HISTOIRE DES CABRIOLETS…

Wikipédia nous rappelle l'origine du mot :

« Le cabriolet était une voiture attelée légère, à deux roues, à 2 ou 3 places, tirée par un seul cheval, à suspension et qui comportait souvent une capote amovible. Son nom vient du verbe « cabrioler », qui évoque sa légèreté mais aussi son instabilité »

(réf. : Cabriolet Côte d'Azur de JOSE HELENE BERMUDEZ)

Pour trouver ses origines, il faut remonter dans le temps, car l'appellation « cabriolet » est antérieur aux premières automobiles.

Longtemps ce fut l'ère des hippomobiles, avec le char romain, les carrosses, les calèches et autres « coupé-landau ».

La découverte au 17°s de la force de la vapeur par Denis Papin, relégua les chevaux dans leurs écuries au profit des moteurs à vapeur. Toutefois, il fallut plus d'un siècle pour voir ces premiers véhicules à vapeur. Avec la Dedion-Bouton en 1899 ou en 1906 avec ce modèle 2 cylindres.

Puis le moteur à explosion, inventé par Lenoir, remplaça la vapeur, avec toutefois les mêmes carrosseries. A la fin du 19° siècle, tous les constructeurs se lancèrent DAIMLER, PANHARD-LEVASSOR, PEUGEOT, RENAULT.

Le Belle Epoque (1900-1930) donna le jour aux Phaetons et aux Torpedos.

Les années d'avant guerre voient fleurir toutes sortes de modèles, tant chez les européens qu'outre atlantique.

1935 – la Peugeot 401

1936 – la Lancia Augusta

1939 – la Ford V8

1940 – la Lincoln Continental

1938 – la Jaguar MK4

La nouvelle vague : 1950 / 1968

Après la guerre et ses années de souffrance et de privation, les constructeurs de tout pays sont emportés par une vague de joie de vivre. Qu'elles soient allemandes, américaines, anglaises, françaises ou italiennes, les cabriolets rivalisent d'originalité et de beauté.

Les anglais l'appellent « Roadster », les italiens « Spider », les américains disent « Convertible » et les français parlent de « Cabriolet ».

1956 – la Mercedes 220

1960 – la Porsche 356

1958 – la Corvette C1

1959 – La Cadillac convertible

1959 – la Triumph TR3

1962 – l'Austin Healey

1959 – la Peugeot 403

1958 – la Simca Oceane

1961 – Renault Floride

1957 – Fiat 1200 Spider

1959 – Alfa Romeo Spider

1960 – Lancia Aurelia

La vague des cabriolets est menacée à la fin des années 70, par des normes très sévères imposées au crash-test. La modification de ces véhicules vulnérables aux chocs, nécessitent des investissements trop importants qui ralentissent leur production. Les limitations de vitesse, le port de la ceinture de sécurité et la crise pétrolière finissent par avoir raison de ces cabriolets qui deviennent moins ludiques et peu nombreux dans la décennie 1980.

1980 – Jaguar XJ

Pourtant depuis 1990, c'est le retour des cabriolets : petite cylindrée ou Cabrio de luxe, il y en a pour toutes les classes sociales.

1997 – Peugeot 306

1990 – Porsche 911

Le concept de « Coupé cabriolet »

Le **coupé cabriolet** est une carrosserie automobile ouverte et découvrable grâce à un toit rigide escamotable dans le coffre, avec un pare-brise fixe, et des portes sans encadrement supérieur. Il peut être dérivé d'une berline ou d'un coupé. Ce type de véhicules existe depuis les années 1930.

Une Peugeot 402 (1938)

Mais, l'appellation « coupé cabriolet » est relativement récente.

Les premières voitures de ce type sont dues au styliste et ingénieur autodidacte Georges Paulin (1902-1942) qui a développé vers 1932 le système appelé « Éclipse » qui équipera dans un premier temps une Hotchkiss (jamais commercialisée) puis une Lancia Belna, mais surtout les Peugeot 301 et Peugeot 601 puis Peugeot 401d et Peugeot 601d et enfin la **célèbre Peugeot 402**, en 37.

Paulin a déposé cinq brevets entre février 1931 et 1935. Ils concernaient le système Éclipse (marque déposée à son nom à l'époque) et prévoyaient que le mouvement du toit et du coffre serait assuré soit par des moteurs électriques (prototype Hotchkiss), des vérins pneumatiques et un compresseur ou un mécanisme manuel

Voir ici, la comparaison du mécanisme entre la Peugeot 402 de 1937 et la Peugeot 206 de 2002.

Le premier prototype construit fut une maquette échelle 1/10° d'une Rosalie Citroën. Deux constructeurs obtinrent une licence : Lancia et Peugeot. La première copie (sauvage) fut réalisée par Chrysler (Le Baron) en 1941, la seconde par Ford. Georges Paulin fut ensuite coopté par Bentley pour lequel il dessina quatre voitures.

Aujourd'hui le concept de Coupé Cabriolet « CC » est largement répandu, en effet qui n'a pas rêvé d'un cabriolet au toit dur pour l'hiver et d'une décapotable pour l'été ?

2006 – MAZDA MX5

2006 – VOLSKWAGEN EOS