



Alexandre Darracq

et le "darracq"

Utilisé par presque tous mais principalement par les chaudronniers, quelle en est l'origine ?

Né à Bordeaux de parents basques, c'est un bosseur. Un enfant brillant qui passe ses journées à étudier, et à réviser dans l'atelier de mécanique paternel. On l'imagine plus intéressé par la vinification que par les roulements. Tout faux. A force d'hummer le métal et de respirer la limaille de fer, il finit par suivre des études d'ingénieur et se retrouve, à 21 ans, aux Ateliers de Puteaux qui dépendent du Ministère de la guerre. Il lui faut attendre 1890 pour voler de ses propres ailes et créer sa première société, spécialisée dans les articles de cave. Un retour aux sources vinicoles en somme. Peu concluant, puisque Alexandre Darracq tourne encore le dos à ses origines en s'associant, un an plus tard, avec Auroc pour lancer les cycles Gladiator. Un premier succès, qui irrite les britanniques, alors leaders dans ce domaine et qui font une offre de rachat si séduisante que Darracq vend. On est alors en 1896 et, avec les subsides ainsi récoltés, il fait construire une vaste usine, 33 quai de Suresnes dans le but avoué de fabriquer des voitures sous le nom de Perfecta. Le premier modèle est un coupé à traction électrique qui atteint 15 km/h avec une autonomie de quatre heures. Trop faible pour intéresser le public. Darracq se tourne alors vers le pétrole et commence la production de tricycles et quadricycles à moteur De Dion de 1 HP 3/4. Les ventes décollent enfin. Mais c'est l'unique succès que la marque va enregistrer dans les années qui suivent. Car la voiturette monocylindrique de 4 HP ou le nouveau tricycle monocylindrique de 640 cm³ (licence Léon Bollée) sont autant d'échecs cuisants.



Mais Darracq ne désarme pas et il entreprend la construction d'une voiturette résolument moderne qu'il présente au salon de l'auto de 1901. Avec un moteur monocylindrique de 785 cm³ placé verticalement à l'AV, une transmission par un arbre à double cardan, des freins efficaces pour l'époque, une boîte de vitesse originale dont la commande est installée sous le volant, un châssis unique qui peut recevoir plusieurs types de carrosseries, ce type C reçoit un formidable accueil. Un succès soutenu par une politique commerciale intelligente et importante. Il s'agit même de la première voiture populaire française dans la mesure où Alexandre Darracq a réalisé là une voiture simple, légère, fiable et économique. Et 1.200 exemplaires en seront construits.



Une voiturette monocylindre de 6 1/2 CV apparaît en 1900, suivie par des modèles 2 et 4 cyl., qui en 1904 sont équipées du châssis Darracq embouti dans une seule plaque d'acier. En 1905, des capitaux britanniques sont investis dans la société et, peu après, une gamme complète est disponible, de la monocylindre 8 CV de 1039 cm³ à la 6 cyl. 50/60 CV de 8143 cm³. Les désastreux 4 cyl. à soupapes rotatives Henriod apparaissent en 1912, les 15 CV (2613, puis 2951 cm³) et une 20 CV de 3969 cm³ sont si peu fiables que les

profits sont réduits à néant. **Non seulement ces moteurs ne sont pas fiables mais, en plus, certains tournent avec un bruit très caractéristique ressemblant au « pilonnage » d'un marteau sur une enclume d'où l'emploi de « darracq » pour désigner un marteau.**

Alexandre Darracq quitte la société qui est reprise par Owen Clegg, lequel introduit en 1913 une gamme basée sur son excellente Rover Twelve, dotée d'un moteur monobloc à soupapes latérales de 2121 et 2971 cm³. Un modèle de 4084 cm³ est ajouté en 1914,



utilisé par l'armée française pendant la guerre. Un V8 de 4595 cm³ suit en 1919. Une fusion intervient avec Sunbeam-Talbot en 1920 et les Darracq deviennent des Talbot en France, alors qu'elles continuent à s'appeler Darracq ou Talbot-Darracq en Grande Bretagne jusqu'en 1939.



Il y aurait encore beaucoup à écrire sur Alexandre Darracq, sur toutes les courses gagnées ; Engagée dans 52 épreuves de plus ou moins grande importance, elle s'illustre 47 fois. 4ème de sa catégorie dans la course Paris-Berlin, victoire de Henry Farman au Grand Prix de Pau puis au meeting de Nice, victoire de Gabriel au kilomètre lancé à Ostende, les voitures de course Darracq font mieux que se défendre.

Alexandre Darracq décide de s'implanter une nouvelle fois à l'étranger et choisit l'Italie. En 1906, il fonde à Naples la Societa Anonyma Italiana Darracq qui déménage presque aussitôt à Milan. Des petites bicylindres 8/10 HP, puis des quatre cylindres 14/16 HP sont rapidement assemblées mais reçoivent un accueil mitigé des Italiens qui invoquent leur comportement routier inadapté à l'état des routes transalpines. Déçu Darracq vendra alors ses parts à un groupe d'industriels lombards qui vont changer la raison sociale en société Anonyma Lombarda de Fabbrica di Automobili, autrement dit... ALFA !