Mercedes La naissance d'une marque automobile

Jean-Paul Potron

Ville de Nice, Service du Patrimoine historique, Responsable du pôle recherche et inventaire, Rédacteur en chef de la revue *Nice Historique*

On ne présente plus Mercedes, tant nous sommes habitués à en voir les véhicules luxueux, automobiles et camions, sillonner nos routes. Mais en connaissons-nous l'histoire, sa naissance et ses débuts déjà couronnés de succès techniques, financiers et sportifs ?

La marque jouit d'une image sportive importante. Bien sûr, grâce à Michael Schumacher et à ses sept de champion du monde en Formule 1, mais aussi en sports prototypes notamment aux 24 heures du Mans (C8 Sauber, 1986), et surtout dans le championnat allemand DTM (*Deutsche Tourenwagen-Masters*) que la Mercedes a remporté onze fois. Son prestige sportif est ancien, les fameuses « Flèches d'argent » des années trente connurent une grande popularité. Ce fut surtout le fameux champion Manuel Fangio qui donna ses lettres sportives de noblesse à la marque avec deux titres consécutifs de champion du monde de formule 1 en 1954-1955.







Gottlieb Daimler (1834-1900)

Karl Benz (1844-1929)

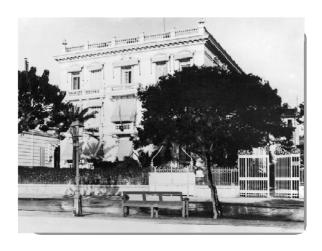
Remontons plus avant dans le temps, aux débuts de l'automobile à la toute fin du XIX^e siècle. Comme c'est souvent alors le cas, de géniaux constructeurs donnent leurs noms aux multiples marques qui voient le jour, avant d'être absorbées par d'autres firmes ou bien d'en racheter. Pour Mercedes, il y a à l'origine Gottlieb Daimler. Cet inventeur prolifique met au point un moteur à essence qu'il installe sur un bateau, une charrette, un vélo en 1885 et devient l'un des principaux constructeurs. En 1926, la crise économique le pousse à fusionner avec Karl Benz, autre pionnier de l'automobile allemande et son principal

concurrent. Mais la marque ne s'intitule pas Daimler-Benz. Alors pourquoi ce nom, Mercedes, et pourquoi Nice, une ville bien éloignée des usines allemandes ?

Il faut ici évoquer la personnalité d'un troisième homme, Emil Jellinek. Né en 1853 dans une famille aisée et cultivée de Moravie au sein de l'empire austro-hongrois, il n'aime pas les études et part travailler à 17 ans dans les chemins de fer, puis dans les assurances dans les colonies françaises d'Afrique du Nord où il fait fortune et épouse une espagnole avant de regagner Vienne. Comme bien des personnes de qualité, il se fait construire une maison à Baden Baden et la baptise Mercedes. Jellinek en effet est un grand admirateur de l'Espagne et de sa culture, en plus de sa femme qu'il adore.

L'hiver, il suit la mode de la villégiature et se rend sur la Côte d'Azur à Monte-Carlo. Il y poursuit ses affaires et ses fonctions représentatives, notamment sa charge de consul d'Autriche-Hongrie auprès du prince de Monaco dont il arbore ici tout l'attirail de médailles, plumes et cordons.





Villa Mercedes, 54 Promenade des Anglais. Ci-contre, Emil Jellinek (1853-1918) en costume de consul d'Autriche-Hongrie.

Il s'installe ensuite avec sa famille à Nice sur la Promenade des Anglais, achète une villa au n°54 qu'il agrandit, surélève et dénomme bien sûr Mercedes. Il y donne des soupers courus le samedi. On se presse aussi sur sa luxueuse villa flottante, son yacht Mercedes, ancré le plus souvent à Cannes ou à Monaco.

Sa première fille, qu'il chérit, est prénommée par ses parents Adrienne Manuela Ramona Mercedes, un programme réduit au commode et mélodieux Mercedes. On a souvent voulu voir en elle l'origine du nom de la marque automobile, mais de fait, les maisons familiales et les bateaux ont été baptisés du même prénom avant elle. Cependant, une jeune fille pour symboliser une marque quoi de plus charmant, plutôt qu'un nom de famille souvent malsonnant ? Même si la Mercedes en question préfère le cheval tout court au cheval vapeur !





Emil Jellinek et sa Mors, la Turbie, 1898.

Ci-contre, Emil Jellinek et sa fille Mercedes.

Tout ce que l'Europe, et même plus loin, compte de fortune, de personnalités en vue vient passer l'hiver à Nice. Ces nobles et grands bourgeois y viennent avec leurs habitudes, leurs hobbies et notamment celui pour l'automobile dont les réalisations sont encore rares, extrêmement chères et peu fiables. Il faut s'offrir les services d'un mécanicien en plus du prix d'achat et de coûteuses réparations. Voilà de quoi séduire de riches gentlemen avides de nouveauté et de singularité, de vitesse et de risque, tout autant que de signes extérieurs de richesse voyants et bruyants. Séduit et vite passionné, Emil Jellinek achète plusieurs véhicules, des Daimler allemandes, des françaises, une Mors, l'une des meilleures marques françaises avec Bollée, Panhard Levassor et Peugeot. Il en compare les choix techniques, en éprouve la solidité et les performances. Jellinek est mordu, il est gagné par le virus de la mécanique.

Convaincu de la supériorité du moteur Daimler, Jellinek se rend fin 1894 à l'usine de Cannstadt près de Stuttgart. Il sympathise avec Wilhelm Maybach, l'un des tout meilleurs ingénieurs de sa génération. Mais il affole les dirigeants en réclamant une voiture dépassant le 40 km/h, alors qu'on atteint à grand peine le 30 à l'heure.



Daimler *Phoenix Wagen* 2 à 8HP, simple phaeton (1898-1902)



Wilhelm Maybach, 1846-1929

Rencontres autour du patrimoine sportif et de la mémoire du sport Communications présentées lors des 4 premières éditions 2012-2013-2014-2015 Musée National du Sport / Université Nice Sophia Antipolis Emil Jellinek commande quatre voitures à moteur Phoenix poussé et placé à l'avant sous le capot à la forme typique de bidet. Daimler se croit ainsi débarrassé, mais le l'Autrichien revient à la charge avec de nouvelles exigences. On lui donne satisfaction car il paie cash et vend tous les véhicules qu'il commande. Et Jellinek ne manque pas de claironner à Daimler les records de vitesse et de ventes qu'il réalise à Nice. Le climat, les paysages, les routes, la clientèle en font, en effet, un site privilégié pour l'automobile. Daimler supporte les critiques, les insultes, « vos voitures sont des chars à purin! » écrit Jellinek à maintes reprises, mais l'usine livre les voitures et obtempère aux ordres comme de remplacer l'allumage par tube incandescent au profit d'une magnéto Bosch. En 1898, Jellinek signe avec Daimler un accord pour ouvrir une représentation DMG, *Daimler Motoren Gesellschaft*, à Nice. Il vend dix modèles en 1899 et vingt-neuf en 1900. L'offre ne suffit pas à la demande, malgré des prix pharamineux.

Au nombre des hivernants convertis à l'automobile, on compte à Nice le baron Etienne Van Zuylen de Haar, époux d'Hélène de Rothschild. Il est le bâtisseur de la villa Paradiso de Cimiez et le président de l'Automobile club de France, créé en 1895 par Albert de Dion, le premier club au monde. Le second Automobile club français est fondé à Nice en 1896 sur la base d'un club de vélo par des passionnés niçois et étrangers. Il est dirigé par Jacques Gondoin et Jellinek en fait partie. Quant à Albert Gautier, notable niçois, directeur de la Caisse d'épargne de Nice entre autres activités, il est l'un des membres importants du Comité des fêtes de Nice. Sportif accompli, il met en place de nouvelles activités comme les régates afin d'attirer à Nice une clientèle plus jeune et dynamique.



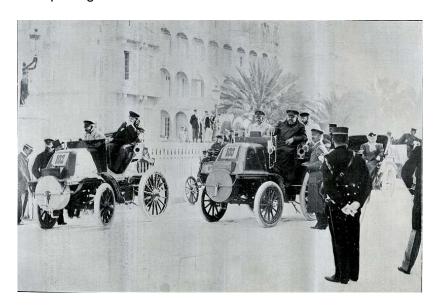
Jacques Gondoin

Albert Gautier

Etienne Van Zuylen de Haar

Dès l'année 1897, Albert Gautier à la tête du Comité des fêtes de Nice, avec l'Automobile Club de Nice et le journal *La France automobile* dirigé par Paul Meyan, mettent en place la Semaine automobile de Nice programmée début avril. Ici on est en France, le pays qui a organisé la première course automobile au monde en 1894, le Paris-Rouen. Elle a vu la victoire de voitures Peugeot et Panhard-Levassor équipées de moteurs Daimler sous licence. Le public français est friand de courses, alors qu'en Allemagne les autorités comme les constructeurs sont rétifs à la vitesse et aux compétitions auxquelles ils ne voient alors aucun intérêt industriel et financier. Nice devient en ce domaine aussi une nouvelle vitrine de luxe. La Semaine attire les constructeurs, les passionnés, le beau monde sur le parcours des différentes compétitions, notamment le mile et le kilomètre lancés sur la Promenade, Nice-Marseille-Nice sur route ouverte. André Michelin triomphe sur son break à vapeur de Dion

Bouton à la Turbie, première épreuve mondiale de course de côte. Au bord de la route, Emil Jellinek ronge son frein tout en comparant les machines et les performances. Il prépare son coup et s'entraîne, son heure approche. Pour lui, Nice doit être le laboratoire, la piste d'essai de ses voitures qui doivent conquérir le marché des voitures haut de gamme et pour cela gagner des courses prestigieuses.



Les deux Daimler au départ de la course Nice Marseille sur la Promenade des Anglais, 21 mars 1899.

Nous voici donc au départ de la course Nice-Castellane le 21 mars 1899. En première ligne, devant l'hôtel des Anglais sur la Promenade des Anglais, on découvre Alfred et Henri de Rothschild en imperméable noir sur leur Daimler. Ce sont deux très bons clients d'Emil Jellinek. Juste derrière, on reconnaît, incognito derrière ses lunettes et son nom de course « Mercedes », Emil Jellinek lui aussi sur Daimler. C'est la première apparition du nom en course et Emil Jellinek lui fait honneur puisqu'il finit premier dans la catégorie touristes, voitures à deux places. Il a « avalé » les 85 km en 2h27 soit une moyenne de 34km576. Il devance Rothschild de 7 minutes. Mais le véritable héros de cette Semaine 1899, c'est le Français Georges Lemaître sur Peugeot qui gagne les trois grandes courses. Ce n'était que le tour de chauffe pour Mercedes, place à la catégorie supérieure.

Une fois de plus, Jellinek somme l'usine Daimler de lui livrer un nouveau modèle et cette fois cela semble délirant. Non seulement, il fait réaliser un nouveau moteur dont il exige qu'il soit appelé Daimler-Mercedes, un 4 cylindres dont la puissance est sans cesse poussée, jusqu'à 5,9 l développant 35 chevaux, mais il demande aussi un châssis qui ne soit pas celui d'un fiacre, une transmission par chaîne rapprochée et non plus par courroie, un allumage à rupteur, quatre roues de même diamètre équipées de pneumatiques larges Continental, etc.





Daimler *Phoenix Rennwagen*, version 4 places

Daimler *Phoenix Rennwagen*, 24 ch à 800 t/mn, version construite pour Emil Jellinek, 1899.

Ainsi, pour la Semaine de Nice 1900, deux de ces nouvelles voitures Daimler sont engagées. Elles ont comme pilotes « Mercedes I » (sans doute Jellinek) et « Mercedes II » (le contremaître essayeur vedette de chez Daimler, Wilhelm Bauer). Sur le papier, elles paraissent imbattables. Mais, dans la course Nice-Marseille, « Mercedes II » sort de la route 15 km après le départ, l'autre voiture se classe avant-dernière (10ème). Panhard-Levassor triomphe avec René de Knyff. Jellinek pense se rattraper avec la course de côte de La Turbie, il donne Bauer vainqueur. Bauer bien décidé à gagner, embraye au bout de l'avenue des Diables-Bleus, il monte les 4 rapports, pousse à fond sa Daimler dans la ligne droite, s'engage sur la pente de la grande corniche et, au premier virage à gauche ne peut balancer son bolide sur la gauche. La Daimler tape durement le rocher, son pilote est éjecté et retombe sur la route. Levegh (Alfred Velghe) triomphe sur Mors. Bauer meurt le lendemain de ses blessures. C'est la consternation dans le paddock, chez les hivernants et dans le milieu des courses. L'usine Daimler est affolée et voit là une raison de plus pour ne pas continuer dans la voie des courses et de la vitesse. Mince consolation, Wilhelm Maybach dépêché sur place constate que la voiture a bien résisté au choc.

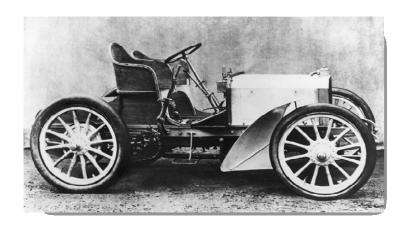


la Daimler 24 HP de Wilhelm Bauer au départ de la course Nice Draguignan Nice, Promenade des Anglais, 26 mars 1900.



L'accident mortel de Bauer à la course de côte de La Turbie, le 30 mars 1900.

Rencontres autour du patrimoine sportif et de la mémoire du sport Communications présentées lors des 4 premières éditions 2012-2013-2014-2015 Musée National du Sport / Université Nice Sophia Antipolis D'abord abattu par cette déroute et par le deuil, Jellinek repart à l'assaut de l'usine Daimler coupable à ses yeux de ne pas vouloir améliorer ses « chars à purin » comme il l'entend. Selon lui, seule la course peut donner ses lettres de noblesse à une marque automobile. Or, le centre de gravité des Daimler est bien trop haut, c'est la cause principale de leur mauvaise tenue de route. Jellinek exige un nouveau modèle qui comporte toutes les caractéristiques qu'il d'exige de Cannstadt : moteur en alliage de magnalium afin de baisser son poids à 238 kg, deux arbres à cames en tête, double carburateur à gicleur réglable au pied, engrenage des vitesses lié au différentiel, freins refroidis par eau, radiateur à nids d'abeille, embrayage à ressort spiral, pignons de roues montés sur roulements à billes, pièces mécaniques protégées par des carters étanches, essieux sur ressorts demi-elliptiques. Ces innovations mécaniques sont magistralement réalisées par Wilhelm Maybach toujours prêt à relever les défis lancés par Emil Jellinek. Et tout cela pour seulement 942 kg!



La 35 HP est la première voiture Daimler produite sous le nom de Mercedes.

Mercedes Phoenix Rennwagen, 35 ch à 1000 t/mn, 1901.

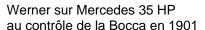


Et puisque les Allemands ne croient pas à la vitesse, ce modèle de course s'appellera *Mercedes*, comme cela Daimler n'entachera plus son nom en cas de nouveau pépin et, accessoirement, Jellinek retirera toute la gloire des succès escomptés. Du reste, il ne se fait désormais plus appeler que par son nom de course : *Mercedes*. L'empattement du véhicule est rallongé à 2m30 et le centre de gravité surbaissé. Avec son volant incliné, son long capot droit, la 35 HP arbore une ligne innovante qui va marquer des années durant la production automobile. L'automobile moderne naît véritablement avec le modèle 35 HP. « Mercedes Jellinek » enfonce le clou en commandant pas moins de trente-six exemplaires de la 35 HP pour la somme colossale de l'époque de 550 000 marks or, soit plus de 5 millions d'euros actuels!

Non seulement, il faut une bonne voiture pour vaincre mais aussi des pilotes confirmés. Ainsi Jellinek engage-t-il sept voitures 35 HP dans le Semaine de Nice, devenue Quinzaine de Nice, en 1901. Trois sont confiées aux mains expertes de Claude Lorraine-Barrow, Wilhelm Werner et Georges Lemaître recrutés dans les rangs ennemis. Dans la course Nice-Aix-Nice, Werner triomphe, Lorraine-Barrow est 5°, Lemaître abandonne. L'épreuve des touristes Nice Draguignan Nice est remportée par Knapp sur Mercedes dans la catégorie 1000 kg transportant six voyageurs. Puis, sur le ciment de la Promenade des Anglais, Mercedes remporte le doublé dans la catégorie voitures à essence, Werner et Lorraine-Barrow battant Serpollet et le record. Enfin, Mercedes rafle les 5 premières places de la coupe Rothschild. Arrive le spectre de la course de La Turbie, Werner et Lemaître vainquent la camarde et triomphent. La concurrence est à terre. Le succès est complet, les

clameurs sont immenses, la presse pourtant acquise aux constructeurs français reconnaît la suprématie des Mercedes, les automobiles clubs aussi. Le journaliste et secrétaire général de l'Automobile club de France, Paul Meyan, écrit « nous sommes entrés dans l'ère Mercedes ».







Jellinek-Mercedes félicité par le jury de l'Automobile-Club de Nice le 26 mars 1901

En moins d'un an, Jellinek et Maybach ont su renverser une situation des plus compromises. Car, désormais, tout ce que la Riviera compte de fortunes passionnées de vitesse fait le siège de la villa Mercedes pour obtenir une 35 HP, les Rothschild, Vanderbilt, Dinsmore, Astor, Gould, Gordon Bennett, Van Zuylen. Les écuries de la villa sont transformées en ateliers et garages pour les voitures. Et Jellinek-Mercedes a désormais carte blanche avec Cannstadt. Le 23 juin 1902, il dépose le nom de « Mercedes » avec et sans accents. Il signe également avec Daimler un « contrat d'exclusivité commerciale » pour la distribution des automobiles Mercedes en Autriche-Hongrie, France, Belgique et États-Unis. Le centre névralgique de Mercedes se trouve à Nice au 54 Promenade des Anglais.

Maybach et Jellineck ne se reposent pas sur leurs lauriers. La concurrence entre constructeurs est âpre. L'italien Fiat, l'allemand Opel, les anglais Rolls et Napier vont apparaître. Les deux « sorciers » peaufinent la mécanique de leur 35 HP pour les compétitions de 1902 : admission, échappement, réglage des carburateurs au volant. Le nouveau modèle prend le nom devenu mythique de Mercedes Simplex. Ils développent aussi une version mixte essence électricité mise au point par un nouveau « sorcier » Ferdinand Porsche. Faute d'épreuve sur route à la Semaine de Nice 1902 (avec les morts sur l'épreuve Paris-Madrid, les préfets français refusent toute course sur route ouverte, ainsi le projet d'une course Nice-Abbazia avorte), les sporstmen se rabattent sur l'épreuve de La Turbie. Malgré le brouillard qui sévit ce 16 avril et qui empêche qu'un nouveau record soit battu, l'anglais William Stead l'emporte devant Lemaître et Werner. Triplé Mercedes! Lorraine-Barrow remporte la catégorie voitures à quatre places de moins de 1000 kg, Zborowski celle des plus de 1000 kg. Degrais gagne le km lancé sur la Promenade devant deux autres Mercedes, mais c'est Serpollet sur sa Gardner qui leur met une tatouille en pulvérisant le record à 123 km/h et en battant ses rivaux à la régulière dans la coupe de Rothschild, ainsi que celle de Caters, les mieux dotées!



William Stead vainqueur de La Turbie en 1902 sur sa Mercedes Simplex.



Lorraine-Barrow et Jellinek sur la Mercedes Porsche mixte, 1902.

La légère contrariété de Jellinek est levée rapidement, car le 3 mai Willie Vanderbilt bat le record du km en dépassant le 110 km/h sur une Simplex 40 chevaux entre Ablis et Chartres. Et dans l'épopée de la course Paris-Vienne remportée par Louis Renault, l'Américain William Eliot Morris Zborowski, comte de Montsaulvain, se classe second sur Mercedes et premier des grosses voitures. En France, les préfets continuent d'interdire la plupart des courses sur route ouverte à cause du nombre élevé d'accidents graves. Du coup, la Semaine de Nice 1903 se réduit à une peau de chagrin. En dehors d'épreuves de freinage, de consommation et d'élégances, il reste les épreuves de La Turbie et de la Promenade des Anglais pour les passionnés de sports mécaniques. Dand les courses sur le ciment de la Promenade, Mercedes aligne cinq voitures, la moitié du plateau. Braun et Werner empochent le mile, l'ancien pilote de moto Otto Hieronymus enlève le km lancé devant trois autres Mercedes. Hormis Serpollet qui enlève encore la coupe Rothschild, Mercedes rafle tout.



Zborowski au départ de la course de La Turbie le 1^{er} avril 1903.



Les restes de la Mercedes de Zborowski suite à l'accident qui lui a coûté la vie.

Évidemment, on s'attend à un nouveau triomphe de la marque dans La Turbie. Les cinq Mercedes s'alignent ce 1^{er} avril pour partir les premières. Werner est chronométré à 60 km/h dans la montée du Pin, Degrais à 70, mais il sort peu après sans mal, 76 pour Hieronymus, le jeune casse-cou Degrais à 80 km/h. À 9h12, c'est le tour du comte Zborowsky qui veut absolument gagner, mais en a-t-il les moyens? A fond de 4^e vitesse, donc à plus de 140 km/h il se présente au premier virage, vite, trop vite. Il ne peut pas le négocier. Comme Bauer, trois ans plus tôt, l'Américain percute le rocher au même endroit et meurt sur le coup. La voiture est pulvérisée, la course est aussitôt arrêtée. Certes

Hieronymus a gagné en pulvérisant le record, mais le cœur n'y est plus, la fête est finie. Une stèle rappelle le tribut payé au sport automobile par les deux pilotes.

Certes le spectacle continue, avec ses joies et ses drames. La Semaine de Nice existera encore quelque temps. Mais le nombre de courses se multipliant dans toute l'Europe avec des automobiles clubs puissants, des circuits, des rallies aux routes moins fréquentées, Nice perd de son importance. En revanche, Mercedes brille de plus en plus. Avec un talentueux pilote arraché à la concurrence, le Belge Camille Jenatzy, Mercedes triomphe dans la plus prestigieuse des compétitions, la coupe Gordon-Bennett qui se déroule en Irlande du Nord en 1903. C'est un succès fracassant. Il n'est que le premier d'une série impressionnante de victoires de la Simplex dans le monde et des Flèches d'argent après la guerre.

Jellinek, monsieur Mercedes, est quelque peu dépassé par tout cela, d'autant que Gottlieb Daimler est mort, Maybach écarté des ateliers. Il a de plus en plus de mal à se faire écouter à Cannstadt. En 1905, âgé de 52 ans, Emil Jellinek-Mercedes se retire. Il fait cession à Paul Daimler de ses droits de vente exclusifs dans le monde et du nom Mercedes, il vend ses actions de la marque, puis se retire de son poste du conseil d'administration en 1908.

Au début de la Première Guerre mondiale, Emil Jellinek-Mercedes doit fuir la France car, du fait de sa nationalité austro-hongroise, il est soupçonné à tort d'espionnage en faveur de l'Allemagne. Ses biens sont mis sous séquestre. Il s'installe à Genève et meurt le 21 janvier 1918 à l'âge de 65 ans, peu avant l'Armistice. Selon son désir, il est enterré à Nice au cimetière du château dominant la ville. L'histoire d'Emil Jellinek s'achève, l'épopée Mercedes commence.



Le monument funéraire de la famille Jellinek au cimetière du Château de Nice.

Bibliographie

DICK, Robert, Mercedes and Auto Racing in the Belle Epoque, 1895-1915, McFarland, London, 2014.

JELLINEK-MERCEDES, Guy, Mon père monsieur Mercedes, France Empire, Paris, 1961.

LEWANDOWSKI, Jürgen, *Mercedes-Benz, 1886-1990*, Automobilia, 1991.

VON LENGERKE, B., Automobil-Rennen Und Wettbewerbe, Unikum, 2013.

La Semaine automobile.

La Vie au grand air.

L'iconographie de cet article provient de ces ouvrages et revues.

Rencontres autour du patrimoine sportif et de la mémoire du sport Communications présentées lors des 4 premières éditions 2012-2013-2014-2015 Musée National du Sport / Université Nice Sophia Antipolis