

Les huit grandes voitures classiques américaines de tous les temps

de MÉCANIQUE POPULAIRE

par Jim Whipple

STUTZ, Marmon, Packard, Pierce-Arrow, Duesenberg, Chrysler, Imperial, Lincoln, Cord. Voici quelles étaient les grandes voitures de l'Amérique. Si vous étiez dans les parages à l'époque, il n'est pas nécessaire de vous dire qu'elles étaient des « classiques ». Conçues à une époque de géants, elles étaient des géantes elles-mêmes. Elles étaient autant des produits des folles années américaines d'après 1920 que le « bootlegger » ou la « flapper » (jeune Américaine délurée de l'époque), bien qu'elles n'aient atteint leur apogée que lorsque la fête eut été terminée, durant les lugubres années de la grande dépression américaine, 1930, 1931 et 1932.

Nées d'un optimisme illimité et des délirantes imaginations de l'ère du jazz, les voitures elles-mêmes n'étaient pas ostentatoires. Elles ne portaient pas d'ornements inutiles, pas d'ailerons de queue ni de bouillonnement de chrome. Même les tuyaux d'échappement externes de la puissante Duesenberg SJ étaient fonctionnels sous leurs gaines luisantes.

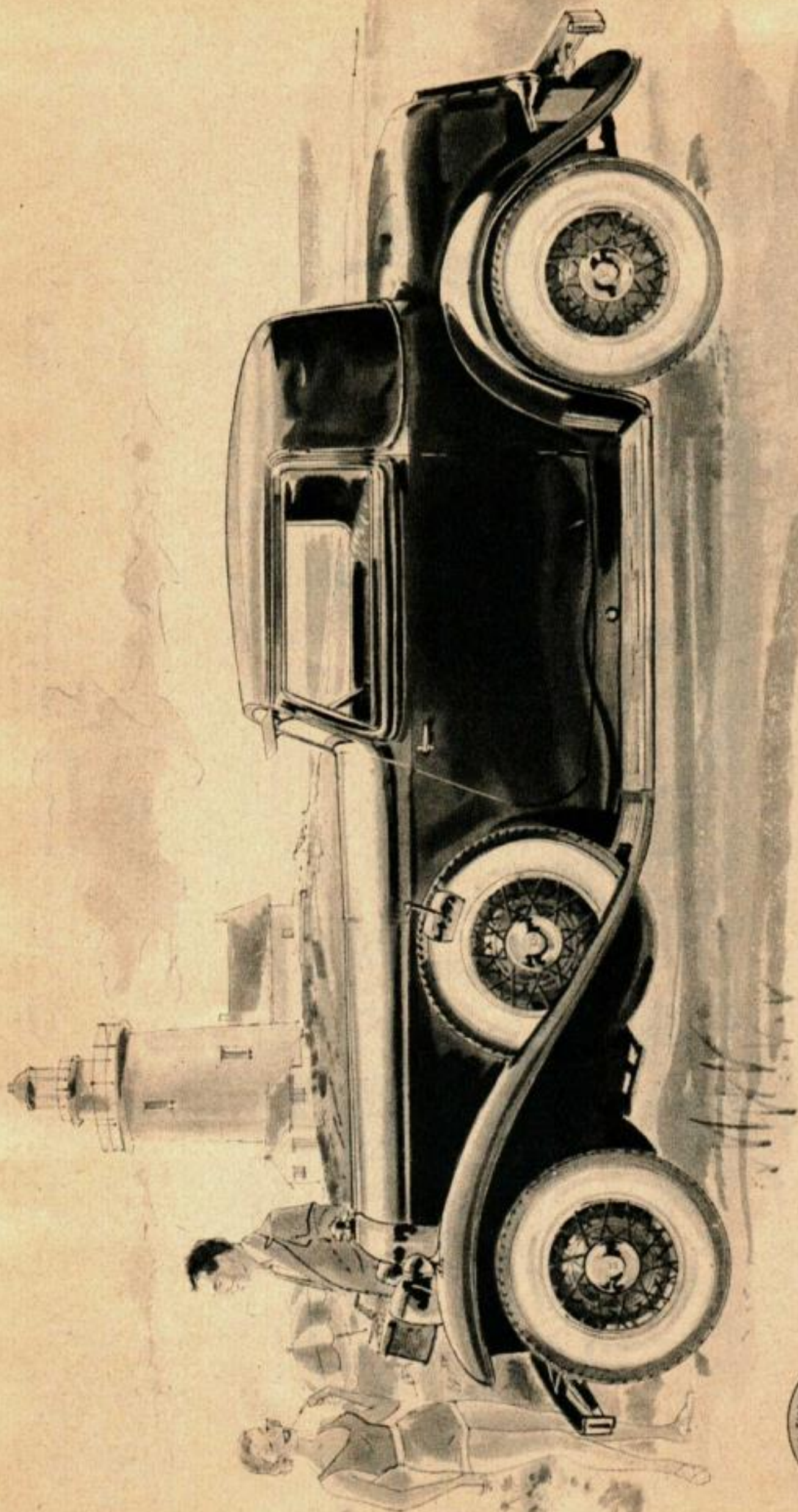
Cette approche directement rafraîchissante vers un style d'automobile fut le résultat d'une union heureuse et trop éphémère entre les ingénieurs qui assemblaient les divers ingrédients d'un transport confortable et puissant et les carrossiers qui ne désiraient que les « emballer » nettement et efficacement. Par exemple, le « capot long comme un pâté de maisons » de la voiture classique américaine type n'était pas le produit d'une prétentieuse affectation ; il était entièrement « habité » par le long bloc-moteur d'un huit-cylindres en ligne de gros alésage, ou par l'incroyable masse d'un resplendissant seize-cylindres en V.

Une autre raison de l'élégance de bon goût et de la qualité légendaire des « classiques » était l'exemple de l'Europe. Car, s'il était une chose que désiraient avant tout les magnats en bras de chemise de l'impudente industrie automobile américaine, c'était produire des voitures à moteur égales ou supérieures aux magnifiques productions de Rolls-Royce, Bentley, Mercedes, Benz ou Hispano-Suiza.

Pour atteindre ce but, les métaux les plus fins, les coussins les plus épais, les cuirs les plus doux et les peintures les plus brillantes étaient élaborées avec des soins prodigues par des maîtres-carrossiers tels que Le Baron en des carrosseries d'une élégante simplicité. Celles-ci étaient à leur tour montées sur des châssis incorporant la construction la plus durable et le rendement le plus puissant que le talent des ingénieurs de l'époque pouvait produire.

La preuve finale de la grandeur de ces « classiques » réside dans la mesure de leur valeur ; les quelques exemplaires qui ont résisté au temps et au chalumeau des « casseurs » valent aujourd'hui plus que lorsqu'ils étaient neufs. Et qui donc pourrait mettre un prix sur la nostalgie ?

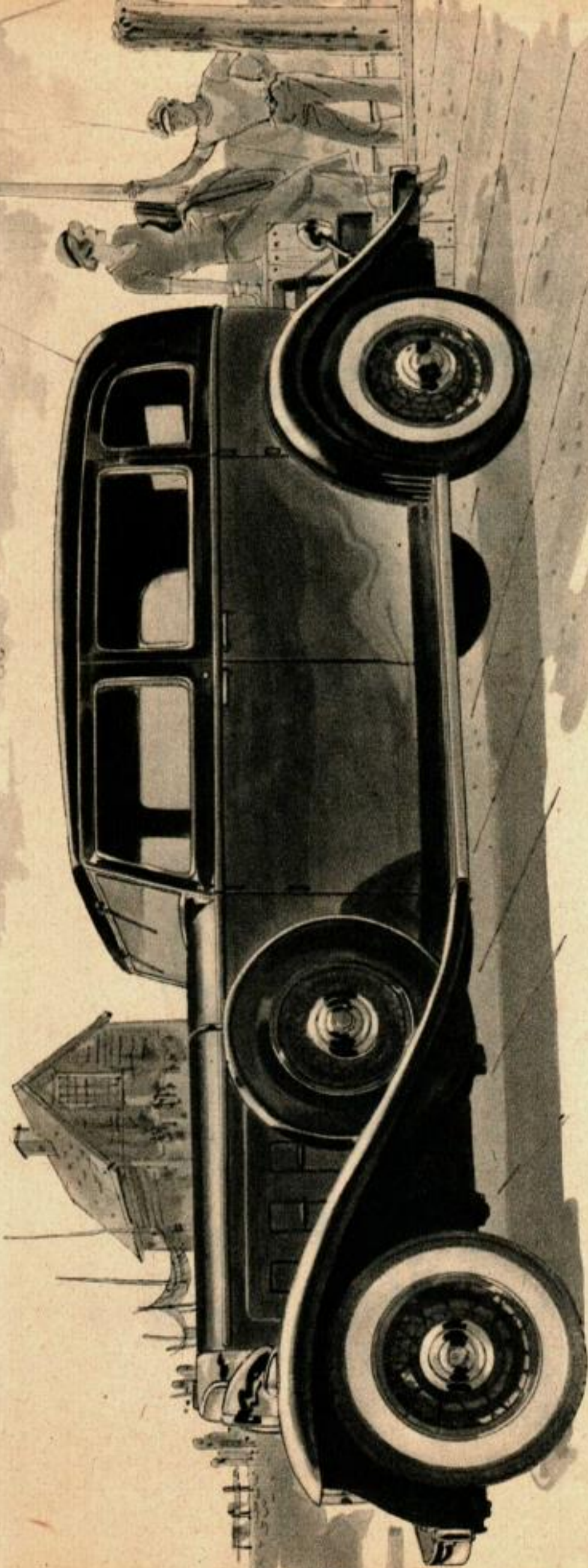
Peintures de Paul Hamlin



Stutz 1932

Aucune douce existence de jeune célibataire n'était complète sans ce coupé Stutz. Carrosserie spéciale par Waterhouse, sur châssis DV 32 de 3,42 m d'empattement. Le moteur : un huit cylindres en ligne de 5,275 l à double arbre à cames en tête, quatre soupapes par cylindre. Puissance : 161 ch au frein.

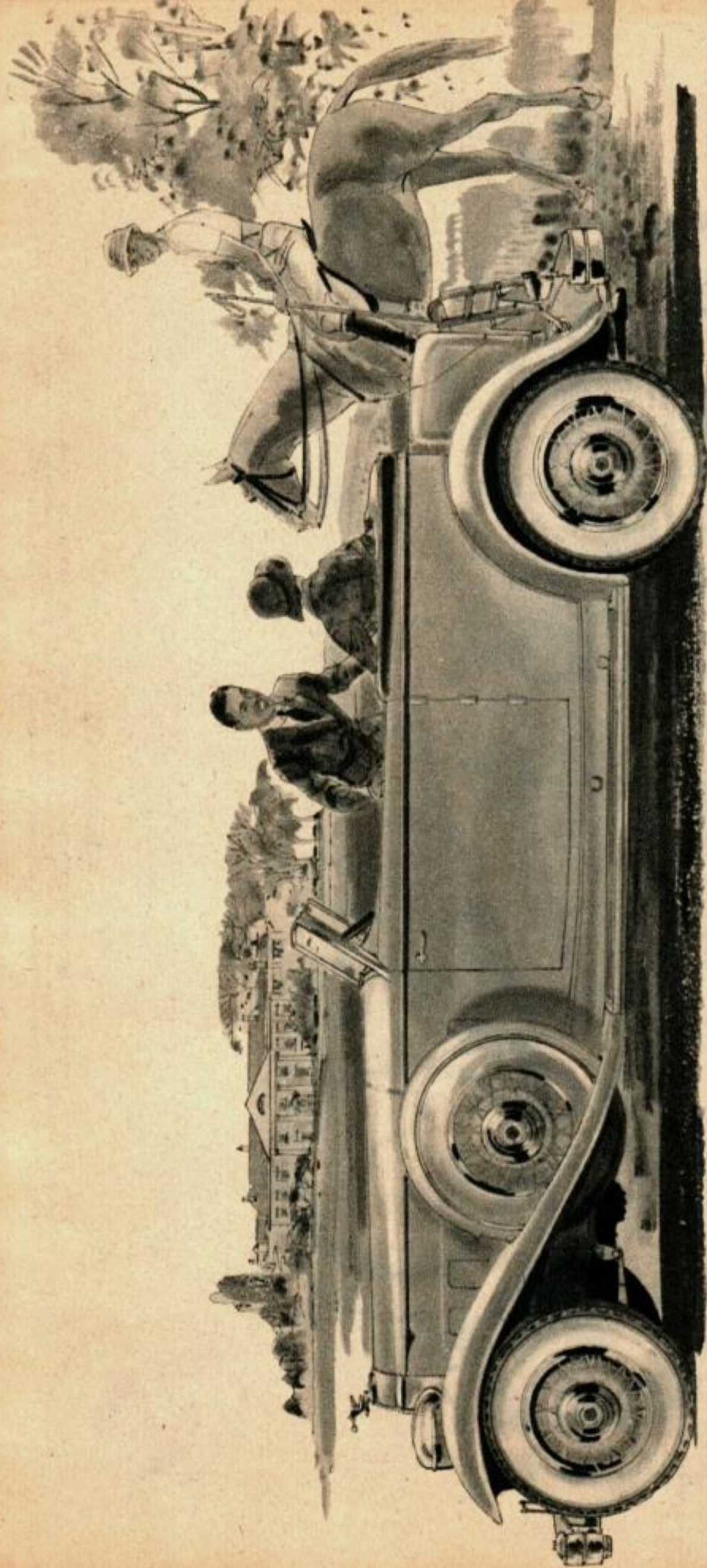




Marmion 1932

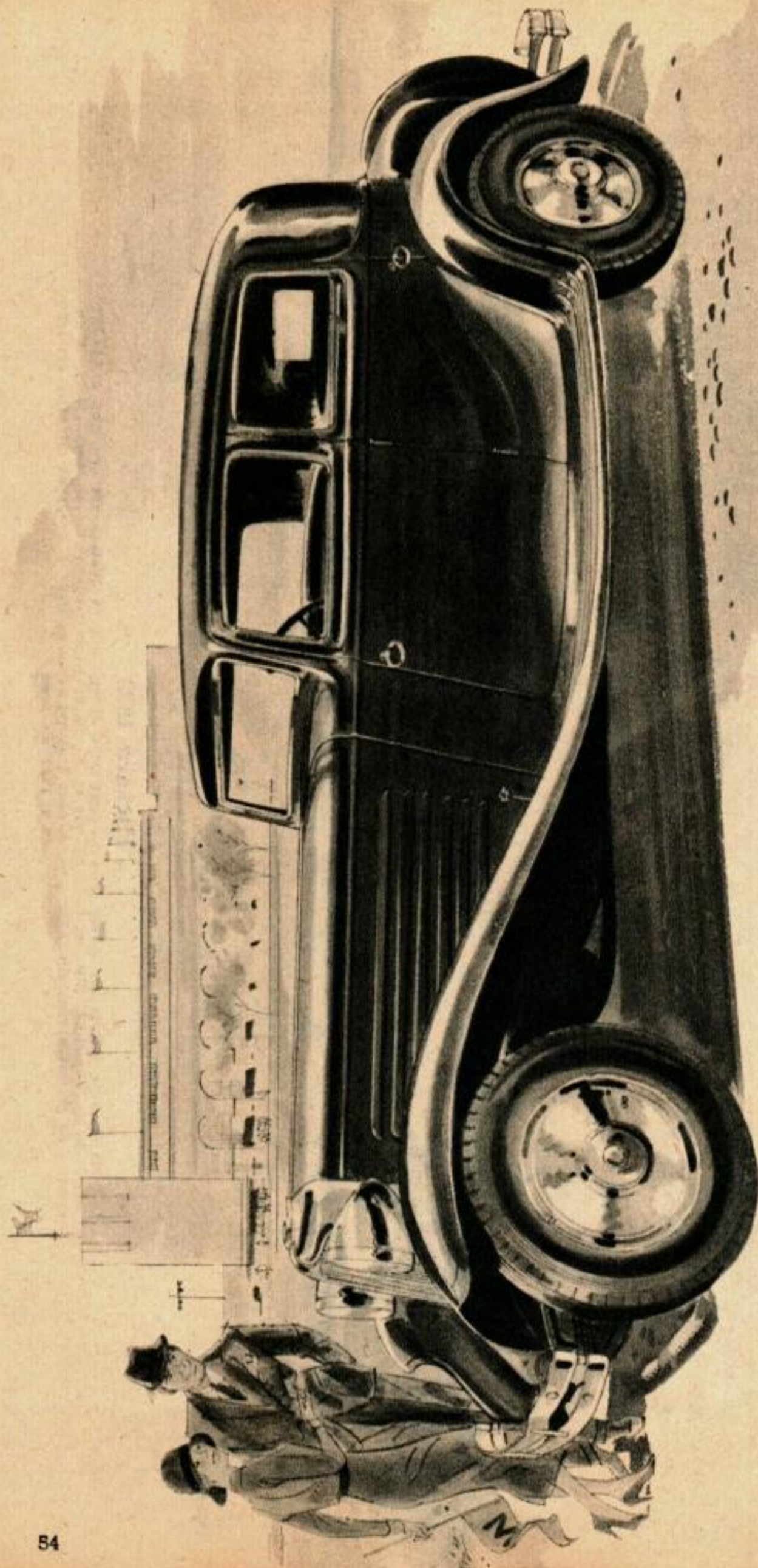
Vous croyez donc que les moteurs en aluminium sont tout nouveaux ? Eh bien ! cette Marmion en avait un, et celui-ci était, de plus, un 16 cylindres de 200 ch à arbre à cames en tête. La voiture établait un record de vitesse sur 24 heures à la moyenne de 123 km/h, lequel ne fut battu qu'en 1953.





Packard 1932

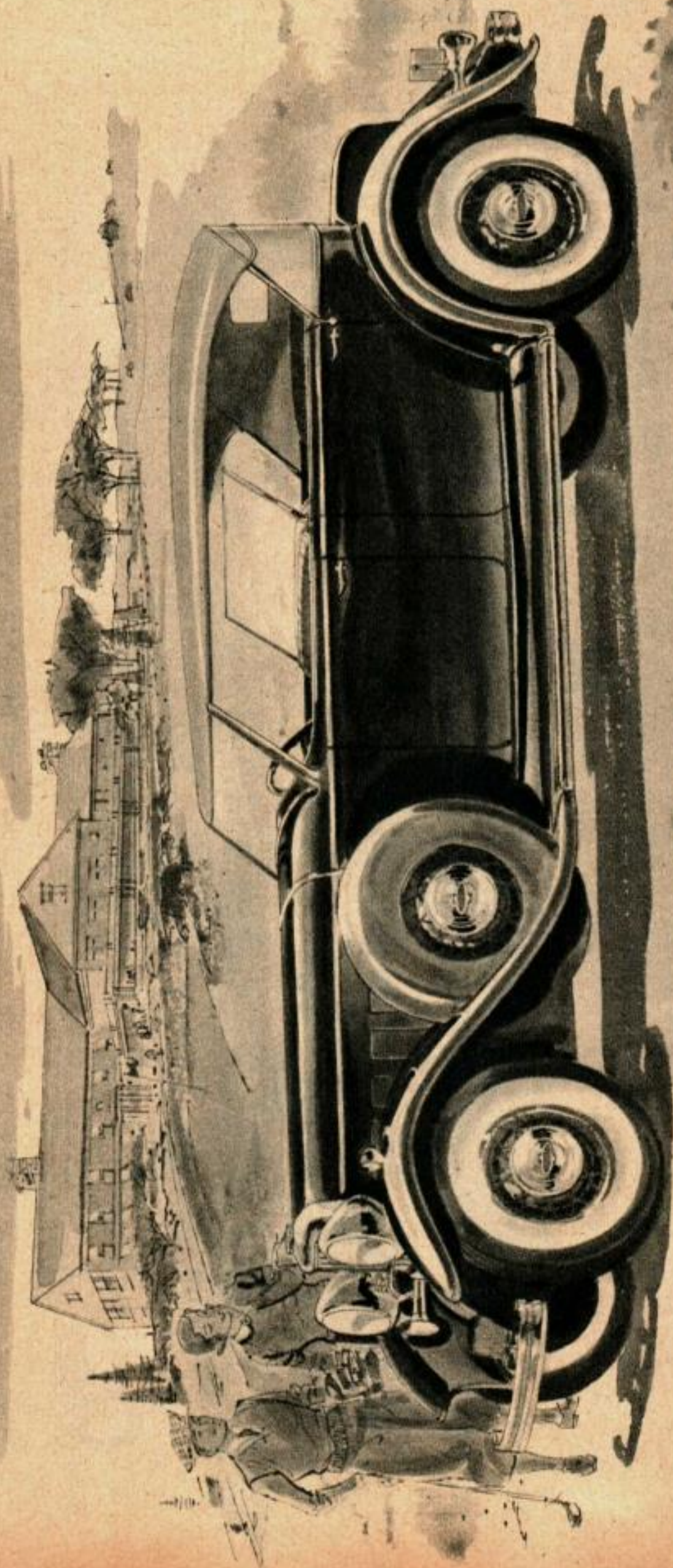
La plus élégante voiture au terrain de polo était cette décapotable de Waterhouse avec son audacieux pare-brise en V incliné. Elle avait un châssis en X, un arbre de transmission en deux pièces, et un système de graissage centralisé. Son gros moteur huit cylindres en ligne à soupapes latérales développait 135 ch au frein.



Chrysler 1931

Vous êtes en avance sur le commun des mortels lorsque vous vous rendez au match dans cette conduite intérieure de luxe surbaissée carrossée par Ambi-Budd Presswerk de Berlin, succursale allemande de la Edward G. Budd Co. Le moteur à soupapes latérales développait 135 ch au frein.

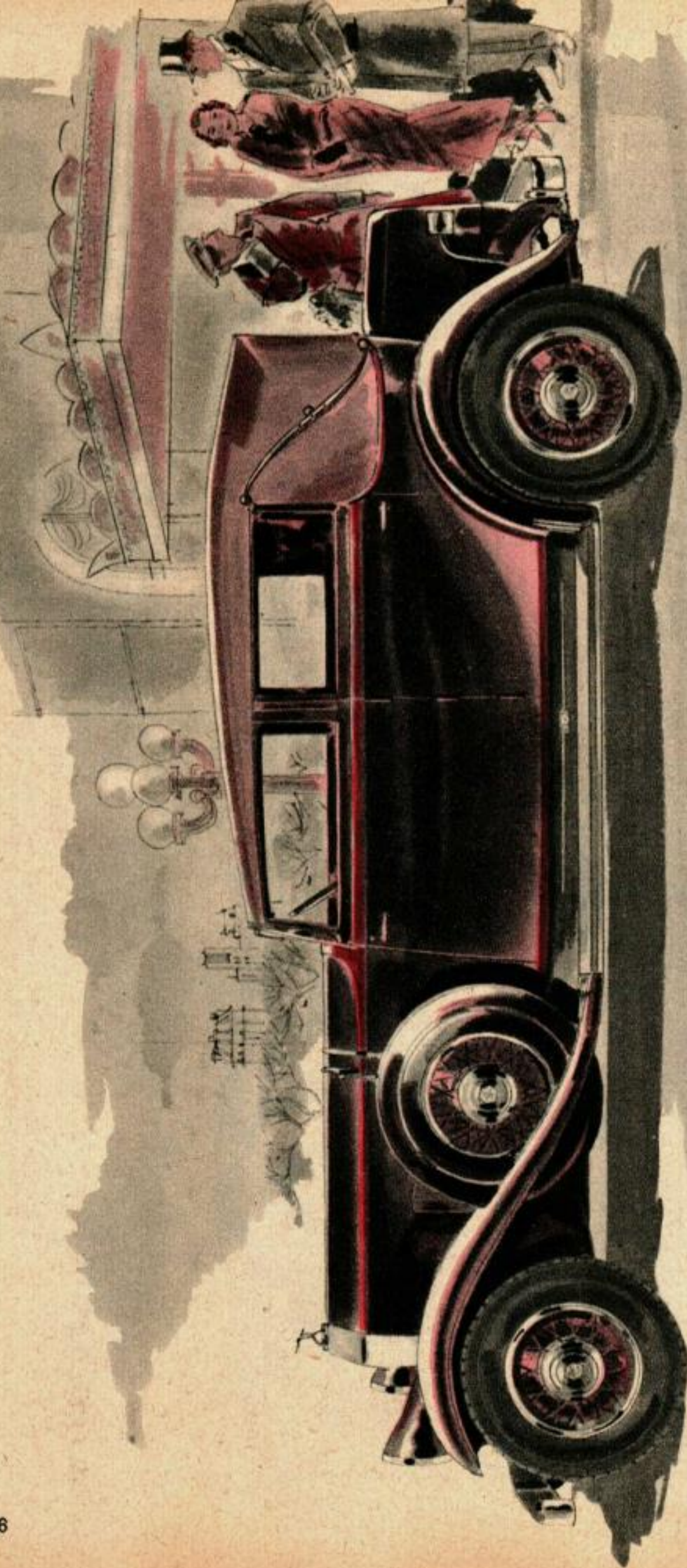




Lincoln 1932

C'était un plaisir que de rouler jusqu'à un « country club » dans ce gracieux phaéton à deux auvents carrossé par Brunn. Le gros moteur Lincoln V-8 avait un alésage et une course de 89 × 127 mm et développait ses 120 ch à la vitesse relativement lente de 2 900 t/mn.

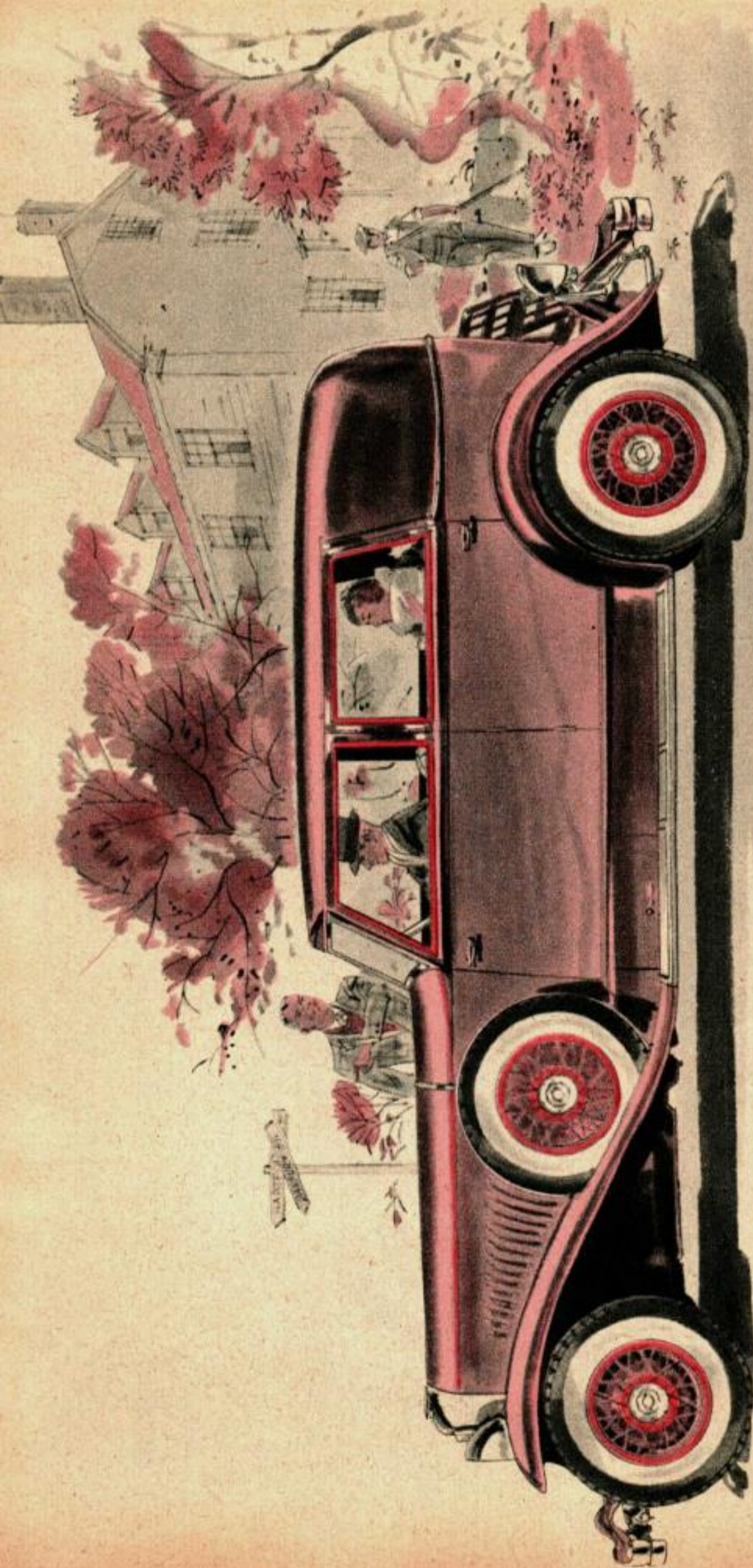
LINCOLN



Pierce Arrow 1931

Vous étiez parfaitement « comme chez vous » sur la Cinquième Avenue dans cette élégante conduite intérieure décapotable de 3,73 m d'empattement carrossée par Le Baron. Son moteur était un huit cylindres en ligne de 6,300 l développant 132 ch.

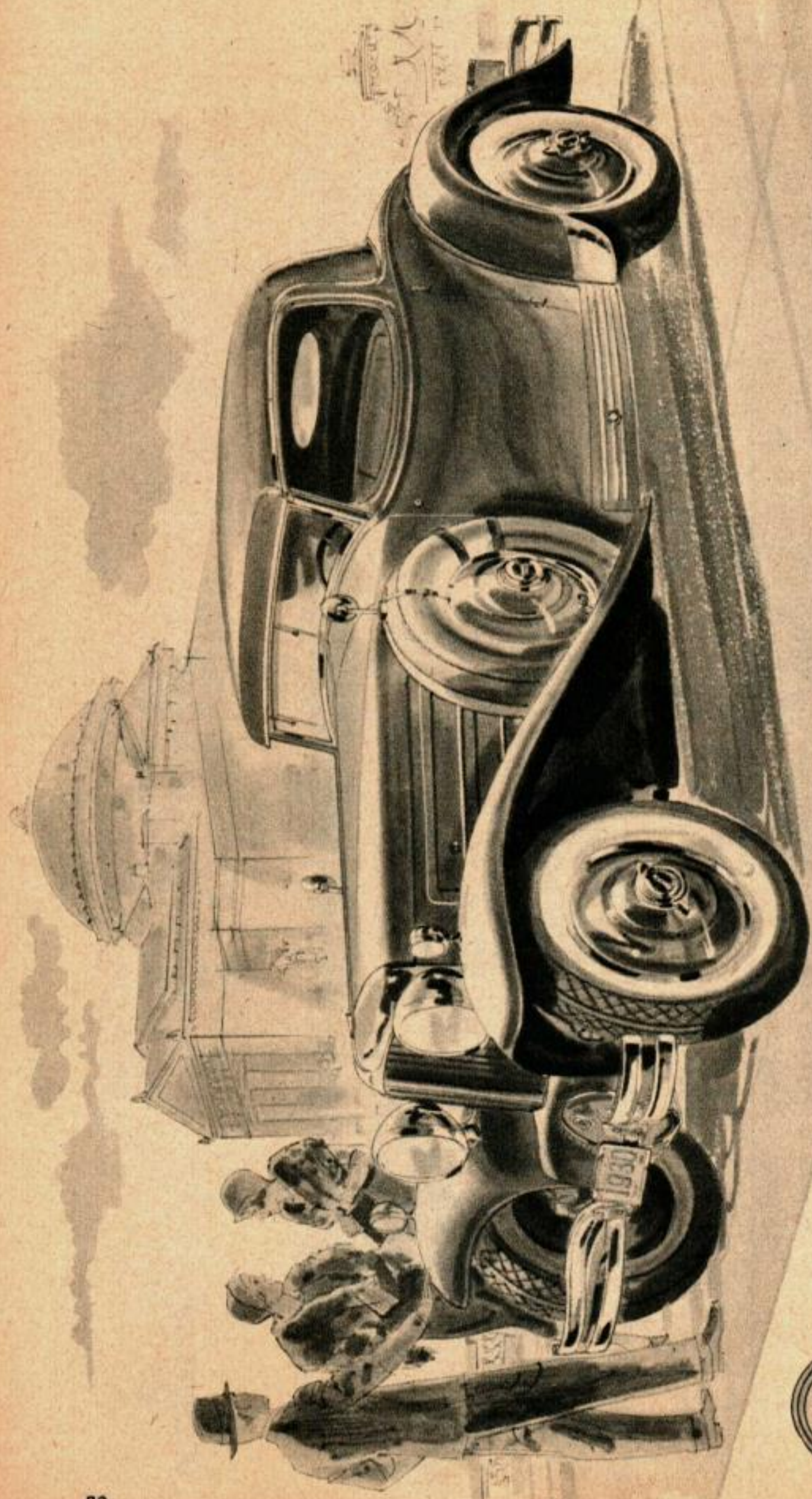




Duesenberg 1931

Prestige et puissance étaient enclos dans cette conduite intérieure de cérémonie carrossée par **Jadkins**. La « Duese » était la plus puissante voiture américaine de l'époque avec son huit cylindres en ligne de 265 ch à double arbre à cames en tête.





Cord 1930

Trois personnes étaient une confortable foule en vérité, dans ce coupé Cord L-29. Son huit cylindres en ligne Lycoming de 125 ch à soupapes latérales était monté en position inversée pour permettre le montage à l'avant de la boîte de vitesses et de la transmission aux roues avant. La carrosserie avait été dessinée par le comte Alexis de Sakhnofsky.

