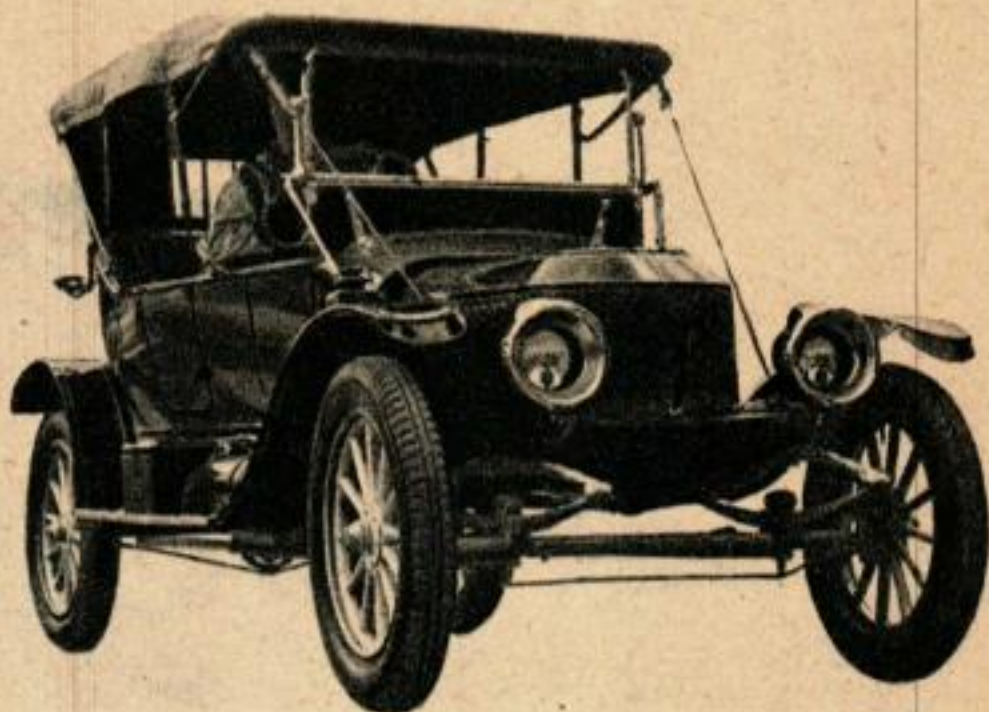


Dans une course originale, deux voitures de l'ancien temps se sont affrontées sur le parcours Chicago-New York. Le musée de la Science et de l'Industrie de Chicago, a remis sur roues une vieille Stanley Steamer de 1913 et une Stoddard-Dayton de 1911, en vue de cette manifestation rétrospective.

Quelle vitesse atteindra-t-elle? Jack Brause pense marcher pleins gaz, sur sa Stanley Steamer.



★

La Course des Voitures sans Chevaux

par Aubrey C. Cookman Jr.

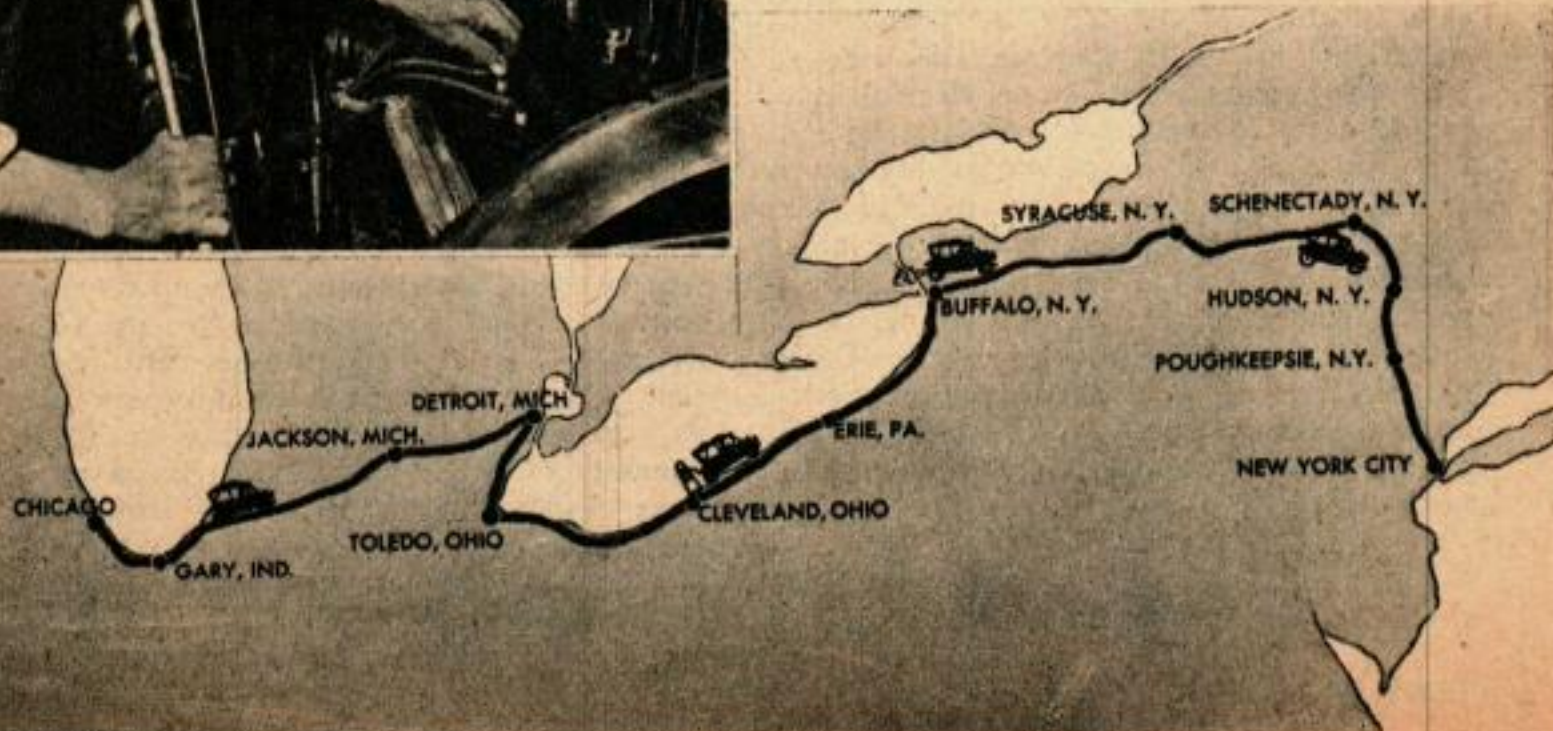
A INSI, devant le monde de l'automobile, deux véhicules anciens, mais en parfait état de marche, ont tenu cette peu banale gageure: Une voiture à vapeur peut-elle battre une voiture à essence?

Cette course de 1.700 km organisée sous le patronage de « Popular Mechanics » inaugurera la célébration du cinquantième anniversaire de la fondation de notre revue, aux Etats-Unis.

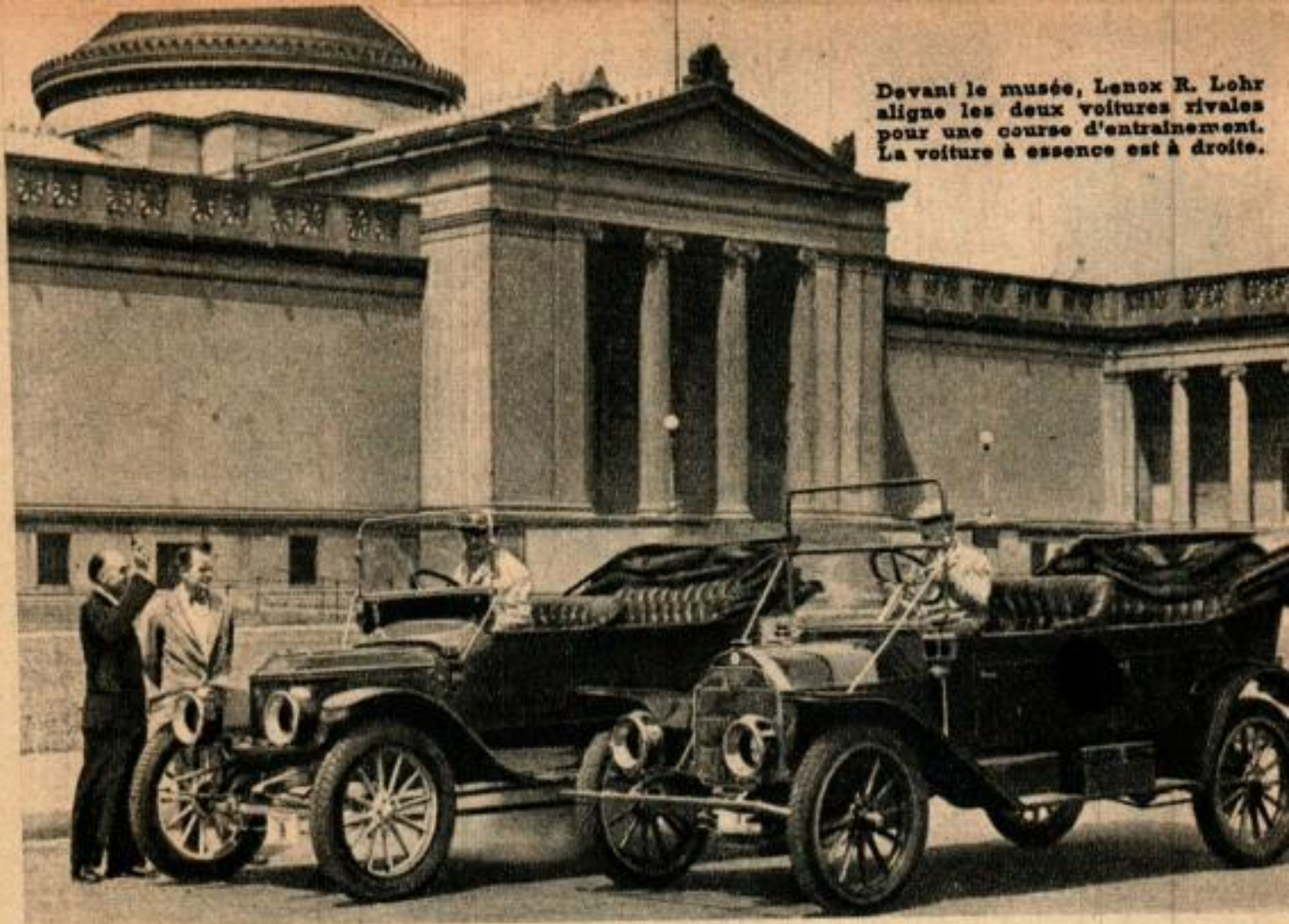
Bien que le dernier constructeur de voitures à vapeur ait arrêté sa fabrication il y a de longues années, les fanatiques de la vapeur n'ont

Rube de Launty, persuadé qu'il gagnera la course, vérifie les tuyauteries de sa voiture 1911 à essence.

Ci-dessous, les principales villes jalonnant l'itinéraire.



Devant le musée, Lenox R. Lohr aligne les deux voitures rivales pour une course d'entraînement. La voiture à essence est à droite.



jamais admis la supériorité de la voiture à essence. A leur avis, une Stanley, ou une White, ou l'une quelconque des nombreuses voitures à vapeur autrefois populaires, devraient pouvoir battre des voitures à essence d'importance comparable.

Ils sont convaincus que, si les voitures à essence ont triomphé, c'est principalement grâce à la politique commerciale plus énergique de Ford, Olds, Willys et autres. Pour se faire une idée de la concurrence existant à cette époque, il faut, en effet se rappeler qu'avant 1920 il y avait aux U.S.A. plus de 100 constructeurs de voitures à vapeur.

Cette course est l'aboutissement de controverses sur les mérites comparés de la vapeur et de l'essence, interminablement poursuivie par deux vieux mécaniciens du Musée. Rube de Launty, âgé de 69 ans, et Jack Brause, 76 ans, sont spécialisés dans la réparation d'environ 300 voitures, américaines et étrangères: une des plus belles collections du monde. Tous deux ont connu la période héroïque de l'industrie automobile, à la fin du siècle dernier. Depuis, ils ont conduit ou dépanné à peu près toutes les voitures populaires qui ont été construites.

Ni l'un ni l'autre n'a la moindre considération pour le mode de traction préféré de son collègue. Rube hausse les épaules quand on vient lui dire que la voiture à vapeur peut avoir quelque mérite et Jack méprise tout autant le succès du moteur à essence.

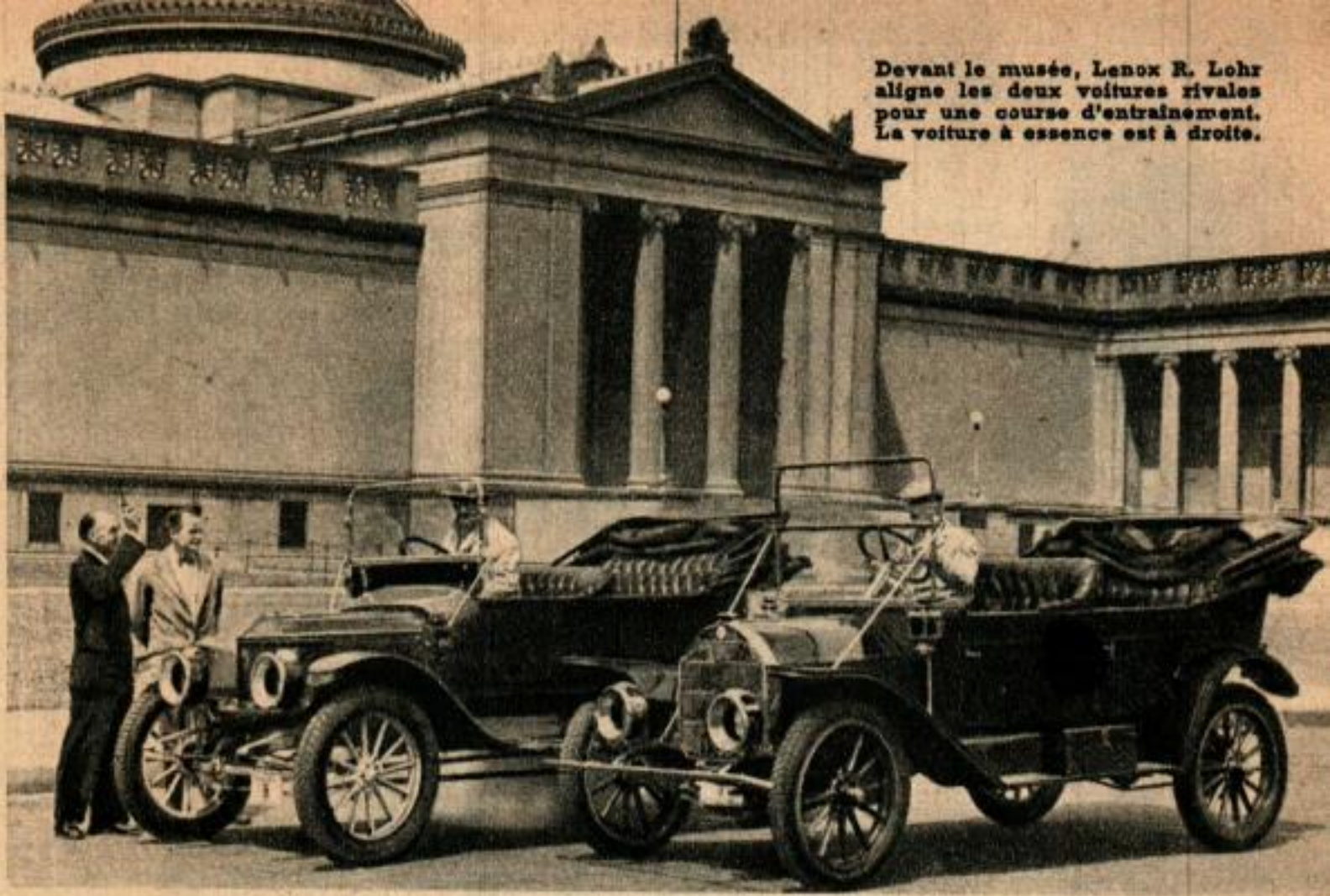
De Launty fait vérifier les freins dans un garage de Chicago.

Ayant eu connaissance de cette controverse acharnée, « Popular Mechanics » offrit de patronner une course susceptible de la soumettre à une épreuve décisive. Rube accepta, disant qu'il pouvait gagner sans aucune difficulté avec une Stoddard Dayton 1911; quant à Jack, il prépara son allocution pour la victoire prévue de sa Stanley Steamer 1913.

Le chronométrage fut basé principalement sur le temps le plus court réalisé entre les points de contrôle nocturne de Jackson (Michigan), Cleveland (Ohio), Buffalo, Syracuse et Hudson (État de New York). Un téléphone portatif assura un contact permanent entre les observateurs placés sur chacune des voitures en course. On évalue à 17 millions les personnes qui ont pu voir les concurrents le long de la route avant qu'ils n'atteignent le Rockefeller Center, à New York.



Devant le musée, Lenox R. Lohr aligne les deux voitures rivales pour une course d'entraînement. La voiture à essence est à droite.



jamais admis la supériorité de la voiture à essence. A leur avis, une Stanley, ou une White, ou l'une quelconque des nombreuses voitures à vapeur autrefois populaires, devraient pouvoir battre des voitures à essence d'importance comparable.

Ils sont convaincus que, si les voitures à essence ont triomphé, c'est principalement grâce à la politique commerciale plus énergique de Ford, Olds, Willys et autres. Pour se faire une idée de la concurrence existant à cette époque, il faut, en effet se rappeler qu'avant 1920 il y avait aux U.S.A. plus de 100 constructeurs de voitures à vapeur.

Cette course est l'aboutissement de controverses sur les mérites comparés de la vapeur et de l'essence, interminablement poursuivie par deux vieux mécaniciens du Musée. Rube de Launty, âgé de 69 ans, et Jack Brause, 76 ans, sont spécialisés dans la réparation d'environ 300 voitures, américaines et étrangères: une des plus belles collections du monde. Tous deux ont connu la période héroïque de l'industrie automobile, à la fin du siècle dernier. Depuis, ils ont conduit ou dépanné à peu près toutes les voitures populaires qui ont été construites.

Ni l'un ni l'autre n'a la moindre considération pour le mode de traction préféré de son collègue. Rube hausse les épaules quand on vient lui dire que la voiture à vapeur peut avoir quelque mérite et Jack méprise tout autant le succès du moteur à essence.

De Launty fait vérifier les freins dans un garage de Chicago.

Ayant eu connaissance de cette controverse acharnée, « Popular Mechanics » offrit de patronner une course susceptible de la soumettre à une épreuve décisive. Rube accepta, disant qu'il pouvait gagner sans aucune difficulté avec une Stoddard Dayton 1911; quant à Jack, il prépara son allocution pour la victoire prévue de sa Stanley Steamer 1913.

Le chronométrage fut basé principalement sur le temps le plus court réalisé entre les points de contrôle nocturne de Jackson (Michigan), Cleveland (Ohio), Buffalo, Syracuse et Hudson (État de New York). Un téléphone portatif assura un contact permanent entre les observateurs placés sur chacune des voitures en course. On évalue à 17 millions les personnes qui ont pu voir les concurrents le long de la route avant qu'ils n'atteignent le Rockefeller Center, à New York.



Dans ce tas de ferraille (à droite) découvert dans la grange d'une ferme de l'Iowa, seul, l'œil d'un expert pourrait reconnaître les restes d'une voiture Mc-Intyre de 1910.

Après des mois de travail, les pièces rouillées (ci-contre) ont reconstitué la voiture complète et en parfait état que l'on voit, ci-dessous, dans le studio photographique du musée.



De Launty se sert d'une manivelle pour mettre en marche son moteur à essence de quatre cylindres. Brause démarre rapidement, une fois la pression de 35 kg atteinte dans la chaudière de sa Stanley, à l'aide d'un foyer à essence. Il doit refaire le plein d'eau tous les 65 km environ. Les deux chauffeurs-mécaniciens affirment que leurs voitures sont en pleine forme, autant qu'elles pouvaient l'être il y a quarante ans.

Ces deux pittoresques survivants du bon vieux temps sont les plus qualifiés pour leurs rôles de protagonistes de cette compétition inédite. Comme la plupart des ingénieurs bricoleurs qui entretenaient ces premiers véhicules sans chevaux, Rube a été mécanicien; plus tard, son atelier personnel de Chicago devint La Mecque des automobilistes. En même temps, il représentait nombre de firmes d'avant-garde. Rube servit aussi de dépanneur pour le compte des constructeurs. Si, par exemple, un client de Milwaukee se plaignait de ne pouvoir faire marcher sa voiture, ou

de résultats insuffisants, il était envoyé pour le tirer d'affaire.

Ses exploits de magicien du moteur parvinrent jusqu'aux oreilles d'un négociant millionnaire de la Marshall Field et Cie, qui, audacieusement, abandonnait alors le cheval pour l'auto. Il lui parut que d'avoir constamment Rube à sa disposition serait la meilleure assurance contre les incertitudes de ce moyen de transport ultra-moderne. C'est pourquoi, en 1904, De Launty commença une carrière de 30 ans comme chauffeur et mécanicien de Shelds. Puis, avant que rues et grand'routes ne fussent parsemées de garages et de stations-service, il passa plus de temps à ausculter les véhicules et à les remettre en état de marche qu'à les piloter. L'atelier du forgeron était l'endroit le plus pratique et le plus sûr pour le remplacement des pièces brisées.

D'abord plombier et chaudronnier, Brause demeura trente ans avec Stanley qui était probablement le plus connu des constructeurs de voitures à vapeur, passant la plus

grande partie de son temps sur les routes, pour vendre et faire des démonstrations.

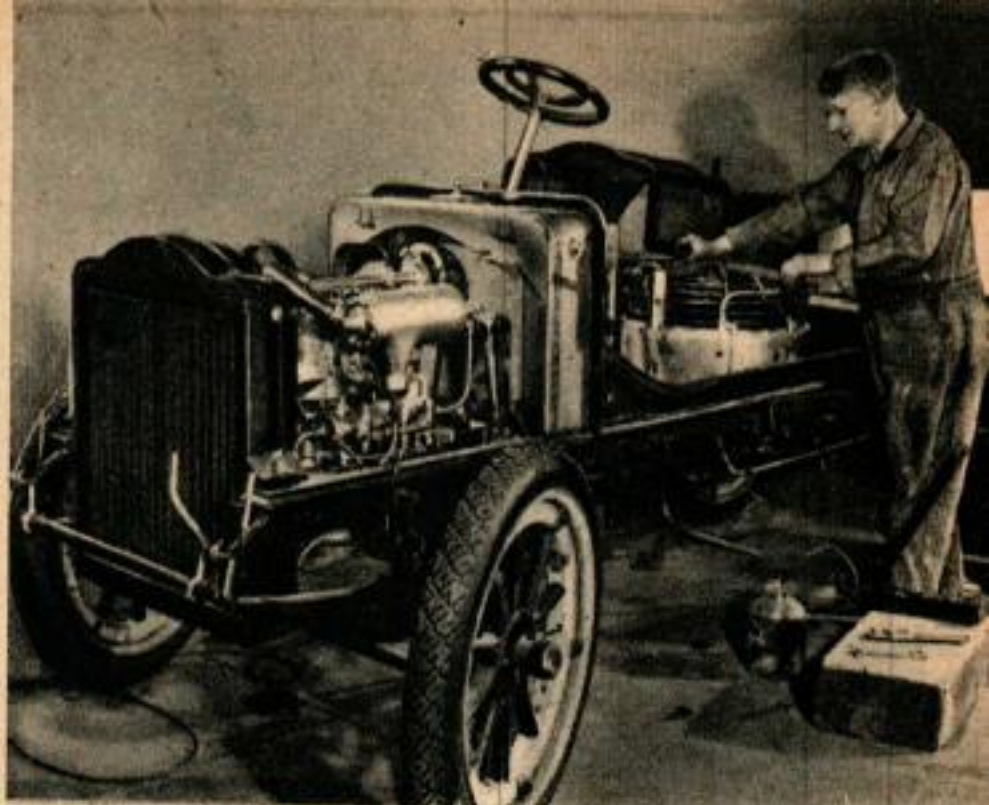
En 1910, le gouvernement « emprunta » Jack pour des essais de camions à vapeur destinés au service postal, à Washington. Il organisa un service de camions de 10 tonnes, marchant jour et nuit et relevant chacun 1.600 boîtes aux lettres en 24 heures. Juste avant que Stanley ne cessât sa fabrication, en 1923, Brause acheta à cette firme son atelier de dépannage de Chicago, qu'il exploita jusqu'en 1927, pour les 700 propriétaires de voitures « orphelines » dans cette région.

Brause et De Launty entrèrent au musée vers la fin de la dernière guerre. Leur quartier général — la section des vieilles voitures — s'étend sur une grande partie du rez-de-chaussée de ce grand immeuble. Une de ses subdivisions, le « cimetière », contient souvent jusqu'à 50 vieilles épaves, achetées ou reçues en don. Beaucoup d'entre elles ne pourraient guère être identifiées comme étant des automobiles, si ce n'est par Rube et Jack qui possèdent maintes analogies avec ces paléontologistes capables de reconstituer un animal préhistorique entier en partant d'un seul os.

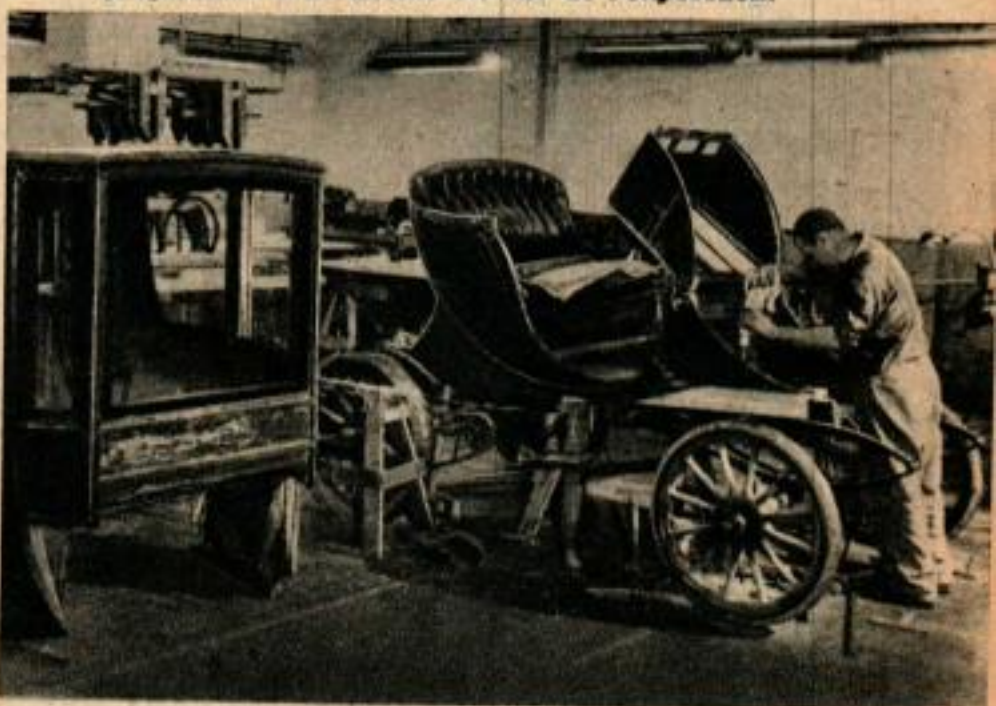
Lorsqu'une « relique » a été inscrite au tableau de travail, dont l'ordre de priorité repose uniquement sur sa rareté ou son degré d'intérêt comme objet d'exposition, la voiture est tirée ou poussée jusqu'au « centre de résurrection ». On y démonte les pièces qui subsistent; on enlève chaque écrou, chaque boulon, y compris ceux qui sont grippés par la rouille ou le temps. A l'aide d'une sableuse ou d'une machine à arbre flexible, on enlève la rouille qui se trouve sur toutes les pièces ainsi que les petites traces de peinture. Finalement, la voiture est réduite au châssis nu et prête au remontage méthodique.

C'est alors que la longue expérience et la mémoire de Jack et de Rube entrent en jeu. Dans un magasin bourré de vieux phares, de chronomètres, d'indicateurs de vitesse, de bouchons de radiateurs ouvragés, de carburateurs et autres accessoires, ils se refusent à prendre des pièces se rapprochant de l'originale et qui, cependant, pourraient convenir. Ils ne veulent que des voitures équipées comme elles l'étaient primitivement.

Grâce à leur savoir personnel aidé d'une pile de catalogues, de manuels et de prospectus jaunés par le temps et contenant la des-



Cette White Steamer, voiture à vapeur de 40 cv construite en 1906, approche du stade définitif. Une White plus ancienne conduisit le défilé organisé en 1905 pour l'intronisation du président Théodore Roosevelt. Ci-dessous, à l'atelier de carrosserie, préparation d'un châssis en vue de l'exposition.



Il fallait au moins quatre hommes robustes pour opérer la transformation saisonnière de cette « décapotable » 1906.

