



Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAVY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Janvier 2022

La De Dion de Daniel

Albert Guillaume Louis de Dion Wandonne de Malfiance, baron de Wandonne, dit Jules-Albert de Dion est né à Nantes, le 10 mars 1856. Au décès de son père en 1901, il hérite du titre de marquis.

L'entreprise Automobiles de Dion Bouton, est née en 1883. On raconte que le comte Jules-Albert De Dion fut fasciné fin 1881 par un jouet, une petite locomotive à vapeur fonctionnelle, réalisée par un certain Charles Armand Trépardoux formé aux Arts et Métiers d'Angers, aidé de son beau-frère, Georges Bouton.

La rencontre entre ces trois hommes a lieu. Bouton et Trépardoux présentent leur étude de chaudière pour véhicule léger et De Dion, passionné par tout ce qui touche à la force mécanique, décide de financer ce projet. L'entreprise « Trépardoux et Cie » est fondée en 1882. La mise au point d'une chaudière prend de longs mois avant qu'on voie apparaître les premiers véhicules : un tricycle De Dion en 1883, suivie d'un quadricycle en 1884 : la « De Dion Bouton La Marquise », de fait la première traction, bien avant Citroën !!

Le moteur à explosion apparaît au XIX^{ème} siècle et commence à se développer. Le comte De Dion s'intéresse beaucoup à cette invention et met les ressources de son entreprise sur le développement d'une telle motorisation, ce qui a pour conséquence le retrait de Trépardoux en 1893, qui n'y croyait pas. La société devient De Dion-Bouton à partir de cette année-là.

En quelques années, De Dion Bouton déposera plus de quatre cents brevets, dont certains, comme le pont De Dion, sont encore utilisés aujourd'hui sur des véhicules modernes. Premier constructeur à fabriquer entièrement ses voitures, De Dion-Bouton crée en 1895 le premier moteur monocylindre à pétrole capable de tourner à près de 2000 tr/mn. La société produit quatre-cents voitures et trois mille deux-cents moteurs et devient le fournisseur de moteurs pour plus de 200 marques dont Delage, Latil, Peugeot, Renault, et bien d'autres. En 1900, De Dion-Bouton est devenu le plus grand fabricant d'automobiles du monde !!

À partir de 1909, De Dion Bouton motorise plusieurs modèles de voitures, camions, et même avions, avec le premier moteur V8 de la marque, l'un des premiers au monde, avec celui des Rolls Royce V8 de 1905

Très éclectique, dynamique et touche-à-tout, Jules-Albert De Dion crée la première course automobile, qu'il gagne, crée l'Automobile Club de France, suivi du premier Salon de l'Automobile. En 1900, il fonde le journal L'Auto devenu aujourd'hui L'Equipe. Il participe ainsi, de fait, à la création du Tour de France cycliste !!

Pour fêter le changement de siècle, il édite une carte routière de France, suivie d'un guide touristique, activité cédée ensuite à Vermot, l'éditeur de l'Almanach, qui la revend par la suite à Michelin !



La Marquise



Parlons maintenant de la de Dion Bouton de Daniel

Peu de voitures de cet âge ont un historique aussi limpide qui s'étale sur près de cent ans ! On a relevé en effet la trace de cette D1-12HP à Saint Etienne en 1927. En 1962, elle est immatriculée à Bourges. Son propriétaire était maraicher et devant l'incapacité à trouver des pneus à talon, mit la voiture sur cales où elle resta une vingtaine d'années. Et quand il a fallu libérer les lieux, ce fut Jean Tua, un grand collectionneur suisse qui l'acheta et l'utilisa régulièrement dans de grands rallyes internationaux pour lesquels, il fallait une voiture fiable et robuste. Une grosse restauration a été effectuée de 1962 à 1964 qui a nécessité une remise à neuf de tous les éléments mécaniques, ainsi qu'une réfection du châssis et de la carrosserie, tout en respectant au maximum l'aspect originel.

Daniel l'a racheté en décembre 2005 lorsque la collection de Jean Tua fut mise aux enchères à Genève. Daniel est depuis aux petits soins de ce très bel exemplaire.

Quelques précisions techniques :

Nous sommes en face d'une carrosserie dite Double Phaéton. Un Torpédo décapotable avec des portières, et un parebrise. Cinq personnes peuvent y prendre place, et si la capote est en bon état, il ne faut guère parler d'étanchéité, car démunie de parois latérales; Le moteur est un quatre-cylindres en ligne monobloc de 2000 cc avec graissage par pompe, soupapes latérales. L'allumage est confié à une magnéto Bosch DU4, le carburateur est vertical de fabrication De Dion Bouton. Le freinage est assuré par des tambours à commande mécanique sur la transmission arrière. La suspension est à ressorts semi-elliptiques, sans amortisseurs.

Les pneus à talon Dunlop sont montés sur des jantes bois et l'éclairage est à acétylène : une autre époque !

