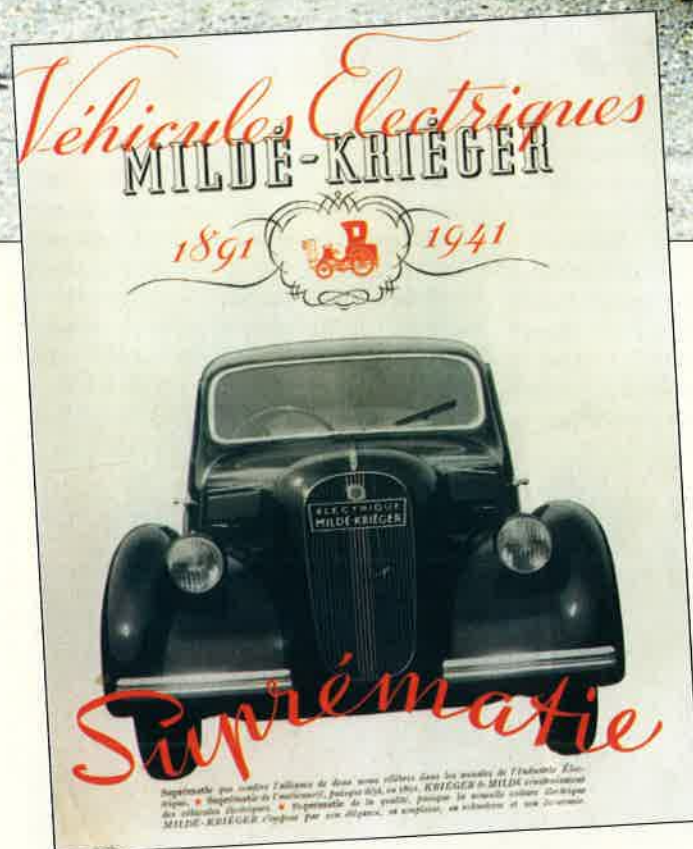




Voici la couverture du très rare catalogue Véhicules Électriques Mildé-Krieger qui fait référence, en mentionnant la date de 1891, de l'expérience des deux pionniers dans ce domaine.

Le passage au « tout électrique » a poussé le capot et la calandre de La Licorne d'origine vers l'avant, une obligation qui ne nuit pas trop à l'équilibre général de l'auto. La longueur est de 400 cm pour une largeur de 148 cm. Autre originalité, l'unique essuie-glace central.

La planche de bord ne présente rien d'original dans sa conception, si ce n'est le levier de commande du combinateur, selon l'expression de l'époque, placé au centre, à gauche de la colonne de direction. À l'extrême gauche, on devine l'ampèremètre, et à l'extrême droite, le compteur « ampère-heure-mètre ».



Vive la fée électricité!

Prise de conscience écologique oblige, la voiture électrique semble revenir en force, en ce début de XXI^e siècle, malgré les contraintes techniques toujours présentes. D'autres périodes bien plus restrictives de notre histoire ont également donné une sorte d'essor à cette technologie.

Le 10 juillet 1940, Philippe Pétain est nommé chef de l'État français. À partir de cette date, la République n'est plus qu'un souvenir, ce même mois, l'essence devient un produit très rare et la puissance pour les automobiles ayant encore le droit de rouler est limitée à 14 CV. Désormais, dans la France occupée, les matières les plus élémentaires à la survie sont régencées par des tickets. Dans le domaine de l'automobile, l'huile et les pneumatiques font aussi partie des restrictions imposées par le gouvernement en place. Seules les professions considérées comme prioritaires, telles les médecins, vétérinaires ou commerçants, peuvent encore espérer un minimum du précieux carburant. C'est l'époque du fameux et très recherché document d'autorisation de circuler (*ausweis* en allemand) délivré par la préfecture de police. Si l'on veut malgré tout continuer à utiliser son automobile, des solutions de remplacement s'imposent ; le système gazogène en est une. Une technique qui n'est pas nouvelle, car déjà amplement développée et essayée au cours des années trente afin de développer des carburants dits « nationaux » protecteurs des approvisionnements étrangers. Ce mode d'alimentation est notamment testé sur des camions de l'armée au cas où notre pays manquerait de pétrole ou... de guerre ! L'autre solution consiste à tenter de convertir à la propulsion électrique des véhicules qui ont été pensés afin de recevoir un moteur thermique au moment de leur conception. Malgré les contraintes imposées par l'occupant et ses serviteurs, le désir de rouler coûte que coûte reste le plus fort. Deux pionniers de la locomotion électrique, jusqu'alors concurrents, vont unir leurs efforts afin de tenter de vaincre les restrictions du moment. Nos deux hommes

ne sont pas des débutants dans ce type de motorisation. Louis Krieger (1868-1951) construit en 1895 une sorte de véhicule électrifié d'allure très hippomobile, tandis que Charles Mildé produit un fourgon utilitaire, bien entendu relevant également du mode électrique, qui parcourt 300 000 kilomètres entre 1897 et 1920. C'est donc en 1940 que le fils de Charles Mildé – lui aussi pré-nommé Charles (ce qui ne facilite pas le travail de l'historien !) et qui assure la continuité de l'œuvre de son père après sa disparition – s'associe avec Louis Krieger afin de fonder la société Véhicules Électriques Mildé-Krieger. Si son siège social se situe au 54, avenue Marceau, à Paris, les ateliers sont installés au 33, rue de Bitche, à Courbevoie. C'est aussi dans cette commune (rue Mathilde) que l'on découvre l'usine La Licorne, une proximité qui va certainement faciliter l'association des deux entités vers une tout autre aventure.

36 km/h à quatre

Les nouvelles Licorne Type A-114 6 CV (4 cylindres latéral maison, 1 125 cm³) et sa compagne Type A-163 9 CV (4 cylindres Citroën culbuté, 1 628 cm³) sont dévoilées lors du Salon d'octobre 1938. D'une silhouette moderne, bien équilibrée et agréable à l'œil, la voiture repose sur un châssis de 235 cm d'empattement fait d'une poutre centrale accompagnée de longerons en X, la suspension avant à roues indépendantes se compose d'un atypique système à ressorts demi-cantilever installés obliquement. C'est donc sur ce modèle que vont se cristalliser les projets d'électrification automobile de l'entreprise Mildé-Krieger. Le premier exemplaire de présérie La Licorne AEK n° 19402 sert à l'homologation du type au

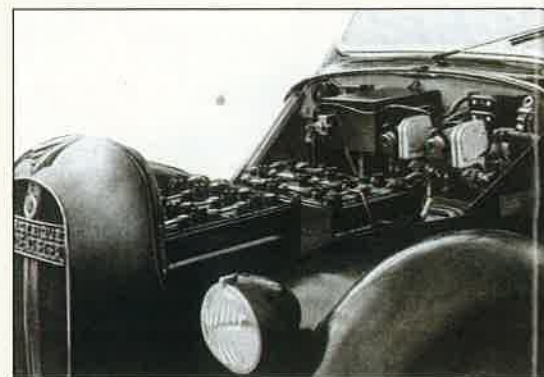


Voici l'illustration qui figure à l'intérieur du catalogue officiel Mildé-Krieger, où la voiture, répondant à une construction monocoque, est baptisée demi-berline. Il faut signaler que, curieusement, dans ce document d'origine, La Licorne n'est mentionnée que très discrètement.

Mines sous le code MK 10 Type 124, nous sommes alors le 7 mars 1941. Précisons que cette pièce rare existe toujours, chez un amateur, dans l'attente d'une complète restauration. Le groupe thermique fait donc place à un moteur électrique type cuirassé de marque SAFI (Société d'Application de Fabrications Industrielles) à excitation compound, 4 pôles, sous 40 et 80 volts. Un frein moteur est bel et bien existant, il fonctionne sur le mode dynamo. Par ailleurs, un ingénieux dispositif permet de récupérer de l'électricité aux batteries dans les descentes. Ces dernières (huit à l'avant, huit à l'arrière), de marque Tudor en 42 ou 48 éléments, ont une capacité de 192 ampères-heures au régime de cinq heures. La garantie du constructeur, en 1941, dans ce domaine, est de 15 mois, les accumulateurs doivent être entretenus régulièrement afin d'assurer un minimum de 375 cycles (charge et de décharge). Ajoutons que lors du renouvellement d'une batterie, les éléments anciens sont repris à 10 % de la valeur d'achat par Mildé-Krieger. Cette conversion engage la petite La Licorne dans une terrible prise de poids culminant à 1 412 kg (soit tout de même 512 kg de plus que le modèle thermique A-163). Compte tenu de cette surcharge, il n'est nullement question de performances. La vitesse maximale ne dépasse pas les



Vue de l'arrière : tous les participants au projet sont dûment mentionnés par des monogrammes spécifiques sur la portière de malle. La voiture repose sur des roues de 65 cm de diamètre et se chausse de pneumatiques Michelin de taille 145x400.



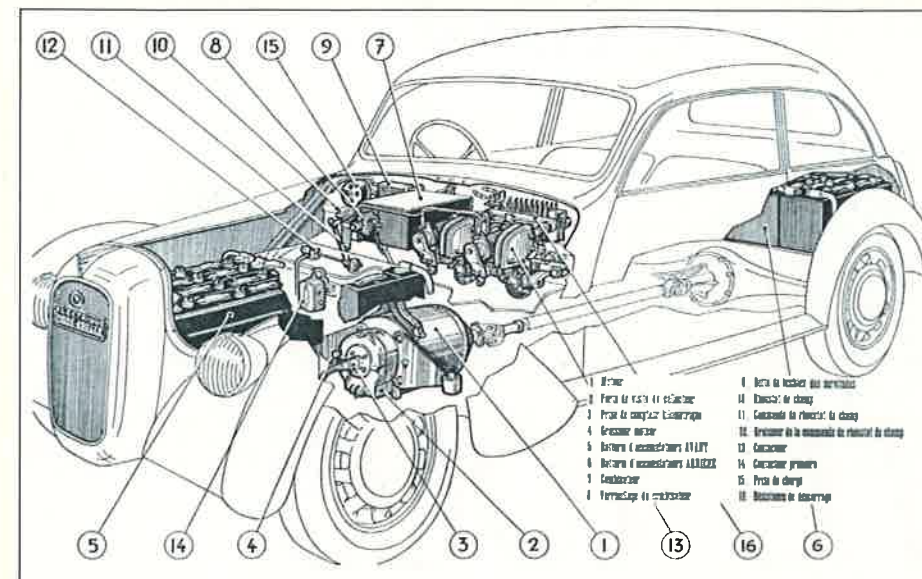
Cette vue montre la batterie d'accumulateur avant, le combinateur, les contacteurs, le coupe-circuit et la prise de courant pour la charge de la voiture. Selon le constructeur, la locomotion électrique économise, sur une distance de 38 000 kilomètres, quelque 13 310 francs par rapport à un véhicule thermique.

36 km/h pour une autonomie (avec quatre personnes à bord) comprise entre 80 et 100 km/h. La transmission s'effectue aux roues arrière via un arbre, un joint de cardan relié au train démultiplicateur avec pignon conique et différentiel.

Un produit rare

On estime qu'entre 100 et 150 exemplaires de La Licorne Mildé-Krieger Type AEK ont été produits durant ces sombres années. Il faut savoir qu'à partir du 1^{er} octobre 1942, les autorités d'occupation mettent un terme à ces aventures industrielles en interdisant la fabrication des toutes nouvelles voitures électriques, *Electrowagen* dans la langue de Goethe. Jean-Michel Horvat, éminent spécialiste français de la grande histoire internationale des véhicules électriques, est devenu le copropriétaire (avec Christian Lucas) d'une très rare survivante de ce coach

Quatre coaches La Licorne Mildé-Krieger stationnent devant leur poste de chargement, au sein des ateliers de Courbevoie. On remarque sur le premier modèle les optiques occultés obligatoires depuis le mois de mars 1941. Les lettres RN correspondent à une immatriculation faite le 18 août 1940 dans le département de la Seine.



Cet écorché, œuvre du célèbre dessinateur automobile Gêdo, met en lumière en 1 le moteur SAFI, en 5 et 6 les batteries d'accumulateur, en 9 la boîte de fusibles des servitudes et en 15 la prise de charge.

électrifié en état de marche, suite à une petite annonce publiée en 1995 dans *La Vie de l'Auto*. Jean-Michel avait aidé le précédent propriétaire de la voiture à dénicher des batteries plomb-gel 6 volts, une mission fort délicate en 1997 ! Cette La Licorne Mildé-Krieger Type AEK est mise en circulation pour la première fois le 1^{er} janvier 1942, porte le numéro de série 19506, et 19519 pour le châssis. Le passage de la motorisation par batteries a quelque peu modifié la plastique du coach traditionnel La Licorne 6/8 CV millésime 1939. La proue de l'auto est largement étirée vers l'avant afin de placer le nouvel appareillage, et la contenance de la malle à bagages est également optimisée afin de loger les lourdes batteries. Si la calandre conserve le gracieux dessin d'origine, on y a fixé un large logotype rectangulaire «Électrique Mildé-Krieger», l'emblème circulaire «La Licorne» demeurant néanmoins en place au sommet de la grille.

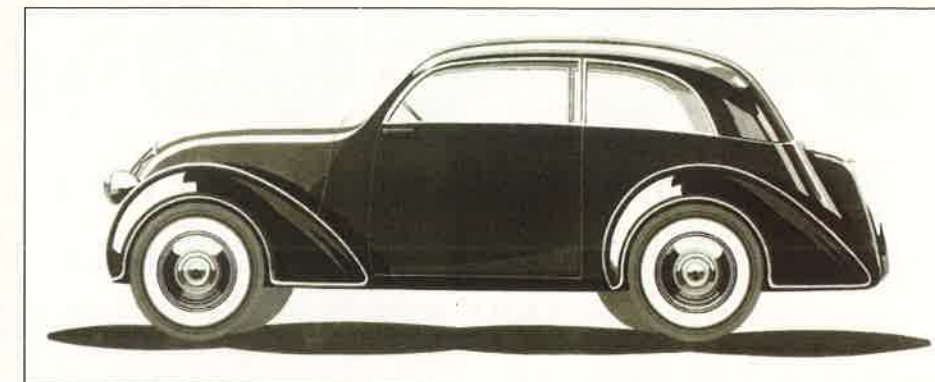
Le traitement de l'habitacle sans être particulièrement chaleureux reste d'une présentation acceptable pour une voiture d'extraction populaire, le vrai plus étant un silence de fonctionnement largement optimisé. Le prix de départ du coach La Licorne Mildé-Krieger est fixé à 42 500 francs (pour mémoire, une La Licorne 6/8 CV thermique millésime 1939 coûtait entre 23 700 et 24 900 francs).



Électrique et historique

Mobil'Eco est une association présidée par Christian Lucas qui regroupe tous les adeptes des véhicules propres et silencieux énergétiquement économes et écologiquement acceptables. L'association regroupe 29 véhicules de toutes époques (dont la Licorne Mildé-Krieger AEK) conformes à la déontologie des adhérents. Mobil'Eco-52, cours Georges Clemenceau-33000 Bordeaux - www.mobil-eco.com.

À l'attention des consommateurs distraits, l'inscription «Électrique Mildé-Krieger» se répète sur les flancs de capot et sur la partie supérieure du coffre arrière. L'auto repose sur des roues à voile ajourée ayant abandonné le célèbre modèle Michelin Pilote des La Licorne thermiques. La conduite de la machine s'avère des plus simples, une fois installé au volant (placé à droite comme sur les machines de grand luxe de l'époque !), on découvre le levier du combiné aménagé au centre de la planche de bord.



Le 7 mars 1941, l'ingénieur des Mines signe les documents officiels concernant La Licorne électrique, d'une puissance de 5 chevaux, sous le Type MK 10 Type 124. On remarque que la plastique de l'auto est encore, à cette époque, différente du modèle définitif.

Celui-ci autorise quatre positions de conduite : la position AR marque la marche arrière avec batterie en parallèle, la position O signifie que les connexions entre la batterie et l'équipement de fonctionnement sont interrompues (la charge de la batterie est alors possible), la position n° 1 pour la marche avant avec les demi-batteries en parallèle, et la position n° 2 pour la marche avant avec les demi-batteries en série. Au sol, le pédale de gauche remplit la fonction de disjonction (autrement dit celle de débrayage d'un moteur thermique), au centre on trouve le pédale de freinage et à droite celle agissant en tant qu'accélérateur. Après la guerre, un certain nombre de ces La Licorne Mildé-Krieger AEK ont été «rethermisées», mais lors du Salon de la paix retrouvée, celui d'octobre 1946, plus question de voitures électriques, symboles d'une sinistre page d'histoire à oublier au plus vite. Quant à la maison La Licorne, elle reprend timidement la production avec son offre Type 164 LR, très proche des coaches 6/8 CV d'avant-guerre. En 1948, la firme de Courbevoie dévoile un incongru et luxueux cabriolet plastiquement plutôt convaincant, mais totalement en contradiction avec la période de pénurie que connaît alors notre pays. Cette décapotable met un terme à une saga automobile qui avait commencé son aventure quarante-sept années auparavant sous le patronyme de Corre-La-Licorne.

Patrick Lesueur,
Archives J.-M. Horvat