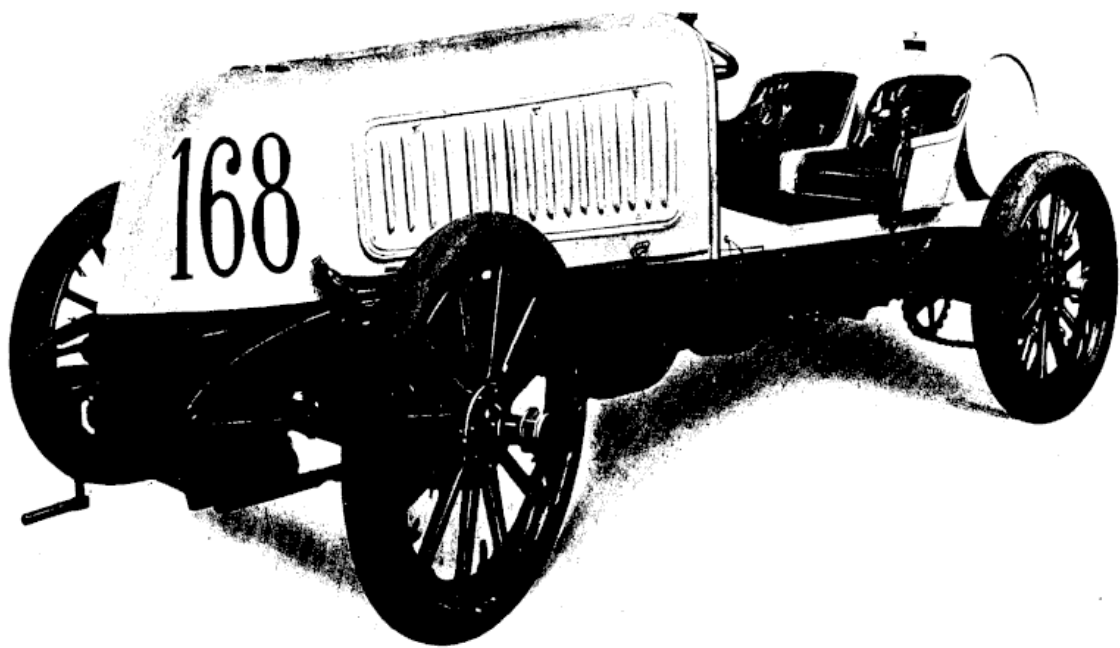
Moteur 6 chevaux, radiateurs sur les côtés du capot, changement de vitesse par poignée au milieu, modèle Paris-Bordeaux.

*Appartient à M. Baliman.*



1903

## Voiture Mors



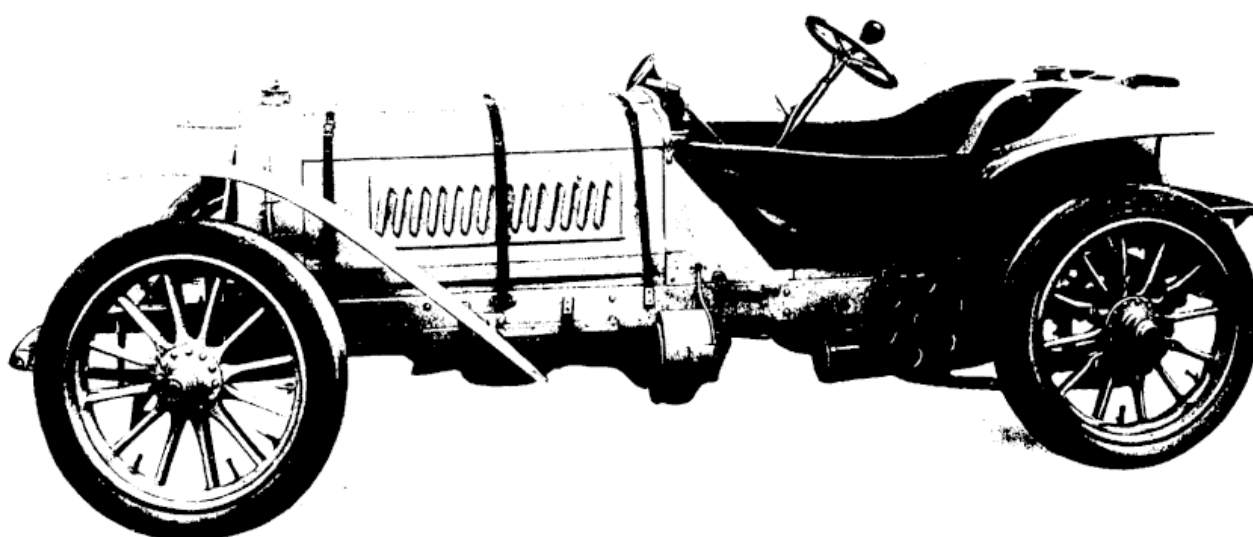
*(Cliché Boulanger.)*

Montée par Gabriel, a gagné l'étape Paris-Bordeaux de la course Paris-Madrid (grosses voitures)  
Moyenne : 96 km. 900 à l'heure.

*Appartient à la Société des Automobiles Mors.*

# 1904

## Voiture Brasier



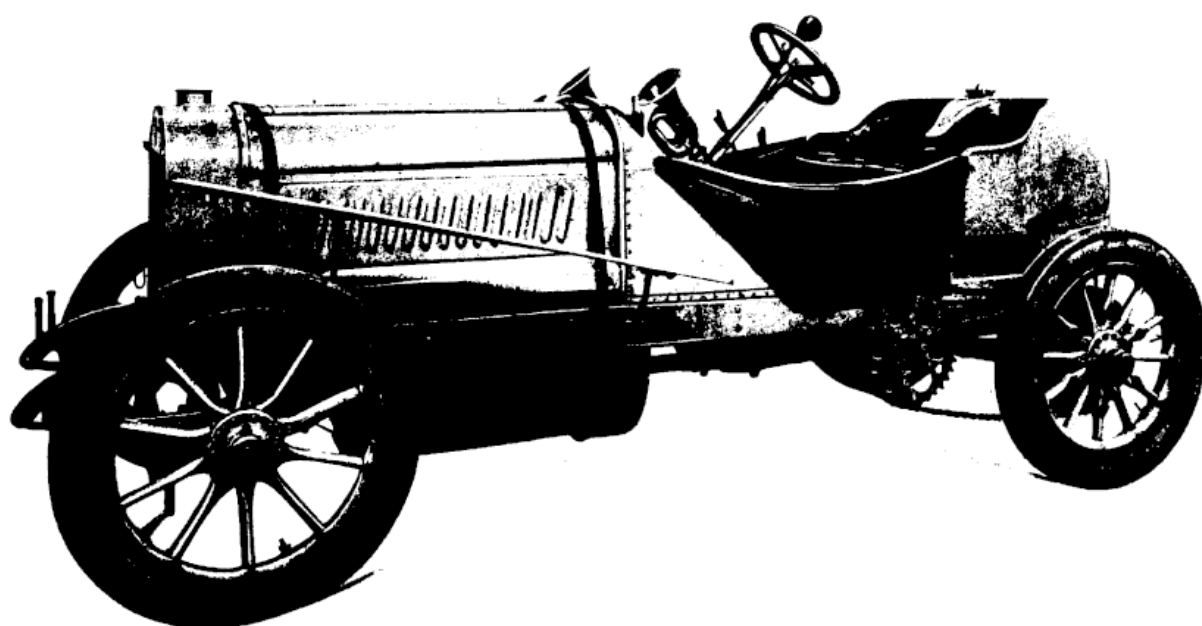
(Cliché Boulanger.)

80 chevaux. Montée par Théry, cette voiture gagne les Éliminatoires et la Coupe Gordon-Bennett du Circuit du Taunus (Allemagne), 1904.

*Appartient à M. de Gosselin.*

# 1905

## Voiture Brasier



*(Cliché Boulanger.)*

96 chevaux. Montée par Théry, cette voiture gagne le Circuit d'Auvergne, les Éliminatoires et la Coupe Gordon-Bennett, qu'elle conserve à la France (1905).

*Appartient à M. le comte Soldatenkov.*



# **La Voiture automobile**

## **Ses transformations successives**

(1893-1900)

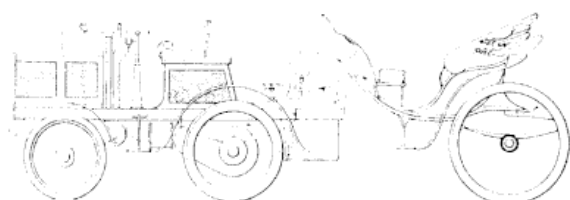


**Collection de maquettes**

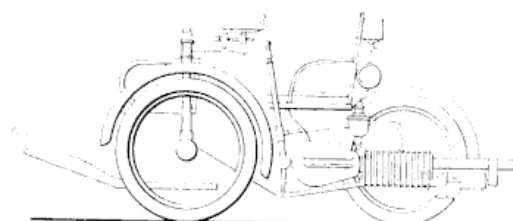
**Rheims & Auscher**



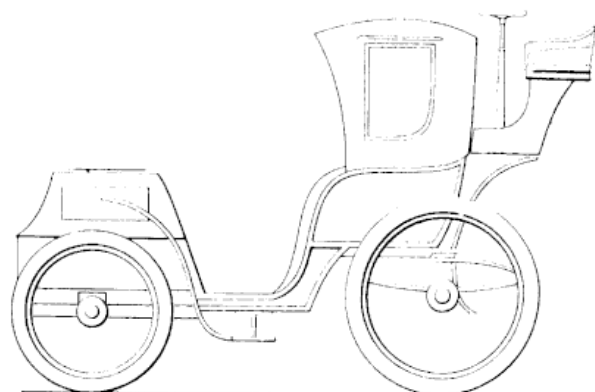




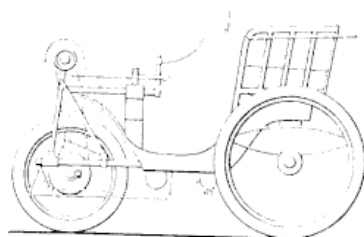
**TRACTEUR DE DION-BOUTON avec DUC ROTHSCHILD 1893**



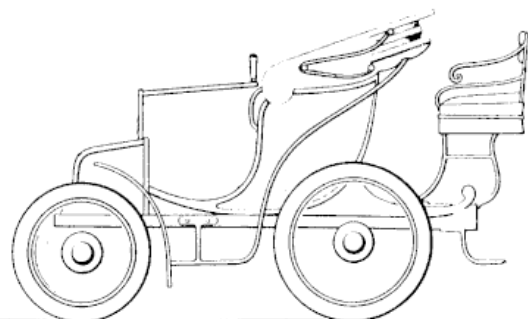
**VOITURETTE Léon BOLLÉE 1895**



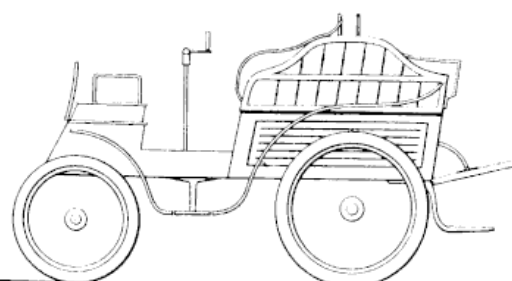
**CAB ELECTRIQUE DARRACQ CARROSSERIE BELVALETTE 1896**



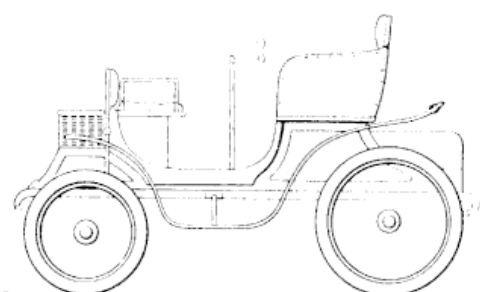
**VOITURETTE HURTU 1897**



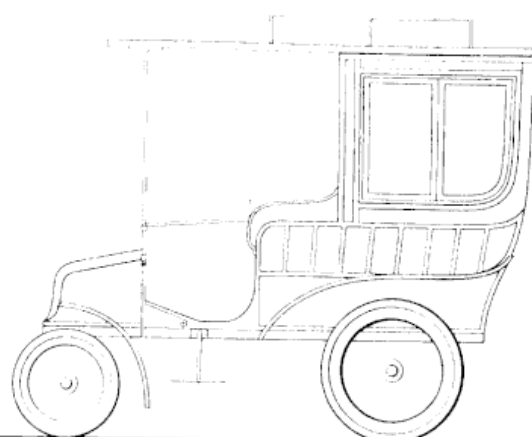
**DUK. PANHARD & LEVASSOR 4 H.P. de M. KLOTZ, 1897**



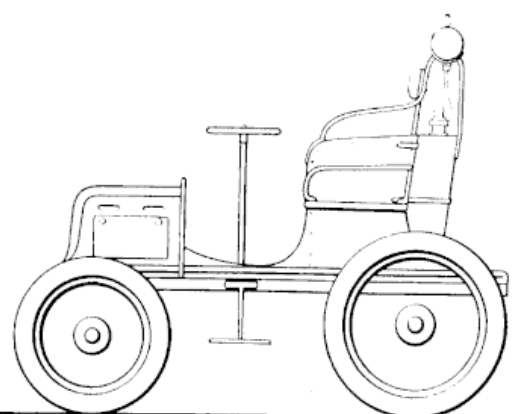
**DOG-CART MORS 6 H.P. 1897**



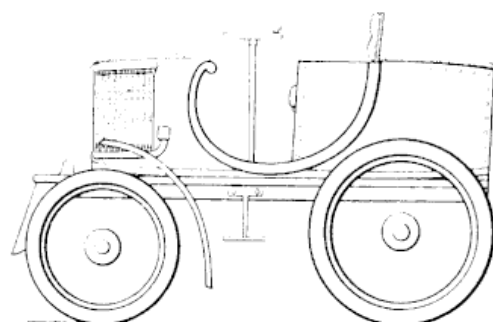
**VOITURE PEUGEOT 7 H.P. 1897**



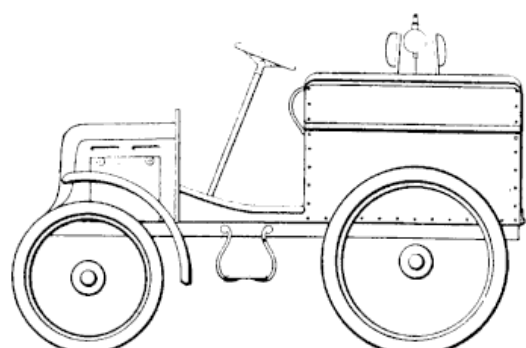
**LIMOUSINE PANHARD & LEVASSOR 6 H.P. 1897**



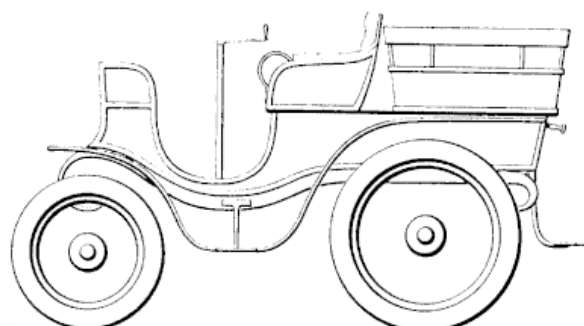
**VOITURE de COURSE PANHARD & LEVASSOR 8 H.P. de M. GIRARDOU 1897**



**VOITURE de M. GIRAUD CHASSIS Amedee BOLLEE 9 H.P. 1898**

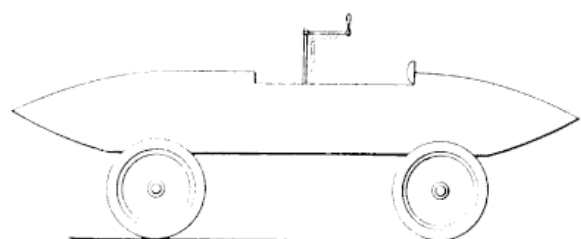


**VOITURE PANHARD & LEVASSOR 8 H.P. 1898**

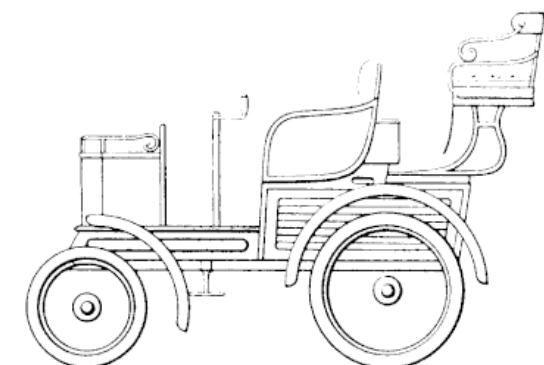


**VOITURE DELAHAYE 7 H.P. 1898**

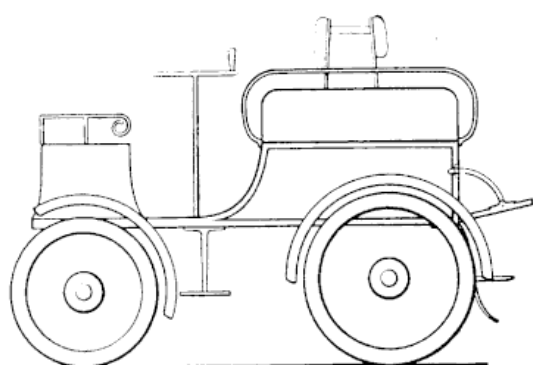




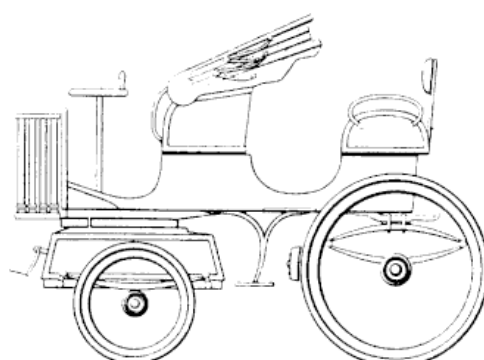
**LA JAMAIS CONTENTE DE JENATZY, 1898**



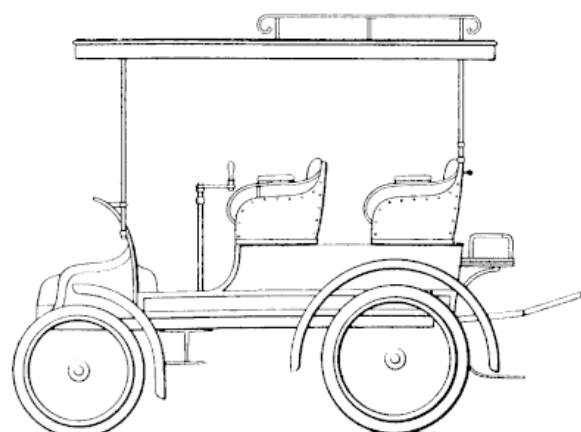
**AMPHI-MORS, 1898**



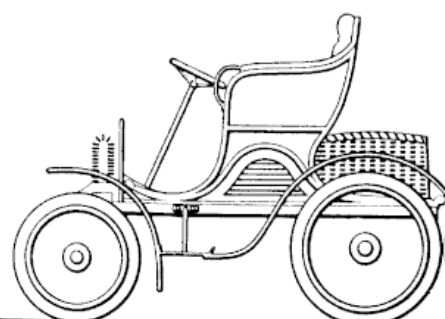
**VOITURE G. RICHARD 5 H.P. 1898**



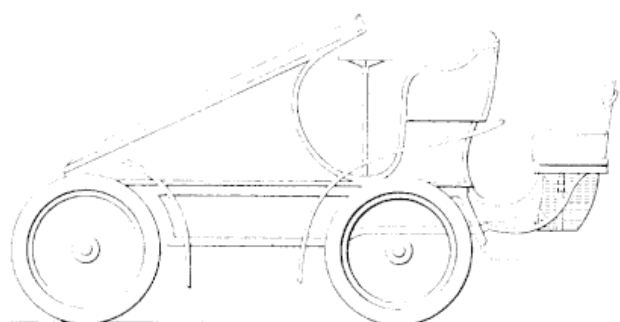
**AVANT-TRAIN PRETOT, 1898**



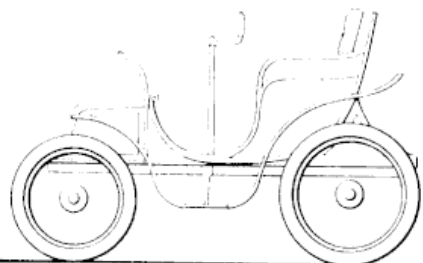
**VOITURE 8 H.P. GAUTHIER WEHRLE 1898**



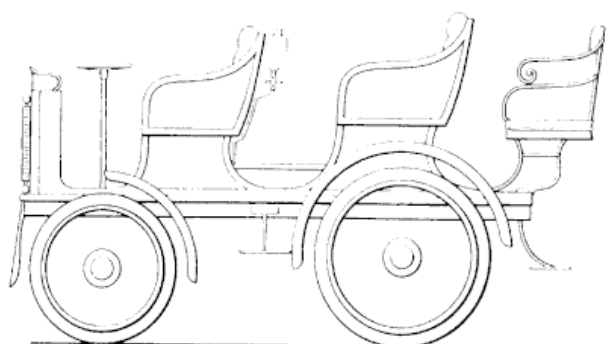
**VOITURE BARDON 5 H.P. 1898**



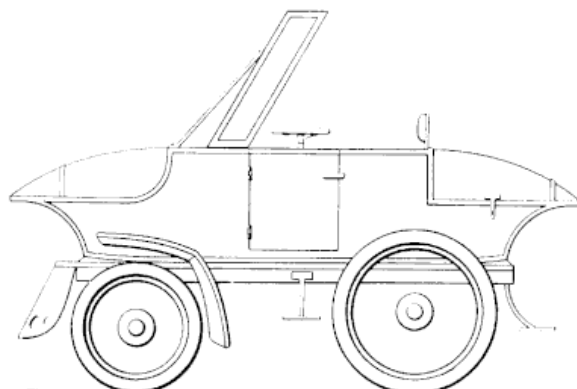
**LA PANTOUFLE du D' LEHWESS, CHASSIS VALLEE, Tour de France 1899**



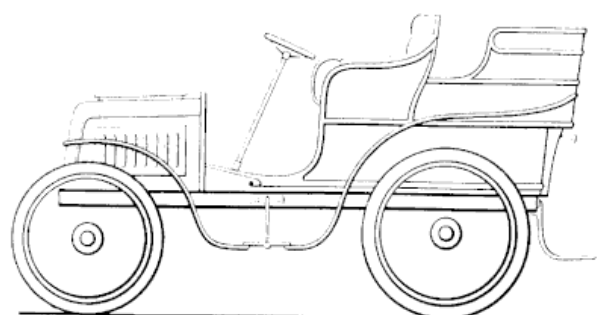
**DUK MORS 4 H.P. 1899**



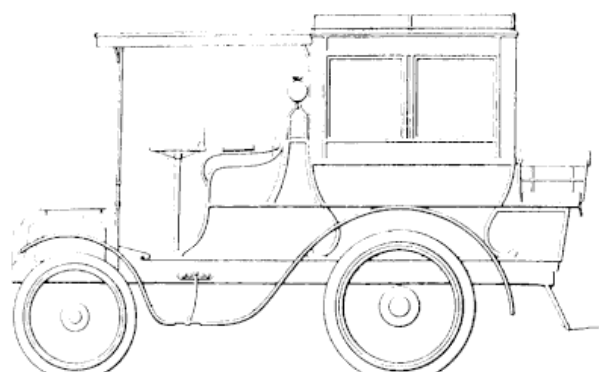
**DOUBLE PHAETON DIETRICH 9 H.P. 1899**



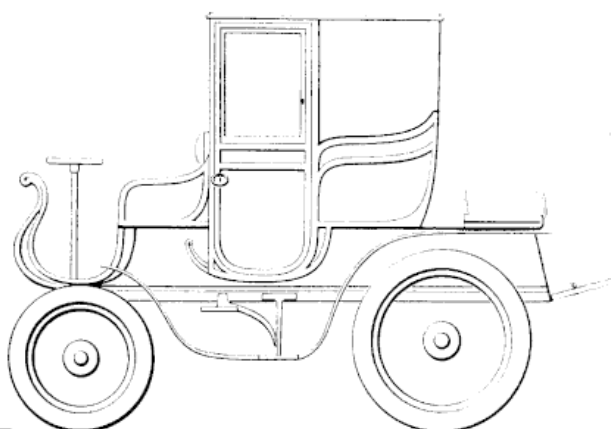
**TORPILLEUR de M' de PAIVA, CHASSIS Amedée BOLLEE, 1899**



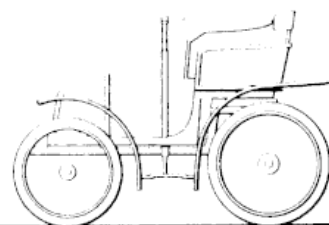
**TONNEAU de LUXE sur CHASSIS PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1899**



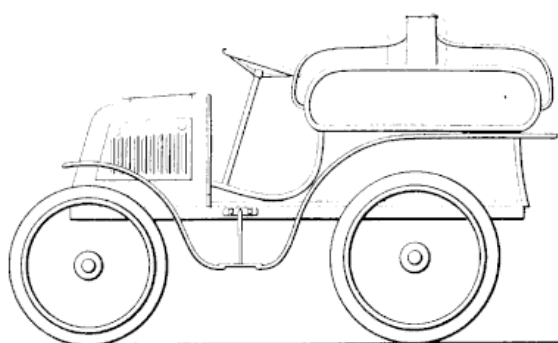
**OMNIBUS PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1899**



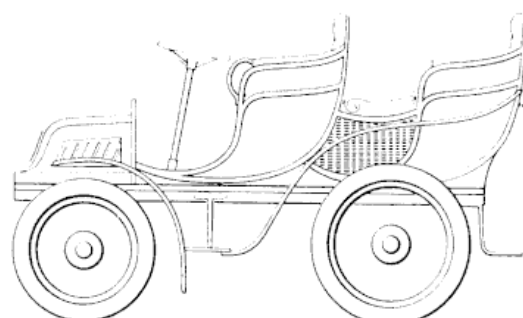
**LIMOUSINE sur CHASSIS DELAHAYE 1899**



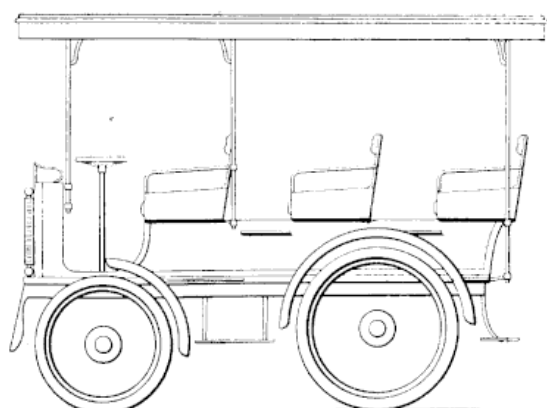
**LA VOITURETTE DIVA. 1900**



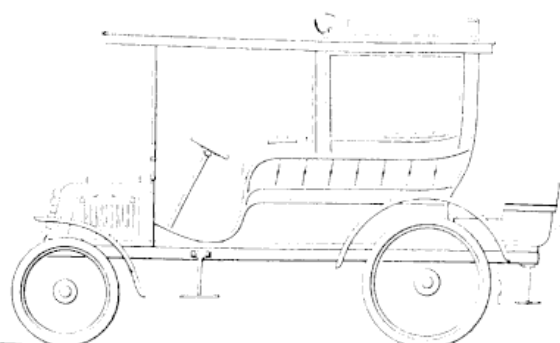
**DOG-CART PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1900**



**DOUBLE DUC MORS 10 H.P. 1900**



**BREAK de DIETRICH de L'EXPLORATEUR DUBOIS (Soudan) 1900**



**LIMOUSINE PANHARD & LEVASSOR 12 H.P. 1900**



# Gravures anciennes

## Quelques reproductions



Collection

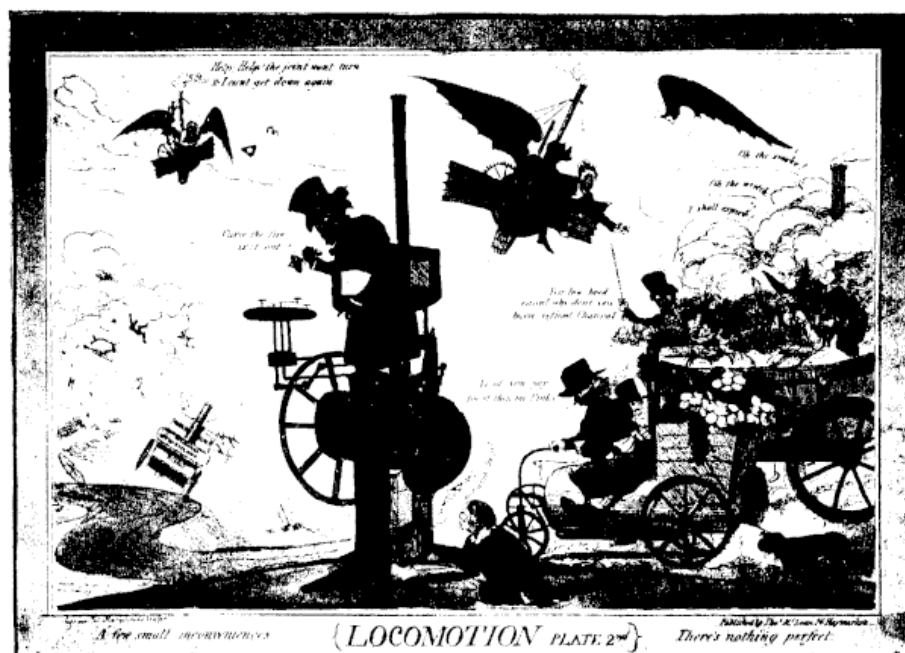
de

**l'Automobile Club de France**

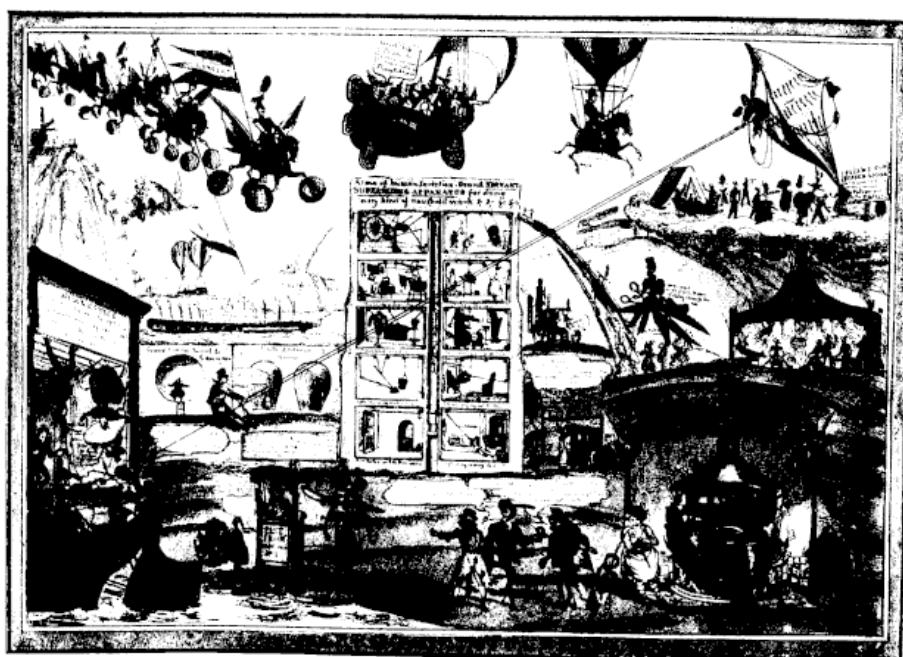
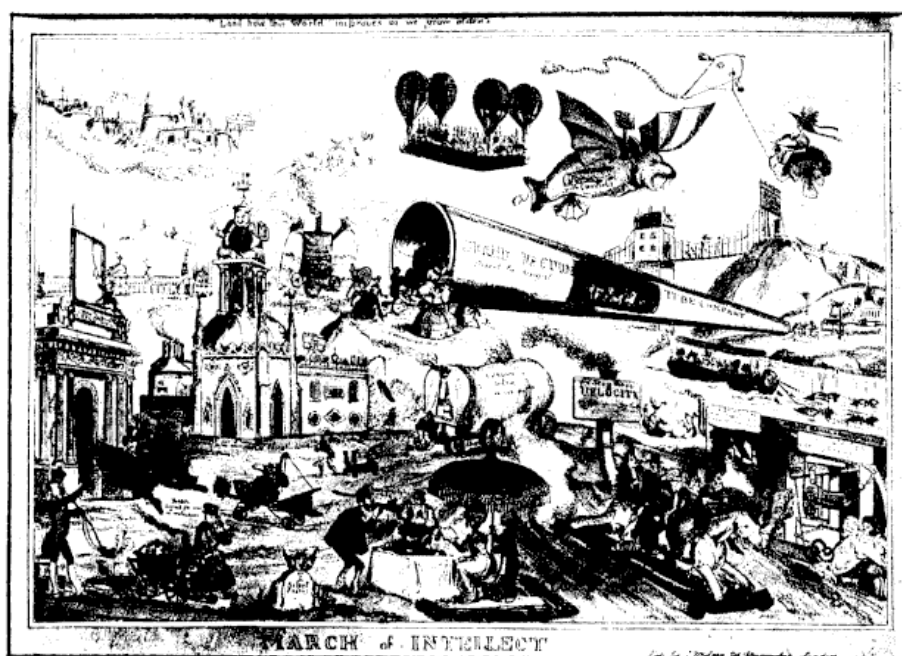




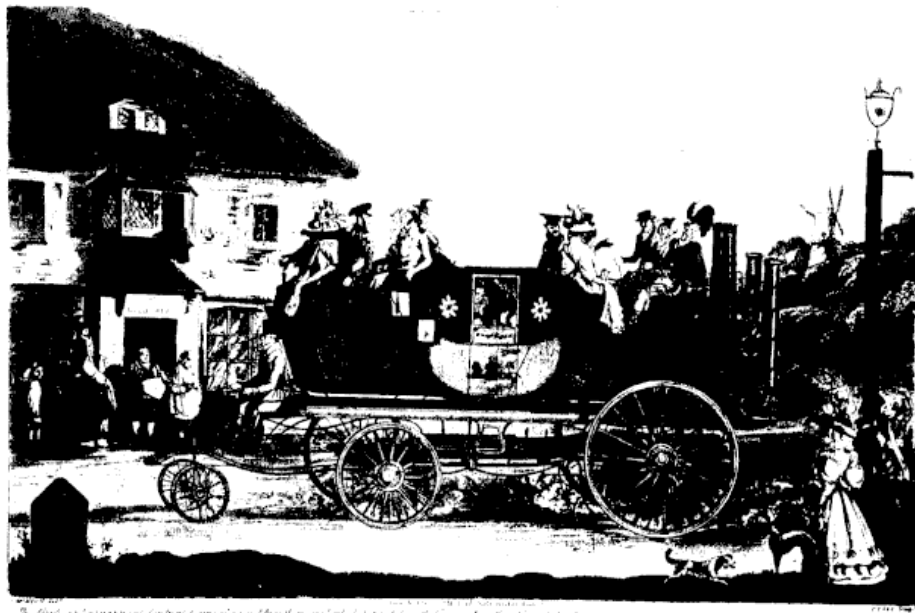




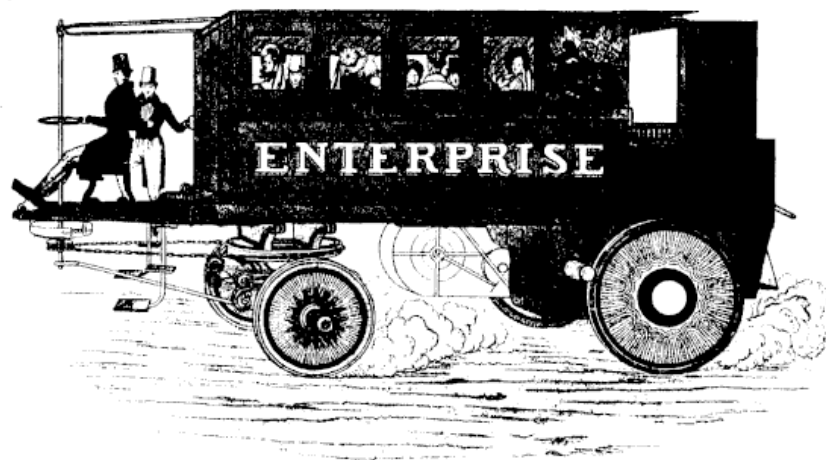


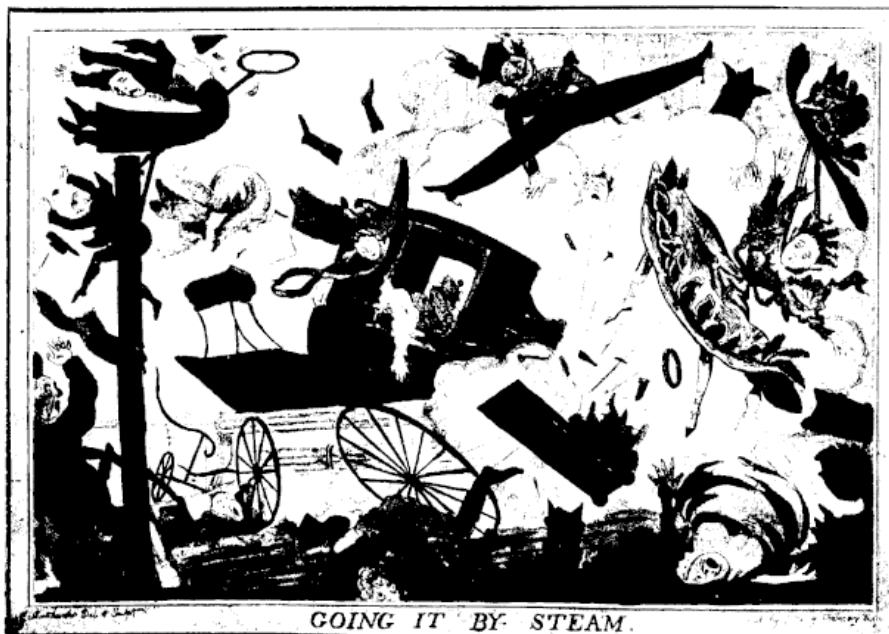
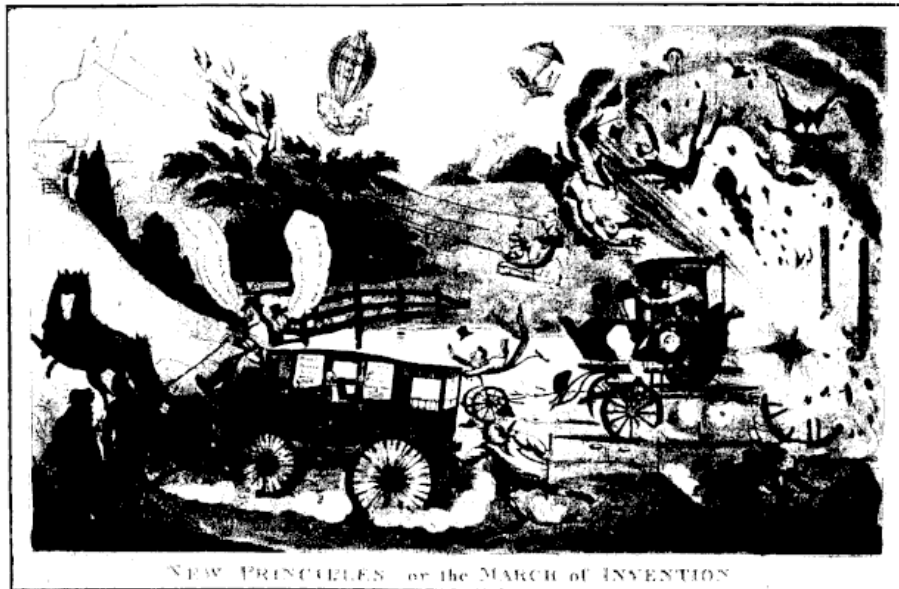


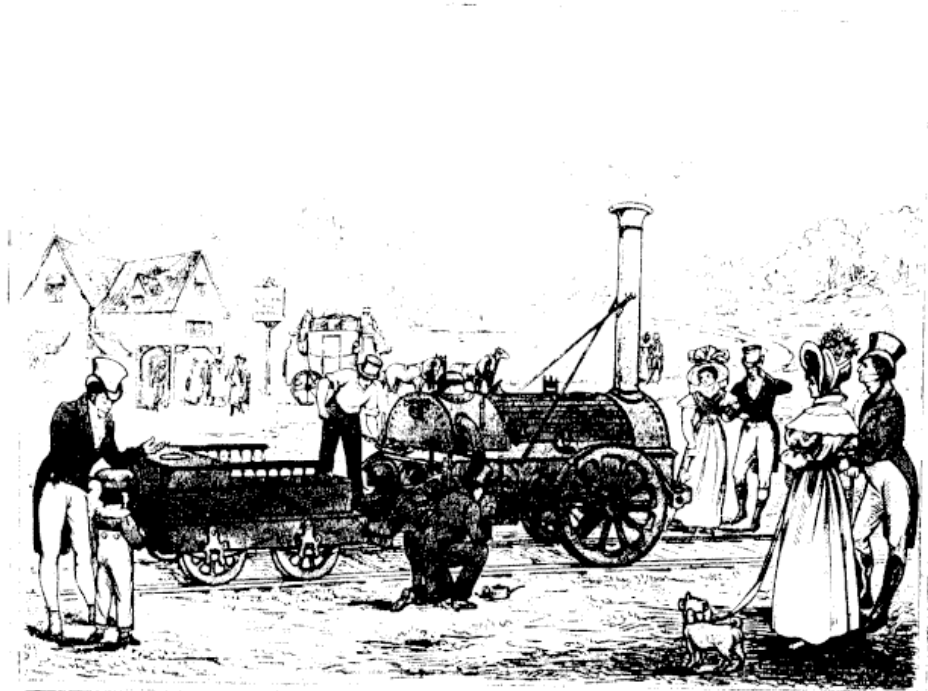
THE NEW STEAM CARRIAGE



The first of the new steam carriages was built by Mr. John A. Smith, of the City of London, and was first exhibited at the Crystal Palace, London, in 1851. It was built on the principle of the steam locomotive, and was capable of carrying a large number of passengers. The carriage was built by Mr. John A. Smith, of the City of London, and was first exhibited at the Crystal Palace, London, in 1851. It was built on the principle of the steam locomotive, and was capable of carrying a large number of passengers.







(Collection Rheims et Auscher.)

## des

## 1895 à 1903

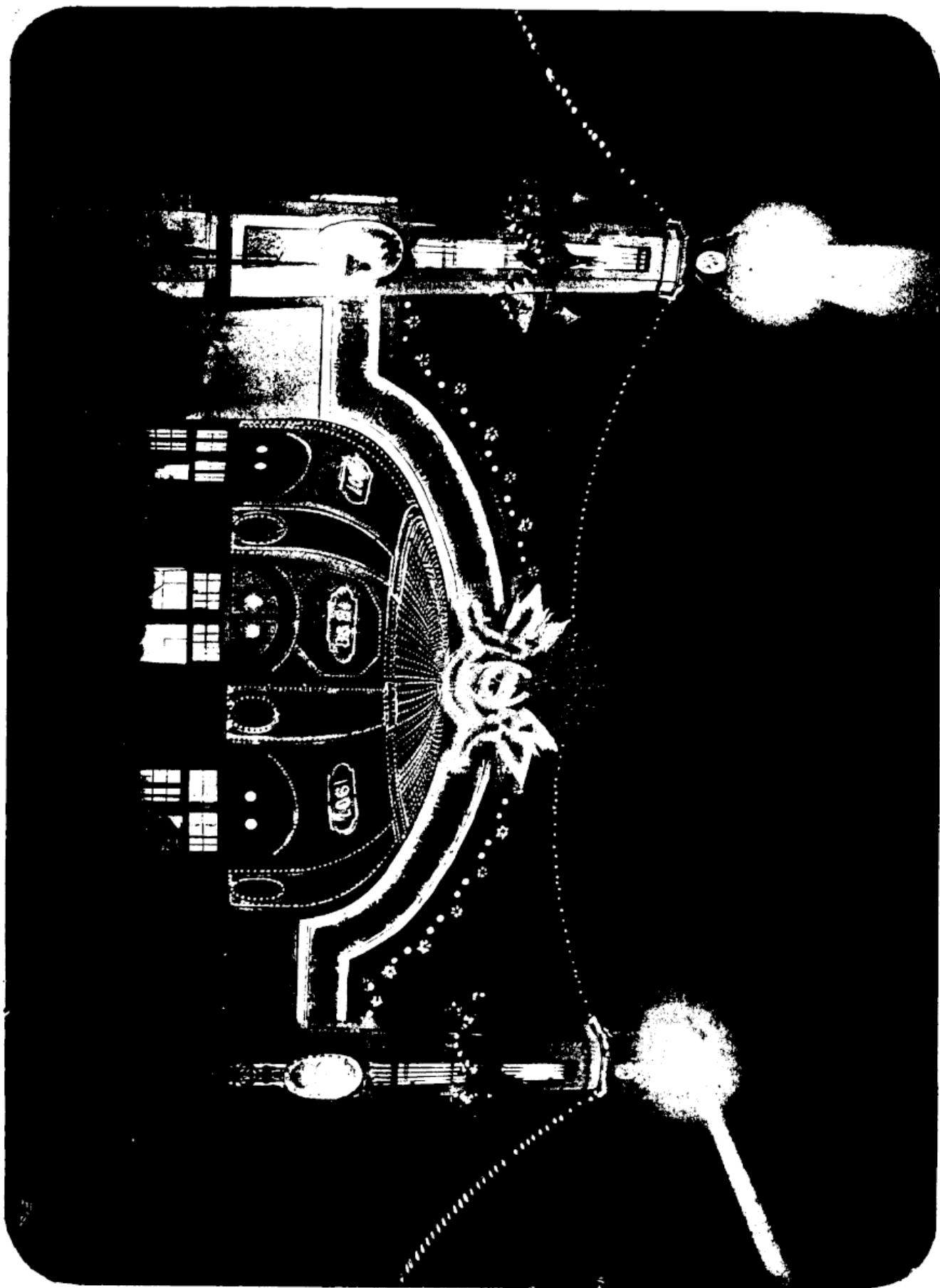
1895	PARIS-BORDEAUX-PARIS . . . . .	LEVASSOR . . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
1896	PARIS-MARSEILLE-PARIS. . . . .	MAYADE . . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
1897	PARIS-DIEPPE. . . . .	GILLES HOURS. . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
1898	PARIS-AMSTERDAM, voitures . . . . .	CHARRON . . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
	motocycles . . . . .	MARCELIN . . . . .	PHÉBUS.
1899	TOUR DE FRANCE, voitures . . . . .	RENÉ DE KNYFF . . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
	voiturettes . . . . .	GABRIEL. . . . .	DECAUVILLE.
	motocycles . . . . .	TESTE. . . . .	DE DION-BOUTON.
1900	PARIS-TOULOUSE-PARIS, voitures. . . . .	LEVEGH . . . . .	MORS.
	voiturettes. . . . .	LOUIS RENAULT . . . . .	RENAULT.
	motocycles. . . . .	TESTE. . . . .	DE DION-BOUTON.
1901	PARIS-BERLIN, voitures . . . . .	FOURNIER . . . . .	MORS.
	voitures légères. . . . .	GIRAUD . . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
	motocycles . . . . .	OSMONT . . . . .	DE DION-BOUTON.
1902	PARIS-VIENNE, voitures . . . . .	HENRI FARMAN. . . . .	PANHARD & LEVASSOR.
	voitures légères . . . . .	MARCEL RENAULT . . . . .	RENAULT.
	voiturettes . . . . .	GUILLAUME . . . . .	DARRACQ.
1903	PARIS-MADRID : étape Paris-Bordeaux, voitures. . . . .	GABRIEL. . . . .	MORS.
	voitures légères. . . . .	LOUIS RENAULT . . . . .	RENAULT.
	voiturettes . . . . .	MASSON . . . . .	CLÉMENT.
	motocyclettes . . . . .	BUCQUET . . . . .	WERNER.

## 1900 à 1905

<b>1900</b>	CHARRON . . . . .	Voiture	<b>PANHARD &amp; LEVASSOR</b> . . . . .	FRANCE.
<b>1901</b>	GIRARDET . . . . .	—	<b>PANHARD &amp; LEVASSOR</b> . . . . .	FRANCE.
<b>1902</b>	EDGE . . . . .	—	<b>NAPIER</b> . . . . .	ANGLETERRE.
<b>1903</b>	JENATZY . . . . .	—	<b>MERCEDES</b> . . . . .	ALLEMAGNE.
<b>1904</b>	THÉRY . . . . .	—	<b>RICHARD-BRASIER</b> . . . . .	FRANCE.
<b>1905</b>	THÉRY . . . . .	—	<b>RICHARD-BRASIER</b> . . . . .	FRANCE.

ANNEXE DE L'EXPOSITION VUE DE NUIT (ESPLANADE DES INVALIDES).

(Cliché de l'Union Photographique Française.)



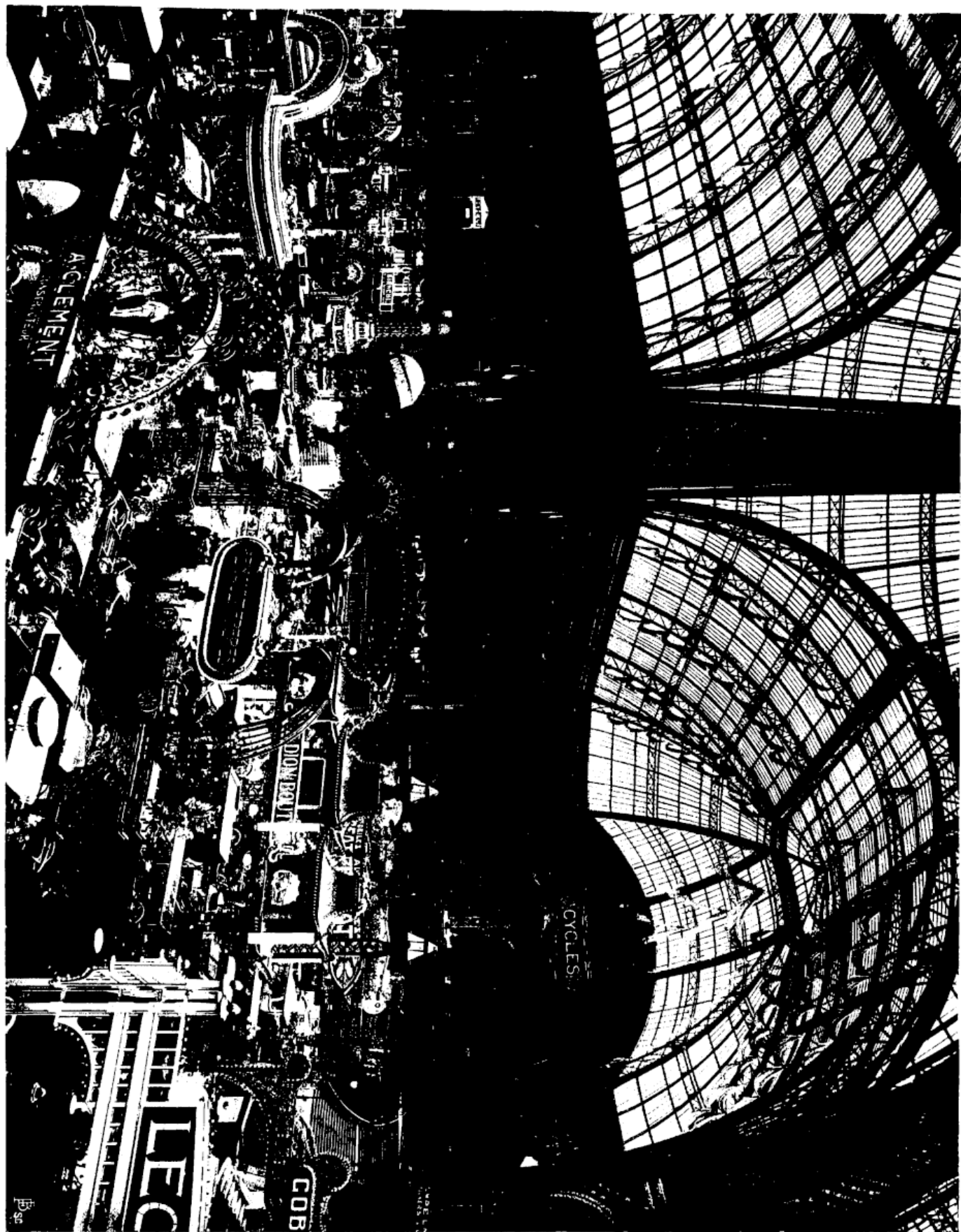
# TABLE DES MATIÈRES

	Pages
L'affiche de la Décennale par Rochegrosse .....	3
Vue de nuit de l'Exposition (Grand Palais) .....	8
Entrée de l'annexe de l'Exposition (Esplanade des Invalides) .....	10
Les Temps Héroïques. Préface de L. Baudry de Saunier .....	11
L'Exposition Rétrospective. Quelques vues d'ensemble .....	15 à 29
Vue de nuit de l'Exposition (Grand Palais) .....	30
Les Automobiles, de 1770 à 1905 .....	33 à 85
1770. — Voiture de Cugnot .....	33
1878. — « <i>La Mancelle</i> », Amédée Bollée père .....	34
1885. — Premier Tricycle de Dion-Bouton (à vapeur) .....	35
1885. — Voiture à vapeur de Dion-Bouton .....	36
1886. — Tricycle à vapeur de Dion-Bouton .....	37
1886. — Voiture à vapeur de Dion-Bouton .....	38
1887. — Draisine Daimler .....	39
1889. — Voiture à vapeur Serpollet .....	40
1890. — Voiture à vapeur Suet .....	41
1891. — Voiture à vapeur Serpollet .....	42
1891. — Voiture Panhard et Levassor .....	43
1892. — Voiture Daimler .....	44
1892. — Voiture Panhard et Levassor .....	45
1892. — Voiture Panhard et Levassor .....	46
1892. — Voiture à vapeur Serpollet, « <i>Lou Mistran</i> » .....	47
1893. — Tricycle automobile Darras .....	48
1893. — Tracteur à vapeur de Dion-Bouton .....	49
1895. — Voiture Daimler .....	50
1895. — Premier Tricycle à pétrole de Dion-Bouton .....	51
1895. — Première Voiturette Léon Bollée .....	52
1895. — Phaéton Peugeot .....	53
1895. — Mylord électrique Jenatzy .....	54
1896. — Omnibus à vapeur de Dion-Bouton .....	55
1896. — Cab Panhard et Levassor .....	56
1896. — Voiture Amédée Bollée fils .....	57
1897. — Voiture Darracq (système Léon Bollée) .....	58
1897. — Phaéton-Cab Delahaye .....	59

1897. — Voiturette Fouillaron .....	60
1897. — Voiture Daniel-Augé, « <i>Troïka</i> » .....	61
1897. — Petit Break Delahaye .....	62
1897. — Voiture Landry et Beyroux, à « <i>Col de Cygne</i> » .....	63
1897. — Voiturette Panhard et Levassor .....	64
1897. — Voiture Berliet .....	65
1897. — Voiture Panhard et Levassor .....	66
1898. — Voiture Hurtu .....	67
1898. — Voiture électrique Jeantaud .....	68
1898. — Voiture électrique Jenatzy, « <i>La Jamais Contente</i> » .....	69
1898. — Voiture électrique Monmart .....	70
1898. — Voiture Bardon .....	71
1898. — Voiture légère Clément (Brevets Panhard et Levassor) .....	72
1898. — Première Voiturette Renault .....	73
1898. — Voiture Gobron-Brillié .....	74
1899. — Voiture Vallée, dite « <i>La Pantoufle</i> » .....	75
1900. — Première « <i>Run-About</i> » Pope .....	76
1900. — Voiture dite « <i>Poney Automobile</i> » de la Société des Établissements Georges Richard .....	77
1900. — Voiture Berliet .....	78
1900. — Voiture de Diétrich .....	79
1900. — Petit Coupé Renault .....	80
1901. — Voiture Renault .....	81
1901. — Voiturette Renault .....	82
1903. — Voiture Mors .....	83
1904. — Voiture Brasier .....	84
1905. — Voiture Brasier .....	85
La voiture automobile. Ses transformations successives (1893-1900) .....	89 à 93
Gravures anciennes. Quelques reproductions .....	97 à 102
Tableau d'honneur des gagnants de la Grande Course annuelle sur route (1895-1903) organisée par l'Automobile Club de France .....	103
Gagnants de la Coupe Gordon-Bennett (1900-1905) .....	103
Annexe de l'Exposition. Vue de nuit (Esplanade des Invalides) .....	104
La partie centrale de l'Exposition au Grand Palais .....	107







PARKET GÉNÉRAL DE L'EXPOSITION AU GRAND PALAIS.

(Cliché de l'Union Photographique française.)



*Àchévé d'imprimer  
par les soins  
de M. JACQUES BALLIF,  
Secrétaire de la Commission de la Section Rétrospective,  
le premier novembre mil neuf cent huit,  
sur les presses  
de  
L. POCHY, imprimeur,  
à Paris.*