

LES VOITURES A PEDALES : COMME UN PARFUM D'ENFANCE

Nées comme leurs grandes sœurs à la fin du XIX^e siècle, elles ont fait rêver des générations d'enfants et font aujourd'hui le bonheur des « cyclautophiles », entendez par là les collectionneurs de voitures à pédales.

Olivier BERTOT est l'un d'eux. Cet enseignant en réparation et recouvrement de carrosserie au lycée Camille du Gast à Chalon-sur-Saône en possède une cinquantaine, qu'il restaure avec l'aide de ses élèves. « *Il faut compter entre 3 et 4 jours pour en remettre une à neuf* », explique Olivier BERTOT. « *Après avoir décapé la carrosserie, il faut redresser la tôle, réaliser les branchements électriques permettant aux phares de fonctionner et effectuer la remise en peinture* ».

L'exposition d'une quinzaine de ces « joujoux » rappellera de bons souvenirs à certains et leur permettra de les partager avec leurs enfants.

Quelques-unes des voitures exposées



En haut, de gauche à droite : Peugeot 404, Chrysler, Mercedes 190 SL
En bas : Renault Frégate - Alfa Romeo – Renault Dauphine Gordini

Un peu d'histoire

Les voitures à pédales pour enfants sont nées en même temps que leurs grandes sœurs, à la fin du XIX^e siècle. Leur construction est alors une affaire d'artisans que les plus malins mettent rapidement à profit : ces belles autos apparaissent dans les catalogues des grands magasins mais elles coûtent très cher. Les moins évoluées équivalent à plusieurs journées de travail pour un ouvrier ; les plus soignées sont totalement inaccessibles aux petits budgets.

Après la Première Guerre mondiale, les autos à pédales furent montées à la chaîne. 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...

Avec les années 30, l'auto à pédales séduit les petits Français. Hélas, c'est toujours un « jouet de riches ». Les modèles demeurent très coûteux, inaccessibles à bien des bourses d'ouvriers. Mais le succès est en route : en 1933, le seul Euréka produit plus de 50 000 voitures ! Et son catalogue présente une trentaine de modèles différents.

Au fil de la décennie, les autos deviennent de plus en plus réalistes, de plus en plus belles et tous les gamins se mettent à en rêver. Certaines sont totalement fantaisistes, mais beaucoup s'inspirent de marques ou de modèles prestigieux : Delahaye, Delage, Panhard, et surtout Bugatti, déclinés en de multiples versions. Hélas, les beaux rêves s'effondrent en 1939 avec la seconde guerre mondiale. Les jouets entrent en hibernation pendant 5 ans.

Pour leur renaissance, en 1945, les autos à pédales vivent les mêmes difficultés que les grandes : la pénurie de matières premières freine la production ; quant aux modèles, ils reproduisent toujours les voitures d'avant-guerre. Il faudra attendre les années 1950 pour retrouver le rythme. L'essor économique aidant, la passion de l'auto conquiert tous les foyers. Et la réplique à pédales de la voiture familiale devient le cadeau de Noël idéal. C'est d'autant plus facile que l'heure est à la consommation, les budgets familiaux se portent mieux... et les prix des voitures ont singulièrement baissé.

Avec l'arrivée des voitures en plastique dans les années 60, plus faciles à construire, beaucoup plus légères, souvent moins coûteuses, des milliers de modèles en bois ou en métal vont être peu à peu relégués au garage. A l'aube des années 1970, les voitures à pédales ont toujours autant de succès mais les ateliers survivants de l'épopée ne sont plus nombreux. Et ceux qui restent vont prendre la route de la fin du siècle en travaillant des matériaux synthétiques...

Source : www.car-collector.net