

ENCYCLOPEDIE MONDIALE DE L'AUTOMOBILE



**TOUS LES HOMMES
TOUTES LES MARQUES
TOUS LES MODELES
DES ORIGINES A NOS JOURS**

Gilbert BILL

Edition 2015

A Stanislas
avec qui j'aurais tant aimé
réaliser cet ouvrage

PREAMBULE

Comment réaliser une encyclopédie automobile tout en étant le plus exhaustif possible sans pour autant entrer dans l'histoire complète de l'évolution sociale et industrielle de notre civilisation.

En effet l'automobile est un produit qui a permis de nombreuses découvertes technologiques et qui a employé la plupart de celles qu'il n'a pas engendré.

De tout temps l'homme a voulu se déplacer pour aller plus loin et surtout pour aller plus vite. Le déplacement pédestre a très vite trouvé ses limites surtout lorsqu'il y avait une charge à transporter. L'animal domestiqué a permis d'augmenter le rayon de déplacement mais là aussi les limites ont vite été atteintes.

Pour résoudre le problème de la charge on peut estimer que le tout premier véhicule fut un traîneau attelé à l'homme ou à un animal remontant à 5000 ans avant J.-C.

De l'invention de la roue en CHINE au 40^{ème} siècle avant Jésus Christ, en passant par la découverte du fer et de ses procédés de transformation en acier il y a de nombreuses inventions et découvertes qui ont directement ou indirectement favorisé la création de l'automobile.

Toutefois pour déterminer le commencement de notre histoire nous nous limiterons au début des premières grandes inventions et des premières recherches physiques et mécaniques qui vont ouvrir la voie à la première grande aventure : celle des nouvelles énergies et de leurs exploitations qui vont permettre de remplacer la traction humaine ou animale pour aboutir à la traction mécanique.

Cette encyclopédie a pour objectif de réunir dans un seul et même ouvrage, l'ensemble de tous les constructeurs, carrossiers et transformateurs automobiles, ayant existés ou existants, à travers le monde depuis la création de cette merveilleuse invention.

Pour chacune des marques identifiées, quelque soit son importance, il est présenté l'ensemble des prototypes et des modèles réalisés par chacun d'entre eux depuis leur création.

Si elle se veut exhaustive, il est bien évident qu'elle peut comporter de nombreux manques étant donné l'ampleur de la démarche et l'imprécision de certaines sources d'information.

Il est évident que cette base de données doit, avec le concours de tous ceux qui possèdent des informations pertinentes, pouvoir être corrigée, précisée et complétée.

Elle permet une lecture à plusieurs entrées afin que chacun puisse effectuer le plus aisément possible des recherches ciblées : chronologiques, géographiques, par marques, par types de véhicules,....

Cette encyclopédie souhaite mettre en valeur les circonstances qui ont permis la création et l'évolution des marques automobiles, sans oublier les nombreuses associations et séparations, pour venir d'une certaine manière enrichir la fabuleuse histoire de l'automobile.

NAISSANCE DES MOYENS DE DEPLACEMENT

Si l'on s'en tient à l'étymologie du mot « automobile : qui se meut par soi même », l'histoire veut que ce soit le fardier de CUGNOT qui ai rempli cette condition le premier en 1769.

Il ne faut pourtant pas oublier les travaux des prédécesseurs qui ont permis de maîtriser et d'exploiter la vapeur en force motrice, et les quelques expériences qui ont ouvert la voie à l'automobile avant Joseph CUGNOT, à savoir :

- Le jouet à vapeur et à roues à aubes de Ferdinand VERBIEST en 1672 (1681) ;
- Le chariot à vapeur de Denis PAPIN en 1698.

Le terme « automobile » lui-même ne sera vraiment utilisé qu'à partir de 1890 et il faudra attendre 1896 pour voir l'Académie Française se prononcer sur son genre, féminin en l'occurrence.

C'est à ce moment que sa définition se précise pour devenir « véhicule terrestre à roues propulsé par un moteur embarqué ».

Mais la véritable histoire de « l'automobile » débute bien avant ces découvertes.

Lorsque l'homme naît et commence son évolution, il se déplace à pied en suivant les pistes tracées par les animaux se rendant essentiellement aux points d'eau.

Au fil du temps il va exploiter la domestication de certaines espèces d'animaux pour améliorer sa vie quotidienne ce qui va lui permettre d'utiliser les bovins et les chevaux pour accroître son rayon de déplacement et transporter les charges trop lourdes pour lui.

Mais comme pour l'homme, l'animal à ses limites. Alors il imagine de faire tirer les différents fardeaux qu'il doit déplacer sur des distances qui deviennent de plus en plus longues, par les équidés qu'il a domestiqués.

C'est l'apparition du **TRAVOIS**, ancêtre primitif du **TRAINEAU**, en Scandinavie, 5000 ans avant Jésus Christ, premier véhicule terrestre.

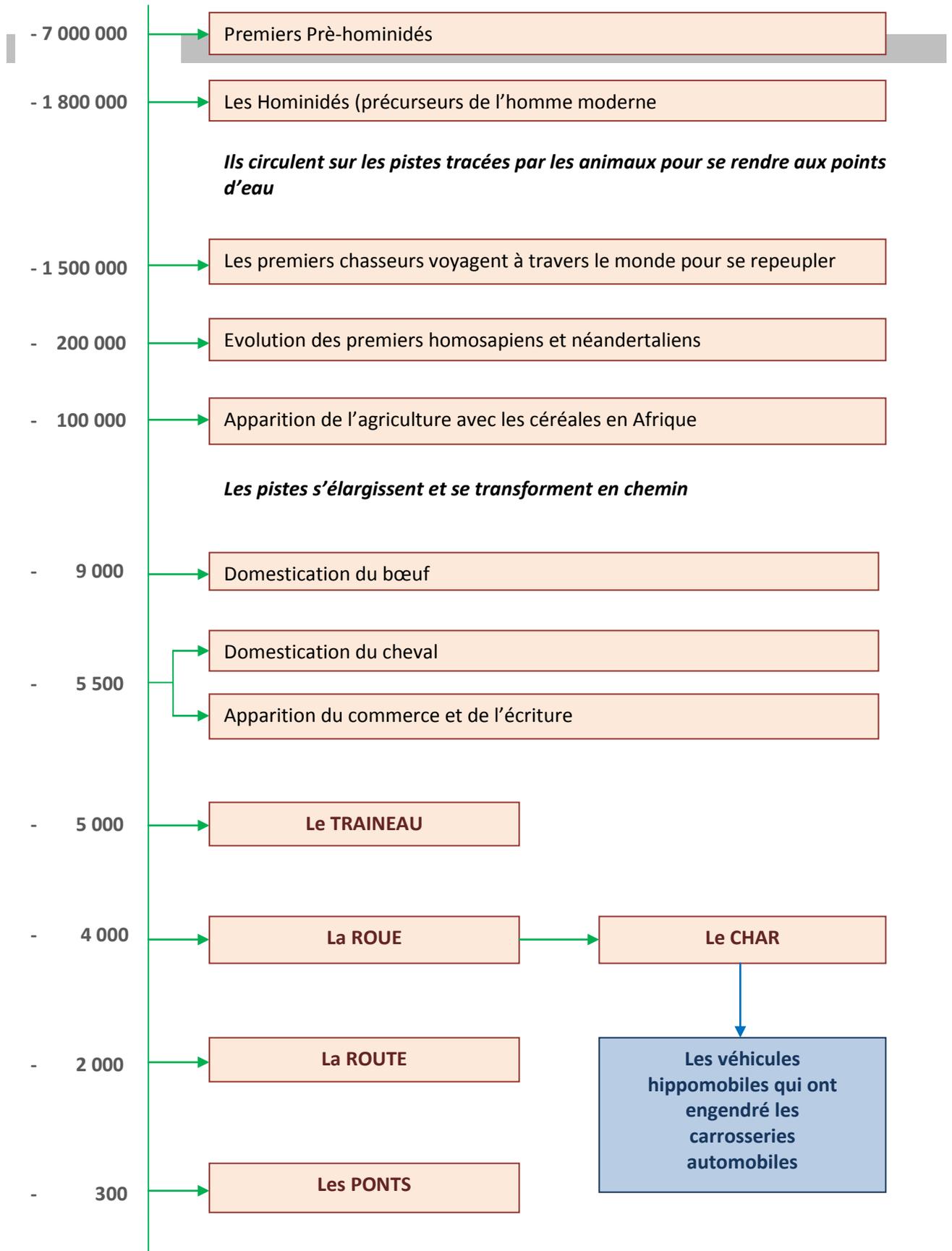
Mille ans plus tard, en Asie mineur l'imagination d'un illustre inconnu ou plutôt une réflexion commune d'un groupe ou d'une ethnie, donne naissance à la : **ROUE**.

Son association a une des formes de traîneaux utilisés maintenant sur tous les continents, donnera naissance au **CHAR**, premier véhicule à roues tracté par un équidé.

Ce tout premier véhicule hippomobile va circuler sur les pistes qui, avec le passage, sont devenues des chemins plus larges et mieux aménagés mais dont la rusticité et le manque d'entretien rendent difficiles, inconfortables et cassants les déplacements.

Encore mille ans plus tard, empierrés pour favoriser le confort, la fiabilité et, déjà, la sécurité et la vitesse des véhicules, les chemins vont devenir des **ROUTES**, qui, pour franchir certains obstacles vont engendrer les **PONTS**.

CHRONOLOGIE



LE TRÂNEAU

SCANDINAVIE

5000 ans avant Jésus Christ

Après avoir utilisé l'animal comme moyen de déplacement et afin de transporter des charges de plus en plus lourdes, le traîneau fut inventé naturellement, tiré par l'homme et puis par l'animal.

Les tous premiers vestiges de traîneaux datant de 5000 ans avant Jésus Christ ont été retrouvés dans les tourbières scandinaves.

C'est le tout premier véhicule terrestre.

C'est le plus ancien et c'est celui qui a traversé tous les âges (sept millénaires) puisqu'on le trouve encore aujourd'hui chez les indiens d'Amérique et en Indochine.

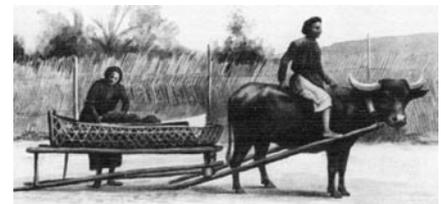
- Des **claires** ou **trais** constitués de deux branches d'arbres inclinées, attachées aux flancs de l'animal et dont les extrémités traînent au sol, permettaient, en les reliant de transporter des charges lourdes.
- Les Mân-Quàn-Côc, peuplade des régions montagneuses du Haut Tonkin, utilisaient un traîneau un peu plus perfectionné que celui des indiens puisque les charges sont disposées dans un grand panier tressé.
- Le traîneau des Bouriastes, peuplade mongole de la Sibérie Orientale était, en ce qui le concerne, toujours attaché par deux branches aux flancs de l'animal, mais rattachées à un support horizontal pouvant glisser plus facilement sur la neige et la glace. Il était petit et bas et ne pouvait recevoir qu'une seule personne.
- Le traîneau Ostiack, au nord de la Sibérie Occidentale, était plus long et plus haut afin de pouvoir circuler au travers des « toundras ».
- Les Egyptien se servaient aussi de traîneaux plus particulièrement pour leurs cortèges funéraires, ceci à une époque où les véhicules à roues étaient déjà inventés.



Histoire de la locomotion terrestre - Maurice FABRE - Editions Rencontre 1964



Traîneau primitif ou claire encore utilisé chez les indiens. D'après une gravure de l'ouvrage de B. Schoolcraft, Indian Tibes, 1851



Traîneau Mân-Quàn-Côc, Haut Tonkin
Photo Commandant Bonifacy



Traîneau Bouriaste. Photo M. Toumanoff



Traîneau Ostiaks - Photo M. Gondatti



Cortège funéraire égyptien

LA ROUE

ASIE MINEUR

4000 ans avant Jésus Christ

Pour les archéologues les premières illustrations apparaissent au 4^{ème} siècle avant Jésus Christ, en Asie Mineur, chez les Elamites, les Sumériens, les Chaldéens.

Elles représentent des roues pleines constituées de trois plaques de bois chevillées formant un disque.

Des vestiges datant de 3500 avant Jésus Christ ont été retrouvés dans l'ancienne Mésopotamie et on retrouve la roue dans le pourtour de la Méditerranée entre 2000 et 1000 ans avant Jésus Christ.

Pourtant son origine reste encore mystérieuse.

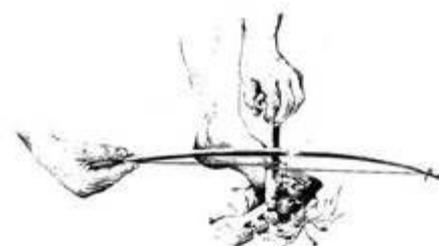
En 1900 un dénommé FORESTIER, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, émet l'hypothèse plausible que la roue découlerait de la technique de la baguette de bois que l'on fait tourner sur un socle pour allumer du feu.

Ce serait le passage du déplacement sur rouleaux au pivotement autour d'un axe constituant une évolution matérielle essentielle entraînant la création de la poulie puis de la roue.

Il faut noter que les rouleaux ou rondins, ancêtres de la roue axée, sont certainement à l'origine des premiers roulements à bille qui, dès 100 ans avant Jésus Christ, ont été intercalé entre l'essieu et la cage du moyeu de la roue sous la forme de chevilles cylindriques en bois dur.

Il ne faut pas non plus exclure l'idée que les potiers anciens travaillant sur des tours en pierre, ont du faire rouler ceux-ci, étant donné leur poids, afin de les déplacer. On sait que le tour du potier, tel que nous le connaissons aujourd'hui, date de 3700 à 3500 ans avant Jésus Christ et découverts à Uruk en Mésopotamie du Sud, et qu'il est l'évolution de la tourette, tour lent manœuvré par l'artisan. Cette tourette est issue de la technique primitive de la fabrication de la poterie qui fit suite à la technique de l'argile grossièrement pétrie et du colombage. Elle consistait à malaxer une boulette d'argile dans une écuelle creuse qui pouvait tourner sur elle-même afin que les bords du vase se relèvent. En montant cette écuelle sur un pivot nous avons le tour primitif utilisé chez les Egyptiens et les Grecs.

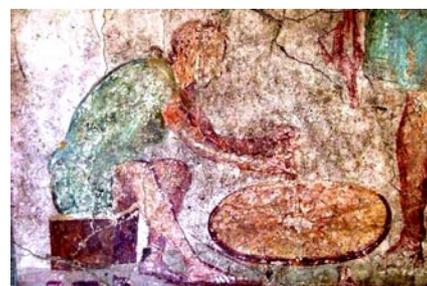
Plus de 1000 avant Jésus Christ, le tour de potier aurait permis, dès l'âge de bronze méditerranéen, de réaliser, entre autre, des moules destinés à la fonte de roues en bronze monobloc, constituées d'un moyeu, de quatre rayons et de jante en forme de U recevant des segments d'usure en bois.



FEU PAR FRICTION



DEPLACEMENT PAR ROULEAUX



PREMIER TOUR DE POTIER



ROUE EN BOIS - 2700 avant J.C.



ROUE EN BRONZE

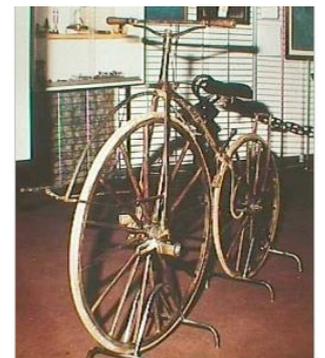
- 2000** Vers 2000 avant Jésus-Christ, la roue à moyeu fait son apparition en Mésopotamie avant de recevoir un bandage métallique.
Il faudra attendre le XII^{ème} siècle pour que locomotion sur roue prenne son essor pour le transport des biens et des personnes.
- 300** Ce n'est que 300 ans avant Jésus-Christ qu'apparaît la roue de charron, réalisée par les Celtes, qui représente le plus haut degré de perfectionnement, puis quelle existera jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle où la fabrication du caoutchouc vulcanisé sonnera le glas des « roues dures ».
Ce sera l'évolution la plus marquante depuis sa création.
- 1817** dissolution du latex par Mc INTOSH, célèbre pour ses Imperméables ;
- 1840** Charles GOODYEAR met en évidence élasticité permanente du caoutchouc en faisant cuire du latex mélangé à de la fleur de soufre ;
- 1868** L'anglais Thomas SPAROW a l'idée d'équiper des véhicules avec des bandages de caoutchouc ;
- 1869** Clément ADER, connu dans le domaine de l'aviation, a l'idée d'amortir les chocs de roulement des bicycles et des grands bi, au moyen d'un bandage de caoutchouc ;
- 1889** DUNLOP en Grande-Bretagne, précédé par THOMSON en 1846, réinvente le tube de caoutchouc vulcanisé sur armature textile, gonflé à l'air ;
- 1891** Les frères MICHELIN créent le pneu ouvert à tringle d'acier, qui évoluera en pneu à armature d'acier, puis en radial ceinturé par une bande de roulement très rigide.



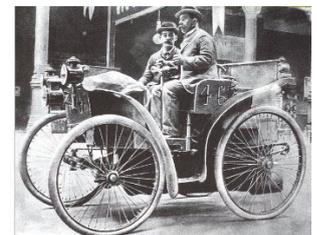
LA ROUE DE CHARRON



GRAND BI



BICYCLETTE CLEMENT ADER



VOITURE « L'ECLAIR » DES FRERES MICHELIN



LE PNEUMATIQUE MODERNE

LE CHAR

ASIE

4000 ans avant Jésus Christ

- 4000 On peut imaginer que l'invention du char ait suivi de près l'invention de la roue 4000 ans avant Jésus-Christ.
On retrouve des traces de son existence en Asie.
- 1200 Entre 1200 et 500 ans avant Jésus-Christ le char arrive en Europe dans une version plus légère et plus adaptée au mauvais état du réseau routier.
- 500 Le char se développe au moyen âge sous l'impulsion des femmes titrées qui sont de plus en plus intéressées par le transport hippomobile malgré les cahots et l'inconfort.
- 1389 **Isabeau de BAVIERE** circule à Paris dans un char peint.
- 1445 Henri VI offre un char à **Marguerite d'ANJOU**.

Ce sont des « des chariots branlants » mais qui représentent le comble du raffinement. Ils se dotent d'une invention d'origine Hongroise qu'est une suspension de la caisse par des chaînes qui seront ensuite remplacées par des sangles.

- 1550 A Paris il est présenté vers 1550 et il n'en existe que 3 :
Un pour Catherine De MEDICIS
Un pour Diane De MONTMORENCY
Un pour Jean De LAVAL

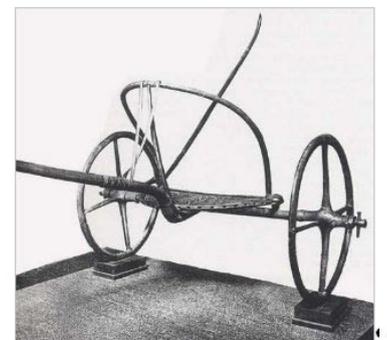
Ils seront vite remplacés par le coche et le carrosse.



LES PREMIERS CHARS EN ASIE



LE CHAR EN EUROPE



VERSION ALLEGEE DU CHAR

LA ROUTE

EUROPE

2000 ans avant Jésus Christ

Son origine remonte à l'origine de notre civilisation. La piste empruntée par les animaux pour se rendre aux points d'eau, suivie par les hommes qui les chassaient, fut certainement la première ébauche de route. Avec le temps, ces pistes sont devenues des chemins qui s'élargissent et se structurent. Mais c'est l'instauration du commerce qui va conditionner l'évolution de la route.

- **2000** La plus ancienne est **celle de l'ambre** qui traverse toute l'Europe, des Alpes italiennes au Danemark.
- **1900** Plusieurs routes sont construites **autour de Babylone**.
- **1200** **Le Pharaon MENTOUHTEP VI** ouvre la route vers la Mer Rouge.
- **1000** On retrouve des tracs de **routes en Grèce**.
- **700** **Carthage** construit son réseau routier.
- **312** **La voie Appienne**, qui relie Rome à Brindisi, longue de 200 km et large de 4 m, est tracée par Appius CLAUDIUS.
- **220** **Caïus FLAMINIUS** construit **la voie Flaminienne**.
Création par les chinois de la **route de la soie** qui relie la Perse à l'Asie sur plus de 5000 km.
- **120** **Les romains** vont tisser un véritable réseau routier qui va relier l'Ecosse au Sahara et l'Atlantique au Golf Persique sur plus de 85000 km. Il est équipé de bornes, de relais de chevaux et d'hostelleries.
- 1400** **Au Pérou** les Incas tracent des routes à travers les Andes sur plus de 15000 km.
- 1599** HENRY IV nomme **SULLY Grand Voyer** pour réorganiser le réseau routier français.
- 1670** **COLBERT** prend des mesures pour l'entretien et l'élargissement des routes.
- 1716** Création du corps des **Ponts et Chaussées**.
- 1737** **Daniel TRUDAINE**, Intendant Général des routes et à **Jean PERRONET**, ingénieur et Directeur de l'Ecole des Ponts et Chaussées, restructurent le réseau routier français sur 40000 km.
- 1747**
- 1774** **Philibert TRUDAINE** (le fils) et le ministre TURGOT, continuent le travail.
- 1775** **Pierre Gérôme TRESAGUET**, Inspecteur Général des Travaux Publics, conçoit une route avec fondations et revêtement de pierres concassées.
- 1815** L'ingénieur Ecossais **John London Mac ADAM**, améliore l'invention de TRESAGUET, en mélangeant des cailloux concassés avec du sable et de l'eau pour créer un revêtement qui va se développer en Europe.



LA PISTE



LA VOIE ROMAINE



LA ROUTE DE MAC ADAM



LA ROUTE MODERNE

LES PONTS

EUROPE

300 ans avant Jésus Christ

Le développement des réseaux routiers dans le monde va engendrer une nouvelle invention permettant aux routes de franchir les différents obstacles naturels :
le pont.

Les premiers ponts sont construits en bois. L'audace des bâtisseurs va les amener à les construire en pierre, mais pas toujours avec succès.

- 300** Ce sont les romains qui vont commencer à maîtriser la construction des ponts de pierre avec les viaducs et les aqueducs et en particulier avec la construction de la voie Appienne.
- 1176** Début des travaux du pont de Londres qui sera achevé en 1209.
- 1177 à 1188** L'association des **frères Pontifs** décide de construire sur le Rhône, en France, le célèbre **pont Saint Benézet à Avignon**, long de 122 mètres, sur 22 arches.
- 1345** Construction du **Ponte Vecchio à Florence**.
- 1400** A Paris le **Pont au Change** rencontrera des problèmes puisqu'il sera construit 4 fois entre le XV^{ème} et le XVII^{ème} siècle.
- 1592** **Antonio PONTE** jette sur le grand canal de Venise le **pont du RIALTO** sur une arche unique d'une portée de 26 mètres .
- 1779** La fonte va succéder à la pierre et le grand fondeur anglais, **Abraham DARBY**, lance le premier pont de fonte sur la Severn près de Birmingham.
- 1796** C'est l'américain **James FINLEY** qui a le premier l'idée de construire un pont suspendu.



LES PONTS ANTIQUES



AQUEDUC



LE PONT D'AVIGNON



LE PONT DURIALTO A VENISE

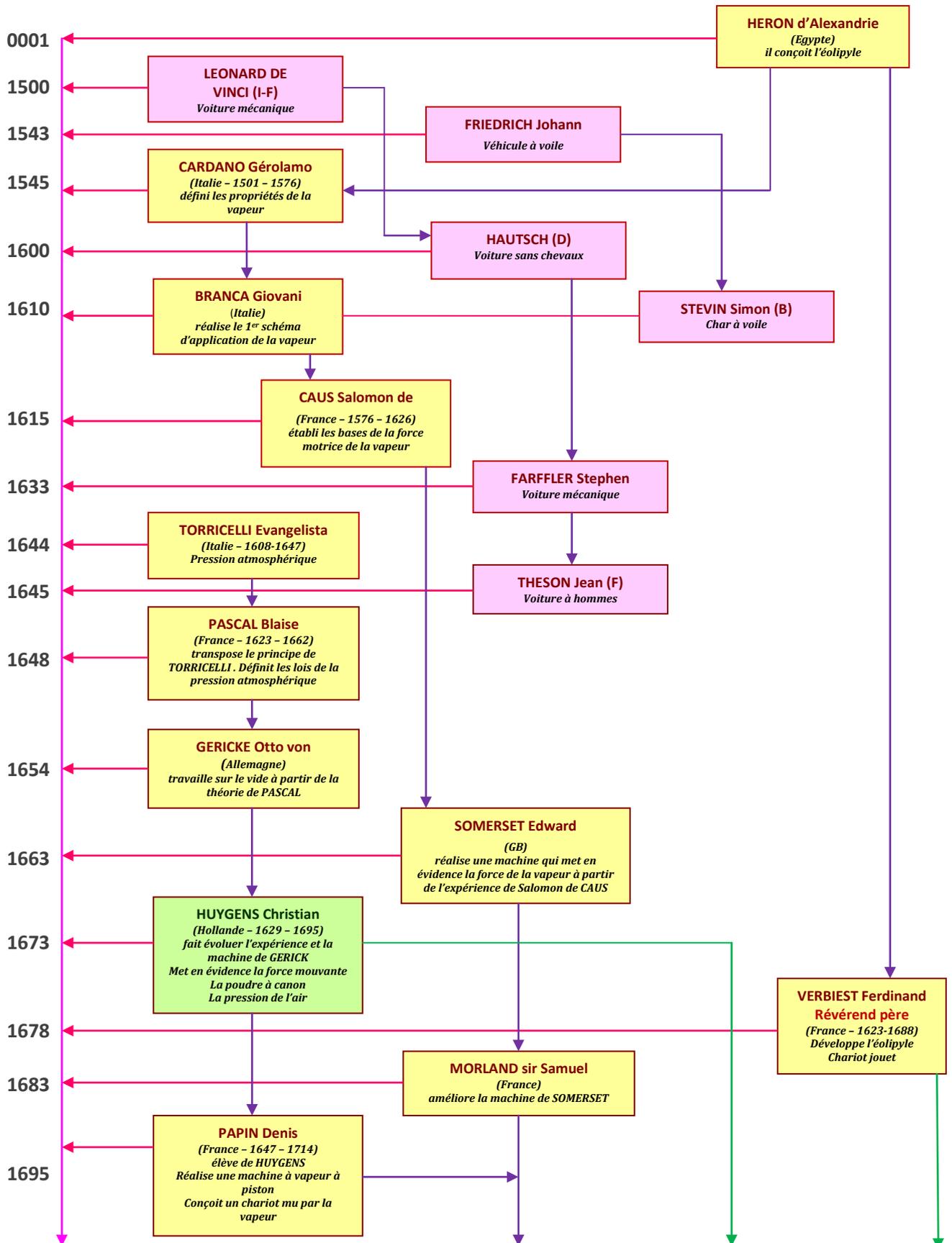


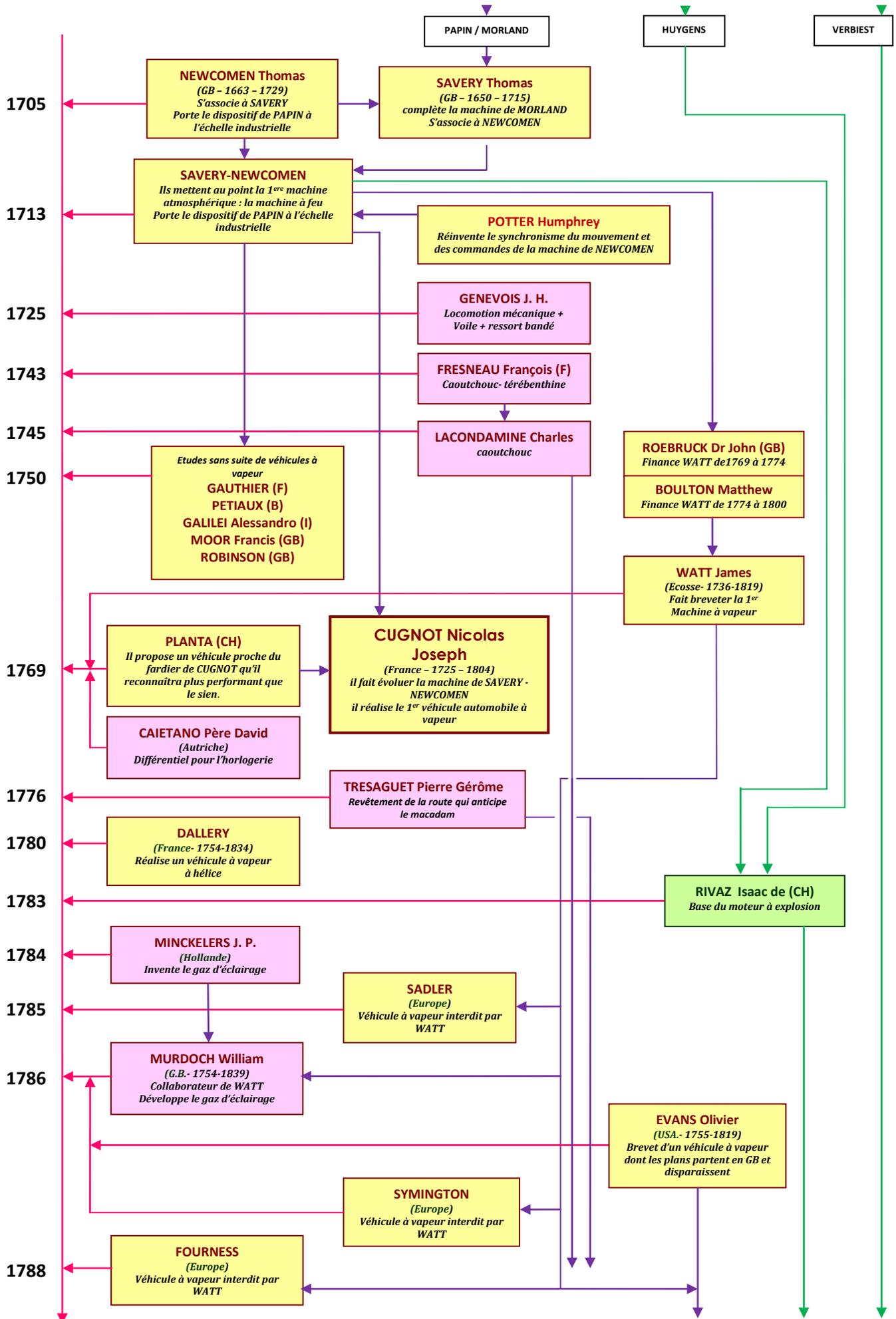
LE PONT D'ABRAHAM DARBY

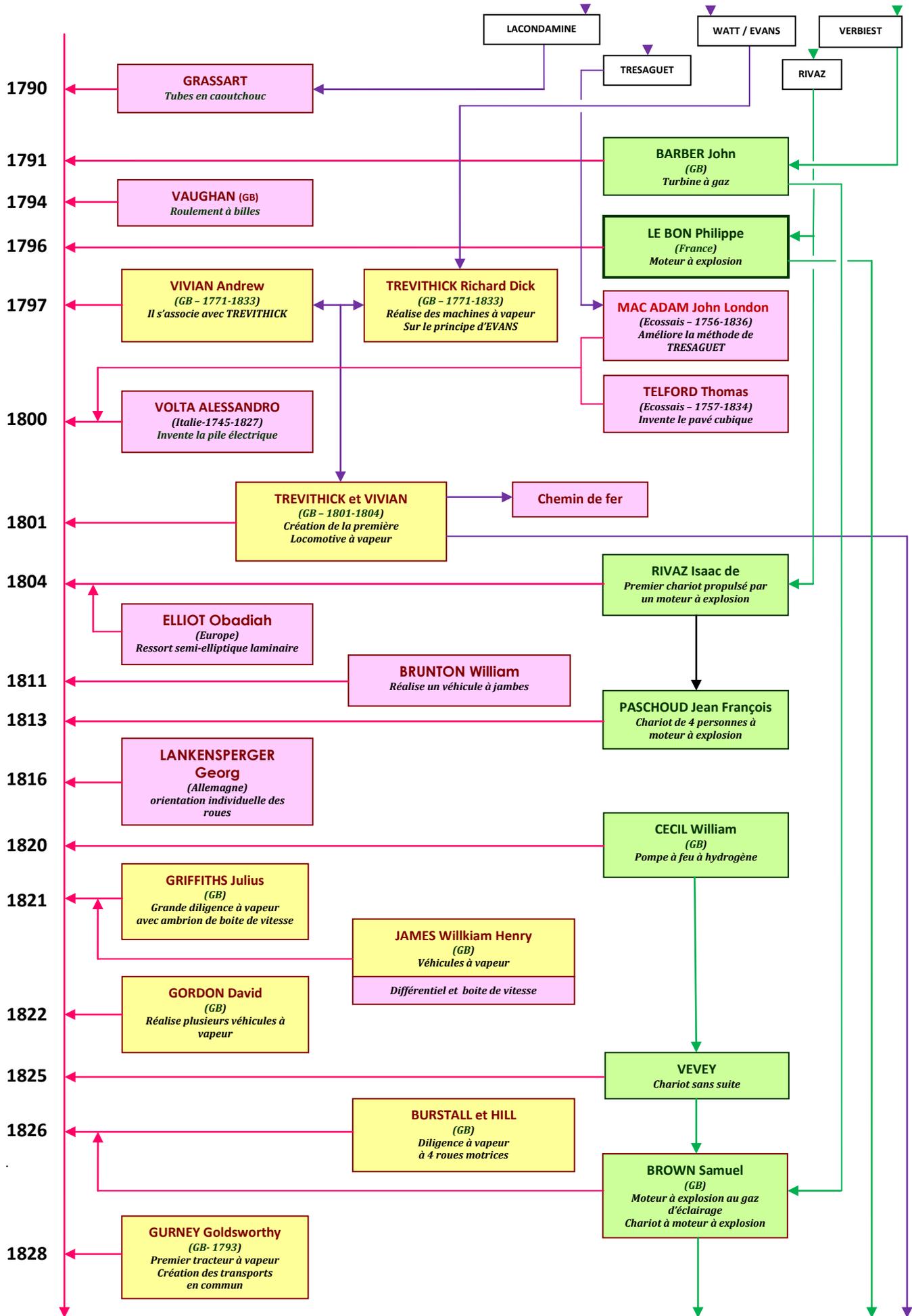


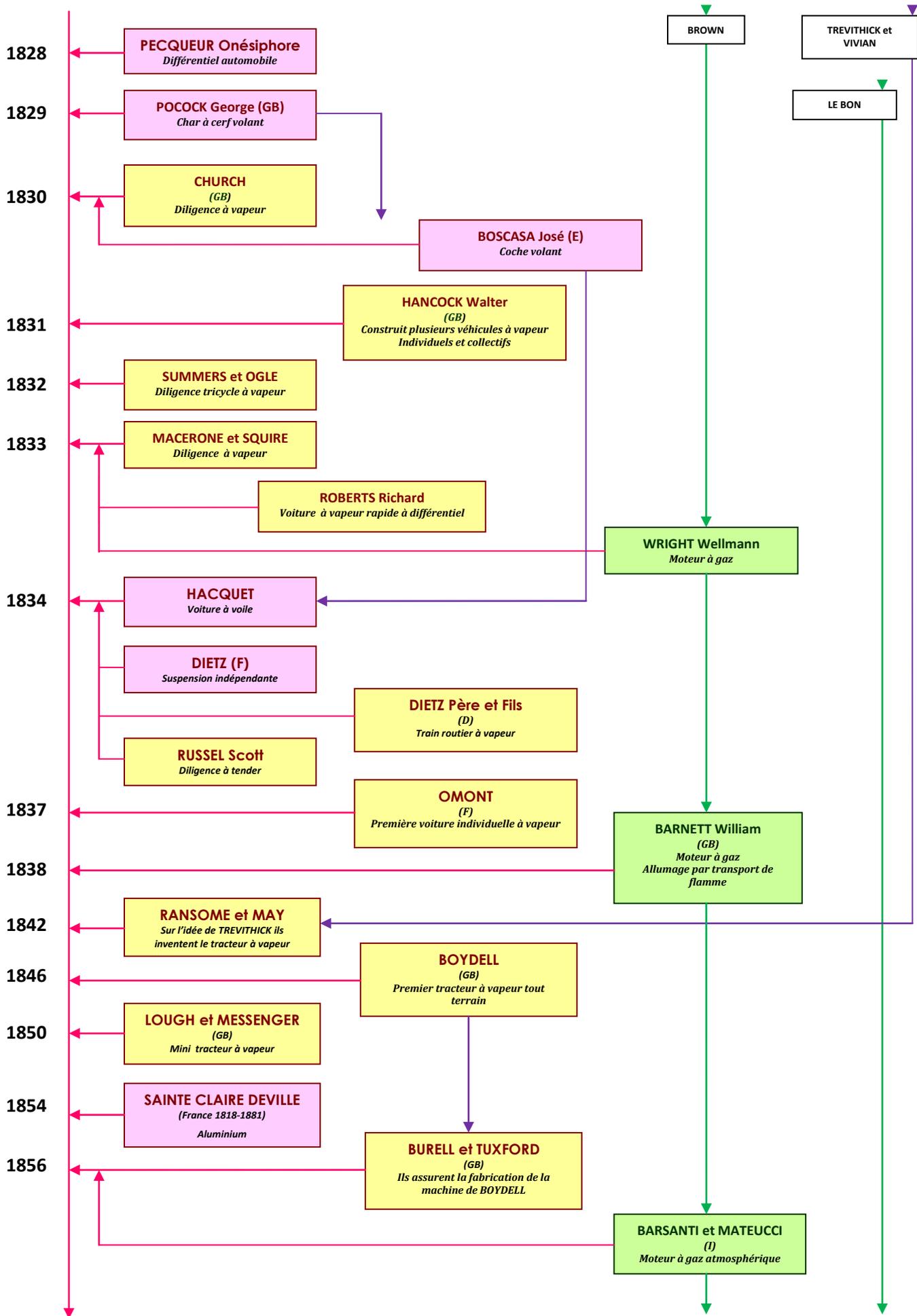
LE PONT SUSPENDU

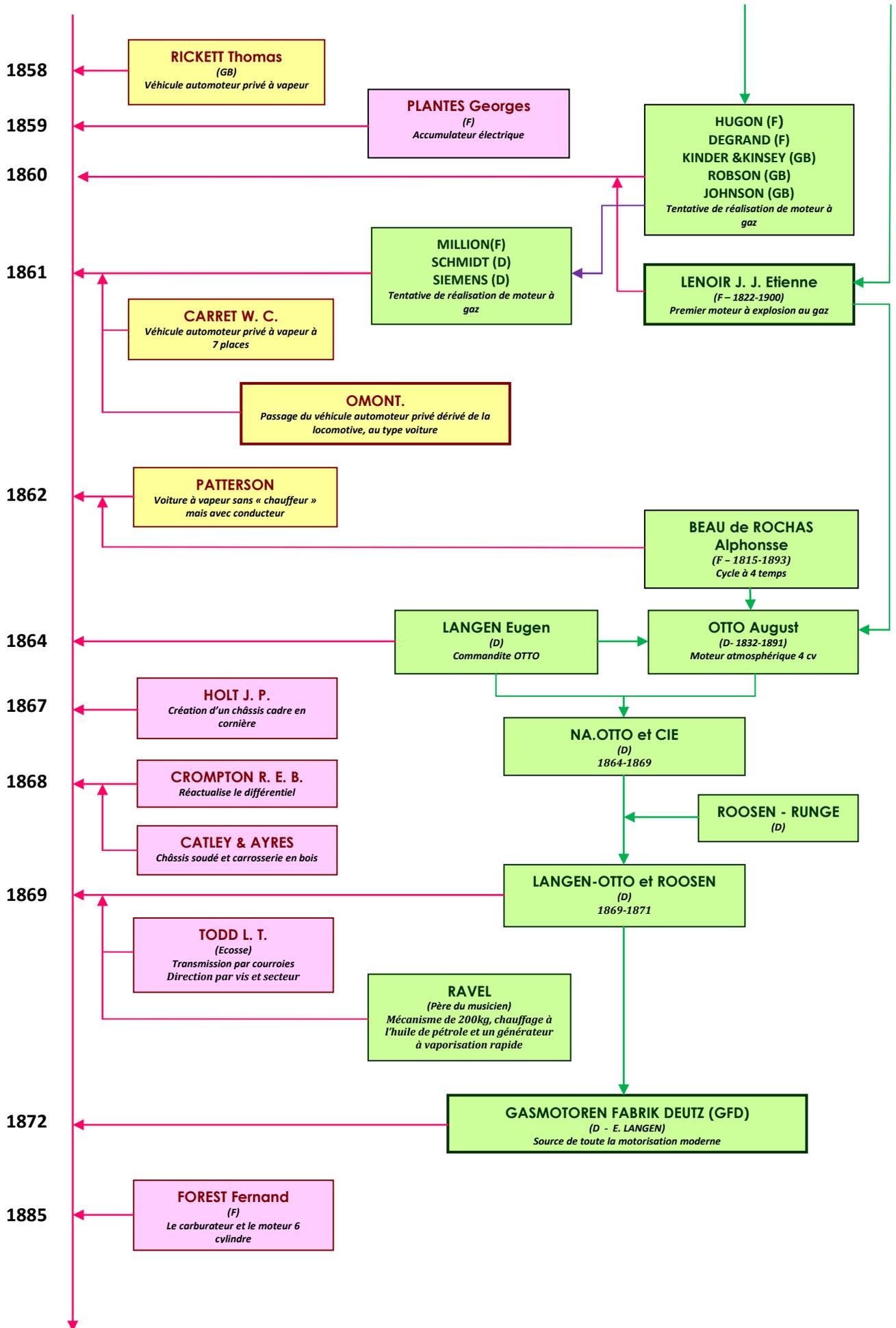
L'INVENTION DE LA MOTORISATION











LES CARROSSERIES

1000 Le développement des voitures hippomobiles a engendré des aménagements et des formes qui ont donné naissance, en Italie, au Carrocci, conçu par l'archer Ariberto d'INTIMIANO : c'est le carrosse



VOITURETTE

- Véhicule se conduisant sans permis



MINI URBAINE

Conduite intérieur ou décapotable
2 ou 4 portes
Pour utilisation urbaine



BERLINE BICORPS

- Conduite intérieure
- Sans coffre apparent
- 3 ou 4 portes
- 4 glaces latérales



BERLINE TRICORPS

- Conduite intérieure
- Avec coffre apparent
- 4 portes
- 4 glaces latérales



BERLINE PANORAMIQUE

- Berline bicorps ou tricorps
- Sans pied milieu



LIMOUSINE

- Conduite intérieure
- 4 portes ou plus
- 6 glaces latérales ou plus

**LANDAULET**

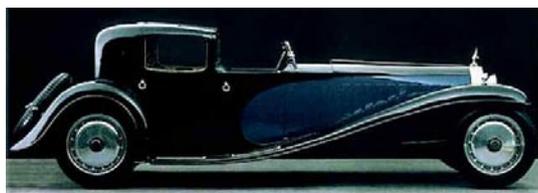
- Conduite intérieure
- Places arrières découvrables
- Places avant fermées

**COUPE 4 PORTES**

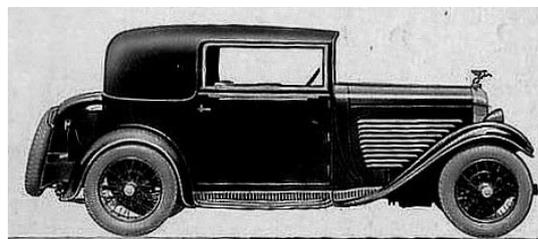
- Conduite intérieure à 5 portes
- Bicorps, profilée comme un coupé

**COUPE DE VILLE / COUPE CHAUFFEUR
COUPE LIMOUSINE**

- Places arrière fermées
- Place chauffeur découverte

**COUPE**

- Conduite intérieure
- 2 portes, 2 glaces latérales
- 2 places

**COUPE 2+2**

- Conduite intérieure
- 2 portes, 2 glaces latérales
- 2 places + 2 petites places arrière

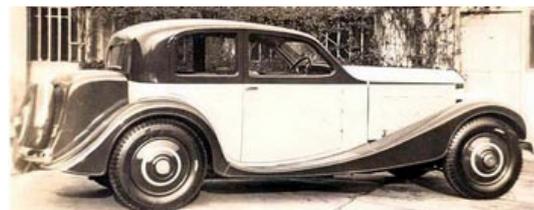


COUPE GT (GRAND TOURER)

- Coupé 2 places ou 2+2
- Performances élevées
- Confort d'une berline

**COACH**

- Voiture fermée, 2 portes
- 4 glaces latérales
- 4 places
- *Traduction du mot coche en anglais*

**BERLINETTE**

- Coupé 2 portes
- 2 places
- Dérivée d'un coupé

**FAUX CABRIOLET**

- Conduite intérieure non découvrable
- Apparence d'un cabriolet fermé

**COUPE DOCTEUR**

- Coupé avec importante garde au toit
- Pour les chapeaux hauts de forme des médecins

**COUPE CABRIOLET (CC)**

- Véhicule découvrable 2 portes
- Toit escamotable
- Dérivé d'un coupé ou d'une berline



CABRIOLET HARD-TOP

- Cabriolet avec toit amovible

**DECOUVRABLE**

- Berline équipée d'un toit en toile amovible

**CABRIOLET**

- Véhicule décapotable
- 2 places, 2 portes
- Dérivé d'une berline ou d'un coupé de série

**ROADSTER**

- Cabriolet 2 portes, 2 places
- Sans capote
- Sans glaces latérales fixes

**SPEEDSTER**

- Cabriolet 2 portes, 2 places
- Moteur à plat porte faux arrière
- Pare brise bas

**SPYDER ou SPIDER**

- Coupé ou cabriolet
- 2 places
- Issu d'aucun modèle de série

**TARGA**

- Cabriolet avec arceau fixe, rigide



BARQUETTE

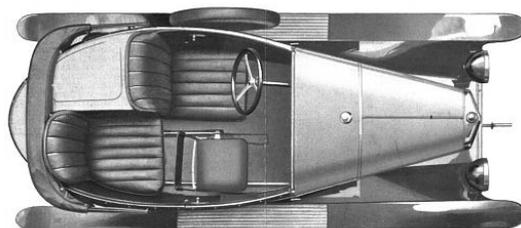
- Voiture de sport découverte
- 1 ou 2 places
- Pare brise en saute vent

**TORPEDO**

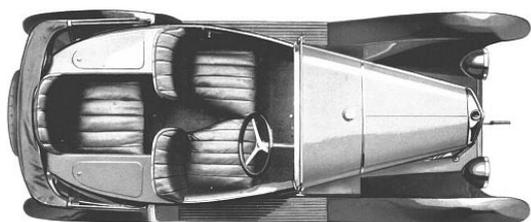
- Voiture découverte
- 2 à 5 places
- Sans glace latérale
- Avec une capote sur l'ensemble des places

**TORPEDO DECALE**

- Cabriolet
- 3 places
- Place arrière décalée derrière le siège passager

**TORPEDO TREFLE**

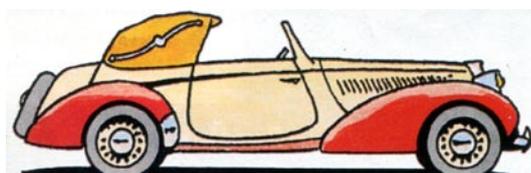
- Cabriolet
- 3 places
- Place arrière en position centrale

**SKIFF**

- Cabriolet
- 2 portes, 3 places
- Pointe arrière en forme de bateau

**CABRIOLET MYLORD**

- Position intermédiaire de la capote
- entre cabriolet et coupé de ville



PHAETON

- Voiture découverte
- 4 à 6 places
- Places arrières avec portillon

**TONNEAU**

- Voiture découverte
- 4 à 6 places
- avec portillon sur la face arrière

**BREAK**

- Conduite intérieure
- 4 portes
- 5 à 7 places
- sans séparation entre le coffre et l'habitacle
- muni d'un hayon arrière

**BREAK COUPE SPORT**

- Conduite intérieure
- 4 portes
- 5 à 7 places
- Break profilé sport

**BREAK DE CHASSE**

- Break 2 portes

**4X4 TOUT TERRAIN**

- Véhicule à 4 ou 6 roues motrices



SUV (Sport Utility Véhicule)

- Véhicule de loisir
- Bi corps
- 2 roues motrices



CROSSOVER

- Véhicule de loisir
- Croisement entre un SUV et une berline



PICK-UP

- Véhicule 2 ou 4 roues motrices
- Cabine à 2 portes
- 2 à 3 places
- 2 ou 4 glaces
- Espace de chargement arrière découvert



PICK-UP DOUBLE CABINE

- Véhicule 2 ou 4 roues motrices
- Cabine à 2 ou 4 portes
- 4 à 6 places
- 4 glaces
- Espace de chargement arrière découvert



LUDOSPACE

- Véhicule familiale
- Gabarit moyen
- 5 places, 5 portes
- Dérivé d'un véhicule utilitaire léger



MINISPACE

- Monospace citadin
- Gabarit moyen
- 5 places, 5 portes



MONOSPACE

- Véhicule monocorps
- 5 à 7 places
- 5 portes

**COUPESPACE**

- Véhicule monocorps
- 5 places
- 2 ou 3 portes

**VAN**

- Véhicule utilitaire léger
- Espace intérieur aménagé pour le transport de personnes

**BERLINE COMMERCIALE**

- Berline 2 portes
- 2 glaces latérales
- Glaces arrière tôlée

**BREAK TOLEE**

- Break 2 portes
- Arrière tôlé

**FOURGONNETTE**

- Véhicule utilitaire léger
- Issue d'un véhicule de série



FOURGONNETTE BACHEE

- Véhicule utilitaire léger
- Issue d'un véhicule de série
- Partie arrière pouvant être couverte d'une bâché

**CAMIONNETTE**

- Véhicule utilitaire léger
- Petit camion

**AUTOCHENILLE**

- Véhicule avec un pont avant directeur
- Propulseur arrière équipé de chenilles

**AMPHIBIE**

- Véhicule terrestre
- Circulant en milieu aquatique

**BUGGY**

- Véhicule 4x4
- Découvert
- Sans porte

**TUNING**

- Véhicule de série



- Modification mécanique
- Modification esthétique

LANDAULET

- Ouverture des places arrière d'une voiture fermée



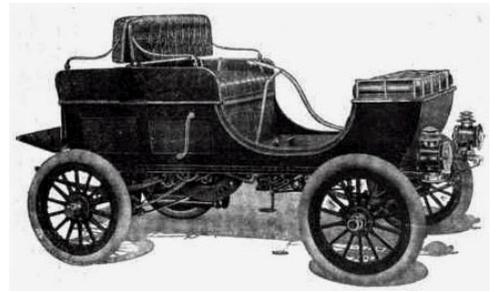
CONCEPT CAR

- Véhicule unique
- Prototype de recherche



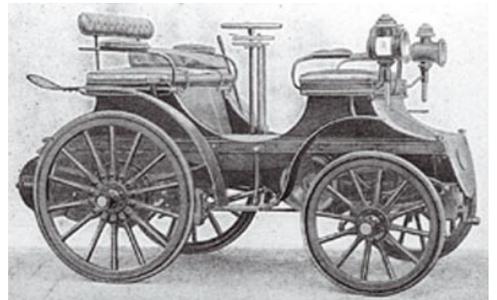
DOS A DOS

- 4 places assis sur le moteur central
- 2 face à la route
- 2 dos à la route



VIS-A-VIS

- 4 passagers assis face à face



CYCLECAR

- Moins de 350 kg
- Moins de 1000 cc
- 3 ou 4 roues



TANK

- Voiture de compétition
- Forme ponton



FORMULE 1

- Monoplace



FORMULE INDY CAR

- Monoplace

**FORMULE E**

- Monoplace

**FORMULE GP2E**

- Monoplace

**FORMULE RENAULT 3,5**

- Monoplace

**FORMULE INDY LIGHTS**

- Monoplace

**FORMULE A1**

- Monoplace

**FORMULE SUPER FORMULA**

- Monoplace

**FORMULE 3**

- Monoplace

**FORMULE GP3**

- Monoplace



FORMULE MAZDA

- Monoplace

**FORMULE RENAULT 2,0**

- Monoplace

**FORMULE FORD 2000**

- Monoplace

**FORMULE 4**

- Monoplace

**FORMULE RENAULT 1,6**

- Monoplace

**FORMULE ABARTH**

- Monoplace

**FORMULE BMW**

- Monoplace

**FORMULE FORD 1600**

- Monoplace



FORMULE TOYOTA

- Monoplace



FORMULE VW

- Monoplace



LE MANS PROTOTYPE 1

- Sport-Prototype



LE MANS PROTOTYPE 2

- Sport-Prototype



LE MANS DAYTONA PROTOTYPE (DP)

- Sport-Prototype



LE MANS PROTOTYPE CHALLENGE

- Sport-Prototype



PROTOTYPE CN

- Sport-Prototype



SUPER 2000-TC1

- Production

**DTM**

- Production

**V8 SUPER CAR**

- Production

**NASCAR DIVISION 1**

- Production

**TC 2000**

- Production

**SUPER 2000-TC2**

- Production

**TOP RACE V6**

- Production



NGTC

- Production

**SUPER 1600**

- Production

**MITJET**

- Production

**CLIO CUP**

- Production

**SEAT CUP**

- Production

**GT1**

- Grand Tourisme



GT2 (GTE)

- Grand Tourisme

**GT3/GT300**

- Grand Tourisme

**GTC / GTS**

- Grand Tourisme

**GT500**

- Grand Tourisme

**RALLYCROSS****COURSE SUR GLACE****RALLYE-RAID**

- Prototype



RALLYE-RAID

- Buggy



WRC (WORLD RALLY CAR)

- Rallye



S2000

- Rallye



SUPER PRODUCTION

- Rallye



JUNIOR

- Rallye



DRAGSTER



RECORD



LES MARQUES

LES MODELES

4 STROKE

France

2005/ CONSTRUCTEUR

FONDATEUR : Roumen ANTONOV

ADRESSE :

HISTORIQUE : Roumen ANTONOV créé des voitures dans le style rétro, inspirées des créations des années 30 avec l'idée d'une production artistique unique et personnalisée.



MODELE :

DREAM CAR Coupé 2 places

- Châssis tubulaire, caisse en polyester,
- Moteur position centrale arrière,
- 3 cyl, 68 ch à 6000 tr/mn,
- 93 Nm à 3600 tr/mn, 600 kg,
- Distribution à calage variable VVT,
- ABS, EBS, 4 freins à disque,
- Boîte de vitesse manuelle à 5 rapports,
- 7 combinaisons de couleur bi-ton,
- Vitres et siège conducteur électriques,
- Intérieur cuir,
- Personnalisation à la demande : hayon arrière, ailes avant et arrière,...



Source : constructeur

9ff**Allemagne****9ff**
FAHRZEUGELEKTRONIK GMBH

2001/ TRANSFORMATEUR / PREPARATEUR

FONDATEUR : Jan FATTHAUER

ADRESSE : Dortmund

HISTORIQUE :

MODELE :

GT Turbo Gtronic 997

- Spyder 2 places
- Base Porsche 911
- 1200 ch à 1150 Nm
- 0 à 100 km/h = 2,8s

**BT2 NURBURGRING**

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 917 GT2

**996 GT2**

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 911
- 750 ch
- Propulsion



GT9 CLUB SPORT (CS)

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 917 GT2
- Flat six / 3,6l / turbo
- 750 ch à 910 Nm
- Ou moteur GT9 R

**GTurbo 1200**

- Coupé GT 2 places
- 1200 ch
- 0 à 100 = 2,8s

**Speed 9**

- Speedster 2 places
- Base Porsche 911 turbo
- Flat six
- 700 ch

**997 Turbo Phase 2**

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 911



Booster pour Porsche 997 GT3 et GT3 RS

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 997
- GTurbo 750 ch
- GTurbo 850 ch
- GTurbo 1000 ch



TR 1000

- Coupé GT 2 places
- Base Porsche 997 turbo
- Moteur Flat 6
- 1000 ch à 1040 Nm
- 0 à 100 = 3,2 s
- 391,7 km/h



GT9R 1000

- Coupé GT 2 places - 20 exemplaires
- Base Porsche GT3 RS
- Moteur Flat 6 - 4,0 l
- 1120 ch
-
-



Speed 9

- Spyder 2 places



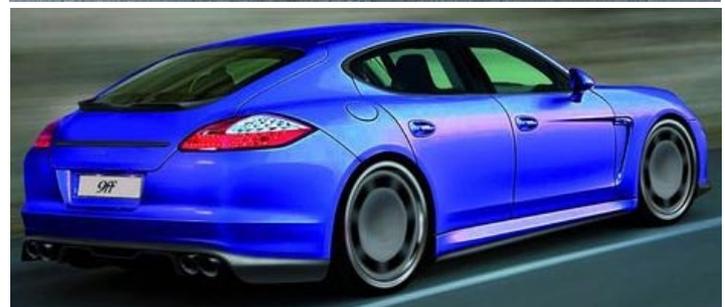
GT9 R Convertible

Spyder 2 places

- Base Porsche GT3 RS
- Moteur Flat 6 - 4,0l
- 1120 ch
- 0 à 100 = 2,9 s
- 414 km/h

**PANAMERA TURBO**

- Coupé 4 portes, 5 places
- Base Porsche Panamera
- PT55 550 ch à 760 Nm
- PT60 600 ch à 800 Nm
- PT65 650 ch à 850 Nm

**GTurbo 750**

- SpyderGT, 2 places
- Base Porsche GT3 RS
- 750 ch

**GTurbo 1300**

- SpyderGT, 2 places
- Base Porsche GT3 RS
- Moteur Flat 6 - 4,0l
- 1300 ch



9ff

Allemagne

PANAMERA TOPCAR CARDI

- Coupé 4 portes, 5 places
- Base Porsche Panamera

**GTT 900**

- Coupé 4 portes, 5 places
- Base Porsche Carrera GT
- V10 - 2 turbo

**GT9R**

- Coupé GT 2 places - 20 exemplaires
- Base Porsche GT3 RS
- Moteur Flat 6 - 4,0 l
- 1120 ch
- 0 à 100 = 2,9 s
- 414 km/h

**911 GT2**

- Coupé GT 2



9ff

Allemagne

GT9

- Coupé GT 2 places - Base Porsche GT3 RS - Moteur Flat 6 - 3,0 l - 987 ch - 407 km/h

**997 Turbo**

- Cabriolet 2 places - Base Porsche 911 - Moteur Flat 6 - 4,0 l - 910 ch - 910 Nm - 392 km/h - 0 à 100 = 3,1 s

**997 Turbo Airforce Bodykit**

- Coupé GT 2 places - Base Porsche 911 - Moteur Flat 6 - 640 ch - 813 Nm

**997 Turbo**

- Coupé GT 2 places - Base Porsche 911
- Stage 1 - 535 ch - 325 km/h - 0 à 100 = 3,7 s
- Stage 2 - 560 ch - 745 Nm - 0 à 100 = 3,6 s
- Stage 3 - 640 ch - 813 Nm - 343 Km/h - 0 à 100 = 3,5 s
2 turbo VTG



997 Twin Turbo

- Cabriolet 2 places - Base Porsche 911 Carrera 4S - Moteur Flat 6 - 650 ch - 850 Nm - Biturbo - 350,1 km/h - 4 x 4
- Pneumatiques : 235 mm AV - 325 mm AR

**CARRERA GT**

- Coupé GT 2 places - 912 ch - V10 5,7 l - 2 ACT

**CAYMAN CR42**

- Coupé GT 2 places - Base Porsche Cayman S
- 420 ch - 435 nM



A

Voir → **ALBERT** → **F. CLARK CO.**

1903/1905 CONSTRUCTEUR

A.A.

U.S.A.

Voir → **ART ARFONS**

1952/1971 CONSTRUCTEUR

A.A.A.

France

ATELIERS D'AUTOMOBILES ET D'AVIATION

1919/1920 CONSTRUCTEUR

FONDATEUR :

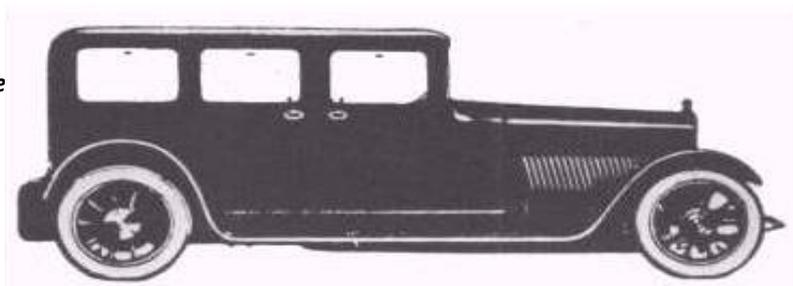
ADRESSE : PARIS

HISTORIQUE : *Production de voitures électriques de luxe réalisées sur le modèle des véhicules à essence de l'époque.*

MODELES :

6 A Limousine 45 km/h – 120 km d'autonomie

10 A Limousine 45 km/h – 120 km d'autonomie



A.A.A.

Allemagne

AKTIENGESELLSCHAFT FUR AKKUMULATOREN UND AUTOMOBILBAU

1919/1920 CONSTRUCTEUR

FONDATEUR : Alex FISHER

ADRESSE : Berlin

HISTORIQUE : *Construit des voitures à entraînement électrique. En 1920 la marque devient A.A.A. AKKUMULATORENBAU AUTOMOBIL GmbH UND FUR ELEKTRISCHE FAHRZENGE*

MODELES :

AAA SPORT Phaéton 1921 ELECTRO



A.A.A.

Allemagne

AKKUMULATORENBAU AUTOMOBIL GmbH UND FUR ELEKTRISCHE FAHRZEUGE

1920/1922 CONSTRUCTEUR

FONDATEUR : Alex FISHER

ADRESSE : Berlin

HISTORIQUE: *En 1922 la marque devient ALFI - AKKUMULATORENBAU AUTOMOBIL GmbH UND FUR ELEKTRISCHE FAHRZENGE***A.A.A. ELECTRICAR**

France

1920/1924 CONSTRUCTEUR

FONDATEUR : M. COUAILLET

ADRESSE : Paris

ELECTRICAR TRICYCLE

Voiture de ville

- 3 roues
- Moteur électrique

Source : www.automobileweb**A.A.C.**

U.S.A.

Voir → **ALL AMERICAN CLASSICS**

1923/1925 CONSTRUCTEUR

ADRESSE : Yongstone (Ohio)

A.A.C.

U.S.A.

Voir → **AMERICAN AUTOMOBILE COMPANY**

1898/1924 CONSTRUCTEUR

ADRESSE : New York

A.A.C.

Italie

Voir → **AUTO AVIO COSTRUZIONI**

1939/1940 CONSTRUCTEUR

ADRESSE :

A.A.C.

Italie

Voir → **AUTO AVIO COSTRUZIONI****2004** CONSTRUCTEUR

ADRESSE :

AACHENER

Allemagne

Voir → **FAFNIR** → **STEEL WORKS****1901** CONSTRUCTEURADRESSE : **Aix la Chapelle****A.A.G.**

Allemagne

ALLGEMEINE AUTOMOBIL GESELLSCHAFT**1906/1907** CONSTRUCTEURADRESSE : **Berlin**FONDATEUR: **M. BURCHARDT**HISTORIQUE : *L'usine produit un seul modèle.*

MODELE :

Voiture

- Moteur 4 cylindres - Boite à 4 vitesses - arbre moteur - Transmission à cardans

A.A.G.

Allemagne

1899/1901 CONSTRUCTEURFONDATEUR: Professeur **KLINGENBERG**

ADRESSE :

HISTORIQUE : *L'usine produit des voitures électriques.
Elle est rachetée en 1901 par Emile RATHENAU,
Président d'AEG qui la rebaptise
NEU AUTOMOBIL GESELLSCHAFT soit **NAG***

MODELE :

KLINGENBERG WAGEN Tonneau 4 places

- 1901 à 1903 - 40 exemplaires
- Moteur monocylindre 6 ch - 35 km/h - 420 kg

ELEKTROMOBILE

- Voiturette électrique 2 places - 5 CV (4kw)
- Sous licence SCHUCKERT & CO.



KLINGENBERG WAGEN

Source : www.automobileweb

AAGB

Allemagne

1901

CONSTRUCTEUR

AAGLAND

Allemagne

COMPAGNIE AAGLAND MANUFAKTUR

2003/ CONSTRUCTEUR

ADRESSE : Nurnberg / Bamberg

FONDATEUR: Roland BELZ



HISTORIQUE : *Construction de reproduction de calèches hippomobiles traditionnelles propulsées par un moteur de faible puissance à des vitesses lentes*

MODELES :**AAGLANDER DUC Bi-place**

- Double banquette 4 places L = 406 cm
- Moteur 3 cyl - 900 cm³ - 20ch à 3200 tr/mn
- 20 km/h - freins à disques
- Roues en acier avec des pneus pleins
- Direction assistée
- Homologuée en Allemagne pour la circulation sur route ouverte

AAGLANDER MULOR 2+2

- Mêmes caractéristiques



Source : constructeur

AAGM

Allemagne

1901

CONSTRUCTEUR

A.A.M.

U.S.A.

Voir → **AMERICAN AUTOMOBILE MANUFACTURING**

1911/1912 CONSTRUCTEUR

ADRESSE : New Albany (Indiana)

A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

ALL AMERICAN RACERS (USA) - ANGLO AMERICAN RACERS (GB)

AAR = "Tous les coureurs américains"

1965/1999 CONSTRUCTEUR

ADRESSE :

FONDATEUR: Daniel Sexton GURNEY

HISTORIQUE : Dan GURNEY et Carroll SHELBY fondent en 1965 la AAR (USA et GB)

Ils créent une monoplace : la EAGLE ;

AAR participe aux différents championnats américains (USAC, IMSA, CART,...)

L'activité cesse en 1999, mais un projet ressort en 2011.



MODELES :

EAGLE T1F CLIMAX V8

1966/1969 Formule 1



EAGLE T1G WESLAKE V12

1966/1969

- 360 à 400 ch



EAGLE T2G (Mk2)



MCLEAGLE

CAN-AM

- MCLAREN modifiée par AAR



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE OFFENHAUSER

1968 INDY

- Moteur : 2, 65l - 750 ch à 8500 tr/mn
- Carburant methanol

**EAGLE FORD**

1968 INDY

- Moteur FORD V8

**EAGLE F A/5000**

1968

- Moteur V8 CHEVY

**EAGLE FORD WESLAKE**

1969

**EAGLE FORD INDY**

1969



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE OFFENHAUSER INDY

1969

**EAGLE OFFENHAUSER INDY**

1969

**EAGLE OFFENHAUSER INDY**

1969

**EAGLE SANTA ANA**

1969 INDIANAPOLIS

- V8 FORD



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE OFFENHAUSER

1970 INDIANAPOLIS

- Moteur 4 cyl turbo 1150 cm3

**EAGLE FORD**

1970 INDIANAPOLIS

**EAGLE FORD**

1970 INDIANAPOLIS

**EAGLE OFFENHAUSER**

1970 INDIANAPOLIS

**EAGLE GURNEY EDITION**

1970 PLYMOUTH BARRACUDA



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE SPECIAL USAC

1970 INDIANAPOLIS

- Aménagements Pilotes Swede SAVEGE

**EAGLE OFFENHAUSER**

1971 INDY-CAR

**EAGLE OFFENHAUSER**

1972 INDY-CAR

**EAGLE OFFENHAUSER**

1972 INDY-CAR

**EAGLE OFFENHAUSER**

1972 INDY-CAR



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE OFFENHAUSER

1972 INDY-CAR

**EAGLE 500**

1973 INDY-CAR STP

**EAGLE FORMULA 5000 74a**

1974

**EAGLE FORMULA 5000 fa 74**

1975

**EAGLE FORMULA 5000 Type 755**

1975



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE INDY-CAR

1974

**EAGLE INDY-CAR**

1975

**EAGLE INDY-CAR**

1976 AMC

**EAGLE INDY-CAR**

1976 OFFENHAUSER Officielle

**EAGLE INDY-CAR**

1977 OFFENHAUSER

- 4 cylindres
- 750 ch à 10500 tr/mn



EAGLE CROWER-COSWORTH FLAT 8

1977

- Moteur 8 cyl à plat turbo 6 temps
- Conçu par Bruce CROWNER
- *La fonction de refroidissement du moteur, au lieu d'être consommatrice d'énergie de puissance, devient, au contraire, productrice d'énergie.*

**EAGLE FORMULE FORD**

1978

- 13 exemplaires

**EAGLE COSWORTH DFX**

1978 INDY-CAR

**EAGLE INDY-CAR**

1979 ARCO

**EAGLE INDY-CAR**

1980

- Dessin de John WARD



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE INDY-CAR

1981

- Dessin de John WARD et Hiro FUJIMORI
- Moteurs CHEVROLET ou COSWORTH

**EAGLE INDY-CAR**

1981 TITANIUM PACKAGE

- Ajout de deux pontons latéraux

**EAGLE INDY-CAR**

1982

**EAGLE INDY-CAR**

1983

**EAGLE IMSA**

1983/1985 TOYOTA CELICA



A.A.R. EAGLE

U.S.A./Grande Bretagne

EAGLE INDY-CAR

1984

- Moteur PONTIAC

**EAGLE INDY-CAR**

1985

- Moteur COSWORTH

**AAR TOYOTA MR2**

1985 DESERT-CHALLENGE

**AAR TOYOTA CELICA**

1987 IMSA GTO



Photo Richard OWEN

AAR TOYOTA EAGLE**1991/1993 IMSA GTP MK3**

- Conception John WARD et Hiro FUJIMORI - Moteur 4 cyl Turbo Garret / 2ACT - 2,4l 700/750 ch Boite 5 rapports - Châssis monocoque carbone 832 kg

**TOYOTA EAGLE MKV****1996 IRL****TOYOTA EAGLE 987****1998**

- Moteur TOYOTA RV8D Turbo DOHC
- V8 800 ch à 14600 tr/mn
- 702 kg

**TOYOTA EAGLE 997****1998****GURNEY EAGLE MC.CANN****1998 FORMULA FORD**

- Base FORMULA FORD AAR 1978 - Moteur MAZDA 1300 cm³



AAR FORMULE ATLANTIC

2000

**AAR PROJECT 56 DELTA WING LE MANS**

2012

- Moteur 4 cyl / turbo 300 ch à 8000 tr/mn / Freins carbone / châssis composite - 475 kg / L = 465cm / l = 200cm / h = 103cm
- Empat = 290cm / voie AV = 70cm et AR = 170cm

Ensemble des sources : www.automobileweb

AAT**USA****ADVANCED AUTOMOTIVE TECHNOLOGIE****1988/** CONSTRUCTEUR / CARROSSIER**ADRESSE :** Rochester Hills (Michigan)**FONDATEUR :** Steve PASTEINER

HISTORIQUE : *Après avoir dirigé les bureaux de style de BUICK et de CHEVROLET, Steve PASTEINER créé, en 1988 ADVANCED AUTOMOTIVE TECHNOLOGIE avec trois orientations :*

- 1) conception et réalisation de prototypes de produits pour l'industrie automobile, à l'unité ou en petites séries ;*
- 2) rénovation de CORVETTE anciennes en greffant des éléments mécaniques modernes « activité Custom » ;*
- 3) adaptation d'anciennes carrosseries de CORVETTE sur des châssis modernes « Commémorative Edition »*

AAT CORVETTE 1953/2003 COMMEMORATIVE EDITION**2003 cabriolet**

- Production de 155 exemplaires
- Véhicule combinant le style rétro du millésime 1953 avec les éléments de confort et de puissance de la CORVETTE C5 convertible de 2003

**AAT CORVETTE 1953/2003 COMMEMORATIVE EDITION****2003 coupé**

AAT CORVETTE 1953/2003 COMMEMORATIVE EDITION

2003 Break/hard top

**AAT CUSTOM 54**

2003 Cabriolet

- Base CORVETTE 1954
- Suspension Corvette C4 / Freins à disque
- Moteur version LS1

**AAT CUSTOM 58**

2003 Coupé

- Base CORVETTE 1958 - Moteur version LS1 - Boite TREMIC 6 rapports - Aménagements des versions modernes



AAT CUSTOM 62

2003 Cabriolet Base CORVETTE 1958

**AAT CUSTOM 63**

2003 Coupé Base CORVETTE 1958

**AAT CUSTOM Z06**

2003 coupé - jantes 18 et 19 pouces / roues OZ / kit échappement BORLA



AAT PROJECT-CARS BUICK BLACK HAWK 2000**2003 Coupé-Cabriolet 2+2 Prototype pour Général Motors centenaire de la marque**

- Moteur V8 BUICK 453 ch - 0 à 100 km/h = 4,9s

**AAT HELDO****2003 Roadster**

- Moteur V8 CADILLAC NORTHSTAR 32CV 350ch
- 0 à 100 km/h en 4,1s - 400m DA en 12,2s
- Châssis tube acier
- Carrosserie en matériaux composite

**AAT HELDO****2003 Berlinette**

AAT PROJECT-CARS DODGE LIFE BOX**2003 Prototype Pick-Up**

- Réalisé pour Thyssen Krupp Budd CO.

**AAT PROJECT-CARS FORD SEASCAPE****1999 Prototype Pick-Up**

- Réalisé pour MAGNA SYMATEC

**AAT TAXI 2000 PT****2000 Prototype Taxi Londonnien**

- Base DAIMLER-CHRYSLER CRUISER PT

Ensemble des sources : www.automobilewebVoir → **ARAB AMERICAN VEHICLES****1978** CONSTRUCTEUR

ADRESSE : LE CAIRE

ABADAL

Espagne

1913/1930 CONSTRUCTEUR

ADRESSE : Barcelone

FONDATEUR: Francesco ABADAL



HISTORIQUE :

- 1902 Ancien coureur cycliste, Francesco ABADAL, crée avec ses primes la firme CASA ABADAL et ouvre L'AUTO GARAGE CENTRAL de réparation de bicyclettes, de motocyclettes et d'automobiles.
- 1904 Il devient coureur automobile sur HISPANO-SUIZA et rentre au Conseil d'Administration de la marque.
- 1906 Il s'associe avec Peter HOMET, démanage à Barcelonne et réalise des carrosseries à la demande sur différents châssis. Il commence à contruire ses propres modèles.
- 1913 Il crée la société ABADAL et COMPAGNIE.
Il devient représentant de la marque Belge SPIRNGEL & IMPERIA pour l'Espagne et l'Amérique latine.
- 1918 Création de la marque IMPERIA-ABADAL .
Début des années 20 la collaboration cesse.
- 1923 ABADAL passe un accord avec BUICK et fabrique des véhicules sur des bases de BUICK .
- 1929 La collaboration avec BUICK cesse.
ABADAL s'associe avec la firme américaine HUPMOBILE et produit quelques prototypes.
- 1930 La société arrête sa production.

14/28 TYPE 45 - 1913

- 4cyl - 3104cm3 - 80x180
- Inspirée de l'HISPANO-SUIZA Aphonse XIII



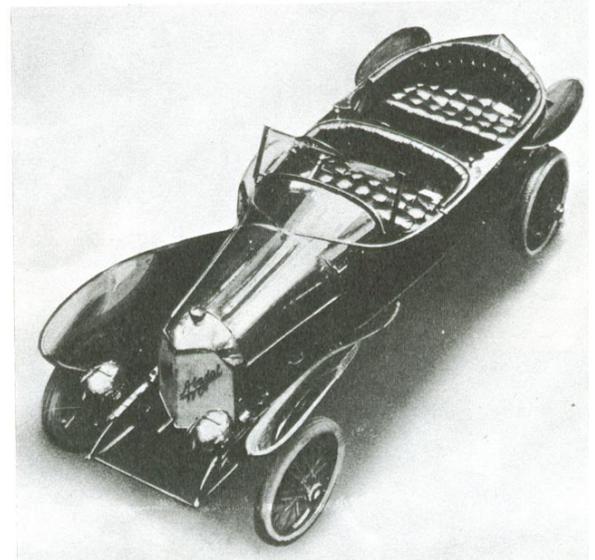
18/24 Tourisme - 1912

- 15/9 - Empattement 301 cm



15/30 Tourisme - 1913

- 6 cyl - 4521cm³ - 80x150 - 40/45 ch

**ABADAL 45 hp**

1914 Torpédo

**ABADAL 25 hp**

1914 Torpédo



ABADAL-BUICK

Espagne

1923 :1929 CONSTRUCTEUR

Environ 100 véhicules produits



SPECIAL 1923

- Châssis et moteur BUICK
- D 44 – D 45



SPORT

- Châssis et moteur BUICK
- D 44 – D 45



ABADAL-BUICK

Coupé Chauffeur



ABADAL-BUICK

Espagne

ABADAL-BUICK

Torpédo

**ABADAL-BUICK**

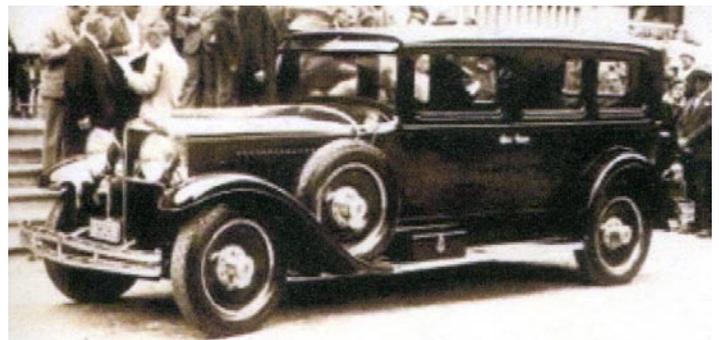
1923 Torpédo

**ABADAL-HUPMOBILE**

Espagne

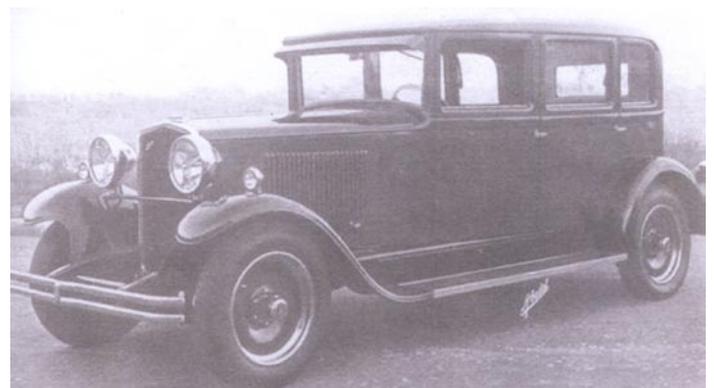
Limousine

1930

**Limousine**

1930

- 6 cyl CONTINENTAL - 3,5 litres



BERLINA

1930 Coupé Chauffeur



Ensemble des sources : Autopasion18.com Historia ABADAL

ABAI

Brésil

1977/ CONSTRUCTEUR

ABAM

Allemagne

1897/ CONSTRUCTEUR

ADRESSE :

HISTOIRE : *Marque allemande qui construit des véhicules KRIEGER sous licence.*

