

L'automobile en Pays Toulinois

Une marque d'automobile née à Colombey-les-Belles après la Grande Guerre. C'est une période propice au développement de l'automobile qui se découvre par l'important engouement pour les déplacements.

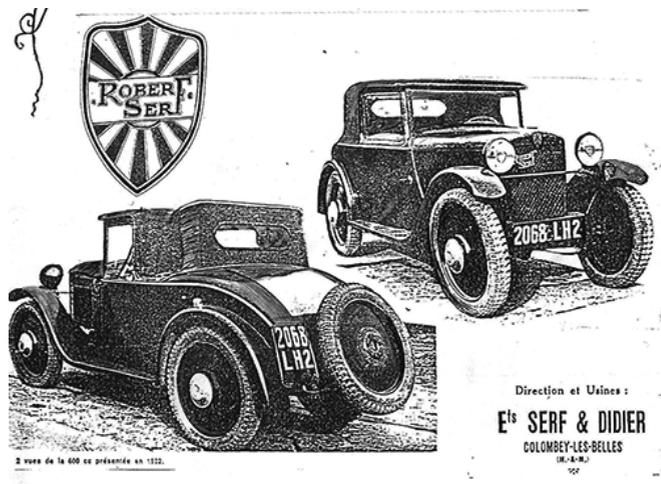


C'est à partir de cette réflexion que Robert SERF fut attiré par la mécanique qui le passionnait dès son plus jeune âge. À dix-sept ans, il exprime cette passion, ce qui va le conduire à suivre les cours de l'École de Travaux et d'Industrie de Paris

En 1916, c'est la Grande Guerre. Il s'engage et est affecté au premier groupe d'aviation comme mécanicien d'escadrille à Dijon. Titulaire de la médaille de Verdun, il aura effectué 550 heures de vol au-dessus des lignes ennemies ; il était alors mécanicien mitrailleur.

À la démobilisation, il regagne Colombey-les-Belles pour une aventure qui va durer jusqu'en 1935.

Il rencontre Georges DIDIER qui accepte d'être le financier et le logeur de l'entreprise. Dans le cadre de cette affaire naissante se crée d'abord une agence des voitures FORD et des tracteurs FORDSON. Puis les deux hommes se lancent dans la fabrication automobile. Nous sommes en 1919. De cette association pleine d'espoir en l'avenir va sortir la « ROBERT SERF ».



Ce fut au départ une voiturette « cycle car » 4 chevaux, 4 cylindres, proposée en plusieurs versions (torpédo, conduite intérieure 2 ou 4 portes, luxe ou grand luxe, camion 1000 kg. camionnette). Un dépliant publicitaire dit de ces voitures : « Légères, économiques et durables ».

Un autre modèle est équipé d'un moteur plus robuste, bicylindre à deux temps, sans soupape, entièrement monté sur aiguilles, donc pratiquement inusable, pas de rodage de soupapes, pas de vidange, une addition d'huile à l'essence assure une parfaite lubrification des organes. Un simple décalaminage, après plusieurs milliers de kilomètres et c'est le seul entretien !

Vers 1930, les prix varient entre 7500 et 8500 francs selon qu'il s'agit d'une conduite intérieure 2 places, d'une fourgonnette ou d'une torpédo.



La famille Tisserant avec la Robert Serf devant la cathédrale de Nancy

Quelques suppléments sont demandés pour la roue de secours et le démarrage électrique : 750 francs, pour le compteur de vitesse : 160 francs, et pour installer un thermomètre, les coins de capot, le filtre à essence et la corne d'appel : 22 francs.

Les carrosseries sont en bois et sont fabriquées à Colombey dans un atelier avoisinant l'ancienne gendarmerie, alors place de l'Ancienne Mairie. L'atelier de mécanique, situé au numéro 9 de la dite place, y renfermait différentes machines-outils : tours-fraiseuses, perceuses radiales, etc.

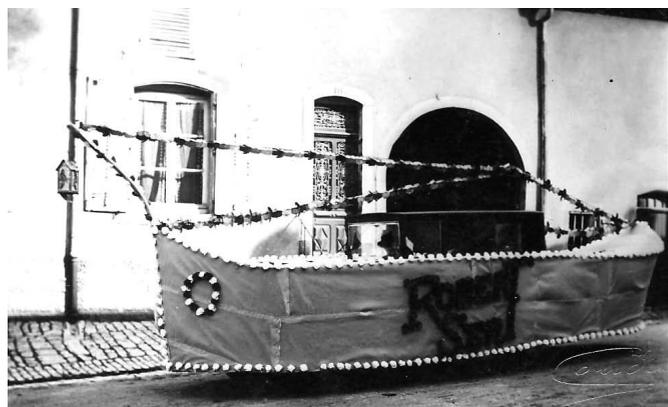
Les châssis sont importés, ils parviennent à Colombey par la SNCF. Le reste arrive à l'état brut d'une fonderie de Vaucouleurs. Les finitions des blocs moteurs se font sur une perceuse radiale, alors que le tapissier s'occupe de la finition intérieure.

Ce n'est pas la grande production mais, notables de la région, médecins, notaires, gros commerçants des Vosges, de la Haute-Marne et de Meurthe-et-Moselle se disputent l'acquisition des quatre-vingts voitures qui sortent des ateliers.

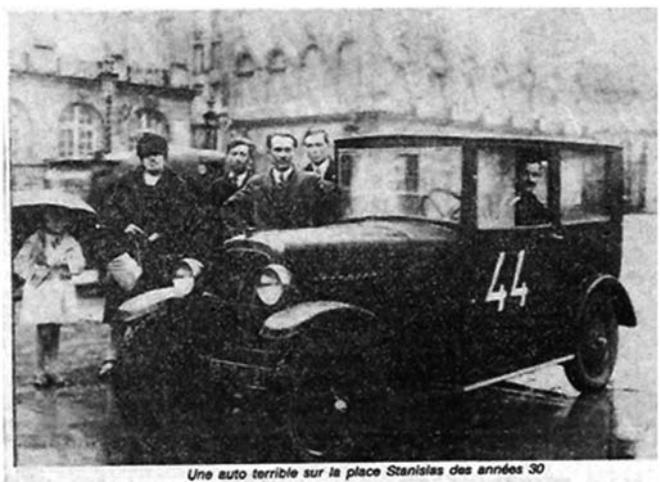
En 1928, on livre un véhicule par mois. L'entreprise SERF et DIDIER emploie alors 26 ouvriers et obtient quelques diplômes délivrés en 1928, 1929 et 1930, une médaille d'or à l'exposition de Nancy en 1928, un diplôme d'honneur obtenu à l'exposition de Neufchâteau.

En 1935, les ateliers SERF et DIDIER sont transférés à Vandoeuvre. Un an plus tard, et malgré les difficultés, les deux constructeurs sortent un nouveau prototype traction avant utilisant leur moteur deux temps. Ce prototype ne fut jamais construit en série.

Les journaux locaux n'hésitent pas à faire la publicité pour ces voitures, tel l'Écho Toulinois où l'on trouve quelques traces dont la présentation de cette « 600 centimètres cubes » de 1932.



Quelques cartes postales, éditées en très peu d'exemplaires, attestent la présence de voitures SERF lors de la Fête de l'Eau organisée par le tout nouveau syndicat des eaux Allain-Colombey. Quelques autres présentations ont lieu lors de concours agricoles dans la région.



Une auto terrible sur la place Stanislas des années 30



La voiture de course du Nancéen Robert Serf lors de son arrivée triomphale, place Stanislas, à Nancy, à l'issue de la course Toul-Nancy, en 1911.

Le 27 juin 1927, les constructeurs s'engagent dans le concours de vitesse Toul-Nancy en catégorie de 750 à 1100 cm³.

Georges DIDIER, sur sa « RO-SERF » portant le numéro 44, s'est classé quatrième de sa catégorie en 12 minutes 46 secondes 2/3.

Les ateliers de Vandoeuvre ne fabriqueront plus de voitures SERF, mais continueront à produire des remorques bétaillères.

Georges DIDIER trouva la mort dans un accident de voiture en 1943. L'entreprise fut dissoute. Une page de la construction automobile régionale venait d'être définitivement tournée.

Robert SERF s'est éteint, à son domicile de Laxou, en février 1981. Il avait 83 ans.

Les deux seules voitures rapatriées de Colombey-les-Belles à la veille de la seconde guerre mondiale ont été emportées par les Allemands. Le dernier véhicule en circulation appartenait à Monsieur Georges PARET, garagiste en retraite à Nancy. Ce cabriolet a été détruit en 1980 dans un incendie.

La dernière (?) des dernières, « un coach 4 cylindres » serait empoussiérée dans les réserves de l'Automobile club de l'ouest au Mans. Ce point d'interrogation se justifie car, le 19 juin 1994, lors de la vingt-septième randonnée des ancêtres « Amicales des propriétaires de véhicules anciens » d'Épinal, deux constructeurs lorrains, Robert Serf et De Dietrich, ont été honorés.

Le 26 juin, une promenade fut organisée de Lunéville à Colombey-les-Belles. Les survivantes réunies aux abords de la Maison de Retraite offrirent un merveilleux spectacle, avec la reine du jour, une ROBERT SERF rutilante, semblant sortir des ateliers de Colombey.

Michel POIRSON

