

La société Gentil, constructeur des cycles Thomann

En 1900, la pratique du vélocipède est entrée dans les mœurs : un million de Français roulent à bicyclette et les courses cyclistes passionnent les foules. Les fabriques de cycles dont beaucoup sont implantées dans l'Ouest parisien, sont florissantes.

A Nanterre, M. Baron, mécanicien et constructeur de cycles, qui est installé au n° 7 de la rue du Chemin-de-Fer, fabrique des cadres, des pièces détachées, des accessoires. Il a obtenu une médaille d'or à Paris en 1885.

En 1908, la société Gentil et Cie installe ses bureaux et son usine 88, avenue Félix-Faure. Elle construit des bicyclettes et des motocyclettes commercialisées sous la marque Thomann. Dans cette petite entreprise, où travaillent dix ouvriers en 1913, on fabrique les différentes pièces nécessaires à tous les véhicules

(à l'exception des pneumatiques qui viennent de chez Dunlop et des selles), puis on les assemble. Un soin particulier est apporté au choix des matériaux afin que chaque modèle soit à la fois robuste et léger.

Pour se faire connaître, l'entreprise engage des coureurs qui participent aux grandes courses classiques. Véritables bancs d'essai pour les machines, ces manifestations sportives trouvent un large écho dans la presse et constituent une bonne publicité en cas de victoire. C'est le cas en 1913, lorsque Mottiat, qui roule pour la marque Thomann, gagne la course Bordeaux-Paris. Après

la guerre, plusieurs coureurs se lancent dans le Tour de France, sous les couleurs de Thomann. L'un d'entre eux, Heusghem, accomplit une remarquable performance en 1922 : à la treizième étape, il était en tête du classement général, mais une chute malencontreuse, provoquée par un chien, l'a privé d'une victoire qui semblait ne pas pouvoir lui échapper.

En 1923, l'entreprise, qui est en plein essor, emploie cinquante ouvriers. Elle met sur le marché onze vélos différents : Thomann « Tour de France », « course », « touriste », « route », etc. La bicyclette « Thomann-sport », présentée

au salon du cycle de 1923, est très remarquée pour sa légèreté, la douceur de ses roulements, l'élégance de ses lignes, la sécurité de ses freins et pour son fini. Tous les véhicules, montés avec un soin scrupuleux, sont émaillés, ce qui leur donne un fini irréprochable. Le noir avec bandeau et filet or, est réservé aux modèles grand luxe, le noir aux modèles garçonnetts et fillettes, l'orange avec bandeaux et filets noirs au modèle sport. Les bicyclettes pour dames sont garnies de filets garde-jupe en cordonnet de soie.

La maison fabrique également une bicyclette pourvue d'un mo-



Modèle présenté en 1923.



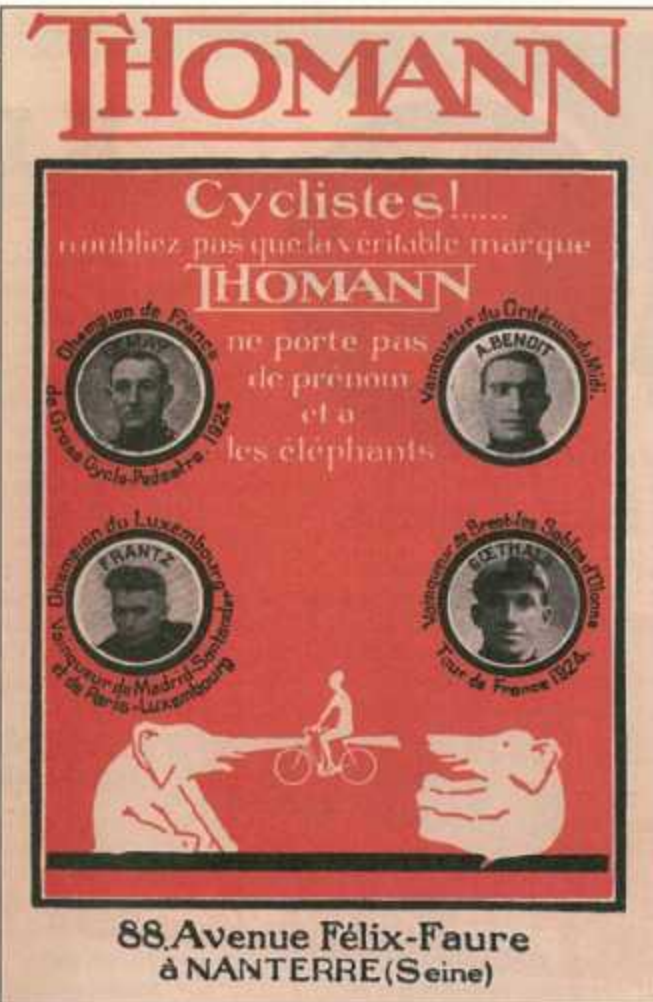
teur à deux temps (de 1 CV 1/2), avec un modèle pour dames et ecclésiastiques. Deux motocyclettes légères, équipées l'une d'un moteur de 2 CV 1/2 et l'autre d'un moteur de 3 CV, font partie de la gamme des deux-roues proposés à la clientèle.

En 1923, trois coureurs, Canteloube, Frantz et Goethals, vêtus du maillot orange à bande blanche de la marque Thomann, participent au Tour de France. Goethals remporte les deux dernières étapes, Metz-Dunkerque et Dunkerque-Paris. Frantz, toujours sous les mêmes couleurs, après avoir couru le Tour quatre

fois, est victorieux en 1927.

Le palmarès des coureurs victorieux sur une bicyclette Thomann ne s'arrête pas là : en 1937, Rossi, qui porte le maillot orange à épaules blanches de la marque, remporte une grande classique, la course Paris-Roubaix. Après la guerre de 1939-1945, le très populaire Robic, vainqueur du Tour de France de 1947, endosse les couleurs de Thomann en 1949.

Comme beaucoup de marques de bicyclettes, telles que Peugeot, Hurtu, Clément, Alcyon, Griffon, la marque Thomann a recours à l'affiche et même aux



plaques émaillées pour assurer sa publicité. C'est essentiellement la robustesse des vélos Thomann qui est illustrée : deux

éléphants, symboles de force, qui tirent chacun de leur côté sur la bicyclette ne peuvent la rompre ; c'est la trompe de l'un d'eux qui cède...

En 1955, la marque Thomann, qui est intégrée au groupe Alcyon-Dunlop, n'est plus à Nanterre. Toutefois, un fabricant de matériel pour cycles, installé 98, avenue Félix-Faure, Huret, qui a mis au point un dérailleur très performant, remporte à son tour le succès qu'il méritait. En quelques années, l'entreprise Huret passe du stade de la fabrication semi-artisanale à celui de l'industrie. Il est donc possible d'affirmer que Nanterre fait partie des communes qui ont marqué l'histoire de l'industrie du cycle.

Jeannine Cornaille
Société d'Histoire de Nanterre

