

# AUTOMOBILES

Documentations sonores 1892 - 1963

Office de radiodiffusion-télévision française



FRÉMEAUX  
& ASSOCIÉS



radiofrance

*Les Bonheurs  
de Joligny*



# AUTOMOBILES : Documentations sonores 1892-1963

*Par Bruno Guermonprez*

Fascinant domaine que celui de la documentation sonore, qui s'inscrit comme un rouage essentiel de la grammaire radiophonique. C'est d'ailleurs dans les étages de la Discothèque Centrale de Radio France – lieu unique par son histoire, son fonds propre, son organisation et son exploitation par les antennes de Radio France –, lors d'une visite guidée par Virginie Vincienne et Thomas Henry, deux de ses plus actifs responsables, que les volumes d'une collection discographique (microsillons 33 tours, 30cm) éditée par l'Office de Radiodiffusion Télévision Française au mitan des années 60 se sont offerts à nos yeux. Sobrement intitulés Bruitages techniques, et présentés dans une charte graphique très systématique et en tout point semblable à ces collections de musiques fonctionnelles qu'on ne nommait pas encore Library Music, ces volumes étaient proposés en tant que tels aux utilisateurs du média national pour illustrer tous types de programmes et principalement le genre-roi de la fiction (ou dramatiques comme l'on disait alors).

Outre les ambiances de transports en communs (« Bus bleu et tramway ») et de lieu de restauration (« Restaurant 1.000 couverts » et même « Self de la Maison de la Radio »), notre intérêt, autant historique que personnel, s'est porté sur les disques consacrés à l'automobile. Offrant un large spectre de la production puisqu'allant de l'antique Peugeot HA 4 de 1892 à la

plus récente Simca 1300 de 1963, la série proposait de coller au mieux aux décors et aux époques des sujets abordés dans les programmes. Car, de toute évidence, mobiliser un tel effet de réel dans une réalisation audiovisuelle ne pouvait se concevoir sans distinguer les évolutions techniques et technologiques du mode de locomotion qui a peut-être le plus marqué le XX<sup>ème</sup> siècle. Quoi de commun en effet entre les véhicules exclusifs aux caractéristiques fortement hippomobiles du temps des pionniers et ceux des Trente Glorieuses promettant la mobilité au plus grand nombre ?

C'est donc autant à une sorte de voyage dans le temps qu'au témoignage d'une manière de faire de la radio que nous invite la présente collection. Remontons donc la pendule de l'histoire à l'extrême fin du XIX<sup>ème</sup> siècle, ce moment où l'automobile s'invente peu à peu, où ingénieurs, industriels et aussi des bricoleurs de génie, émancipent progressivement la plus noble conquête de l'homme (le cheval) de leur impérieuse nécessité à se déplacer, de plus en plus loin, de plus en plus longtemps et de plus en plus vite. Car après la révolution de la vapeur, qui a déjà mis à mal l'hégémonie de l'équidé et qui n'a pas permis à Joseph Cugnot de pérenniser son fameux fardier (1769-1771) mais qui a contribué à l'essor du train, arrive bientôt celle du moteur à explosion, qui est en définitive l'interprète principal de notre volume.

Au début des années 1860, les trouvailles du Belge Etienne Lenoir et du Français Alphonse Beau de Rochas théorisent le principe d'un moteur à quatre temps – admission d'air et de carburant, compression, détente, échappement – transformant l'énergie thermique en énergie mécanique grâce à la maîtrise de l'explosion par l'invention de la bougie électrique. Le Français Edouard Delamare-Deboutteville va même matérialiser la segmentation des pistons, la distribution par soupapes et l'allumage électrique. Ensuite, ce sont les Allemands Gootlieb Daimler, Wilhelm Maybach et Karl Benz qui vont développer les potentialités de moteurs légers, mobiles et performants. En 1886, un moteur d'environ 80 kilos est posé par le dernier sur un tricycle. Mais c'est le Français Emile Levassor, constructeur de cycles, qui renouvelle l'opération, avec des moteurs Daimler et Benz, de série. À l'Exposition Universelle de Paris de 1889, Maybach présente un quadricycle à moteur. Rien n'arrêtera plus les perfectionnements de l'automobile dont les principes fondamentaux sont finalement concrétisés dès sa naissance.

Avec son frère Eugène, Armand Peugeot s'est fait un nom dans la production des bicyclettes mais il voit le futur dans celle de l'automobile. En 1891, sort sa première « voiture sans chevaux » en utilisant, sur proposition de René Panhard et Emile Levassor qui produisent désormais, sous licence Daimler, des « moteurs à pétrole ». En un an, Peugeot développe trois autres types. Le troisième s'offre la publicité d'une participation à la course Paris-Brest-Paris et le

quatrième, exemplaire unique conçu pour le Bey de Tunis, permet, grâce aux 7 « chevaux vapeur » fournis par le 2 cylindres en V d'un peu plus de 1.000 cm<sup>3</sup>, de frôler la vitesse mirobolante de 20 km/h ! Le spécimen, une sorte de fiacre sur lequel conducteur et passager se font face, tient encore beaucoup de la figure hippomobile. Mais le teuf-teuf qu'on peut écouter ici semble étonnamment moderne. 65 exemplaires de types 3 et 4 seront vendus à une clientèle fortunée et intrépide, tant la conduite de tels véhicules demande force et agilité.

Cette contrainte nécessite un conducteur-chauffeur spécialisé, capable de lancer le moteur, de tenir un volant qui n'a pas la forme ronde qu'on lui connaît aujourd'hui mais en T et de changer les vitesses dont les conceptions, si elles sont ingénieuses, n'ont rien de maniable. Petit à petit, la configuration en vis-à-vis évolue pour positionner le conducteur à l'avant, à découvert, tandis que les passagers, qui incluent le propriétaire, sont installés dans un habitacle clos et qu'une malle arrière est prévue pour les quelques bagages. L'invention du démarreur, les perfectionnements du couple boîte de vitesse/embrayage et des systèmes électriques ainsi que de refroidissement, mais aussi et surtout l'apparition des pneumatiques sur les roues vont contribuer à l'essor de cette nouvelle industrie, principalement en Allemagne, en Angleterre et en France qui domine la production avec, en 1907, plus de 25 000 véhicules contre 12 000 en Grande-Bretagne et 5 200 en Allemagne (cette dernière important l'essentiel de son marché de France!). Cette

supériorité persiste en Europe jusqu'à la Première Guerre Mondiale avec 60 000 véhicules pour 1913.

Les constructeurs ont essayé et les marques sont presque innombrables, malgré le caractère élitiste de l'automobile principalement en raison de son prix d'achat (environ dix ans de salaire d'un ouvrier) et d'entretien (les réseaux de garages étant aussi inexistantes que le réseau routier primaire). Darracq, Audibert & Lavirotte, Barré, Chenard & Walker, Brasier, Grégoire, Lorraine Dietrich, Mors, Rochet-Schneider, entre beaucoup d'autres marques proposent leurs modèles (du simple châssis-moteur à habiller par un carrossier, jusqu'à une automobile complète mais personnalisable la plupart du temps) Peugeot, Berliet, de Dion-Bouton, Panhard & Levassor et Renault, se taillent la part du lion. Louis Renault a même décroché la timbale depuis la commercialisation de son Type A (1899) avec sa boîte de vitesses à prise directe dont le brevet fera sa fortune. Mais il a aussi perçu tout l'intérêt de la production de camions, camionnettes, autobus et autres taxis. A partir de 1905, il enlève la commande des taxis parisiens de la Compagnie Française des Automobiles de Place (ancêtre de G7). Renault en produit même d'importantes quantités pour d'autres compagnies à Londres, Copenhague ou Buenos Aires.

Quand survient la Grande Guerre à l'été 1914, 85 % des taxis parisiens sont des Renault AG-1. Il se démarre à la manivelle et grâce à son petit moteur de 8 cv et à sa boîte à trois vitesses, il atteint les 35 km/h. Sa

carrosserie de type landaulet permet l'ouverture et la fermeture de la capote. Sa banquette et ses deux strapontins vont se révéler très utiles lorsque l'armée allemande s'approche de la capitale début septembre. Il est demandé au gouverneur de la place de Paris, le Général Gallieni, d'organiser la défense. Il réquisitionne environ 1200 taxis qui peuvent embarquer cinq soldats avec leur paquetage chacun. Ce sont ainsi près de 6000 soldats qui peuvent être rapidement amenés sur le théâtre d'opération à l'est de Paris (dans nos Seine-Saint-Denis et Seine-et-Marne actuels). L'effectif déplacé est celui d'une brigade, composée de réservistes et de soldats épuisés par les grandes distances parcourues depuis août. Cette opération n'eut donc aucune incidence stratégique. En revanche, elle inaugure le concept d'unité motorisée et aura un impact psychologique certain. Par ailleurs, les exemplaires survivants de ce moment « historique » furent pour la plupart débarrassés de leur carrosserie après leur déclassement (en vertu de l'accord passé entre Renault et la C.F.A.P.). Ils sont aujourd'hui très rares et en entendre le ronron du moteur ainsi que les « ambiances intérieures » n'est pas sans provoquer une certaine émotion.

L'Après-Guerre va rebattre les cartes de l'industrie automobile mondiale. D'une part parce que l'économie de guerre a poussé les constructeurs les plus faibles vers des activités de production militaires et d'autre part car la force de frappe industrielle américaine, incarnée par le dynamisme d'Henry Ford et la mise en pratique des idées d'optimisation du travail de F.W. Taylor, va

s'exprimer sans complexe. En 1913, la production américaine représente le triple de la française avec 180 000 unités (l'année suivante, 350 000). Ce souffle va entraîner aussi une démocratisation de l'offre : Une voiture pour chaque rêve et chaque bourse (*A car for every wish and every pocket*) devient le slogan de la General Motors et la Ford T, un des plus grands succès, tant technique (de par sa simplicité, fiabilité et robustesse) que commercial, de l'histoire. La collection de l'O.R.T.F. donne à entendre une Cadillac Serie 57, produite entre 1918 et 1920, présentant un moteur 8 cylindres en V, type qui va devenir l'emblème de la production américaine jusqu'à aujourd'hui et dont on peut apprécier ici le glouglou, rond et gourmand. Un V8, adopté par Cadillac dès 1914 et s'inspirant grandement du V8 français De Dion-Bouton monté en première mondiale sur une automobile en 1910, qui emmène l'auto à plus de 110 km/h ! C'est d'ailleurs à Cadillac que le Général Pershing, chef du corps expéditionnaire US, commandera les quelques 2 500 véhicules débarqués en France à partir de 1917 et qui seront présents en nombre à la deuxième bataille de la Marne.

Hotchkiss a pleinement intégré le domaine militaire, puisque quand la marque se lance dans la production automobile elle est déjà le manufacturier d'armes et explosifs, fournisseur attiré de l'armée française, notamment pour ses fameux modèles de fusils mitrailleurs. De la fabrication de pièces mécaniques pour Panhard ou De Dion-Bouton dès 1902, Hotchkiss se lance dans la production de châssis-moteurs que des carrossiers se chargent d'habiller au gré des désirs

de leurs acheteurs (la pratique sera courante jusqu'à la fin des années 30). Au Salon de Paris de 1922, Hotchkiss lance l'AM et adopte le slogan « La voiture du juste milieu » au milieu des années 1920. En fait, la marque vise les suffrages d'une clientèle bourgeoise aisée qui recherche le confort et la discrétion, parfaitement sensible dans le grondement feutré de son moteur bien mis en valeur par l'enregistrement.

Une clientèle que vise aussi clairement la Citroën C6 lancée en 1928. Brillant polytechnicien et habile entrepreneur, André Citroën a eu le nez fin en se lançant dans la production d'engrenages et en rachetant le brevet polonais d'un modèle à chevrons dont il va exploiter toutes les possibilités (et en faire le symbole de sa marque retournant un motif double). Pendant la Grande Guerre le gouvernement français lui propose un plan de fabrication d'obus dont il pousse à fond les volumes et qui contribue significativement à l'effort de guerre. En 1919, emporté par l'exemple d'Henry Ford, il reconfigure son usine pour la production automobile et frappe juste avec ses premiers modèles : le Type A (première voiture de série produite en Europe), Type C 5cv dit Trèfle en raison de ses trois places disposées comme les feuilles de la plante, la B12 qui rencontrera un grand succès dans les campagnes, la C4 et la C6, plus statutaire avec ses 6 cylindres, une première pour la marque (qui renouvellera l'expérience avec bonheur pour la Traction Avant 15/6, surnommée, non sans raison, Reine de la route !). On notera d'ailleurs l'absence de la Traction Avant, 7, 11 ou 15, dans la proposition de l'O.R.T.F., probablement parce

que les fortes innovations qu'elle portait (structure monocoque, plancher bas et plat, traction, etc.) ne résidaient pas principalement dans son moteur (par ailleurs fort fiable et endurant, passé la toute première version commercialisée dans l'urgence et sans assez d'essais préalables).

C'est aussi à la guerre que la Jeep de la sélection doit sa conception puisque le gouvernement américain, convaincu dès 1940 qu'il aurait à rentrer tôt ou tard dans le grand conflit, décida de définir un « véhicule de reconnaissance léger idéal » (qui deviendra par antonomase le type de véhicule tout-terrain à quatre roues motrices) pour son armée. La conception sera partagée par Ford et Willis et son image est depuis lors irrémédiablement liée à celle de l'armée de libération de l'Europe. Même si la date de 1946, nous indique qu'il s'agit probablement du modèle issu de l'association avec le constructeur français Hotchkiss pour la vente et la diffusion de jeeps en France sous la responsabilité de la SOFIA (Société Financière Industrielle Automobile). Le but est la commercialisation civile, même si l'armée française s'en équipera pendant de longues années suite à l'échec de la production d'un nouveau véhicule léger de reconnaissance (VLR). Bonne à tout, quasiment indestructible, la Jeep type Willis surprendra de nombreux conducteurs par sa capacité à se retourner en dehors des utilisations tout-terrain.

La France de 1946 est encore un vaste champ de ruine avec une industrie exsangue, pillée, pilonnée par les bombardements. L'État va donc encadrer la

renaissance de l'industrie automobile en fixant les priorités, notamment en ce qui concerne l'approvisionnement des matières premières. Il va aussi imposer des associations de marques afin de couvrir les besoins primaires, notamment en ce qui concerne la production de camions, indispensables à la reconstruction. Dans ce plan, appelé Plan Pons du nom son organisateur, pas de sentimentalisme : les petits devront se mettre au service du pays et des objectifs supérieurs avec une organisation des usines optimale. Chacune doit se concentrer sur l'assemblage d'un moteur, d'une boîte ou d'une carrosserie pour les plus petites quand les plus grosses ne doivent assembler qu'un modèle, deux au total pour chaque groupe-ment. Simca - Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile fondée à la fin de l'année 1934 par Fiat comme filiale française – et Panhard sont assignés à la production d'autos populaires. Renault et Peugeot se chargent de la moyenne gamme et Citroën du haut de gamme. Il faudra beaucoup d'obstination à ces constructeurs pour s'affranchir à petites doses de ces orientations.

Depuis 1937, Citroën a dans sa manche les plans d'une Toute Petite Voiture (TPV) dont le cahier des charges est aussi précis que serré : 4 places assises, 50 kg de charges transportables, 2 CV fiscaux, traction avant, 60 km/h en vitesse de pointe, boîte de vitesses à trois rapports, entretien facile, faible consommation, facile à conduire et devant pouvoir traverser un champ sans casser les œufs mis dans un panier. L'ingénieur André Lefebvre et le styliste Flaminio Bertoni, à qui la

Traction Avant doit tant, ont bien avancé mais le projet est caché pendant l'Occupation. Dès la paix revenue, Walter Becchia finit de mettre au point le bicylindre à plat et refroidi par air, à la sonorité si caractéristique, surtout à ce haut régime auquel on parvient si vite ! Une seule couleur disponible, pas de serrures de portes et un prix flou... Mais le succès public – la presse spécialisée est déconcertée - au salon de 1949 est tel que les commandes ne peuvent être honorées avant un délai de trois à cinq ans (sauf pour les médecins, les prêtres et les meilleurs clients !). Voici comment est née celle dont la production ne s'arrêtera qu'en 1990, comptera plus de cinq millions d'exemplaires vendus et demeure la voiture préférée des Français en 2025 ! On ne sera que touché à l'écouter s'ébattre dans la circulation et passer dans nos oreilles en klaxonnant.

Simca aura tenu son rang dans le segment populaire avec l'Aronde de 1951, la 1000 de 1961 et la 1300 de 1963, ici représentées. L'Aronde – pour hirondelle en vieux français – est la première auto de la marque à s'affranchir dans sa conception de la tutelle de Fiat. Mono-coque avec les ailes intégrées et une touche américaine dans son dessin, tout acier, équipée successivement des fameux moteurs Flash et Rush, bien équipée malgré une boîte de vitesses quelque peu imprécise et une lère non synchronisée, l'Aronde se veut une moyenne berline moderne et dynamique. Une ambition partagée avec la 1000 qui la suit et même si les moyens sont sensiblement différents : caisse carrée à trois volumes, conception « tout à l'arrière » (où se trouvent moteur et roues motrices), plus petit

volume mais dynamisme accru avec une boîte à quatre rapports synchronisés qui lui donneront de la visibilité en rallye et courses de côtes et qu'on entend bien dès sa mise en route. La 1300, lancée en 1963, prend le relais de l'Aronde et même son moteur Rush, toujours aussi fiable et gentiment nerveux mais avec un style plus tendu, une habitabilité supérieure et un zeste de style italien du meilleur aloi. Soit une modernité bien vécue qui n'échappera à Jacques Tati qui la mettra bien en avant dans son film *Playtime*.

En 1955, un OVNI avait choisi le salon de Paris pour atterrir. Sur le stand Citroën, la DS 19 avait surpris tout le monde. Ses lignes futuristes dessinées par Flaminio Bertoni (encore lui), sa conception de haute technologie avec la centrale hydraulique commandant suspension, direction et freinage imaginée par Paul Magès et toujours André Lefebvre à la baguette, cette automobile marqua l'histoire dès sa présentation. Mais autant d'audace réunie en seul objet pouvait effrayer et rapidement, Citroën décida d'en proposer une version moins intimidante. L'ID 19 présentait donc une boîte de vitesses manuelle plus conventionnelle ainsi qu'une conception hydraulique réduite à sa suspension et un équipement plus minimaliste. Pour autant, elle partageait toujours son moteur d'un peu moins de deux litres et à trois paliers hérités de l'ancêtre Traction Avant. Une brave bête ayant fait ses preuves, d'endurance et de fiabilité mais dont on aurait pu attendre un peu plus de muscles (et plus de silence) sur un support si téméraire. Mais à l'écoute, le confort n'en est que plus royal !

Une tout autre mélodie qu'expose la XK 150 que Jaguar proposa comme l'aboutissement de la série XK. La 120, lancée dix ans plus tôt, rencontra un succès presque inattendu et marqua les esprits, notamment en raison de la ligne élégante de son format roadster deux places et surtout de son 6 cylindres en ligne à double arbre à cames en tête qui permettait d'atteindre les 120 miles à l'heure (soit presque 200 km/h). De plus, son prix la rendait largement plus accessible que ses concurrentes dans le segment de voitures sportives. De fait, elle gagna un certain nombre de courses et servit d'ébauche à la fameuse C-Type qui gagna les 24 heures du Mans en 1951 et 1953. La 140 profita des enseignements de la compétition mais offrait un peu plus d'agrément de conduite notamment grâce à sa direction à crémaillère et à une suspension plus douce. Ce qui accentua encore les commandes venues des Etats-Unis où Jaguar s'ançrait petit à petit. Avec ses lignes moins tendues, la 150 vise d'ailleurs clairement ce marché en creusant son profil de modèle de grand tourisme, un segment du marché appelé à devenir roi dans la décennie suivante, chic et sport. Pas un hasard si Françoise Sagan et Miles Davis plébiscitèrent la XK !

Panhard a survécu au Plan Pons, contrairement à nombre de marques française pouvant se prévaloir d'une histoire aussi ancienne, sinon toujours aussi glorieuse. Le plus ancien constructeur français prône la modernité dans sa gamme d'après-guerre : les Dyna X puis Z proposeront carrosserie aluminium et poids plume, traction avant, suspension à quatre roues indépendantes et refroidissement par air. Le dessin

de Louis Bionnier n'emporte pas toujours l'adhésion du plus grand nombre par son côté presque baroque mais toujours très original. La PL (pour Panhard & Levassor) 17 (5 cv fiscaux + 6 places + 6l/100 km de consommation) capitalise efficacement sur ces acquis. Son coefficient aérodynamique particulièrement bon donne une chance supplémentaire au petit 850 cm<sup>3</sup> en configuration bicylindre à plat qui lui donne sa sonorité si caractéristique (et le surnom affectueux donné par les amateurs de la marque : Panpan!). La 17 trouvera son public mais sera la dernière berline de Panhard qui sort la 24, une merveille de coupé deux portes qui sera lui-même le dernier modèle civil de la marque. Le constructeur parisien s'est en effet progressivement fait grignoter par Citroën qui est entré au capital dès le début des années 60. Soucieux de ne pas se faire elle-même de la concurrence en interne, la marque aux doubles chevrons est souvent accusée d'avoir sabordé l'ancêtre, dont l'activité va être désormais consacrée – jusqu'à aujourd'hui - au domaine militaire.

Le destin de la Citroën Ami 6 fut en partie lié à Panhard : son étude en cours poussa probablement le premier à éteindre les vellétés du second dans le segment de voiture moyenne et les premières Ami furent montées, sur base 2CV dans l'usine de l'avenue d'Ivry à Paris. En fait, depuis les lancements de la 2CV puis de la DS et de l'ID, Citroën cherchait un compromis. Pensée comme une « super 2CV », le projet Type posait la nécessité de transporter quatre personnes dans un trois volumes original avec sa lunette arrière inversée

(imaginée par le sorcier Flaminio Bertoni) et propulsé par le bicylindre à plat suffisamment réalésé pour rester dans la limite des 3 CV fiscaux (610 cm<sup>3</sup>). Cela explique la parenté sonore évidente de l'Ami 6 avec sa prédécesseure et son caractère modeste sans pour autant négliger l'efficacité. Des qualités appréciées de tante Yvonne, Madame de Gaulle, et plus d'un million d'acheteurs.

La grande concurrente de l'Ami 6 sera la Renault 4 (même si sa conception est lancée pour ne pas laisser le segment de petite populaire à la 2CV) sortie également en 1961. Avec 1 cv fiscal de plus, la 4L (L pour Luxe ce qui la distingue encore de la rustique 2CV) semble pourtant plus petite mais pas moins polyvalente. Première traction avant de la Régie, elle offre un hayon pour le chargement et son quatre cylindres refroidi par eau (qui évoluera autour de 800 cm<sup>3</sup>) lui permet de dépasser les 100 km/h. Chérie par les artisans, les PME mais aussi par les PTT, EdF, France Télécom et la Gendarmerie (on pouvait garder le képi à l'intérieur), sans oublier nombre de jeunes bourlingueurs qui l'emmèneront au bout du monde, la R4 rencontrera un impressionnant succès et reste jusqu'à aujourd'hui et peut-être pour longtemps la deuxième voiture française la plus vendue de l'histoire avec 8 135 424 exemplaires commercialisés.

La Renault 8, lancée un an après la R4, occupe le segment supérieur. Son dessin carré est dû à Gaston Juchet et Philippe Charbonneaux à qui on devra bientôt la R16 (1965) et elle emporte, une dernière

fois avant longtemps, un moteur de quatre cylindres en ligne placé longitudinalement en porte-à-faux à l'arrière, ce qui lui donne une direction légère et précise en ville, atténué le bruit dans l'habitacle mais la rend sensible au vent latéral et lui confère une tenue de route à laquelle le conducteur doit s'adapter. Pour cela il dispose de quatre freins à disques (une première de série en France) et d'un poste de conduite dynamique avec son long levier de commande de boîte de vitesses et un pédalier appelant joyeusement au talon-pointe pour les plus aguerris. Une disposition qui trouvera un naturel prolongement dans le modèle que façonna avec sa grande science Amédée Gordini qui tira presque 80 ch DIN du moteur Sierra à cinq paliers originel. Connu également sous le nom de Cléon-Fonte, ce petit moulin très efficace, sera longtemps utilisé par Renault, jusqu'à la R5, Supercinq, Twingo et Cléo. De quoi faire résonner notre sélection jusqu'à aujourd'hui !

Pour boucler la boucle, honneur de nouveau à Peugeot avec deux modèles iconiques de la marque sochaliennne. La 403 est présentée au printemps 1955 au Palais de Chaillot à Paris. Cette familiale 8 cv fiscaux, propulsion, équipée d'un 4 cylindres en ligne de 1300 puis 1500 cm<sup>3</sup>, à la ligne rassurante dessinée avec la collaboration de l'italien Pininfarina et après les inspirations plus américaines de la 203, est l'emblème de la bourgeoisie discrète, chérissant le confort simple et l'efficacité. C'est à elle que la collection offre le plus de place avec 27 places, probablement parce que la 403 distille une forme de sérénité et un

archétype de la berline des années 50 (auquel pouvait prétendre également le comportement routier de la TrACTION Avant Citroën, bien que de conception plus ancienne). La 404 lui fait suite dès 1960, en reprenant son 4 cylindres augmenté de quelques cm<sup>3</sup> suite à son réalésage et rendu plus performant par l'apparition de l'injection de série pour les modèles ultérieurs, et poursuivant la collaboration avec le styliste Pininfarina qui se surpasse dans ce dessin inspiré du googie américain de par ses ailerons arrière effilés et qui sublimera encore son trait de crayon original pour les magnifiques versions coupé et cabriolet. La 404 assume son caractère statutaire de berline familiale bourgeoise mais accessible, rendu plus désirable encore par sa fiabilité et même sa solidité légendaire (mais à la tenue de route, propulsion oblige et suspension archaïque, moins impressionnante que sa concurrente la DS). Produite jusqu'en 1975, elle aura une seconde vie dans bien des régions du monde, en

Afrique du Nord notamment où l'on peut voir encore de nos jours des exemplaires utilisés quotidiennement.

Au terme de ce voyage dans le temps, une question nous taraude : une telle collection serait-elle possible aujourd'hui ? Le silence qu'offre la locomotion électrique – que les pionniers n'ignorèrent pas, bien au contraire - n'est-il pas un obstacle à l'utilisation de bruitages « en situation » ? Mais surtout, le sifflement fantomatique des véhicules de 2025 n'est-il pas le signe d'un grand changement de nos imaginaires, dans lesquels le teuffeur d'une ancêtre, le glouglou d'un V8 américain, le feulement d'un 6 en ligne, le rugissement d'un V12 italien ou l'appel parfois drolatique sinon toujours tendre d'un bicylindre n'ont pas fini de nous émouvoir.

**Bruno Guermontprez**

© FRÉMEAUX & ASSOCIÉS 2025



Les éditions Frémeaux soutiennent les Bouchons de Joigny qui est une reconstitution des problèmes de circulation sur le pont de Joigny d'avant la construction de l'autoroute du soleil avec des véhicules anciens, de la mobylette aux tracteurs, aux voitures de joyeuses couleurs et aux carrosseries amoureusement entretenues..., témoignage du patrimoine industriel et de la joie des congés payés. Chaque année autour du premier WE de septembre, destiné à un public de tout âge qui partage ses souvenirs avec les jeunes générations, danse, se régale, prend le bus en entonnant les chansons des colonies de vacances. (Bals, guinguette et salon « Les Rendez-vous du Vintage »).



## AUTOMOBILES

### Documentations sonores 1892-1963

#### CD 1

##### PEUGEOT HA 4 à 7cv - 1892

Ambiance extérieure

01 - ARRIVÉE - RALENTI DU MOTEUR - DÉPART	1'51
02 - ARRIVÉE 1	1'07
03 - ARRIVÉE 2	0'40
04 - PASSAGE	0'28
05 - ARRIVÉE 3	0'33
06 - DÉMARRAGE - RALENTI DU MOTEUR	0'48
07 - RALENTI DU MOTEUR-DÉPART	1'32
08 - ARRIVÉE 4	0'43

##### TAXI DE LA MARNE - 1914

Ambiance extérieure

09 - PASSAGE	0'31
10 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'45
11 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'33
12 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'52
13 - PASSAGE AVEC KLAXON 4	0'38
14 - ARRIVÉE 1	0'53

15 - KLAXON	0'33
16 - DÉMARRAGE DU MOTEUR - DÉPART	1'08
17 - ARRIVÉE 2	0'27
18 - MANGEVRES	1'08
Ambiance Intérieure	
19 - AMBIANCE INTÉRIEURE 1	4'18
20 - AMBIANCE INTÉRIEURE 2	4'01
21 - AMBIANCE INTÉRIEURE 3	2'19

##### CADILLAC - 1918

Ambiance extérieure

22 - DÉMARRAGE - RALENTI MOTEUR	0'52
23 - KLAXON	0'27
24 - ARRIVÉE 1	0'32
25 - DEPART	0'40
26 - PASSAGE	0'26
27 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'24
28 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'28
29 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'23
30 - ARRIVÉE 2	0'32

## HOTCHKISS AM - 1924

Ambiance extérieure

31 - DÉMARRAGE - RALENTI MOTEUR	1'17
32 - ARRIVÉE 1	0'28
33 - DÉMARRAGE ET DEPART	1'07
34 - ARRIVÉE 2	0'35
35 - KLAXON	0'27
36 - DEPART	0'47
37 - PASSAGE	0'21
38 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'36
39 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'22
40 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'30
41 - PASSAGE AVEC KLAXON 4	0'30
42 - ARRIVÉE 3	0'26

## CITROËN C6 - 1928

Ambiance extérieure

43 - PASSAGE	0'26
44 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'39
45 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'37
46 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'39
47 - PASSAGE AVEC KLAXON 4	0'29
48 - ARRIVÉE	0'50
49 - KLAXON	0'45
50 - DÉPART	0'58
51 - PASSAGE AVEC KLAXON 5	0'42
52 - DEMARRAGE - DÉPART	1'03
53 - MANOEUVRES - ARRIVÉE - FREINAGE	0'22
54 - PARCOURS 1	3'26
55 - PARCOURS 2	3'41
56 - PARCOURS 3	4'37

## JEEP - 1946

Ambiance extérieure

57 - DÉMARRAGE - RALENTI MOTEUR 1	0'48
58 - DÉMARRAGE - RALENTI MOTEUR 2	0'26
59 - ARRIVÉE - ARRÊT - DÉPART	0'34
60 - PASSAGE	0'24
61 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'29
62 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'20
63 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'10
64 - ARRIVÉE 1	0'22
65 - DÉPART 1	0'32
66 - DÉPART 2	0'25
67 - ARRIVÉE 2	0'22

## SIMCA ARONDE - 1951

Ambiance extérieure

68 - DÉMARRAGE - RALENTI MOTEUR	0'55
69 - KLAXON	0'18
70 - DÉPART 1	0'23
71 - DÉPART 2	0'27
72 - ARRIVÉE 1	0'25
73 - DÉPART 3	0'28
74 - ARRIVÉE 2	0'20
75 - DÉPART 4	0'24
76 - ARRIVÉE 3	0'21
77 - DÉPART 5	0'25
78 - ARRIVÉE 4	0'12
79 - PASSAGE 1	0'21
80 - PASSAGE 2	0'19
81 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'20
82 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'22

**CD 2****CITROËN 2CV - 1949**

## Ambiance intérieure

01 - CIRCULATION EN VILLE 1	2'45
02 - CIRCULATION EN VILLE 2	3'36
03 - CIRCULATION EN VILLE 3	3'15
04 - CIRCULATION EN VILLE 4	2'22
05 - CIRCULATION DE BANLIEUE 1	3'54
06 - CIRCULATION DE BANLIEUE 2	3'49
07 - CIRCULATION SUR ROUTE	5'01

## Ambiance extérieure

08 - MOTEUR AU RALENTI - DÉPART	1'29
09 - MOTEUR AU RALENTI - ARRÊT DU MOTEUR	1'23
10 - KLAXON	0'25
11 - ARRIVÉE 1	0'34
12 - DÉPART 1	0'27
13 - ARRIVÉE 2	0'30
14 - DÉPART 2	0'31
15 - DÉPART 3	0'25
16 - ARRIVÉE 3	0'44
17 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'30
18 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'31
19 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'32
20 - PASSAGE AVEC KLAXON 4	0'32
21 - PASSAGE AVEC KLAXON 5	0'29
Ambiance intérieure	
22 - CIRCULATION EN VILLE 5	3'31
23 - CIRCULATION EN VILLE 6	3'32
24 - CIRCULATION EN VILLE 7	3'43

**CITROËN ID 19 - 1956**

## Ambiance intérieure

25 - CIRCULATION SUR ROUTE 1	5'45
26 - CIRCULATION SUR ROUTE 2	4'00
27 - CIRCULATION SUR ROUTE 3	3'51

**JAGUAR XK 150 - 1957**

## Ambiance extérieure

28 - RALENTI DU MOTEUR - DÉPART 1	0'39
29 - DÉPART	0'36
30 - RALENTI DU MOTEUR - DÉPART 2	0'32
31 - ARRIVÉE - DÉPART	0'46
32 - ARRIVÉE 1	0'22
33 - ARRIVÉE 2	0'26
34 - ARRIVÉE - RALENTI DU MOTEUR	0'26
35 - RALENTI DU MOTEUR - DÉPART 3	1'01
36 - PASSAGE 1	0'28
37 - PASSAGE 2	0'23
38 - PASSAGE 3	0'22
39 - PASSAGE 4	0'22
40 - MANOEUVRES 1	0'38
41 - MANOEUVRES 2	0'22

**PL PANHARD - 1959**

## Ambiance extérieure

42 - DÉMARRAGE ET RALENTI DU MOTEUR	1'19
43 - DÉMARRAGE DU MOTEUR - DÉPART	0'26
44 - ARRIVÉE 1	0'38
45 - DÉPART 1	0'22
46 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN 1	0'17
47 - DÉPART RAPIDE	0'23
48 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN 2	0'21
49 - DÉPART 2	0'22
50 - ARRIVÉE 2	0'26
51 - PASSAGE	0'34
52 - MANOEUVRES 1	1'19
53 - MANOEUVRES 2	1'05

**CD 3****PEUGEOT 403 - 1955**

## Ambiance intérieure

01 - DÉMARRAGE-MANOEVRES - ARRÊT 1	1'17
02 - CIRCULATION SUR GRANDE ROUTE	8'49

## Ambiance extérieure

03 - DÉMARRAGE ET RALENTI DU MOTEUR	0'54
04 - KLAXON	0'21
05 - DÉPART 1	0'28
06 - ARRIVÉE	0'23

07 - DÉPART RAPIDE	0'28
--------------------	------

08 - ARRIVÉE ET COUP DE FREIN	0'18
-------------------------------	------

09 - DÉPART 2	0'14
---------------	------

10 - DÉPART 3	0'19
---------------	------

11 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN	0'15
---------------------------------	------

12 - PASSAGE 1	0'19
----------------	------

13 - PASSAGE 2	0'25
----------------	------

14 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'22
----------------------------	------

15 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'19
----------------------------	------

16 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'17
----------------------------	------

17 - DÉPART ET MANOEUVRE	0'44
--------------------------	------

18 - PASSAGE DANS UN VIRAGE 1	0'24
-------------------------------	------

19 - PASSAGE DANS UN VIRAGE 2	0'20
-------------------------------	------

20 - DÉPART 4	0'27
---------------	------

## Ambiance intérieure

21 - DÉMARRAGE - MANOEUVRES - ARRÊT 2	1'23
---------------------------------------	------

22 - CIRCULATION EN BANLIEUE 1	2'43
--------------------------------	------

23 - CIRCULATION EN BANLIEUE 2	4'24
--------------------------------	------

24 - CIRCULATION EN BANLIEUE 3	4'11
--------------------------------	------

25 - CIRCULATION EN VILLE 1	4'35
-----------------------------	------

26 - CIRCULATION EN VILLE 2	4'30
-----------------------------	------

27 - CIRCULATION EN VILLE 3	3'05
-----------------------------	------

**PEUGEOT 404 - 1960**

## Ambiance extérieure

28 - DÉMARRAGE DU MOTEUR - DÉPART 1	0'24
-------------------------------------	------

29 - DÉMARRAGE DU MOTEUR - DÉPART 2	0'29
-------------------------------------	------

30 - ARRIVÉE 1	0'27
----------------	------

31 - DÉPART RAPIDE 1	0'22
----------------------	------

32 - DÉPART RAPIDE 2	0'25
----------------------	------

33 - ARRIVÉE 2	0'26
----------------	------

34 - DÉPART	0'26
-------------	------

35 - ARRIVÉE 3	0'21
----------------	------

**RENAULT 4L - 1961**

## Ambiance extérieure

36 - DÉPART 1	0'28
---------------	------

37 - ARRIVÉE 1	0'22
----------------	------

38 - DÉPART 2	0'20
---------------	------

39 - ARRIVÉE 2	0'18
----------------	------

40 - DÉPART 3	0'26
---------------	------

41 - ARRIVÉE 3	0'19
----------------	------

42 - DÉPART 4	0'22
---------------	------

43 - ARRIVÉE 4	0'21
----------------	------

44 - PASSAGE 1	0'21
----------------	------

45 - PASSAGE 2	0'20
----------------	------

46 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'23
----------------------------	------

47 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'24
----------------------------	------

48 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'23
----------------------------	------

49 - PASSAGE AVEC KLAXON 4	0'23
----------------------------	------

50 - PASSAGE AVEC KLAXON 5	0'15
----------------------------	------

51 - DÉMARRAGE	0'42
----------------	------

52 - MANOEUVRES 1	1'51
-------------------	------

53 - MANOEUVRES 2	0'39
-------------------	------

## **SIMCA 1000 - 1961**

Ambiance extérieure

54 - DÉMARRAGE - RALENTI DU MOTEUR	1'15
55 - DÉPART 1	0'24
56 - ARRIVÉE 1	0'27
57 - DÉPART RAPIDE	0'24
58 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN 1	0'19
59 - DÉPART 2	0'28
60 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN 2	0'20
61 - DÉPART 3	0'30
62 - ARRIVÉE AVEC COUP DE FREIN 3	0'28
63 - DÉPART 4	0'21
64 - ARRIVÉE 2	0'20
65 - PASSAGE	0'29
66 - PASSAGE AVEC KLAXON 1	0'21
67 - PASSAGE AVEC KLAXON 2	0'22
68 - PASSAGE AVEC KLAXON 3	0'16
69 - MANOEUVRES	0'30
70 - ARRIVÉE - MARCHÉ ARRIÈRE	0'16

## **CITROËN AMI 6 - 1961**

Ambiance extérieure

71 - ARRIVÉE	0'16
72 - DÉPART 1	0'19
73 - FREINS 1	0'18
74 - DÉPART 2	0'18
75 - FREINS 2	0'15

## **RENAULT R8 - 1962**

Ambiance extérieure

76 - DÉPART 1	0'20
77 - FREINS	0'12
78 - DEMI-TOUR	0'21
79 - DÉPART 2	0'15

## **SIMCA 1300 - 1963**

Ambiance extérieure

80 - FREINS 1	0'20
81 - FREINS 2	0'16
82 - DÉPART 1	0'27
83 - FREINS 3	0'15
84 - DÉPART 2	0'15
85 - DÉPART 3	0'20
86 - FREINS 4	0'19
87 - DÉPART 4	0'22
88 - VIRAGES 1	0'14
89 - VIRAGES 2	0'12
90 - VIRAGES 3	0'12
91 - VIRAGES 4	0'15
92 - VIRAGES 5	0'12
Ambiance intérieure	
93 - CONDUITE SPORTIVE À MONTLHÉRY	8'41

Pour toute exploitation d'illustration sonore sur CD, Télévision, Cinéma, Sites internet, scénographies (théâtre, musées...), l'autorisation et un devis gratuit peuvent être obtenus auprès de Frémeaux & Associés – (fax : +33 (0)1 43.65.24.22 ou par mail info@fremeaux.com) ou par courrier auprès de Frémeaux & Associés, 20 rue Robert Giraudineau, 94300 Vincennes, France.



FA5461



FA5479



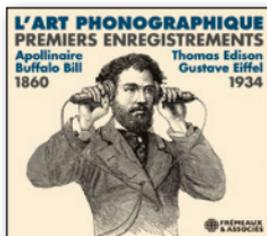
FA5828



FA5716



FA5781



FA5846



FA5747



FA8150



FA5512