

Les Koechlin vous parlent

Bulletin N° 46 - Juin 2001



Editorial

Chers Cousins,

Après 1985 à Mulhouse, 1989 à Paris, 1993 en Normandie, 1997 dans la région parisienne, 2001 vous propose un rassemblement K, cette fois dans la région alpine, grâce à des jeunes cousins dynamiques qui se sont chargés de l'organiser. On vous y attend.

Et notre BK, vaille que vaille, poursuit son existence bisannuelle. Il s'est modernisé, vous l'avez remarqué, sacrifiant un peu de texte à la possibilité d'avoir une présentation graphique meilleure. Il est surtout entré dans l'ère de l'informatique grâce à Susan K. qui en est depuis longtemps la présentatrice : celle qui saisit les textes, choisit la disposition, la typographie, les illustrations. Mais, en parallèle, Susan a ouvert un site Internet pour la famille (www.koechlin.net) qu'elle alimente et qui lui vaut déjà un important courrier et des retrouvailles avec des membres oubliés, des parentés perdues. C'est à dire un échange e-mail qui grandit et dont elle vous fait part dans chaque bulletin.

Toutes ces possibilités, ces développements nouveaux de l'informatique nous questionnent à la rédaction sur la forme que l'on pourrait donner, dans l'avenir, au BK, puisqu'il semble que, déjà maintenant, une partie de son rôle d'information ou de communications peut se transférer au courrier et au site. Peut-être pourrions nous en parler en septembre au moment de la cousinade et recueillir quelques

suggestions, propositions et engagements de participation.

Notre numéro 46 est presque un "Numéro spécial voiture K.". L'auteur de cette étude, très documentée et nouvelle, Marc Douëzy, nous avait contactés depuis longtemps et nous lui avons transmis quelques archives provenant des descendants des héros de cette aventure qui a laissé des traces et des souvenirs dans l'histoire de l'automobile et qu'une revue anglaise, *The Automobile* lui avait demandé de conter. Il s'agit, à deux reprises, de deux frères K. : Isaac (HE211) né en 1868 et Paul (HE212) en 1870, et Alfred (AM932) né en 1884, aîné d'Hubert (AM936) né en 1890. Cette histoire, très technique assurément, mais aussi trépidante, c'est le cas de le dire - vous aviez pu la lire déjà un numéro 28 du BK (juin 1992). Elle est plus complète et plus précise ici et nous remercions Marc Douëzy de nous l'avoir confiée. Elle a été écrite en anglais et le BK en a à la priorité en France.

Comme vous le savez, chez les K la technique et l'économie se sont très vite accompagnées des arts. Le textile a eu besoin de dessinateurs et de 'coloristes' et la famille en a produit beaucoup. Mulhouse a eu, en même temps qu'une école de filature et tissage, une école de chimie et une école de dessin.

Dans les familles, au cours des générations, on a vu des dons apparaître et se transmettre et des artistes se faire connaître. Pour compenser la technicité de l'article sur les moteurs, vous pourrez découvrir deux artistes, un peintre et un musicien : Fred Barlow (AN142), le musicien, et Hélène Koechlin (AM672), le peintre et fille du compositeur Charles. Ils étaient cousins, issus de germains. Merci à Bernard Koechlin (AM6711), le petit fils de Charles, qui nous les fait connaître dans leur personne, leur œuvre, leur destin.

A bientôt

Madeleine Fabre-Koechlin

Sommaire

Les Koechlin dans l'aventure de l'automobile et de l'aviation par Marc Doëzy	page 4
Ils sont doués ces Koechlin (Fred Barlow et Hélène Koechlin)	page 10
Les Koechlin vous parlent ...sur Internet.....	page 13
Voyage en Asie.....	page 15
Nouvelles familiales.....	page 16
Cousinade 2001	page 16



Les Koechlin dans l'aventure de l'automobile et de l'avion

vue par Marc Douëzy, journaliste scientifique, collaborateur du journal anglais "The Automobile" où il a publié ce texte en anglais.

Historique d'une famille à l'esprit pionnier

Même les nombreux membres de la famille Koechlin - ils sont plus de 2.000 dans le monde entier - ne savent pas exactement comment on doit prononcer leur nom. Mais tous sont fiers de la forte tradition industrielle de la famille. Elle date d'avant la révolution industrielle et a atteint son apogée avec la construction de la Tour Eiffel.

Le nom de Maurice Koechlin (1856-1946) est, en effet, inscrit sur la structure métallique de la célèbre tour. Grand-père de la rédactrice en chef de la revue familiale "Les Koechlin vous parlent", Madame Fabre-Koechlin, Maurice Koechlin était ingénieur dans les bureaux d'étude de Gustave Eiffel et c'est lui qui réalisa, le 6 juin 1884, le premier dessin de la future tour. Mais quand Maurice Koechlin le présenta à Gustave Eiffel, celui-ci grommela qu'il n'était pas intéressé par "ce type d'ouvrage"! C'est seulement à la fin du mois de septembre 1884, et après que Maurice Koechlin ait fait brevété son projet que Gustave Eiffel accepta d'adjoindre son nom à celui de son collaborateur.

A la fin du XIXème siècle l'automobile était une industrie High Tech, l'équivalent de notre Net économie actuelle, et il était évident que certains membres de la famille Koechlin allaient s'engager dans ce secteur. De fait, des Koechlin furent parmi les premiers à s'engager dans des courses automobiles et deux d'entre eux devinrent même constructeurs d'automobiles.

Mais revenons à l'origine des Koechlin. Il semble que les premiers aient été vus aux alentours de Zurich vers l'An 1460. Ils s'installèrent ensuite à Mulhouse au 17ème siècle. Samuel Koechlin fut le premier à établir une filature de draps de coton à Mulhouse en 1746. Il eut 17 enfants et son fils Jean 19! A ce rythme la famille s'agrandit rapidement et continua à exercer ses talents dans l'industrie textile de l'est de la France.

Origine de la passion des K. pour l'automobile

Par ailleurs, la famille Koechlin a toujours eu des liens étroits avec une autre famille célèbre de la région, **les Peugeot**. Et cela depuis 1857, année où Napoléon Koechlin épousa Jenny Peugeot. Depuis cette première union entre les deux familles, et jusqu'à aujourd'hui, on peut être certain de toujours trouver des Koechlin travaillant dans les nombreux établissements industriels des Peugeot ou épousant des membres de cette famille.

Aussi ne sera-t-on pas surpris de trouver des Koechlin au volant de voitures Peugeot, tant en compétition que dans la vie de tous les jours. Et pourtant le premier membre de la famille à posséder une automobile devait faire mentir cet adage.

Isaac, le précurseur

C'est Isaac Koechlin (HE211), un industriel de la région de Willer en Alsace, qui sera le premier automobiliste de la famille. Il avait rencontré Amédée Bollée père, le pionnier de la propulsion à vapeur, le 26 juillet 1878 à l'Exposition Universelle de Paris. A cette époque Amédée Bollée construisait des véhicules automobiles à vapeur pourvus d'une boîte de vitesses, "l'Obéissante" et la "Mancelle". Isaac, qui était en fait son premier client, décida de lui acheter une "la Mancelle". Celle-ci fut rapidement construite par les Etablissements Bollée et livrée en Alsace le 6 mai 1879. Elle coûtait 12.000 francs.

Mais à cette époque il ne suffisait pas d'être propriétaire d'un véhicule automobile pour pouvoir circuler librement. Encore fallait-il obtenir l'autorisation des



La voiture N° 16, conduite par Paul Koechlin (1895)

autorités administratives de l'utiliser sur le domaine public. Malheureusement l'ingénieur des Mines de l'arrondissement n'avait, à l'époque, jamais entendu parler, vu ou, bien évidemment essayé une automobile. Il dut donc écrire à Amédée Bollée pour que celui-ci lui fasse parvenir une copie de l'autorisation de circuler délivrée par la Préfecture du Mans. Cette "La Mancelle" sera conduite réguliè-

course était aussi un événement important puisque c'était la première fois qu'un véhicule pourvu de pneumatiques était engagé dans une compétition. Il s'agissait d'une automobile engagée et conduite par André et Edouard Michelin et qui s'appelait "L'Eclair", non pas tant en raison de sa vitesse que de sa conduite erratique. Les deux frères arrivèrent bon dernier, bien en dehors du délai de 100 heures. Tout avait été de travers et ils avaient du changer les pneus tous les 150 kms. Mais c'était les tous débuts d'une grande aventure qui se poursuit encore.

On retrouvera un Koechlin au départ de la course Marseille-Nice les 6-7 mars 1898. Il s'agissait d'Isaac Koechlin, le frère de Paul, qui conduisait bien évidemment une Peugeot et qui finit quatrième en 7 heures, 28 minutes et 29 secondes, le vainqueur étant Charron sur une Panhard-Levassor.

Isaac, victime de Maastricht, persévère dans les courses



La voiture N° 16, conduite par Paul Koechlin (1895)

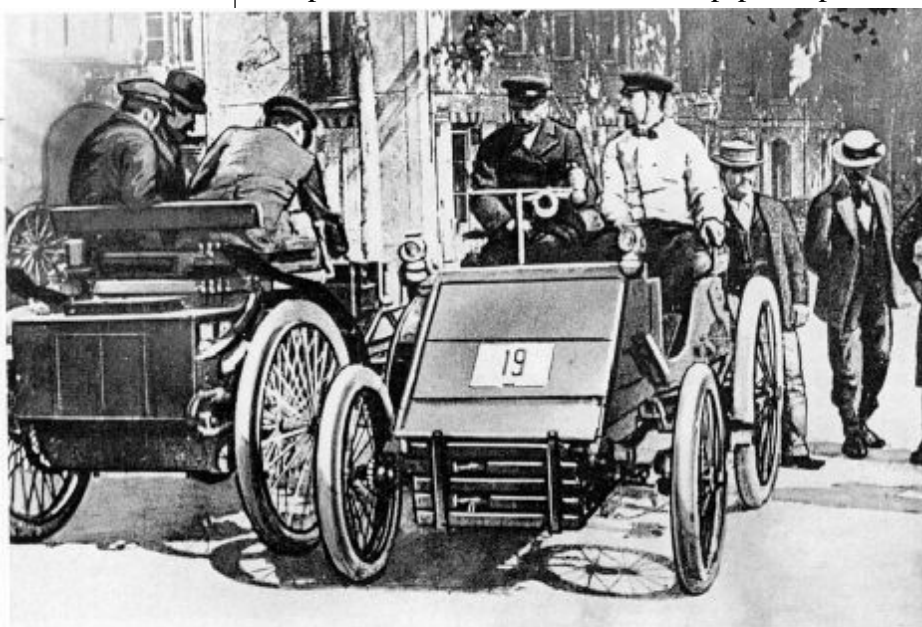
rement sur les routes d'Alsace et des Vosges où elle fera sensation et restera plus de 20 ans dans la famille d'Isaac Koechlin.

Paul, sur la route de Bordeaux

Quelques années plus tard le fils d'Isaac, Paul Koechlin, qui habitait près des usines Peugeot, fit partie de l'équipe officielle de la marque engagée dans le Paris-Bordeaux-Paris les 11-13 juin 1895. Paul Koechlin conduisait la Peugeot 4 places N°16. Cette voiture était légèrement différente des autres Peugeot car elle avait un moteur avant et un radiateur en serpentín. Son moteur était un Daimler. Après 60 heures de conduite, Paul Koechlin, et son mécanicien Rubichon, coupaient la ligne d'arrivée à Paris. Ils arrivaient 11 heures après Levassor et 5 heures après Rigoulot, lui aussi sur Peugeot. Mais heureusement pour eux les voitures qui les avaient précédés n'avaient que deux sièges. Paul Koechlin fut donc déclaré vainqueur et remporta le prix de 31.500 francs.

Bien que quelques méchantes langues aient signalé que le conducteur et ses passagers couraient le long de l'automobile quand la pente était trop raide, ce qui était interdit par le règlement, Paul Koechlin avait bien démarré dans le milieu des courses automobiles. Cette

Isaac prit aussi le départ de la première course de ville à ville internationale, le Paris-Amsterdam-Paris, couru du 7 au 13 juillet 1898. Isaac finit les 295 Kms du premier jour bon dernier au volant de sa Peugeot en 21 heures, 22 minutes et 8 secondes. Le lendemain, il termina de façon abrupte cette course en plongeant dans les douves d'un château près de Maastricht (certainement un signe prémonitoire). Heureusement Isaac et son mécanicien purent rejoindre les berges à la nage. Mais il créa l'événement en arrivant à la gare boudiné dans un costume bien trop petit pour lui. Descendant du train spécial qui accompagnait la course, Armand Peugeot vit le grand et robuste Isaac compressé dans des habits bien trop petits pour lui.



Marseille-Nice 1898 : Koechlin sur "Duc" Peugeot

HÉLICES	Aéroplanes P. KOECHLIN	ACCESSOIRES
Téléphone 689-15	Travaux pour inventeurs	Brevetés S. G. D. G.
27, RUE DE VANVES, A BILLANCOURT (SEINE)		

"Que s'est-il passé" demanda Armand Peugeot qui s'inquiétait surtout pour sa voiture. "Eh bien" répondit Isaac, mal à l'aise dans son costume, "après un mauvais virage, nous sommes tombés dans les douves du château de Washartel. Mon costume était fichu et je n'ai rien trouvé de mieux que celui-ci".

L'homme et sa Peugeot

Dans la dernière course de l'année 1898, Isaac Koechlin, toujours sur Peugeot, finit deuxième derrière Loysel sur Amédée Bollée Fils. Isaac avait conduit 7 heures et 36 minutes.

Il battit par contre le même Loysel le 21 mars 1899 sur le circuit de 207 kms de Nice Castellane. Il conduisait une 20HP Peugeot pourvue d'un moteur à 2 cylindres en V (140mm x 190mm) de 5.850cc et termina troisième en 3 heures 22 minutes et 45 secondes. Trois jours plus tard il finit 8^{ème} de la course de côte de la Turbie au volant de sa Peugeot N°10. Le vainqueur, Lemaitre, conduisait également une Peugeot. Enfin, en octobre Isaac Koechlin termina 4^{ème} de Bordeaux-Biarritz, derrière deux Mors et une autre Peugeot.

L'année 1900 ne fut pas aussi favorable à Isaac qui probablement participa à quelques courses mais ne fit aucun résultat. Sa dernière victoire eut lieu lors du Nice-Dranguignan-Nice le 21 mars 1901. Il termina premier en 3 heures 11 minutes et 11 secondes devant une Serpollet.

Il semble que cette course ait été la dernière à laquelle aient participé Isaac Koechlin ou d'autres membres de la famille, et ce pour plusieurs années.

Paul dans les courses d'avion (de 1908 à 1912)



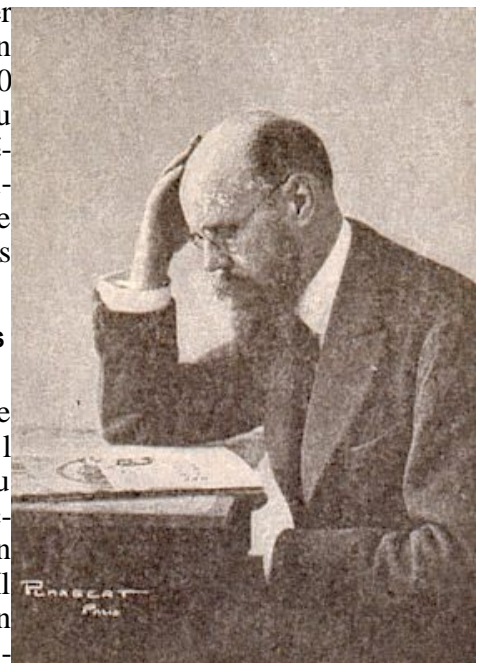
Nous parlons là de courses automobiles. En effet, entre 1908 et 1912, un Paul Koechlin fut très actif dans les courses d'avion aux manettes d'appareils de sa propre construction. Il n'est pas certain qu'il s'agisse du même Paul Koechlin qui avait participé aux premières courses automobiles. Il y a tellement de membres de la famille que même les experts en généalogie de celle-ci n'ont pu m'apporter de réponse certaine.

Quoi qu'il en soit, ce Paul Koechlin est probablement celui né en 1881 à Mulhouse. En effet l'autre Paul était né en 1852 et semble donc avoir été un peu âgé pour s'adonner aux joies de l'aviation. D'autant plus lorsque l'on voit le type d'avions dont il s'agit. On ne

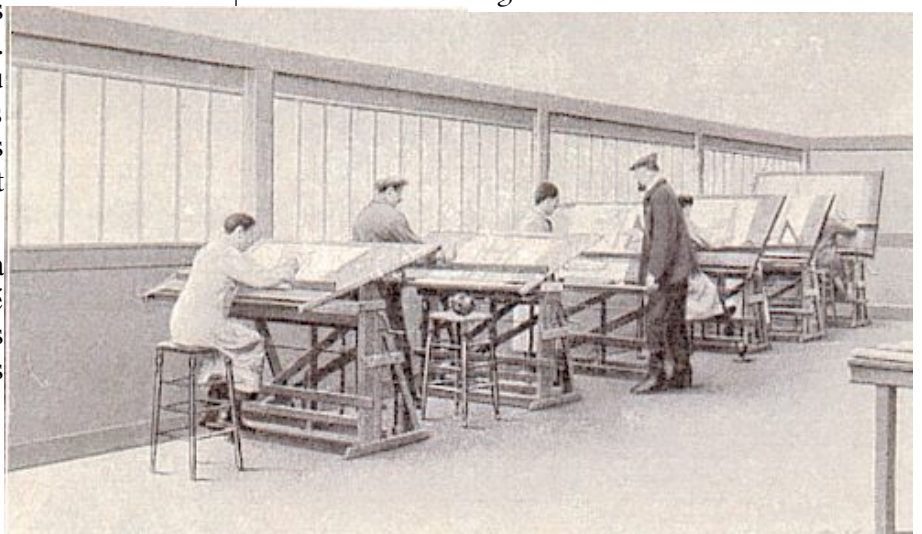
peut s'empêcher de penser qu'un gentleman de 60 ans aurait eu quelque appréhension à confier sa vie à de tels cauchemars mécaniques.

Paul construit ses propres appareils

Mais il semble que Paul Koechlin ait eu un certain succès avec son premier avion. Il s'agissait d'un monoplan, pro-



Sigmund Gerster et son bureau d'études



pulsé par un moteur GIP de 70HP et l'on dit qu'il s'agissait du premier avion dont le fuselage était construit en acajou verni. Paul Koechlin sculptait aussi ses propres hélices à partir d'un tronc de noyer. En avril 1910 il ouvrit une école de pilotage à Moummelon, une banlieue de l'ouest de Paris. Pour 2.000 francs les apprentis pilotes pouvaient obtenir leur licence de pilote privé. Mais il était bien précisé que la casse était à leur frais! Le dernier avion conçu par Paul Koechlin était un étrange bi-plan où le pilote était allongé entre les deux ailes et

derrière le moteur et son hélice. Il n'est du reste pas certain qu'il ait jamais volé et c'est peut être pourquoi on ne retrouvera pas Paul Koechlin dans l'Armée de l'Air lors du premier conflit mondial mais dans un régiment du train. Il fut tué sur la Somme en 1916.

Alfred et Hubert, constructeurs de voitures

Si le nom de Koechlin n'a jamais été particulièrement renommé dans les airs il retourna par contre sur les circuits automobiles en 1909 avec Alfred-Georges Koechlin qui conduisait une Renault-Schneider dans



Le Koechlin 1911 © National Motor Museum, Beaulieu, GB

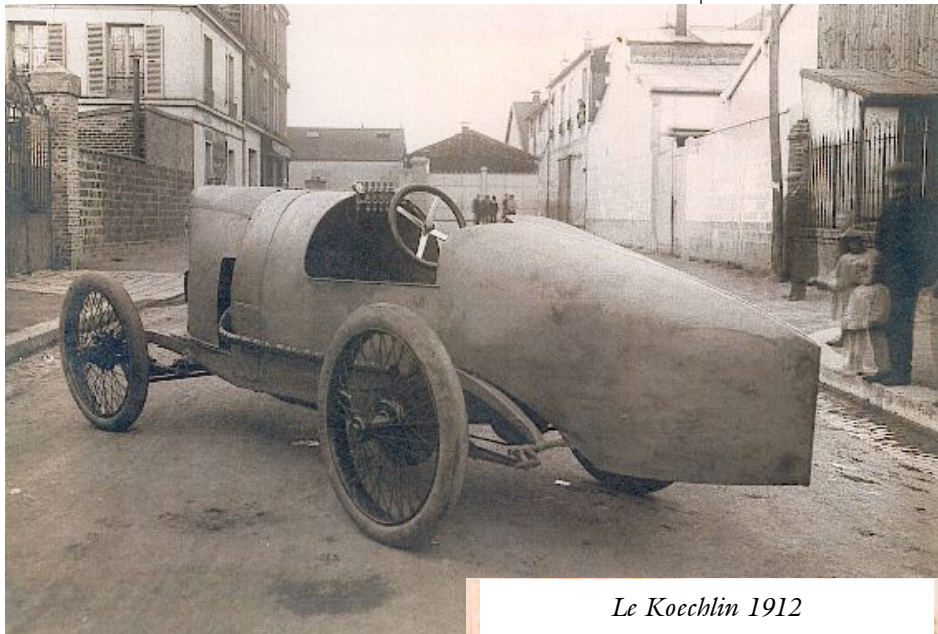
Celui-ci était en fait la cheville ouvrière du trio et c'est lui qui coucha sur le papier les idées géniales et extravagantes des deux frères Koechlin. Ceux-ci avaient des bureaux 113, rue de Rome, au centre de Paris et des ateliers, probablement modestes au 8, rue Albert de Vatimesnil à Neuilly.

Cette première automobile Koechlin fut construite autour d'un châssis Stabilia qui fut retourné pour abaisser le centre de gravité. L'empattement était de 2,99m et la voie de 1,43m. La propulsion était

réalisée sur les roues arrière par des chaînes et une boîte à cinq vitesses commandée par un embrayage à cône cuir. La voiture pesait 850kg et était pourvue de pneus de 920 x 120. Sa carrosserie était un peu approximative et avait l'élégance d'une boîte de chaussures. Le radiateur était haubané sur les deux cotés, tout comme la Crespelle de 1910.

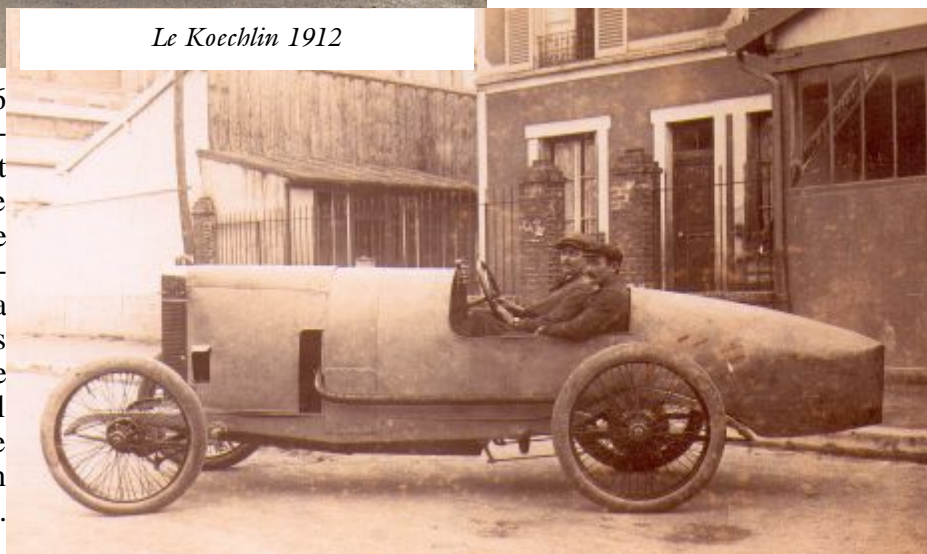
Géniale saga des moteurs Koechlin, leur cylindres, leurs magnétos, leurs pistons, leurs carburateurs

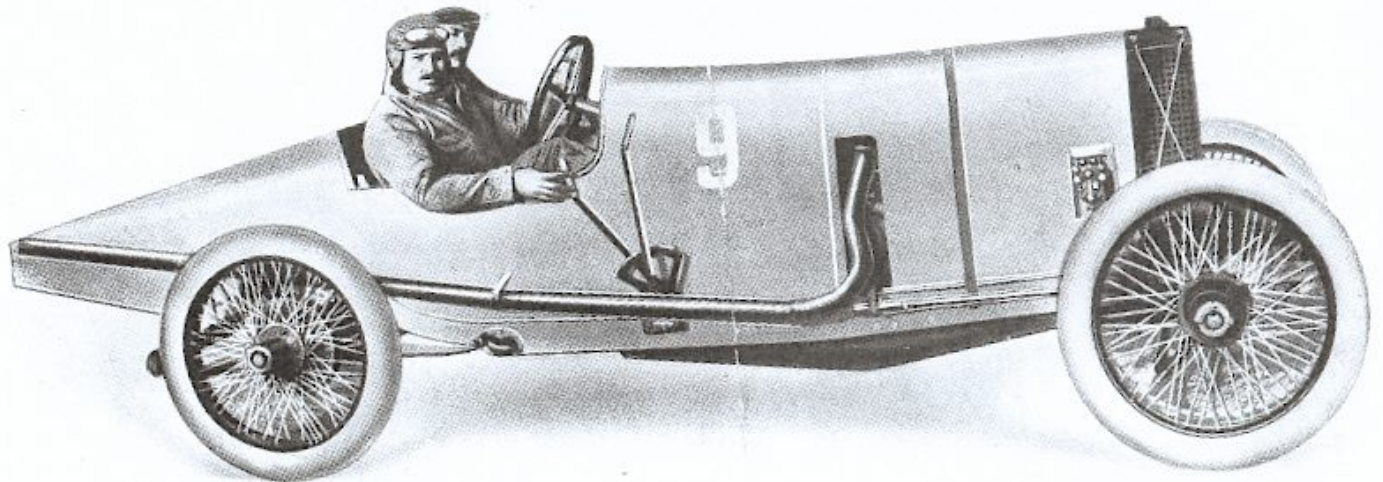
Mais c'est le moteur qui faisait de la Koechlin une automobile



Le Koechlin 1912

la coupe des Voiturettes le 26 octobre 1909 à Boulogne. Il dut s'arrêter au quatrième tour et ne put finir la course. Mais cet essai ne pouvait être considéré que comme un hors d'œuvre par Alfred-Georges. En effet, il décida d'engager à la coupe des Voiturettes 1911, courue sur le même circuit de Boulogne, une automobile qu'il avait conçue et réalisée, avec l'aide de son frère Georges-Hubert et d'un ingénieur suisse, Sigmund Gerster.





différente des autres. Il s'agissait d'un 4 cylindres séparés, deux-temps de 89mmx120mm. Il bénéficiait de la lubrification sous pression et de l'allumage par deux magnétos UH, tandis que le carburateur était un Longuemare. Ce moteur était donné par les constructeurs pour 3.000 t/mn, ce qui était élevé pour l'époque, et devait propulser l'engin à un théorique 160 km/h. Plus prosaïquement il semble qu'il fut chronométré à 140 km/h, ce qui n'était déjà pas mal pour ces temps héroïques.

Alfred et Hubert, constructeurs et coureurs

Alfred-Georges et Georges-Hubert inscrivent leur nouveau-né au grand Prix de Boulogne 1911 organisé par le journal "l'Auto". Malheureusement la veille de la course la voiture n'était toujours pas terminée. Les deux frères travaillèrent d'arrachepied toute la nuit mais sans résultat. Ils ne purent présenter à temps la voiture sur la ligne de départ et furent éliminés avant d'avoir commencé la course. Ils devaient s'élancer les quatorzième.

Pas découragés par ces débuts laborieux les deux frères décidèrent de concevoir non seulement une nouvelle voiture, mais aussi un nouveau moteur pour la saison 1912. Sigmund Gerster termina la planche N°1 du nouveau moteur le 29 janvier 1912. Ce moteur, qui fera l'objet d'un brevet au nom de Alfred-Georges, était, comme le précédent, un deux-temps.

Mais il était techniquement complètement différent du moteur 1911. Il s'agissait d'un trois litres, 4 cylindres en ligne monobloc. Le vilebrequin était porté par six roulements et lubrifié sous pression. Mais c'est au niveau du mécanisme d'admission et d'échappement que le moteur Koechlin dévoilait sa

véritable originalité. Au lieu d'avoir, comme tous les autres deux-temps, des lumières situées au sommet du cylindre, ce moteur avait les lumières d'admission au bas du cylindre et les lumières d'échappement de façon plus conventionnelle au sommet du cylindre.

Cette disposition était censé empêcher que les gaz frais ne se mélangent à ceux de l'échappement et poussent ceux-ci dans les orifices d'échappement.

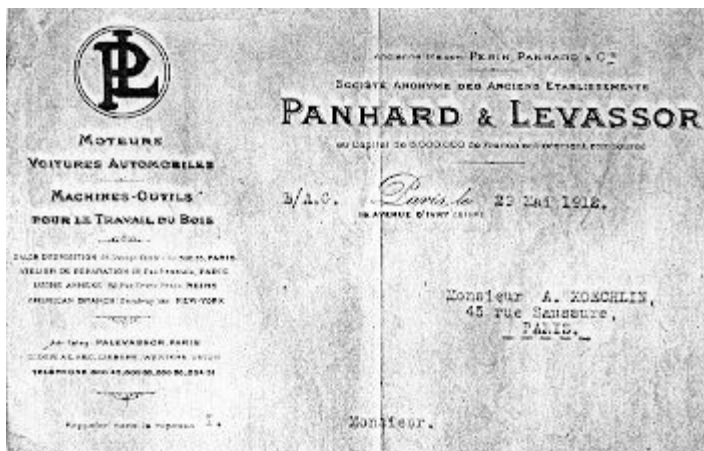
Tâtonnements, consultations, brevets divers

Quand on regarde le piston, mais on devrait plutôt dire les pistons, du moteur Koechlin, on ne peut s'empêcher de se demander combien de temps cette originalité mécanique pouvait bien fonctionner avant que tout ne grippe. De fait, le piston proprement dit est surmonté d'une longue chemise pourvue des fameuses lumières, admission en bas, échappement en haut. Mais ce n'est pas fini, car un autre piston,

plus large celui-ci, est attaché à la partie basse du premier. Ce deuxième piston, qui dispose de son propre cylindre, est chargé de compresser les gaz qui seront admis dans le cylindre suivant. Le cylindre N°1 compresse les gaz destinés au cylindre N°2 etc. ... Toute cette affaire, qui nécessitait bien un brevet, mesure plus de 37 centimètres, 37,7 exactement, et dispose de quatre jeux de segments pour tenter de réaliser l'étanchéité nécessaire, pour un total de 11 segments. Mais les valeureux ingénieurs précisaient bien que tout ceci était réalisé dans un acier très fin et léger et que ce moteur pouvait donc atteindre sans dommage les 2.500 t/mn pour lesquels il était prévu.

Enfin, comme le précédent le Koechlin 1912 disposait de deux magnétos, mais des Bosch, d'un





Mais n'oublions pas **Sigmund Gerster** qui travaillait dans l'ombre mais a probablement conçu la quasi totalité de cette voiture.

Georges-Hubert était inscrit pour conduire la voiture au Grand Prix de l'ACF 1912 qui devait avoir lieu sur le circuit de Dieppe le 25 et 26 juin. Malheureusement le décès de son frère Marcel le 26 mai ne lui permit pas de terminer sa voiture et il ne fut même pas présent aux essais.

Ce n'était que partie remise et son frère, Alfred-Georges était si impatient de tester sa machine neuve sur un circuit qu'il fut le premier à s'inscrire le 30 juillet 1912 pour le Grand Prix de France qui devait se dérouler sur le circuit de la Sarthe le 9 septembre. Enfin Alfred-Georges pourrait-il batailler avec les autres trois litres; les Sunbeam, les Vauxhall, les Theo Schneider et autres Lion-Peugeot.

On atteint 140 km/h – Moteur à deux temps et fortes pétarades

Il eut de bons résultats aux essais et fut chronométré à 140 Km/h. Pour une fois la voiture était prête à temps et put être conduite au Mans pour l'inspection officielle le 8 septembre 1912. Enfin la Koechlin N° 9 pourrait-elle être présente sur la ligne de départ d'une grande course internationale. Alfred-Georges prit le départ à 7.04 le matin du 9 septembre et laissa surtout un souvenir en raison de son étrange bruit. Il est vrai qu'avec les voitures Côte, c'étaient les seules automobiles deux-temps et que les pétarades de leur moteur devaient être bien différentes des autres monstres mécaniques présents. Pour une fois aussi la Koechlin prit part à la course - malheureusement ce serait aussi la dernière. Un ressort arrière se brisa au second tour et la voiture fut immobilisée. Alfred-Georges ne saurait jamais si son moteur aurait pu supporter la pression de toute une course.

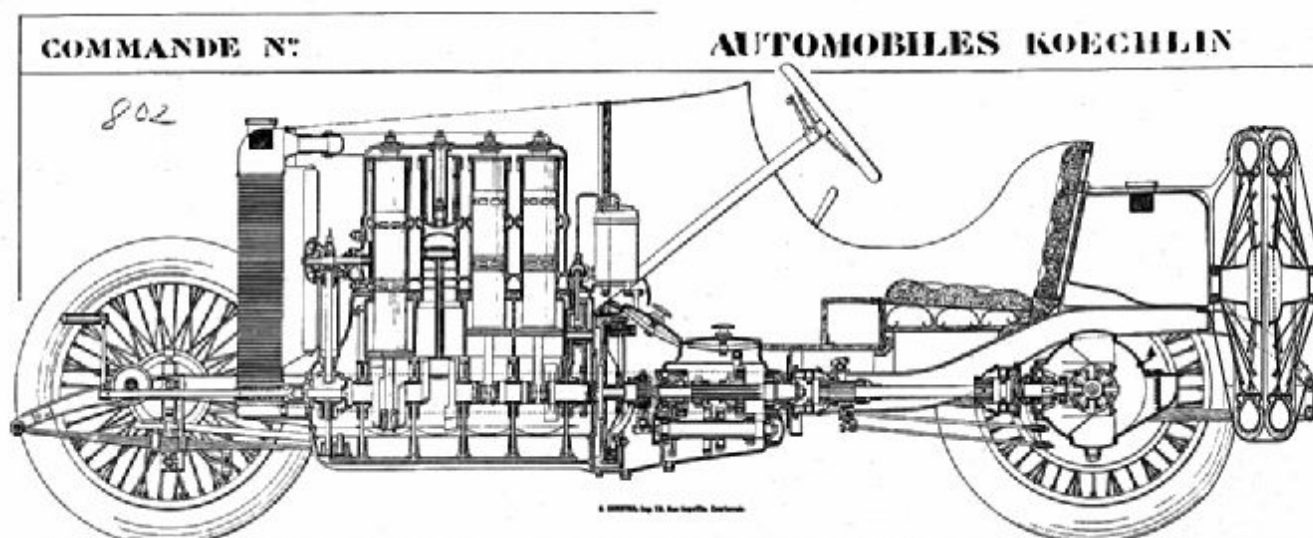
Mais ce résultat plus que moyen n'entama point l'enthousiasme des deux frères et, comme à l'habitude, les deux Koechlin furent les premiers concurrents à atteindre le bureau de l'administration

carburateur Koechlin et d'une admission par boisseau rotatif également breveté Koechlin. Une petite pompe à air entraînée par le moteur pressurisait le réservoir afin d'alimenter le tout.

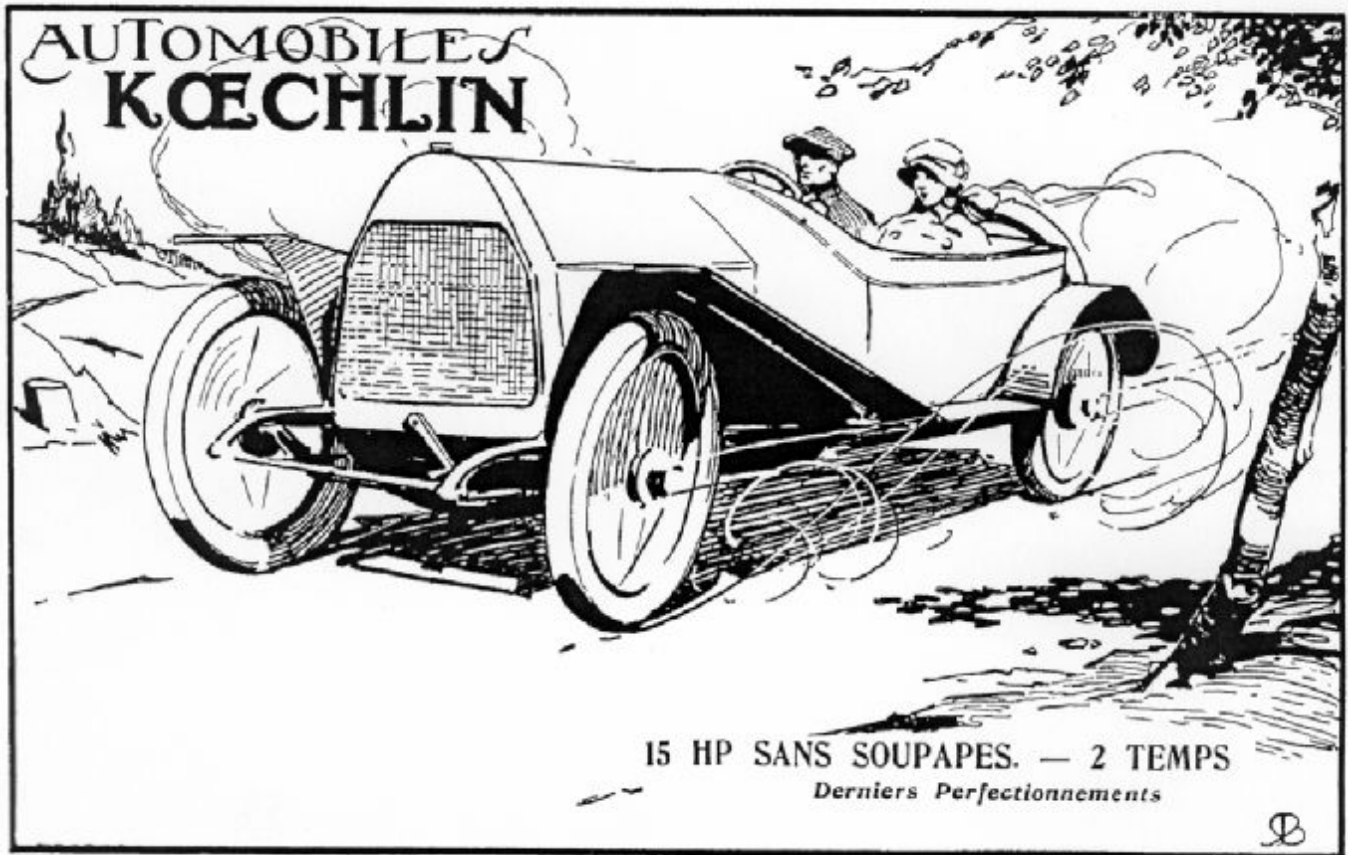
1912 : le bolide est prêt

Heureusement le reste de la voiture était plus conventionnel et notamment l'embrayage cône cuir et la boîte à quatre vitesses. Sur cette voiture destinée uniquement à la course aucun différentiel n'avait été prévu. Une carrosserie légèrement plus élégante que la première et disposant d'une pointe "course", mais encore approximative habillait cette mécanique exotique.

L'engin attira néanmoins l'attention d'autres spécialistes des deux-temps et des sans soupapes. Le 29 mai 1912, le directeur technique de **Panhard & Levassor**, un des plus importants constructeurs automobiles de l'époque, écrivit à André-Georges pour lui demander s'il accepterait de leur confier un moteur afin de l'évaluer dans leurs usines. On ne sait pas si un accord est intervenu entre eux et si les moteurs sans soupapes Panhard sont les enfants naturels des Koechlin. Le célèbre **Charles Faroux**, lui aussi, était admiratif de la mécanique Koechlin.



Vue interne de la voiture de course Koechlin 1913



de la course de cote de Gaillon et la Koechlin 1912 fut la première voiture engagée pour cette montée qui devait se dérouler le dimanche 6 octobre 1912. C'était alors une course de cote renommée courue sur une route de Normandie absolument rectiligne mais dont le pourcentage était élevé. Par ailleurs, il y avait généralement tellement de catégories que la plupart des concurrents étaient assurés de remporter l'une d'entre elles. Toujours légèrement présomptueux, Alfred-Georges demanda à s'inscrire dans les cinq catégories supérieures à la sienne.

Hélas ! Echec, mais on recommence !

Pour une fois, et c'est surprenant, le bolide Koechlin était fin prêt et se présenta au bas de la cote de Sainte Barbe. Malheureusement le sort s'acharnait sur la famille et le moteur se pulvérisa à moitié course. Il semble qu'Alfred-Georges ait demandé à un de ses amis chimiste de booster le carburant utilisé. L'ami conseilla d'ajouter quelques pour cent de nitroglycérine ce qui probablement accroissait quelque peu la puissance de l'engin, mais eu un effet dévastateur sur le haut moteur qui se désintégra. C'était dommage, pour une fois que la

Koechlin était prête à temps et avait atteint la ligne de départ.

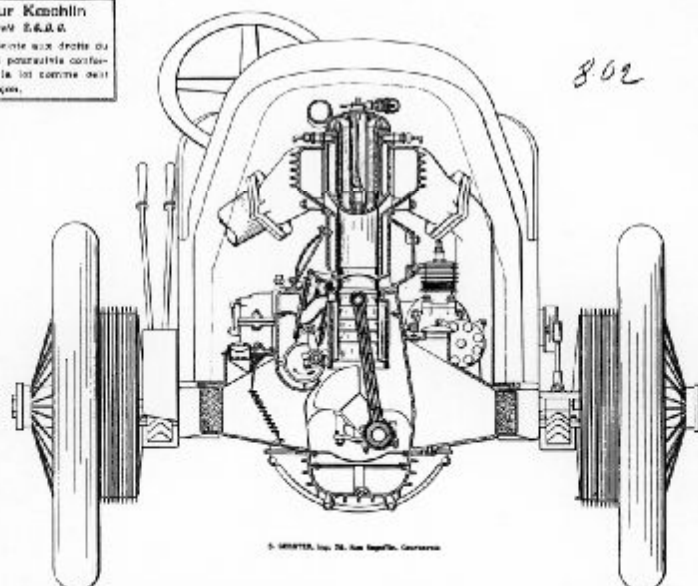
1912-1913 : on produit des voitures de plusieurs modèles

Tout l'hiver ne fut sans doute pas de trop pour réparer les dégâts mais le 7 novembre 1912, Alfred-Georges Koechlin était encore une fois le premier à atteindre les bureaux du journal "L'Auto" afin d'inscrire sa

AUTOMOBILES KOEHLIN

TYPE TC⁴ 85-452

Moteur Kœchlin
Brevet S.B.P.D.
Toute attente aux droits du
brevet sera pour autant con-
sidérée à la loi comme nulle
et inopérante.



© 1912-1913, Soc. des Ingén. Kœchlin, Gaillon

voiture pour la Coupe de l'Auto 1913. Et cette fois il paya les frais d'inscription pour quatre voitures. Il devait s'agir d'un nouveau modèle six cylindres de trois litres (70mm x 1 30mm) de cylindrée. Ce nouveau moteur était quelque peu plus puissant que le quatre cylindres, donnant 104 HP au lieu de 96 HP. Et il tournait plus vite à 2.750 t/mn contre 2.500 t/mn. Il conservait les caractéristiques mécaniques du C4, avec le même piston démesuré et la distribution rotative. Il n'est pas certain qu'il fut produit commercialement car les quatre voitures inscrites à la Coupe de l'Auto ne furent jamais présentées, même pour les essais, et on n'en entendit plus jamais parler.

Bien qu'Hubert-Georges Koechlin dessina, le 14 novembre 1913, une élégante machine de course pour le Grand Prix de l'ACF de 1914, cette voiture ne fut pas présentée et probablement pas construite. **La Coupe de l'Auto 1913** représentait donc la dernière tentative des deux frères en compétition où ils avaient toujours plus brillé dans la rapidité d'inscription que dans les résultats en course.

Ils décidèrent donc de produire des voitures pour une clientèle sportive et le 8 août 1913 Sigmund Gerster mit la touche finale au dessin d'une 15 HP châssis court. L'année suivante, les deux frères proposèrent à la clientèle trois types de châssis, tous propulsés par leur moteur C4 de trois litres accouplé à une boîte à quatre vitesses. Le carburateur était un Koechlin construit sous licence Vapor et deux magnétos Bosch fournissait les étincelles nécessaires.

Le châssis normal avait un empattement de 3.3 mètres, le châssis "Sport" long atteignait 3 mètres et le "Sport" court avait 2.40 mètres. La voie était de 1.40 mètre pour le châssis normal et 1.25 pour les modèles "Sport". Tous avaient des roues Riley détachables de 815/105. En vente à 16.000 francs, le châssis normal était donné pour 75km/h, tandis que le "Sport" court atteignait, selon l'usine les 120 km/h. Il valait 13.000 francs et était semblable au châssis

de course de 1913 avec une élégante carrosserie deux places.

Toutes ces voitures Koechlin avait l'éclairage électrique et le démarrage automatique grâce à un système à air comprimé.

Un agréable catalogue en 1914 ... mais la guerre a tout pulvérisé

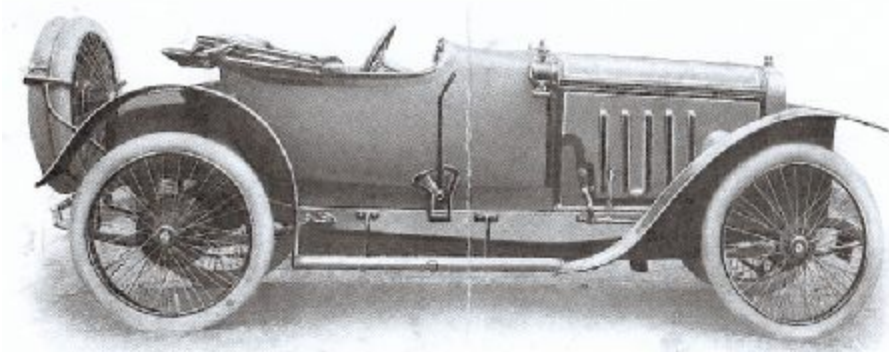
Tout ceci était présenté en 1914 dans un agréable catalogue qui ne laissait pas présager une aussi petite entreprise. Aucun chiffre de production n'a pu être retrouvé, mais on les présume modeste. Aucun article sur ces voitures exotiques n'a été écrit depuis la présentation du châssis 1913. La tradition orale de la famille Koechlin veut que trois voitures aient été construites et vendues en Grande Bretagne. En retrouvera-t-on la trace? D'un autre côté, si un collectionneur courageux et avisé désirait reconstruire la création des deux frères Koechlin et de Sigmund Gerster, tous les dessins techniques sont encore disponibles, jusqu'au dernier boulon. La vision de cet extravagant moteur sur le châssis de course 1912 serait, c'est certain, appréciée par tout organisateur de courses vétérans qui se respecte.

En août 1914 les deux frères Koechlin furent enrôlés dans l'Armée de l'Air française. L'"usine" Koechlin fut fermée et la "production" cessa. Alfred fut nommé pilote instructeur à Mourmelon dans l'Ouest de Paris. Le 19 février 1918, à 5h30 de l'après midi, il fut tué accidentellement par un de ses élèves et fut déclaré mort pour la France. Hubert eut plus de chance bien qu'il ait volé à maintes reprises au dessus des lignes allemandes pour déposer et recueillir des espions français. Il fut démobilisé en 1919 et retourna à Neuilly où il découvrit que toutes les machines-outils avaient été réquisitionnées. Il ne lui restait plus que les dettes et il décida d'abandonner la construction automobile qui, par ailleurs, était devenu une affaire de professionnels.

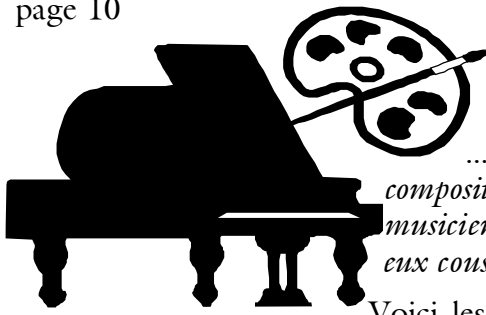
C'était la fin d'une des lignées d'automobiles parmi les plus originales et les plus méconnues de cette période.

Remerciements

Cet article n'aurait pu se faire sans l'aide de la famille Gerster, de Madame Fabre-Koechlin, de la bibliothèque du musée national de Beaulieu, du musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, de Martin Binet.



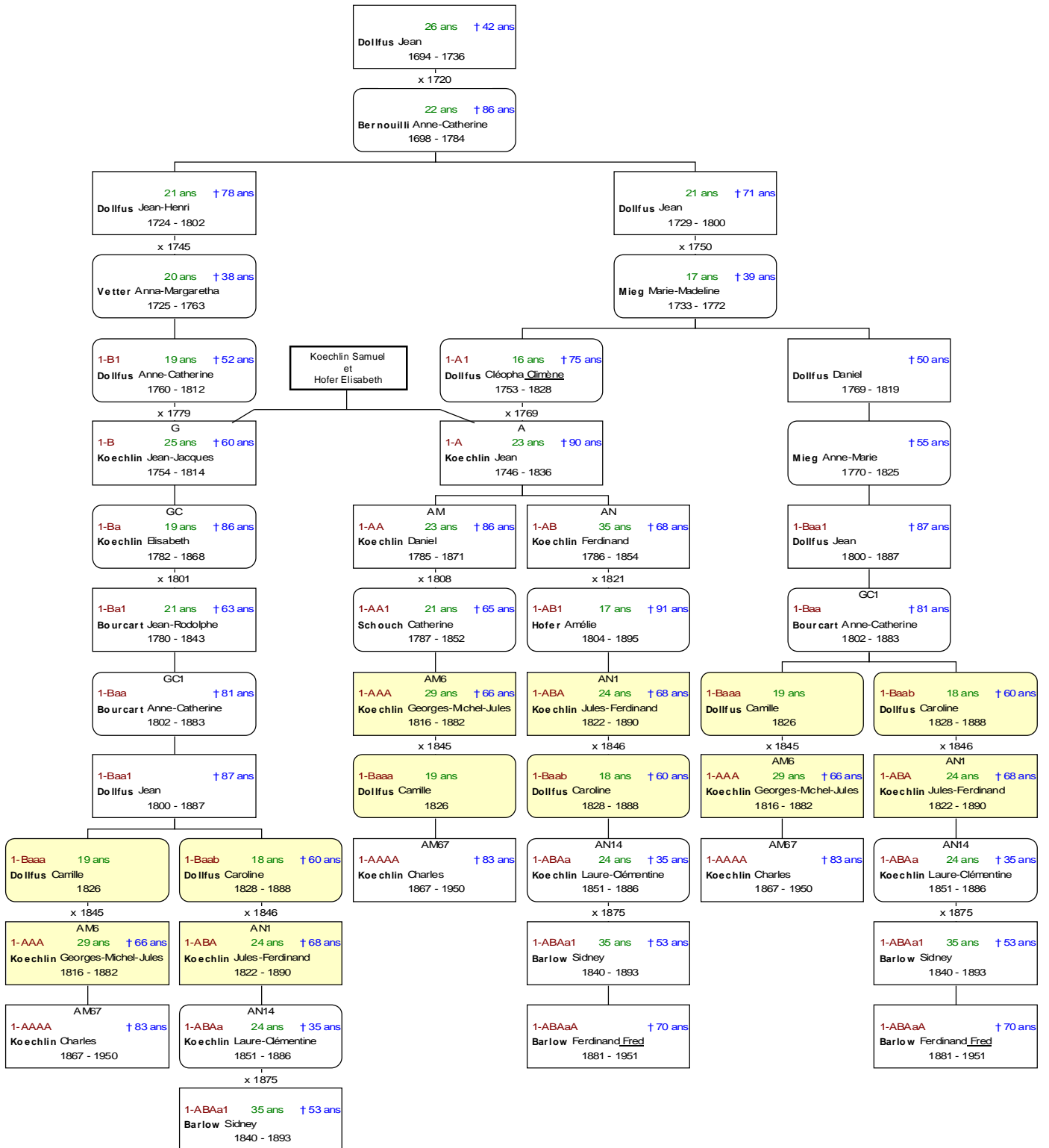
Type "SPORT COURT"



Ils sont doués ces Koechlin !

...et pas seulement pour les moteurs ! Bernard K., petit fils du compositeur Charles, nous demande de nous souvenir de deux artistes : un musicien, Fred Barlow, et un peintre, Hélène Koechlin (fille de Charles), entre eux cousins issus de germains, ses proches.

Voici les trois lignées chacun menant à Charles Koechlin et Fred Barlow à partir de Jean Dollfus (dont beaucoup d'entre nous descendons aussi car il était le grand-père de Climène, femme de Jean). Les inter-mariages avec les Dollfus (et ici la famille Mieg n'est pas représentée) sont nombreux. Cette généalogie bien complexe me passionne—SK !



Ils sont doués ces Koechlin !



Fred Barlow (AN142)

Fred Barlow (1881-1951), fils de Sydney Barlow et de Laure Koechlin (AN14), et Charles Koechlin étaient parents descendants de Jean K. mais plus proches par Caroline, grand'mère de Fred, et Camille, mère de Charles, qui étaient des sœurs Dollfus. Ce n'était pas la même génération...

Extraits de *L'homme et le musicien* par Roland Manuel

« Fred est né à Mulhouse, en 1881, d'une famille de grande bourgeoisie alsacienne, Les Koechlin-Dollfus, avec une ascendance paternelle anglaise. Musicien d'instinct, il ne put commencer de sérieuses études qu'autour de sa vingt-septième année à Paris, mais il eut l'avantage de travailler sous deux maîtres dont les exigences répondaient exactement à ses propres soucis.



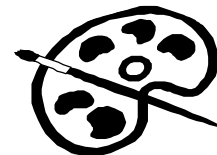
Jean Huré, d'abord, Charles Koechlin ensuite, lui révélèrent, par delà le contrepoint modal, les richesses infinies d'une harmonie rafraîchie aux sources éternelles du lyrisme populaire et de la sérénité liturgique.

Peu à peu, notre musicien serre sa forme. Une rencontre avec Pierre Bertin décide d'une collaboration qui suscitera les deux meilleures réussites de Fred Barlow sur le théâtre. La première sera cette tendre et profonde *Sylvie* dont le succès au Trianon Lyrique, en 1923, fit connaître un grand public le nom de son compositeur. Puis vint une opérette, *Mademoiselle Prudhomme*, montée à l'Opéra de Monte-Carlo en 1933, qui réunit sur le même théâtre l'immortel bourgeois d'Henri Monnier et l'immortel Pickwick de Dickens, un sketch brillant et fantaisiste : *Polichinelle et Colombine*, et enfin le ballet de *La Grande Jatte*, sur un livret de Pierre Bertin, terminé à la veille de la guerre et qui, en juillet 1950, essuya les feux de la rampe et le feu des bravos sur la scène de l'Opéra où il reste au répertoire.

Les dures années de l'occupation éprouvèrent sa santé sans abattre son courage. De 1940 à 1944, à Dieulefit, dans la Drôme, Fred Barlow consacre ses loisirs forcés à de nouveaux labeurs. Période féconde en inspiration puisque de ces années date presque toute sa musique de chambre : sa *Sonate pour piano*, sa *Sonatine pour deux violons et piano* qu'il remania entièrement, ses émouvantes mélodies d'*Hortus Clausus* et ses œuvres pour enfants. »

* *A ceux que cela intéresse, nous pouvons communiquer la liste des œuvres de Fred Barlow.*

Ils sont doués ces Koechlin !



Hélène Koechlin (AM672)

Texte d'Otfrid Nies, musicien, violoniste, fondateur des "Archives Charles Koechlin" à Kassel (Allemagne) en hommage à Hélène ...et à la musique :

« Ce fut en 1984 que j'eus la grande joie de faire la connaissance des deux filles du compositeur Charles Koechlin dont j'aime immensément la musique depuis ma première rencontre avec les *Bander Log*, en 1967.

Hélène (1908-1998) et Madeleine Koechlin venaient en effet pour la première fois à Kassel assister à un concert de musique de chambre qui avait à son programme *Sonate pour violon et piano*, c'était en mai 1984. Je me rappelle très bien de l'ambiance particulière provoquée par la présence d'Hélène et de Madeleine au moment de l'exécution de cette œuvre merveilleuse que j'interprétais en tant que violoniste.



Dans les années suivantes, on se vit beaucoup, on s'écrivit souvent, on alla ensemble à Villers, au Canadel... et à Kassel. Entre 1984 et 1997-1998, ma femme Christel et moi, nous avons eu le grand plaisir de faire plus amplement connaissance avec les personnalités et les âmes de Madeleine et d'Hélène. Toutes deux aimaient beaucoup la musique. Hélène, grande artiste elle-même, en tant que peintre, Madeleine, en tant que fille fidèle à son père, infatigable à la machine à écrire à taper toute la *Correspondance*, les *Journaux*, les *Articles*, de Koechlin..., mille et mille et mille et une pages ! Et qui plus est, ces deux Natures vous laissaient entièrement libre d'accéder à leurs trésors.

Chez Hélène, j'ai retrouvé l'atmosphère et la sensibilité de la musique de son père dans ses peintures admirables. Beaucoup de ma connaissance du vécu et des pensées de Koechlin, je le dois aux 'enfants', à Hélène, à Madeleine et à Yves. ...»

Kassel, le 12 janvier 2001—Otfrid Nies

Quelques souvenirs en hommage à Hélène et à la peinture par Anie Descaves, une amie de l'Hay-les-Roses où elle habitait.

« Elle paraissait toujours jeune, d'un esprit vif, cultivé et d'une grande indépendance et toujours prête à se rendre à des manifestations artistiques, que ce soit dans le domaine de la musique ou de la peinture.

Dans le domaine de la peinture, elle admirait particulièrement le cubisme, entre autre Juan Gris (1887-1927) et les natures mortes de Morandi (1890-1964) que nous avons été voir ensemble lors de l'exposition Morandi au Musée Maillol. Elle m'avait invité au vernissage du Salon des Artistes Français où elle exposait fréquemment ses œuvres : aquarelles, monotypes et peintures à l'huile (abstraction et natures mortes). Nous allions souvent ensemble visiter des expositions et elle me donnait alors des conseils précieux pour la réalisation de mes tableaux. »

Le BK a publié une interview avec Hélène dans le n°30 de juin 1994.



“Les Koechlin vous parlent” ...sur l'Internet

Ces derniers six mois ont été pleins de travail et d'échanges. Afin de vous en faire part, cet article est un peu plus long que d'habitude mais j'ai à cœur de partager avec vous des moments forts intéressants...

Internet et généalogie

Peut être aurais-je du remplir mes loisirs avec la mise en ligne des anciens numéros du BK. Soyez rassurés, cela viendra mais, en attendant, je passe mon temps avec nos ancêtres car je retranscris l'édition 1914 de notre généalogie sur informatique.

En 1991, quand nous avons créé la généalogie de 1993-1998, les logiciels adaptés au travail existaient à peine et j'ai dû me débrouiller avec une base de données. Depuis lors, l'ère de l'Internet est arrivée. En quoi cela change-t-il quelque chose, me direz-vous ? Beaucoup de choses...

Si l'Internet est utilisé le plus souvent pour l'échange d'e-mails, dans l'ombre des grands sites commerciaux et des coups médiatiques un énorme réseau de particuliers, passionnés de généalogie, a vu le jour. La possibilité d'échanger, de consulter, de lire sur les familles alliées à la sienne était une aubaine pour les Américains, toujours à la recherche de leurs racines, mais aussi pour grand nombre de familles européennes qui avaient envie de “creuser” davantage leur pedigree.

C'est ainsi que le marché des logiciels de généalogie s'est développé et offre, aujourd'hui des outils performants. Le travail de saisie est long et minutieux, mais oh combien passionnant ! J'ai l'impression de construire un puzzle, aidée en cela par

l'informatique qui met tout de suite en évidence les liens de consanguinité, qui ‘sonne’ quand une date de mariage indique qu'un vieux monsieur épouse une très jeune demoiselle, qui colorie mon écran quand un lien non documenté, mais évident, apparaît.

J'ai pu ainsi réunir des époux ou épouses de Koechlin en familles à part entière. Cela ne rajoute rien à l'arbre Koechlin mais satisfait grandement ma curiosité quant aux liens unissant les “pièces rapportées” entre-elles. Certaines familles sont particulièrement proches de nous : les Dollfus, les Schlumberger, les Mieg et Thierry-Mieg, les Zuber et d'autres. Grâce à un réseau de correspondants (que je remercie publiquement ici) j'ai pu reconstruire de grandes branches de ces familles, en parallèle à la nôtre. Le terme “Grandes familles”, dont nous avons parlé dans le BK, a ici toute sa valeur ! Les très nombreux liens entre ces familles font que presque tous les membres de toutes ces familles descendent d'un Koechlin, d'un Dollfus, d'un Schlumberger, d'un Mieg ... ou de tous à la fois.

Il y a certainement une étude sociologique à faire avec ces données... Quand on sait que ces familles mulhousiennes, celles du 19^e siècle, ne sortaient pas en société mais ne recevaient “qu'en” famille mais que ces familles avaient une petite centaine de cousins directs, une vingtaine d'oncles et de tantes - et cela seulement du côté d'un parent, on comprend pourquoi les jeunes trouvaient si souvent l'âme sœur dans la famille.

Et puis il y a toutes les statistiques qui vont avec une

base de cette taille. On se mariait à quel âge, à quelle période de l'année ? A quel âge avait-on son premier enfant ? Et, plus intéressant, le dernier enfant ? Quel est le nombre moyen d'enfants par famille ? Quelle était la durée de vie ? J'étudierai tout cela quand j'aurai fini la saisie.

C'est vraiment passionnant ! Je revis, en quelques minutes, les vies de chaque famille que je saisis. Je vois les décès des enfants en bas âge, les mariages très rapprochés de la naissance d'un premier enfant, les industriels rentiers et leurs femmes qui « s'adonnent à la philanthropie », les oncles qui épousent leur nièce, les hommes qui épousent deux sœurs, les jeunes femmes qui meurent en couches, les veufs éplorés qui épousent une parente proche de la femme disparue, plusieurs mariages dans la même année dans la même famille... Les joies, les peines : les dates parlent !

Mais revenons à aujourd'hui. Il est de coutume de partager un tel travail de généalogie avec d'autres en le mettant à disposition sur Internet. Cela m'évite d'avoir à répondre à toutes les questions que je reçois mais, surtout, permet aux autres généalogistes de trouver les liens qui les concernent. C'est ainsi que nos grands ancêtres (des débuts et jusqu'à la fin du 19^{ème} siècle) se trouvent maintenant en-ligne (à <http://geneweb.geneanet.org/skoechlin2>) Aucune donnée généalogique d'une personne née après 1900 et encore vivante sera publiée car cela est contraire à votre liberté personnelle. Si cela vous gêne de savoir que les informations sur

(Suite page 14)

vos ancêtres directs – tels qu’elles sont publiées dans nos livres généalogiques – soient sur l’Internet, n’hésitez pas à me le dire et j’occulterai la branche immédiatement.

Cette généalogie, qui, quand j’ai fini, combinera nos deux livres, vous appartient. Si vous souhaitez un arbre ou une chronique de vos ancêtres, contactez-moi.

Contacts et échanges

Si la plupart des échanges sont pour des recherches généalogiques, ce n’est pas toujours le cas. Voici une petite liste des demandes, très variées, reçues récemment :

- Où trouver un dictionnaire



alsacien-français.

- De la part d’une italienne venant à Paris : où trouver des objets avec des cigognes !
- Une personne souhaitant contacter Gwenaëlle après avoir lu son article sur l’Ouzbékistan sur notre site.
- Des renseignements sur des relations de Raymond Koechlin (que j’ai fait suivre...)
- Comment contacter la firme Koechlin, Baumgartner et Cie (KBC à Loerrach).
- Un certain nombre de demandes sur Charles Koechlin ainsi qu’un message d’un producteur de la Radio Suisse Romande m’indiquant qu’il avait produit un feuilleton en plusieurs épisodes sur la vie de Charles qui a été diffusé en décembre dernier.
- Un nouveau conseiller municipal de Villers-sur-Mer

qui rêve de produire un concert “Sur les pas de Charles Koechlin”.

- Des échanges avec des responsables de sites : un modéliste ayant reproduit des locomotives K. et un fana d’avions où j’ai trouvé des photos d’avions K. qui sont reproduites dans les pages précédentes.
- Comme par le passé, quelques mises en relations de personnes perdues de vue (depuis 40 ans mais avec un souvenir incroyable des détails).

Côté généalogique, je remercie des correspondants fidèles tels que Jean-Bénédict de Saussure, Jean-Marie Mansbendel, François Laisné, Michel Thomas, Serge Keller (pour la famille Zchokke) et bien d’autres encore. Nous avons pu, par recoupements, corriger quelques (petites) erreurs dans notre généalogie de 1914 pour la période d’avant Samuel et ‘avancer’ mutuellement la connaissance de branches anciennes et récentes.

D’autres échanges très intéressants ont eu lieu avec :

- Adrien de Felcourt, descendant d’André K. et Ursule Dollfus par la branche de Maupeou.
- Après la généalogie et ses liens avec notre arbre pour Pierre Curie, André Damany m’a mis sur la piste pour faire de même pour un autre Prix Nobel plus récent, Pierre-Gilles DeGennes.
- Dans la même veine, j’ai reçu la généalogie de Louis Schweitzer, Président de Renault et descendant Koechlin.
- Plusieurs familles pour des infos sur des ancêtres liés à notre arbre, généralement avant Samuel.
- Une famille dont les ancêtres travaillaient dans les fabriques

d’indiennes...

- Un échange plutôt corsé avec le responsable du site kichline.com qui utilise une version modernisée du blason des Koechlin de Mulhouse sur l’accueil des ses pages généalogiques !! (<http://www.kichline.com/genealogy/>). Ce site, sans le dire ouvertement, semble vouloir ‘fédérer’ tous les détenteurs de noms ressemblant au nôtre. Il est conscient que les armoiries ne sont pas tout à fait celles de sa famille mais, pour des raisons trop longues à expliquer ici, nous aurons du mal à lui faire enlever le blason ! Cela valait le peine d’essayer !
- Une jeune canadienne dont la mère est Koechlin et originaire de Karlsruhe en Allemagne. Ce qui est troublant est qu’elle détient (et qu’elle m’a envoyé en copie) des documents relatant les exploits des Singenberg, un exemplaire— en allemand !—de notre généalogie de 1892 et bien d’autres choses.
- Un généalogue qui m’a indiqué qu’Henriette Haussmann (334/AJ25 et épouse de Camille Dollfus, descendant K.) était la fille du Baron Haussmann.
- Bernard Imer pour toute la généalogie Peugeot.
- Une jeune péruvienne dont le grand-père était un K. mais orphelin. Elle voulait savoir si nous avions connaissance de K. au Pérou ! Son grand-père ne figurant pas sur la généalogie péruvienne, je l’ai mise en contact avec l’auteur de ce travail.

Et là je ne vous conte que les échanges les plus intéressants...!

Le site des Koechlin est surtout le vôtre : n’hésitez pas à me contacter...

Susan Koechlin (AJ52411)
susan@koechlin.net -

Voyage en Asie Centrale

A la fin de l'article que le BK a publié dans son n° 44 (page 6) sur la vie en Ouzbékistan de notre cousine, Gwenaëlle de Bizemont-Rollet (AH113112), celle-ci demandait des précisions sur le livre d'un Koechlin sur son 'Voyage en Asie centrale'.

Michel Koechlin (GA2362) nous demande aujourd'hui de publier le texte suivant afin de faire revivre, en quelque sorte, ce document précieux ...mais manuscrit !

Plusieurs personnes, famille et amis, qui ont eu sous la main le récit manuscrit du voyage en Asie centrale (1888) de mon grand-oncle, René Koechlin (GA27), dont le BK a souvent parlé, ont exprimé la conviction que cet ouvrage devrait être publié. Avec plus de cent ans de recul les descriptions et commentaires du jeune ingénieur qu'était René Koechlin, à l'époque, sont du plus grand intérêt et plaisantes à lire.

Animé du même désir, j'ai pris contact avec la maison d'édition Harmattan. Celle-ci est intéressée et serait prête, sous certaines conditions, à éditer ce texte. René Koechlin, le petit-fils de l'auteur me donne le feu vert pour poursuivre l'étude du projet. Il possède lui-même l'original du manuscrit. Il en existe plusieurs copies réalisées à l'époque sur un duplicateur à l'alcool. Mais celles-ci avec le temps perdent de leur lisibilité.

Harmattan demande qu'on lui fournisse le texte saisi sur ordinateur, une introduction et quelques notes explicatives au cours du texte (géographie ou histoire). Il prendrait alors l'édition à sa charge avec l'engagement de notre part d'acheter un certain nombre d'exemplaires. C'est un genre de publication que Harmattan serait heureux d'avoir dans sa collection.

Première étape : trouver parmi nous quelques personnes qui auraient la compétence et le temps de saisir le texte. Le manuscrit a 250 pages. Le travail pourrait être réparti entre plusieurs personnes.

Je lance donc cet appel dans la large famille que nous sommes, promettant que ce sera un travail passionnant pour ceux qui s'y mettront.

Assuré d'avoir les volontaires nécessaires, je reprendrai contact avec Harmattan pour mettre au point l'opération et nous mettre d'accord sur les diverses conditions. Nous n'avons pas étudié, par exemple, que faire des magnifiques et si évocateurs dessins de l'auteur qui illustrent le texte

Deuxième appel : y aurait-il aussi dans la famille une personne ayant travaillé dans le monde de l'édition et des arts qui aimerait superviser et coordonner ce projet ? J'en suis moi-même malheureusement bien incapable.

Réponse à mon adresse:

Michel Koechlin, 36, avenue de la Forêt Noire,
67000 Strasbourg, E-mail: Mikoechlin@aol.com