



Les Pet'ardentes du Choletais

LA GAZETTE

Décembre 2017



Les Pet'ardentes du Choletais

Christian LEBERRE
Sourdine
49360 YZERNEY

Téléphone : 02 41 55 04 25
Messagerie :
mpionneau@aliceadsl.fr

UN COLLECTIONNEUR DE VOITURE A PEDALES EST UN CYCLAUTOPHILE

Comme leurs grandes sœurs, les voitures à pédales apparaissent à la fin du XIXe siècle. Leur construction est alors une affaire d'artisans que les plus malins mettent rapidement à profit. Dès les années 1905, les catalogues des plus grands magasins s'enrichissent de ces beaux jouets. Hélas trop beaux pour les bourses modestes...

Belles, mais très chères

Ces modèles des années 1900-1910 sont particulièrement soignés: pédaliers réglables, bandages de roues en caoutchouc épais, trompes, sièges en moleskine, etc...

Au retour de la première guerre mondiale, les artisans reprennent leurs activités. Mais le monde de l'industrie a changé. Désormais, on construit les vraies autos en série; certaines sont même assemblées à la chaîne. Les petites vont suivre le même chemin et les artisans se muer en industriels. C'est un ferblantier déjà spécialisé dans le jouet qui donne le ton. En 1922, il sort sa première voiture à pédales "nouvelle génération". Sa marque? Euréka! Une référence qui va faire rêver les pilotes en herbe pendant plus de 50 ans...

Euréka, ... et les autres

Dans l'entre deux guerres, l'essor de l'automobile donne un coup de fouet aux autos à pédales: les petites suivent la courbe ascendante des grandes. Le fabricant français Euréka est le premier à en profiter, grâce à la clairvoyance de son initiateur, Henri Kratz-Boussac. En 1922, le premier modèle sort de l'usine normande où les voitures sont assemblées comme chez les grands constructeurs

Euréka innove en abandonnant le système de propulsion "vélo" au profit de pédales en forme d'étrier que les enfants manœuvrent longitudinalement, comme des patins. Euréka révolutionne aussi les techniques de carrosserie en imposant rapidement le "tout acier", comme les (vrais) constructeurs à la pointe du progrès. Aux amalgames châssis-bois-caisse tôle des débuts succèdent, dès 1925, des modèles entièrement métalliques, plus légers. La firme produira des voitures à pédales et demeurera le leader français du secteur pendant près de 50 ans, jusqu'en 1972, année de sa fermeture définitive.

Après guerre : la voiture de papa

Le véritable âge d'or des voitures à pédales commence avec les années 1950. Les firmes qui ont survécu à la guerre sont plus dynamiques que jamais. Et d'autres se mêlent au concert.

En France, Euréka domine toujours, mais on voit se développer nombre de petites marques, nées pour la plupart dans les années 1930 et qui vont laisser de grands souvenirs... Parmi elles:

- ◇ Bien connue des choletais de souche, Morellet Guérineau (ou M.G.) conquiert la notoriété dans les années 1950 en réalisant de nombreuses répliques de voitures de série, ainsi que des voitures de courses (Ferrari, Lotus, ..). La production de voitures à pédales cessera au début des années 1970.
- ◇ Devillaine Frères (ou EDEF et même EDF) connaît, elle aussi, un notable succès dans les années 1950, avec une production variée.
- ◇ Pierre Guy (ou Gui). Nées au début des années 1930, réputées pour leurs répliques de Bugatti biplaces notamment, les autos Gui disparaîtront, à leur tour, dans les années 1960.
- ◇ M.F.A., dès les années 1930, Devisix, Kid et bien d'autres marques feront le bonheur des petits français.

Les marques étrangères ont aussi leur place sur le marché hexagonal. Certaines, comme l'italienne Giordani font rêver les amateurs de voitures de course. D'autres, comme la firme belge Torck, calquent leurs créations sur la production traditionnelle, qu'elles exportent dans toute l'Europe.

De nos jours, c'est le plastique qui domine et les pédales ont laissé la place à des moteurs électriques.

