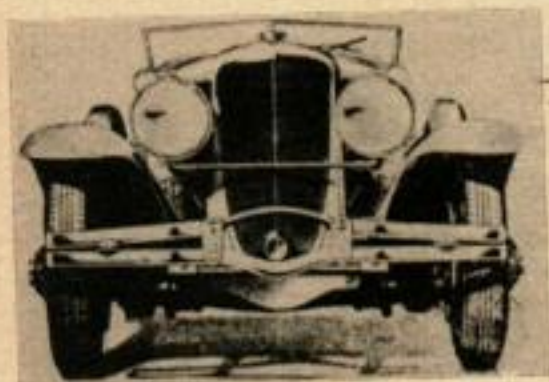


LE RETOUR DE DUE DES SOUVENIRS

C'est une beauté qui coûte 95 000 F et qui est équipée de tous les

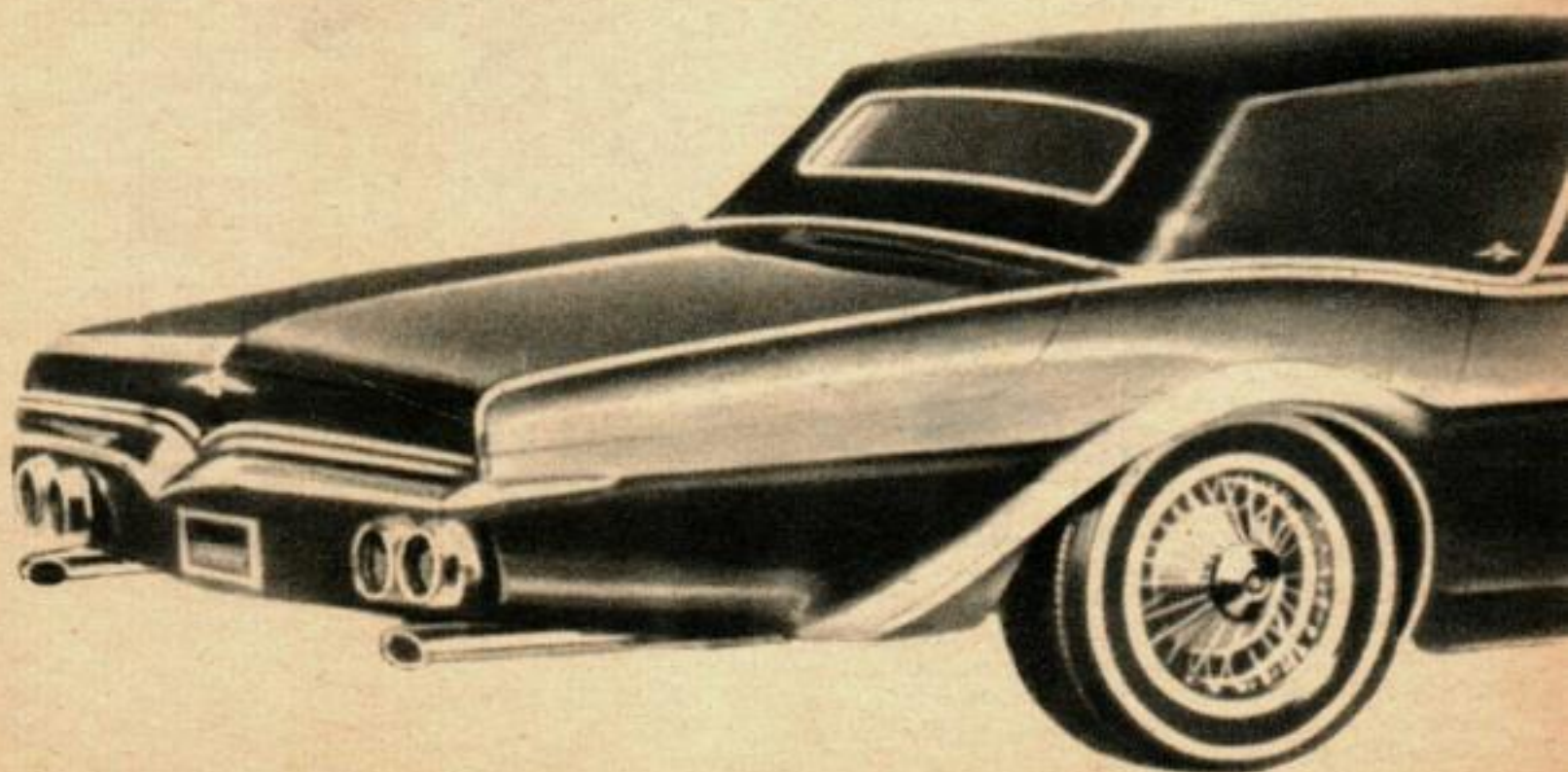


UNE carrosserie formidable, un moteur surpuissant, du cuir luxueux, du bois précieux partout, et un prix astronomique — toute la tradition des vieilles Duesenberg renaîtra bientôt dans une nouvelle version appelée « modèle D ».

La nouvelle Duesenberg qui a fait ses débuts en mars, est une authentique descendante des modèles A et J de 1921 à 1937. Le constructeur est Fred Duesenberg, fils de l'un des deux frères qui ont lancé la légende Duesenberg. La voiture sera dessinée par Virgil Exner et sa carrosserie sera réalisée par la firme italienne Ghia.

Un certain nombre d'innovations en fera une voiture aussi moderne que n'importe laquelle qui roule en ce moment. On y trouvera le conditionnement d'air et la commande automatique des vitesses. Aucune voiture actuelle à 6 passagers ne pourra rivaliser de taille avec elle. Avec un poids de près de 2 800 kg elle pèsera une 1/2 tonne de plus que la conduite intérieure Lincoln, le champion poids lourd actuel. Elle sera également de près de 45 cm plus longue que l'Impérial. Le capot à lui seul s'allonge sur 2,10 m, soit 50 cm de plus que pour n'importe laquelle des Cadillac de série.

Chaque voiture aura une carrosserie d'acier fabriquée pratiquement à la main



SENBORG RAPPELLE NOSTALGIQUES

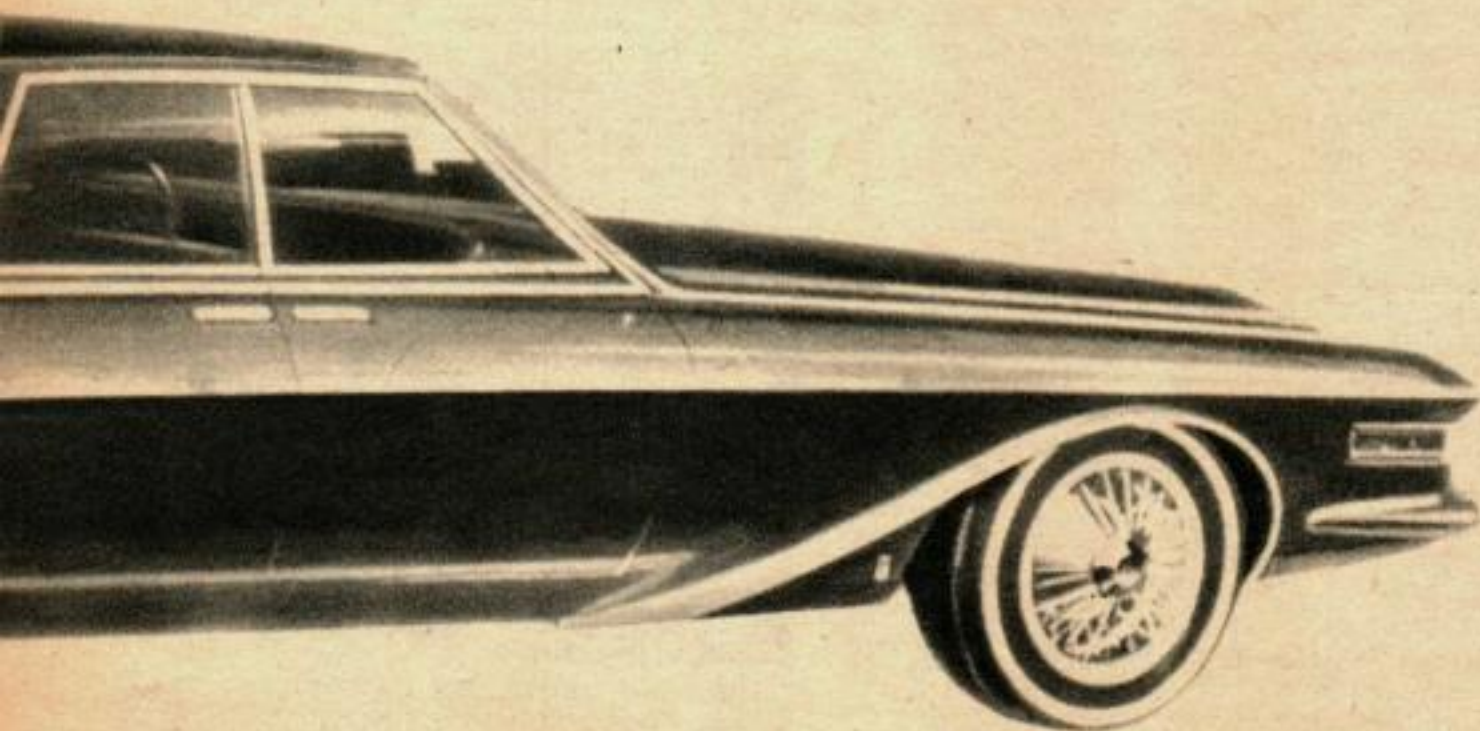
perfectionnements imaginables. Elle devient classique dès son apparition

en Italie. Mais tous les éléments mécaniques, y compris la commande électrique des glaces, le conditionnement d'air, les moteurs essuie-glaces, les phares, les instruments de bord et les verrous électriques de porte seront fabriqués aux E.U. pour assurer l'approvisionnement de pièces détachées.

On a choisi l'acier pour la carrosserie malgré les avantages attribués à la matière plastique pour les voitures à volume surbaissé. Fred Duesenberg estime que la matière plastique, quoique économique, n'est pas ce que les propriétaires de cette classe de voiture voudraient avoir. En ce moment même, des presses à emboutir pour les éléments de la carrosserie sont en cours de fabrication en Italie pour la production en série des éléments qui seront entreposés aux E.U. Ces presses seront utilisées pendant 5 ans au moins, avec un minimum de modifications de lignes chaque année.

La carrosserie a des lignes assez classiques, mais conserve le prestige des vieux modèles. On y trouve toujours les ailes en coquille et la grille massive garde beaucoup de l'ancienne apparence qui fut si vite copiée par les concurrents de Duesenberg de l'époque. Une conversion tardive aux pare-chocs à double barre n'apparaît pas sur les photos.

On peut commander n'importe quelle couleur en laque acrylique, mais la firme est persuadée que la plupart des clients choisiront des teintes bleu sombre, grises et noires classiques.



Dans le compartiment des passagers où l'insonorisation est très poussée, on a utilisé du cuir luxueux fourni par une tannerie allemande vieille de deux siècles. Le tableau de bord semble avoir été inspiré par les engins spatiaux avec des commandes pour un altimètre, un tachymètre et deux réservoirs de réserve en plus des instruments usuels. Des boiseries en acajou massif sont posées partout.

Les passagers sont à l'aise à l'arrière, avec un divan classique et deux strapontins modernes réglables, en tout 6 places. Il y a plus de place pour la tête et les jambes que sur n'importe quelle autre conduite intérieure qui roule en ce moment.

Il y a sans doute un désavantage à avoir des lignes aussi bien équilibrées que cette nouvelle Duesenberg.

La voiture a beau être très grosse, cela ne se voit pas du premier coup d'œil, surtout sur les photos, à cause des proportions parfaites. Des pneus de belles tailles maintiennent l'illusion. Si on la voit seule, on pourrait la croire grande ou petite. C'est la mesure de ses belles proportions.

Mais il ne s'agit pas seulement de la mesure d'une aile ou de la longueur du capot. Tout est grand sur cette voiture. A titre de comparaison, la limousine Cadillac 75 est aussi longue que la Duesenberg, mais ses proportions sont chargées par le compartiment des passagers allongés. Les mêmes ailes qui paraissent si massives sur les coupés Cadillac, ont l'air un peu étriquées sur la 75, ses proportions sont conçues pour elle.

Le châssis est basé sur la construction en cadres séparés qui a fait ses preuves depuis longtemps. Le châssis sera construit et ajusté à la main à la carrosserie en Italie. Tout l'ensemble sera ensuite expédié par avion à Indianapolis pour être équipé du train de propulsion. Les ingénieurs de Duesenberg ont estimé que les barres de torsion sont les seules suspensions qui peuvent supporter le poids énorme de l'avant en conservant encore une élasticité suffisante pour assurer un roulement confortable.

A l'arrière, il y aura des ressorts à lames superposées classiques.

La propulsion sera assurée par un moteur Chrysler de 7 000 cm³ et la transmission Torqueflite. Le moteur de série est homologué à 350 CV mais Duesenberg obtiendra 25 CV de plus avec des réglages du carburateur et de l'allumage. L'allumage sans contact à transistors équipera toutes les unités.

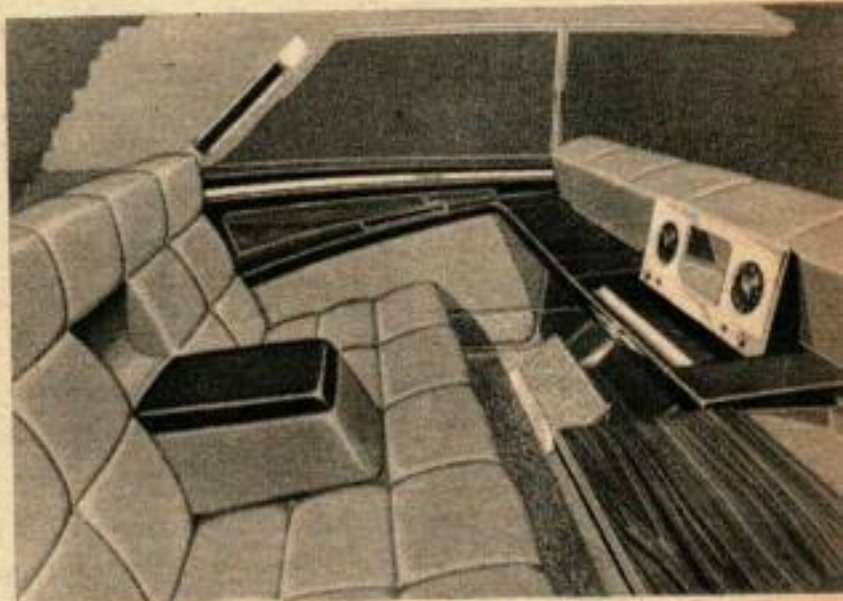
Pour arrêter une masse pareille, il faut évidemment des freins à disques. La firme a voulu utiliser des roues de 40 cm dès le début, mais s'est aperçue que la construction moderne ne les admet plus. Les premières voitures sorties porteront des roues de 38 cm mais on utilisera par la suite des roues de 40 cm avec des pneus de 23 cm quand il y en aura.

Un équipement peu courant, ce sont les deux réservoirs de 60 litres de carburant, un dans chaque aile arrière. Ils sont constitués de la même matière plastique poreuse qu'on exige maintenant des voitures de course qui participent aux 500 d'Indianapolis. Parmi les avantages qu'on en tire, plus de place dans le coffre et une sécurité plus grande.

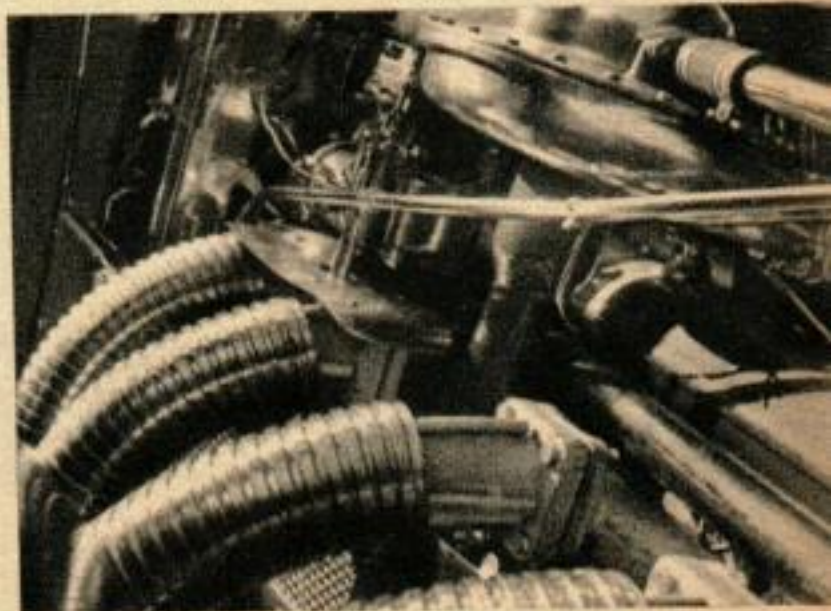
En cas de collision, l'éponge plastique résiste à la rupture et diminue ainsi le danger d'incendie.

La garantie est unique en son genre : trois ans sans tenir compte du kilométrage et couvrant toutes les pièces et la main-d'œuvre.

L'été dernier, la firme avait déjà 25 commandes fermes avec des avances allant jusqu'à 5 000 \$ — une mise sérieuse dans n'importe quel jeu et qui donne une bonne idée de la fortune qu'il faut avoir pour posséder une telle voiture. Phil Wrigley, le roi du chewing-gum de Chicago a signé la première commande et recevra la voiture N° 1. L'intérêt porté par Wrigley aux Duesenberg re-



LE LUXE DU CUIR CAPITONNE, des boiseries d'acajou, de la console avec montre et radio, donne au compartiment arrière un aspect riche qui ne se trouve sur aucune autre voiture actuelle.



DU CHROME RUTILANT PARTOUT, des tuyaux d'échappement souples à l'extérieur, c'était la distinction des moteurs sur les premières Duesenberg. Le compresseur était installé sur commande.

monte loin dans le temps. La famille en a possédé cinq à un moment donné.

La firme sortira d'abord un seul modèle, une conduite intérieure à 6 passagers. Par la suite, on y ajoutera une décapotable et une limousine. On a prévu dès le début la production des limousines, mais la décision de construire des décapotables fut imposée à la firme par la forte demande de la clientèle du littoral occidental.

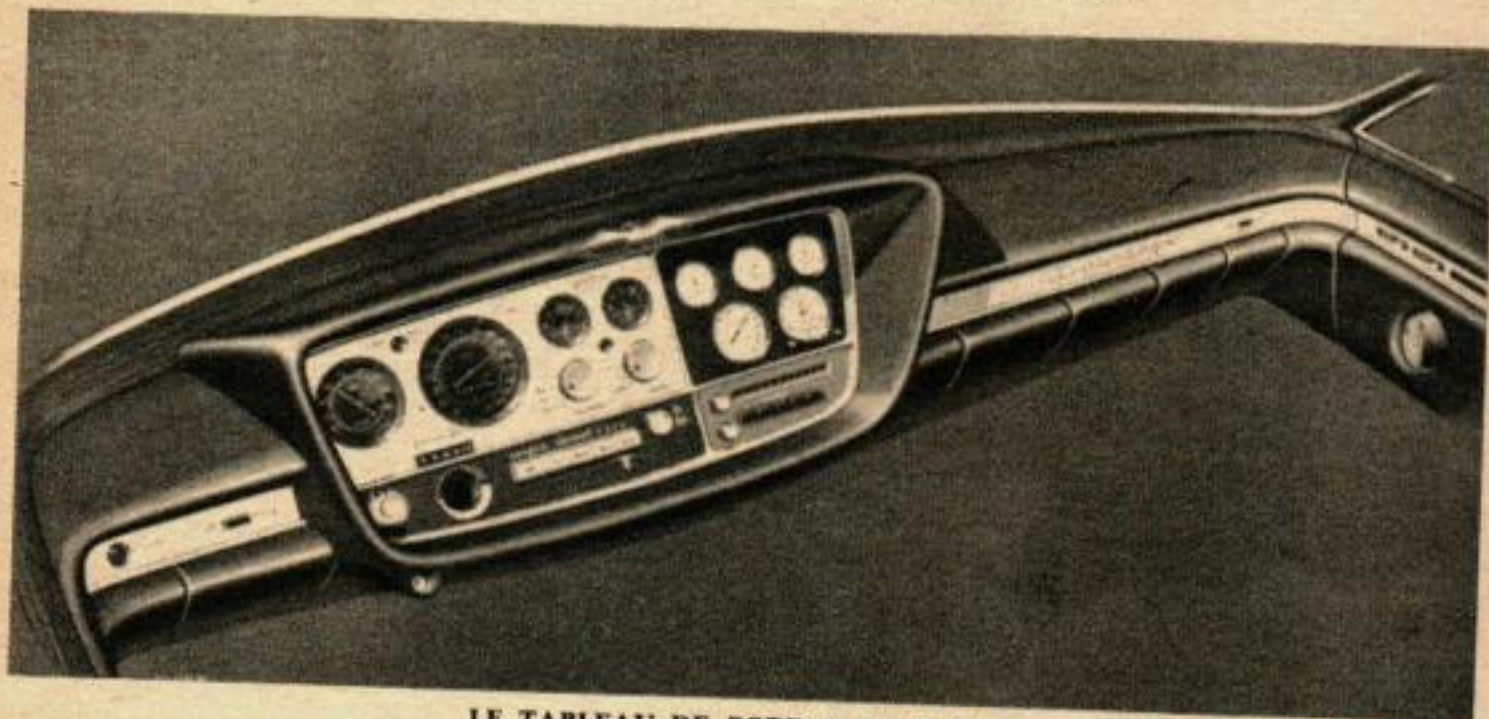
Duesenberg compte construire 50 voitures la première année, 200 l'année suivante et 500 par an peu après. Il compte également avoir par la suite jusqu'à 50 distributeurs aux Etats-Unis, surtout des « doubles » qui vendent aussi d'autres marques.

Les dernières Duesenberg construites en 1937 étaient du modèle J que les amateurs de voitures classiques appellent tout simplement « la » Duesenberg. Le modèle J qui était très en avance sur son temps par la conception et la mécanique, avait un moteur à 8 cylindres en ligne à double came en tête.

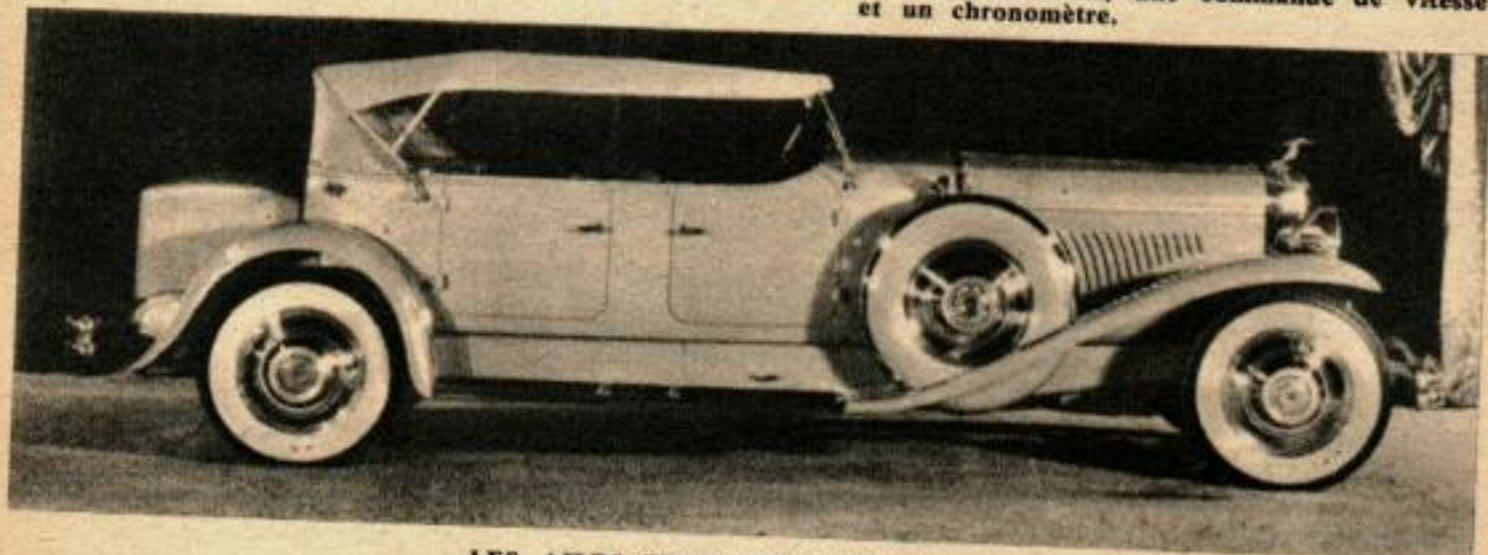
La puissance atteignait 265 CV, 320 CV avec compression, et la cylindrée était de 6700 cm³, celle des voitures actuelles de cette classe. La conduite intérieure avait un empattement de 3,62 m — porté à 3,90 m sur la limousine.

De 1921 à 1928, Duesenberg avait construit un modèle A, une voiture assez grosse qui coûtait 7 200 \$. C'était la première voiture équipée de freins hydrauliques aux quatre roues. Bien que 900 modèles « A » aient été construits contre 480 modèles « J », les premières n'ont jamais fait une impression aussi forte sur leurs propriétaires que les « J ».

Il existe encore aujourd'hui 300 modèles « J » suivant une estimation du Duesenberg Club et ils se vendent cher aux amateurs d'antiquités restaurées. Un collectionneur a payé récemment 15 000 \$ pour le premier modèle « J » qui est sorti de la chaîne en 1928. Et la dépréciation est remarquablement petite si l'on considère que le prix initial était à peu près le même.



LE TABLEAU DE BORD A L'AIR d'un arbre de Noël avec tous les feux clignotants, les boutons et les instruments. En plus des instruments courants il y avait un altimètre, deux indicateurs de niveau d'essence, un cendrier, des indicateurs lumineux de freins, une commande de vitesse et un chronomètre.



LES AILES TRADITIONNELLES en coquille et les pare-chocs à double barre sont visibles sur ce modèle 1931. La capote se plie facilement pour la conduite à ciel ouvert. Des pneus spéciaux avec des parements blancs de chaque côté. La grille a été copiée par beaucoup de concurrents.