

# REGISTRE DE LA MÉMOIRE DU MONDE

LE BREVET BENZ DE 1886

(Allemagne)

Réf. : n° 2010-61

---

## PARTIE A – INFORMATIONS ESSENTIELLES

### 1 RÉSUMÉ

La motorisation individuelle, qui a presque 150 ans d'histoire, a donné naissance à ce qui est sans doute le plus grand système technologique du monde. Son bilan est en effet impressionnant : 800 millions de voitures particulières, une capacité de production annuelle de près de 80 millions de véhicules et une croissance qui ne semble pas faiblir malgré une crise financière mondiale. Même au niveau du produit lui-même, l'impact de l'automobile semble extrêmement important. Considérée comme un composant de système situé au centre d'un réseau industriel de fournisseurs et de sous-traitants, l'automobile est le bien de consommation de masse le plus complexe. Du point de vue des systèmes sociotechniques, l'automobile joue sans aucun doute un rôle culturel et économique de la plus haute importance dans les pays industrialisés, et ce rôle sera bientôt tout aussi important dans les nouveaux pays industrialisés.

Les origines de ce système, né dans le sud-ouest de l'Allemagne suite aux travaux de Gottlieb Daimler et Wilhem Maybach à Stuttgart et de Carl Benz à Mannheim, sont donc essentielles, surtout en ce qui concerne ce dernier, dont l'idée novatrice a été d'associer un moteur et un châssis pour construire une automobile. À partir d'un moteur à combustion stationnaire lourd et à régime lent, les ateliers de Carl Benz ont mis au point un moteur à essence plus léger et mieux adapté aux applications mobiles. C'est ainsi qu'est né un nouveau véhicule, la *Motorwagen*, composée de ce nouveau moteur et d'un châssis léger composé d'éléments de bicyclettes et de voitures à cheval.

Cette approche intégrée différait de celle de Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach, qui conduisaient leurs travaux à peu près à la même époque. En effet, dès le début, ces deux ingénieurs ont pris le parti de concevoir un moteur pouvant être intégré dans des véhicules, des bateaux et des aéronefs existants. Ils ne se sont concentrés que plus tard sur les véhicules routiers. Bien que Daimler et Maybach aient mis au point en 1885 une « moto » en bois (*Reitwagen*) avec des bandes métalliques en guise de pneus, cette réalisation ne peut pas être considérée comme une avancée décisive dans le développement d'un véhicule à moteur autonome, tout comme leur motorisation, l'année suivante, de la voiture à cheval (*Américaine*) qu'ils avaient achetée et transformée à cet effet. Ce n'est qu'en 1888 que Daimler et Maybach ont construit un véhicule à quatre roues qui fut baptisé par la suite *Stahlradwagen* ou automobile à roues en acier. Basé sur un assemblage de tubes en acier, comme les bicyclettes, son châssis était fabriqué par NSU à Neckarsulm.

Certes, les inventeurs du sud-ouest de l'Allemagne se sont inspirés des travaux d'autres ingénieurs. On citera, par exemple, les véhicules à traction électrique ou à vapeur qui avaient été conçus antérieurement ou à leur époque, ainsi que les technologies utilisées pour la traction et les châssis qui appliquaient les normes technologiques de cette époque. Pour autant, la portée de leurs travaux a été incomparable. L'histoire de l'automobile à essence aurait été différente si Carl Benz n'avait pas pris en charge toutes les étapes du cycle de développement d'une voiture, c'est-à-dire l'idée, le brevet, l'utilisation pratique, son acceptation par le marché et les possibilités d'exportation en résultant. L'invention de Carl Benz est devenue la base d'une puissante industrie en Allemagne. Le fait que l'invention de l'automobile ait eu lieu dans ce pays fait désormais partie de son identité culturelle et technique. Les voitures particulières se sont ensuite généralisées dans le monde par l'intermédiaire de la France, où la culture de l'*automobilisme* a vraiment commencé. La pertinence transnationale de l'invention est à cet égard considérable. Les travaux de l'inventeur

de Mannheim, qui font l'objet du brevet de 1886, marquent le début d'un processus mondial, c'est-à-dire l'émergence d'une « société de l'automobile » dans les pays industriels et la diffusion de ce modèle dans le monde entier. Le brevet de Benz a jeté les bases conceptuelles du développement de la mobilité individuelle fondée sur l'automobile.

En fait, c'est un brevet de base, plus précisément le brevet DRP 37435 « véhicule à propulsion par moteur à gaz » déposé par Carl Benz, Mannheim, en date du 29 mars 1886, qui joue un rôle central dans l'histoire initiale de la mobilité individuelle fondée sur les véhicules à moteur. Les revendications du brevet font référence à un véhicule automobile destiné au transport « d'une à quatre personnes » et doté d'un « petit moteur à essence d'un type quelconque » alimenté par une essence provenant « d'un appareil embarqué dans lequel l'essence est produite à partir du Ligroin ou d'autres substances volatiles ».

Ce brevet peut être considéré comme la base de l'invention de l'automobile mue par un moteur à combustion interne alimenté par un carburant liquide. Il s'agit donc d'un document qui est, à ce titre, d'une importance exceptionnelle sur le plan national et international. Sous un certain angle, les idées présentées dans le brevet ouvrent la voie, du point de vue technique, à la motorisation individuelle évoquée ci-dessus. Compte tenu de l'absence du document constituant le brevet original remis à Carl Benz, la protection de la seule copie imprimée (connue) qui se trouve en la possession du musée Daimler-Benz semble recommandée parce qu'elle est le témoin de l'une des innovations techniques les plus importantes de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle.

## **2 INFORMATIONS SUR L'AUTEUR DE LA PROPOSITION**

### **2.1 Nom**

TECHNOSEUM – Musée de la technique et du travail, Mannheim.

### **2.2 Relation avec l'élément considéré du patrimoine documentaire**

Le TECHNOSEUM est un des principaux instituts historiques et techniques du Bade-Wurtemberg. Il a pour mission de conduire des recherches, de rédiger des documents et de démontrer au public d'une manière exemplaire la contribution du sud-ouest de l'Allemagne au développement moderne de la technologie et de l'économie. La proposition d'inscription est soumise avec l'accord des archives de la société Daimler AG, qui est le propriétaire du document concerné.

### **2.3 Personne(s) à contacter**

M. Hartwig Lüdtke, professeur.

### **2.4 Coordonnées de la personne à contacter**

TECHNOSEUM  
Landesmuseum für Technik und Arbeit in Mannheim  
Museumsstraße 1  
D – 68165 Mannheim  
Tél. : ++49 621 4298-747  
Fax : ++49 621 4298-781  
Courriel : [Hartwig.Luedtke@technoseum.de](mailto:Hartwig.Luedtke@technoseum.de)  
URL : [www.technoseum.de](http://www.technoseum.de)

### **3 IDENTITÉ ET DESCRIPTION DE L'ÉLÉMENT DU PATRIMOINE DOCUMENTAIRE**

#### **3.1 Nom et identification de l'élément**

Brevet DRP 37435 « véhicule à propulsion par moteur à gaz » déposé par Carl Benz, Mannheim.  
En date du 29 janvier 1886.  
Daimler AG Collection, Archive and Collection, Stuttgart (Allemagne).

#### **3.2 Description**

##### **3.2.1 Description et inventaire**

Certificat imprimé, 4 pages

##### **3.2.2 Description bibliographique et références d'archives**

Daimler AG Collection, Archive and Collection, Stuttgart (Allemagne) [voir 3.1].

##### **3.2.3 Provenance de l'exemplaire**

Il existe une forte probabilité que le brevet proposé à l'inscription était en possession de Carl Benz ou de la société Benz & Cie.

##### **3.2.4 Évaluation de l'état physique et des conditions de conservation**

La copie du brevet est en bon état, entreposée et protégée dans les archives de la société Daimler AG, dans des conditions qui correspondent à l'état de l'art en matière d'archivage scientifique.

### **4 JUSTIFICATION DE LA PROPOSITION D'INSCRIPTION SUR LE REGISTRE/ÉVALUATION PAR RAPPORT AUX CRITÈRES DE SÉLECTION**

#### **4.1 Authenticité**

Le brevet proposé à l'inscription fournit sans aucun doute la preuve authentique de l'invention de l'automobile.

Selon le droit des brevets de 1877, les revendications d'un brevet devaient être publiées dans le *Blatt für Patent-, Muster- und Zeichenwesen* (Journal officiel des brevets en Allemagne) à Berlin. En outre, le paragraphe 1 de la section 35 indique que « lorsque le Bureau des brevets décide d'attribuer un brevet de façon définitive, un avis doit être publié dans le Journal de l'office des brevets et un certificat doit être remis au breveté ». Dans l'idéal, ce certificat devrait être la pièce la plus précieuse à conserver car il s'agit du document de base qui atteste l'invention de l'automobile. Malheureusement, le Bureau impérial des brevets (*Reichspatentamt*) a perdu tous les documents connexes suite à un bombardement qui s'est produit pendant la deuxième guerre mondiale, et aucune autre information complémentaire n'a pu être obtenue. Cependant, les copies du brevet qui étaient en circulation à l'époque et qui avaient été publiées par le Bureau impérial d'impression (*Reichsdruckerei*) étaient en tous points identiques aux certificats originaux, à l'exception de la couverture (Scheer 1992, 426). Le petit nombre de copies produites à chaque impression n'a pas été spécifié. On sait qu'il n'existe qu'une seule copie du brevet aujourd'hui et qu'il est extrêmement probable que cette copie était en possession de Carl Benz ou de la société Benz & Cie. Cette copie est conservée aux archives de la société Daimler AG. Il s'agit incontestablement d'un document authentique de l'époque. Sachant que le certificat original remis au breveté n'existe pas et que le *Reichspatentamt* a été détruit par le feu pendant la deuxième guerre mondiale, la meilleure solution, voire la solution optimale du point de vue scientifique, serait l'inscription au registre de la copie imprimée du brevet.

## **4.2 Intérêt universel, caractère unique et irremplaçable**

Le brevet déposé pour un « véhicule à propulsion par moteur à gaz » que Carl Benz a déposé en 1886 est d'une importance mondiale et décrit le début de la mobilité individuelle dans les pays industrialisés et sa généralisation au monde entier. Comme le brevet original remis à Carl Benz n'existe plus ainsi que d'autres pièces historiques importantes liées à la création de la *Motorwagen* brevetée par Benz à Mannheim, y compris les dessins et les documents qui ont été soumis à l'appui de la demande de brevet, il semble que la préservation de la copie imprimée du brevet en la possession du musée Daimler-Benz soit la meilleure solution. Le brevet témoigne d'une manière unique et irremplaçable de l'origine de la « société de l'automobile » d'aujourd'hui.

## **4.3 Critères**

### **Critère (a) – Époque**

Le brevet Benz de 1886 marque l'origine de l'automobile en tant que système sociotechnique et le début de la mobilité individuelle. L'idée novatrice de Carl Benz a été d'associer un moteur et un châssis pour construire un véhicule d'un genre nouveau, la *Motorwagen*. Cette approche intégrée, unique en son genre, se distingue des approches adoptées par Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach à peu près à la même époque. En effet, ces deux ingénieurs ont commencé par concevoir un moteur pouvant être intégré dans des véhicules, bateaux et aéronefs existants, avant de se concentrer plus tard sur les véhicules routiers.

### **Critère (b) – Lieu**

Le brevet de Carl Benz reflète d'une manière exemplaire le rôle important joué par le sud-est de l'Allemagne dans le développement de l'automobile, et par les innovations de ses précurseurs, Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach à Stuttgart et Carl Benz à Mannheim. L'invention de Carl Benz est devenue la base d'une puissante industrie en Allemagne et représente une grande partie de l'identité culturelle et technique du pays. Pour autant, la pertinence transnationale du développement de la *Motorwagen* est considérable. Elle marque le début d'un processus mondial conduisant à l'émergence de la « société de l'automobile » dans les pays industrialisés et la diffusion de ce modèle dans le monde entier.

### **Critère (d) – Sujet et thème**

Le brevet DRP 37435 « véhicule à propulsion par moteur à gaz » déposé par Carl Benz le 29 janvier 1886 représente une innovation technologique ayant des conséquences historiques, culturelles et sociales en tous points considérables. D'un point de vue historique et technologique, on peut estimer que ce brevet constitue l'origine de l'invention de l'automobile mue par un moteur à combustion interne alimenté par un carburant liquide. Les idées présentées dans ce brevet doivent donc être considérées comme les fondements techniques de la motorisation individuelle. Il est donc de la plus haute importance et mérite à ce titre d'être protégé.

### **Critère (f) – Importance sociale**

L'impact culturel, économique et social de l'invention de Carl Benz est extraordinaire tant sur le plan national qu'international. La motorisation individuelle a donné naissance à ce qui est sans doute le plus grand système technologique du monde. Son bilan est en effet impressionnant : 800 millions de voitures particulières, une capacité de production annuelle de près de 80 millions de véhicules et une croissance qui ne semble pas faiblir malgré une crise financière mondiale. En tant que composant de système situé au centre d'un réseau industriel de fournisseurs et de sous-traitants, l'automobile est le bien de consommation de masse le plus complexe. L'automobile joue un rôle culturel et économique de la plus haute importance dans les pays industrialisés, et il ne fait aucun doute que ce rôle sera tout aussi important dans les nouveaux pays industrialisés dans un avenir proche.

#### **4.4 Rareté, intégrité, menace et gestion**

Le nombre de copies imprimées du brevet de Carl Benz n'a pas pu être déterminé exactement. La copie vérifiée qui se trouve dans les archives de la société Daimler AG est la seule copie connue. Le document proposé à l'inscription est complet et en bon état de conservation. Il se trouve dans les archives de la société Daimler AG, où il est protégé et conservé conformément aux normes de l'archivage.