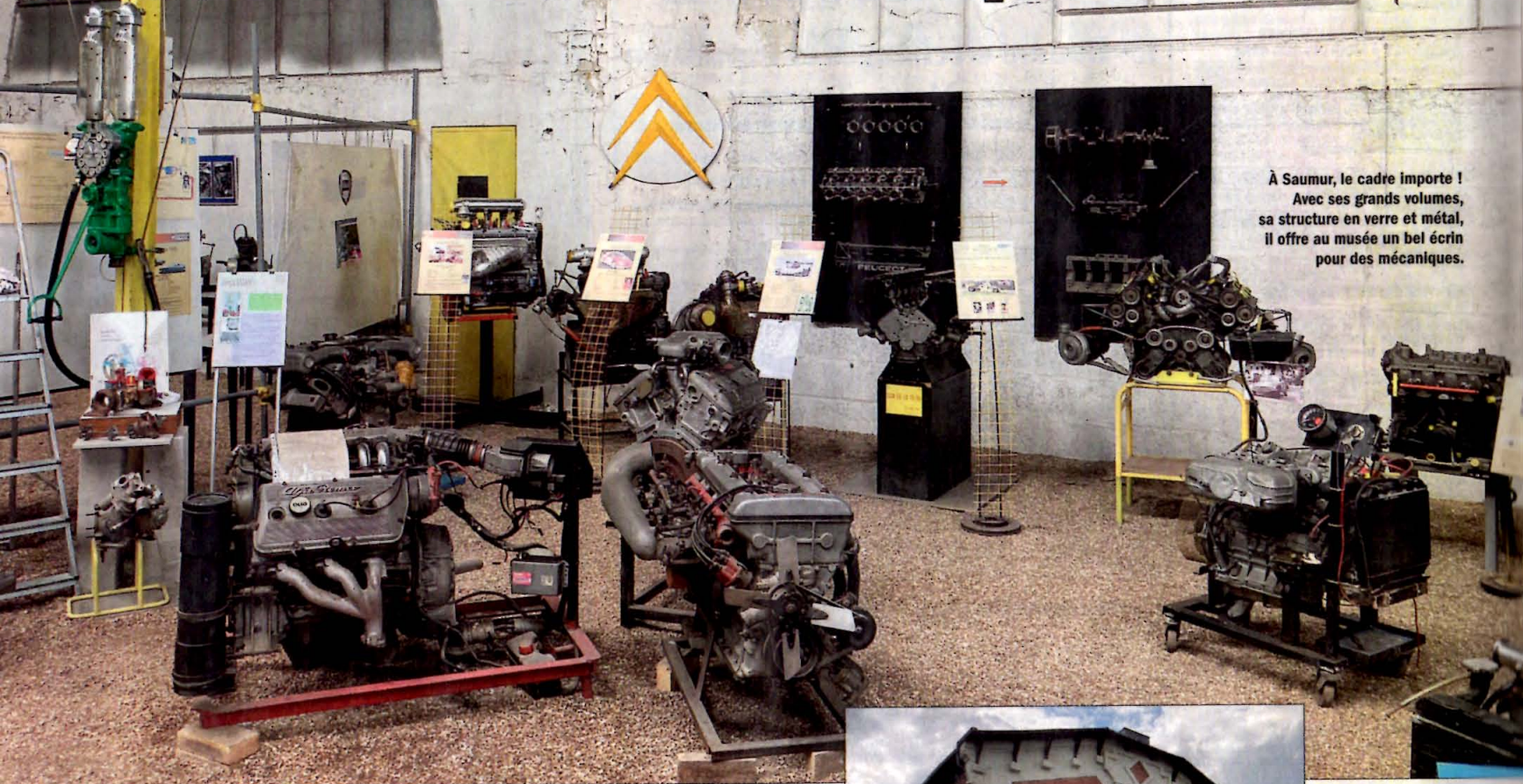


Sanctuaire thermique



À Saumur, le cadre importe ! Avec ses grands volumes, sa structure en verre et métal, il offre au musée un bel écrin pour des mécaniques.

Sous la charpente métallique de type Baltard du bâtiment, plus de 650 moteurs attendent le visiteur. Entièrement consacré aux motorisations thermiques, ce musée unique en son genre est à Saumur.

L'enseignement technique est une tradition vieille de près de 140 ans à Saumur. L'École industrielle, fondée au début des années 1880, s'appuie sur la vision de son principal, M. Rigolage, qui souhaite que ses « *élèves exercent leurs bras et leur intelligence.* » À Saumur, conception et fabrication sont liées, et ce goût pour la technique, la formation et la diffusion des connaissances, on le retrouve au musée du moteur. Ce lieu didactique regroupe plus de 600 moteurs de 1898 à nos jours, de 800 g à 21 t, et de 1 à 12 cylindres ! Tous les types sont exposés, qu'ils soient à pétrole, à essence, à gazole, atmosphériques ou turbocompressés, à 2 ou à 4-temps, diesel ou rotatifs. Ces moteurs ont été

utilisés pour la traction bien sûr, comme dans tous les domaines nécessitant de l'énergie mécanique, et sont aussi bien uniques que de grande série.

L'accueil au musée de Saumur est singulier. Le ticket d'entrée donne bien sûr accès aux centaines de mécaniques exposées, mais ce qui frappe, c'est la volonté des membres de l'association de rendre cette visite vivante. Ici, pas d'écran interactif ou de visite virtuelle. Si le parcours est vivant, c'est parce que le musée regorge de détails, de pièces rares, d'éclatés et d'explicatifs à la portée du plus grand nombre. Les membres de l'association ne sont pas avares en anecdotes, relatant les remises en état et les remises en route, les récupérations auprès des constructeurs ou les efforts déployés pour faire extirper certains lourds moteurs fixes en place depuis 100 ans. Entre deux histoires délicieuses, les guides du musée font place aux travaux pratiques. Éclatés, maquettes animées et même moteurs fonctionnels ! Qu'ils soient fixes De Dion ou Bernard, à 4 cylindres Majola ou Honda S 800, ils sont prêts à redémarrer, ce dont Philippe Billier ne se prive pas lors de visites. À l'heure où le moteur thermique a vécu sa meilleure vie, ce musée qui parcourt son évolution depuis le XIX^e siècle mérite le voyage. ■



◀ Le musée est installé dans une ancienne usine de style Baltard, où le CEBAL fabriquait des capsules de surbouchage de bouteilles.

4 QUESTIONS À...

Philippe Billier, directeur

LVA : Comment est né ce musée ?

Philippe Billier : L'idée est venue d'anciens élèves de l'École industrielle, lors du nettoyage des réserves d'une école où figurait un De Dion-Bouton à essence, premier moteur de la collection. Le musée du moteur a été créé en associant les anciens élèves de l'École industrielle, la mairie de Saumur et le lycée Sadi Carnot.

LVA : Parlez-nous de l'évolution de ce conservatoire.

P. B. : Notre association a 35 ans. Nous avons 200 moteurs il y a vingt ans, nous en avons 650 aujourd'hui. Le réseau d'anciens nous alimente en pièces de toutes les époques.

LVA : Quels sont les points forts du musée ?

P. B. : La diversité des moteurs ! Sur terre, sur mer et dans les airs, de 20 à 20 000 cm³ !

LVA : Quels sont vos projets ?

P. B. : Des nouveaux moteurs toujours, et des expositions temporaires comme "Superbe & Insolite" à la collégiale Saint-Martin d'Angers, qui vient d'avoir lieu fin 2021.

PRATIQUE

Dates et horaires d'ouverture : du mardi au samedi de 14 h à 18 h, fermé les jours fériés, groupes sur rendez-vous toute l'année

Chiffres : 650 moteurs d'autos, motos, avions, trains, chars, bateaux...

Tarifs : entrée 7 €, gratuit jusqu'à 10 ans, 3 € pour les 11-16 ans, parking gratuit

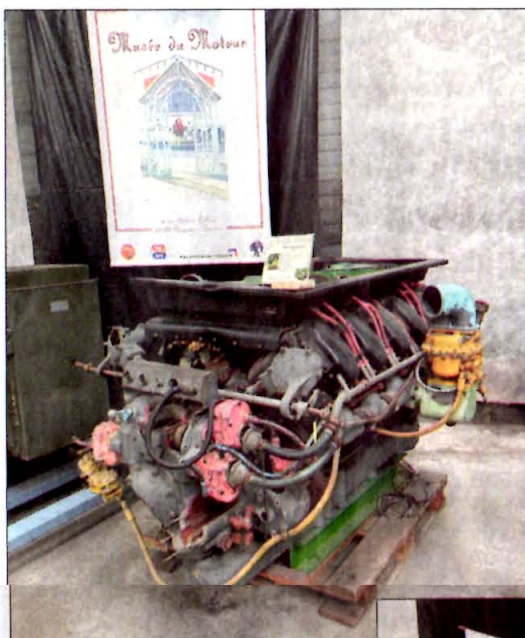
Contact : 19, rue Alphonse Caillaud, 49400 Saumur, tél. 02 41 50 26 10 ou 06 71 13 04 01, e-mail : contact@museedumoteur.fr, www.museedumoteur.fr



▲ Plusieurs 6-cylindres en V ou en ligne Alfa Romeo sont présentés. Un hommage au travail de motoriste de Giuseppe Busso, ingénieur chez Alfa de 1948 à 1977.



Le V6 Renault EF 4 est le premier double turbo à équiper une Formule 1. Il développe plus de 500 ch/l !



▲ Le moteur du char Patton. L'énorme V12 Continental à essence de 30 l de cylindrée englouti 160 l à l'heure !



▲ Le 204^e moteur De Dion construit. Ce petit monocylindre 211 cm³ de 1897 est à 4-temps. Il était destiné à la propulsion marine.

▲ Pionnier de la mécanisation agricole, Vendeur est également un précurseur en matière de diesel, s'intéressant à cette motorisation dès 1934.

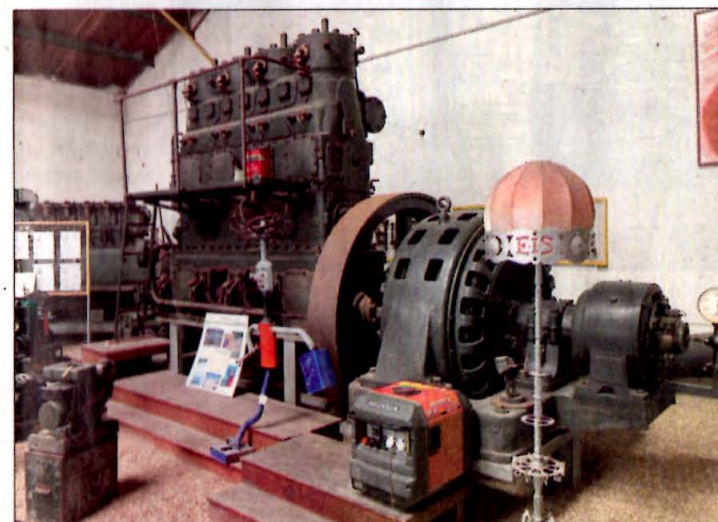


▲ Robustes et fiable, les moteurs De Dion ont eu une très longue carrière comme motopompes au service de la protection incendie.



◀ Un autre géant du musée, ce Wartsilä UD25 est un générateur diesel de 589 à 736 mw. La marque finlandaise a racheté SACM en Alsace, et Poyaud à Surgères, non loin de Saumur.

Le groupe électrogène Sulzer de 23 t équipé d'un semi-diesel est la pièce la plus imposante du musée. Il ne produit pourtant que 120 kW. ▼



IL SORT D'UNE CAVE



Petite cylindrée et arbre à cames en tête, boîte de vitesses à quatre rapports et graissage automatique, Jean Majola est visionnaire en 1911. Mais la marque de ce fils d'immigré italien mettra la clef sous la porte en 1928. Philippe Billier (photo) est très attaché à ce joli moteur, moderne et bien conçu. « On l'a récupéré dans une cave où il permettait de faire tourner une scie circulaire. Sous le cache-arbre à cames se cache toute la richesse de ce bloc borgne. »