



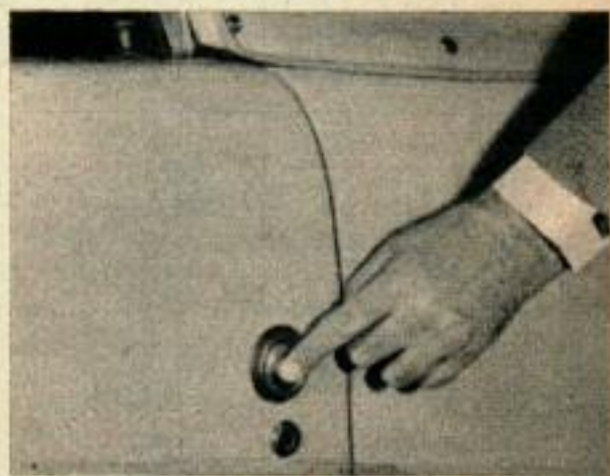
La monture de pare-chocs tubulaires de cette Mercedes 1927 renferme un ressort à boudin amortisseur. Des gaines en cuir recouvrent le ressort de suspension, maintenant de la graisse autour des lames.



Les lanternes de garde-boue telles que celle-ci, montée sur une Horch (allemande) 1936, étaient presque universelles dans les années entre 1930 et 1940. Elles rendraient de grands services sur les voitures d'aujourd'hui, comme ceux de direction à haute visibilité aussi bien que comme feux de stationnement.

DETROIT, OU SONT CES « TOUCHES DE FINITION » DES ANCIENS TEMPS ?

Le volant de direction pliant que l'on trouvait sur cette Cadillac 1915 pourrait être baptisé l'Ami de l'Homme Bedonnant. Il basculait vers l'avant pour permettre aux conducteurs obèses de pénétrer. Peut-être est-il l'inspiration du volant pliant de la Thunderbird actuelle ?



La simplicité était l'essence de ce loqueteau de porte à presse-bouton que l'on voyait sur les Lincoln Continental de 1940 à 1948. La porte s'ouvrait d'elle-même sous l'action d'un ressort lorsque vous appuyiez sur le bouton.



Les phares de cette Cord 1937 étaient conservés exempts de boue et d'insectes écrasés parce qu'ils se rétractaient à l'intérieur des garde-boue; cependant, la principale raison de leur dissimulation derrière des panneaux pivotants était de contribuer à réduire la résistance au vent et d'améliorer le style général de la voiture.



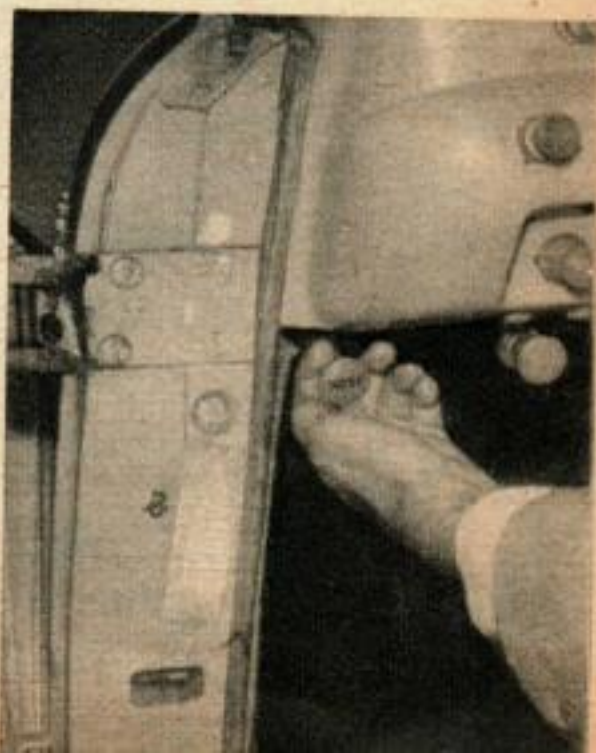
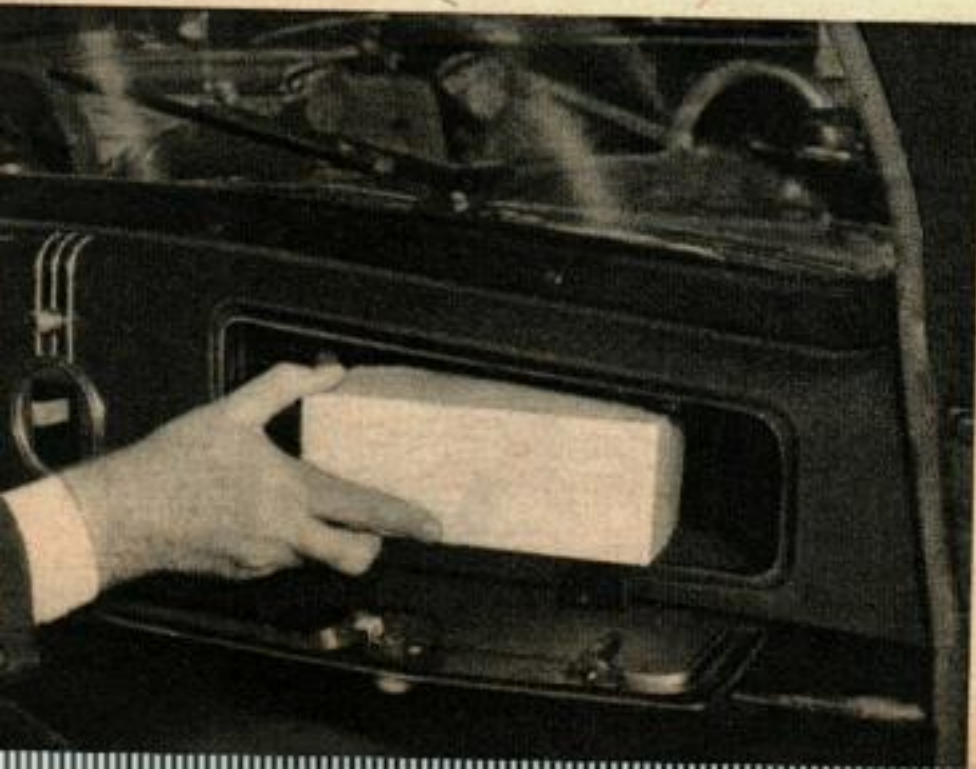
Les phares escamotables de la Cord étaient commandés par des manivelles montées aux bouts du tableau de bord. Des câbles souples aboutissaient à un engrenage à vis sans fin et secteur qui faisait pivoter l'assemblage de phare.

Aujourd'hui, alors que ces petites lampes ont pris l'importante fonction de clignoter pour annoncer vos intentions giratoires, ce n'est que trop souvent qu'elles sont cachées dans les luisantes profondeurs de la calandre. Elles peuvent aussi être montées dans le pare-chocs lui-même, où elles sont les premières à être atteintes par les projections de pierres ou de boue. Entre temps, revenant au-dessus du garde-boue, nous y trouvons fréquemment des torpilles chromées ornementales.

Un autre exemple de la philosophie dite « un pas en avant et deux pas en arrière » réside dans le coffret à gants. Les carrossiers d'aujourd'hui n'ont pas encore été capables de décider de l'emplacement où il devait se trouver (sans parler de le faire assez grand)... au centre, à droite, ou même au-dessous du tableau de bord.

Il était une fois... des coffrets à gants qui, comme sur cette Lincoln Zephyr 1936, étaient assez grands pour contenir beaucoup plus que des gants. Sur de nombreuses voitures de 1962, ils sont trop petits pour « loger » un appareil-photo, et leurs fonds en carton peuvent difficilement être considérés comme étant à l'épreuve des voleurs.

Vous n'auriez pas eu à indiquer à chaque « pompiste » la façon d'ouvrir le capot de votre nouvelle voiture, car elle avait un commode dispositif d'ouverture à distance, comme celui de cette Lincoln 1941.





Lorsque un pare-soleil était vraiment un pare-soleil, comme sur cette Franklin 1928, il était à l'extérieur de la carrosserie de la voiture, et arrêta la neige en hiver tout en éliminant l'éblouissement. La plupart des voitures de la décade commençant en 1960 pourraient utiliser un dispositif similaire.



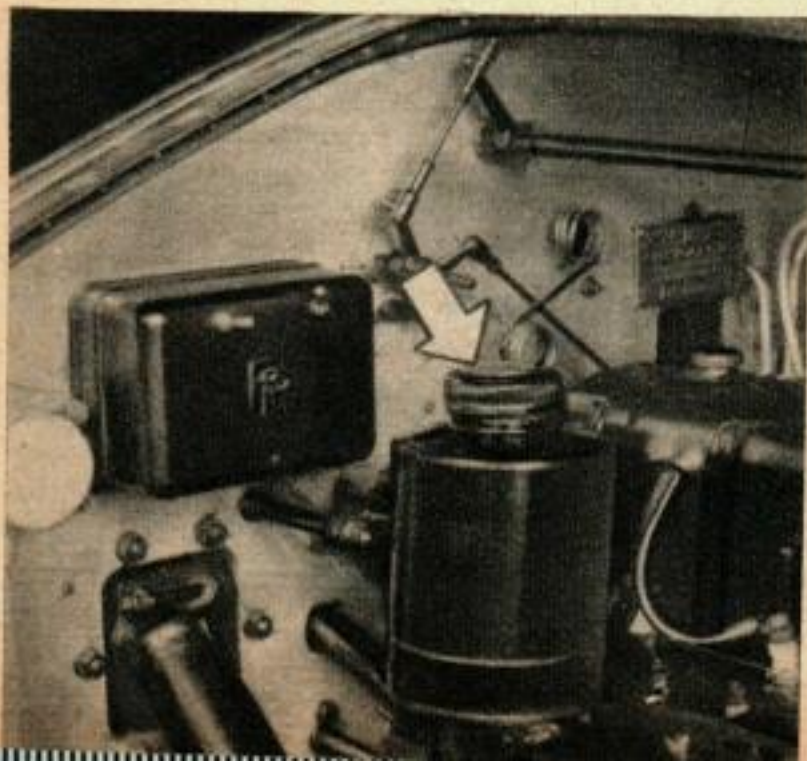
De nombreux automobilistes d'aujourd'hui aimeraient disposer d'un véritable porte-bagages tel que celui de cette Minerva belge de 1915. Le cylindre vertical que l'on voit au bas à gauche de la photo est un amortisseur qui fonctionnait à air comprimé.

Une voiture de 1962 « entièrement nouvelle » dont nous taïrons charitablement le nom a un petit coffret à gants dont le casier inadéquat est attaché sur le couvercle à charnières, ce qui fait que si vous l'ouvrez avec quelque hâte, tout ce qu'il y a dedans vous tombe sur les genoux.

Et c'est ainsi que vont les choses. Sur ces pages, vous trouverez quelques dispositifs automobiles démodés... et même carrément antiques... qui valent cependant plus qu'un simple regard nostalgique. Etant donné leurs avantages évidents, pourquoi n'avons-nous pas vu certains d'entre eux être remis au goût du jour et être conservés sur nos voitures « modernes » ?

Le graissage était chose aisée pour le propriétaire de cette Rolls Royce 1915 qui était équipée d'un réservoir d'huile central monté sur la cloison pare-feu. Il suffisait au conducteur d'appuyer sur une pédale pour injecter de l'huile à travers de minces tubes jusqu'aux divers points à graisser du châssis.

Le starter à commande à main, un antique et vénérable dispositif automobile que l'on trouvait sur cette Mercer 1916 a été ressuscité sur un certain nombre de voitures. Malheureusement, pour de trop nombreux automobilistes, l'art de l'utilisation correcte du starter est un art perdu.





Ce runabout « de haute mer » de l'époque 1920-1930 avait bien besoin de ses marche-pieds pour permettre l'ascension jusqu'aux sièges. Ces « planches » sont en train de réapparaître sur certains station-wagons type microbus 1962.

Les jeunes gens d'hier passaient bien d'agréables moments dans des sièges de spider intimes et aérés tels que celui que l'on voit ici sur un coupé Wills-Sainte Claire 1926.



Le progrès de la technique automobile n'est souvent qu'une illusion. Le seul fait qu'une caractéristique soit présentée comme « 1962 » ou comme « moderne » n'est pas toujours une garantie que celle-ci : 1° vient de jaillir tout récemment de l'esprit inventif de quelque jeune ingénieur ; 2° représente une conception supérieure à ce qui existait déjà.

Considérez, par exemple, un article aussi simple que les feux de position. Aux lointains jours de 1930-1940, ils n'étaient utilisés que pour indiquer où se trouvait votre voiture ; les lampes étaient montées haut, bien visibles et bien au sec.

Les évaluations au jugé n'étaient pas nécessaires pour les automobilistes d'entre 1930 et 1950, lorsque presque tous les tableaux de bord, tels que celui de cette Chrysler 1940, montaient une batterie complète de jauges et compteurs leur indiquant tout ce qu'il y avait à savoir au sujet de leurs moteurs.

