

A gauche, le propriétaire des voitures, regarde M. Kennelly, maire de Chicago, donner le signal du départ.

La Revanche du Lièvre sur la Tortue

La course des vieilles voitures, organisée par Popular Mechanics, se termine par la victoire de la Stanley Steamer 1913, battant de 37 minutes la Stoddard-Dayton 1911.

par Roderick M. Grant



LA course des « reliques » est terminée et les fanatiques ne discuteront plus sur les mérites respectifs des voitures à vapeur ou à essence.

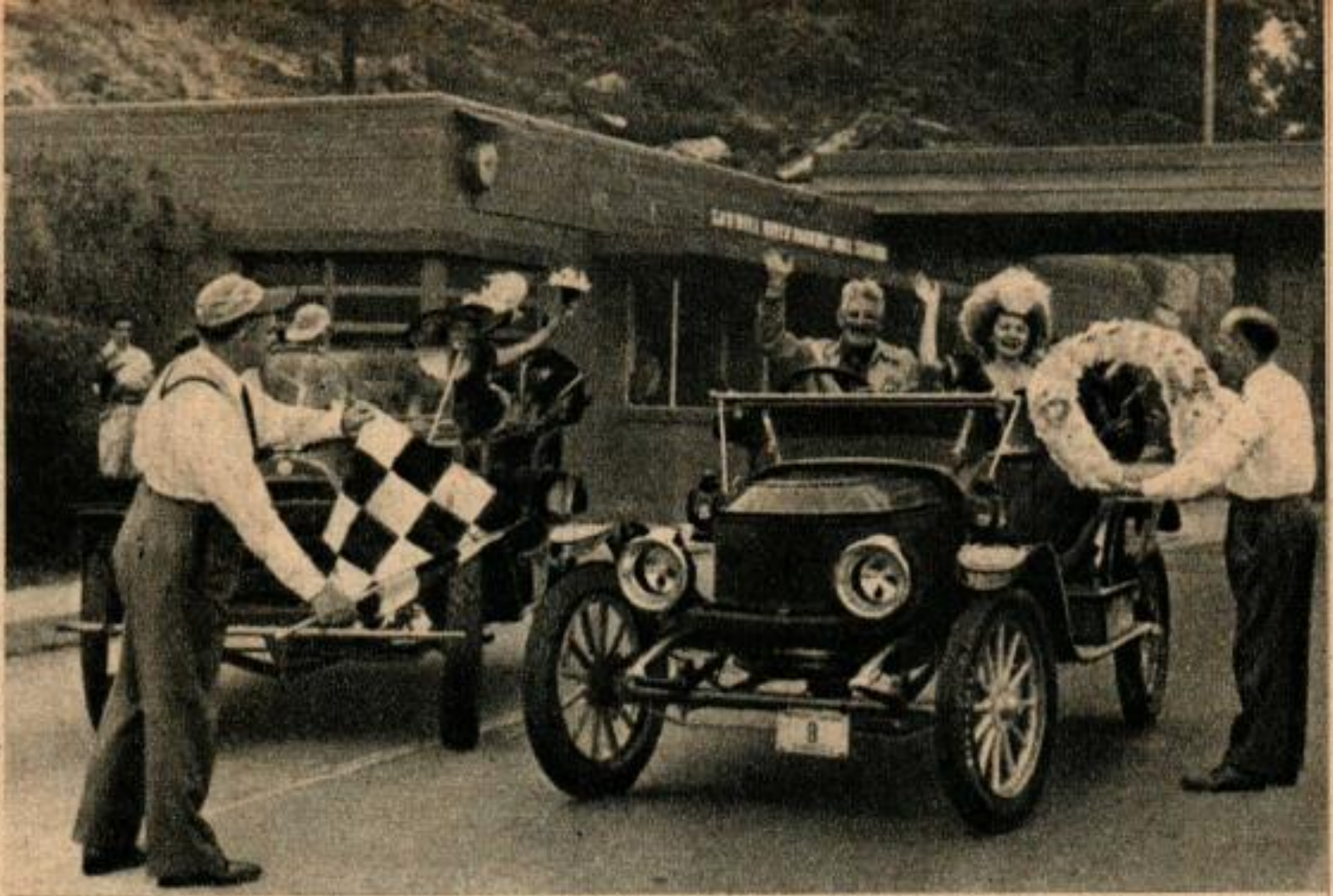
Lançant un panache de vapeur blanche et déchirant l'air de son sifflet vieux de 38 ans, la Stanley Steamer 1913 atteignait la ligne d'arrivée, aux portes de New York, et s'arrêtait pantelante, devant un état-major de journalistes et de cinéastes d'actualités.

A gauche, Rube de Launty est interviewé sur sa Stoddard Dayton. Le dessin ci-dessous montre les étapes ainsi que quelques incidents survenus en cours de route.



CHICAGO

JACKSON, MICH.



Manhattan, nous voici! Le drapeau à damiers salue les concurrents aux portes de New York.

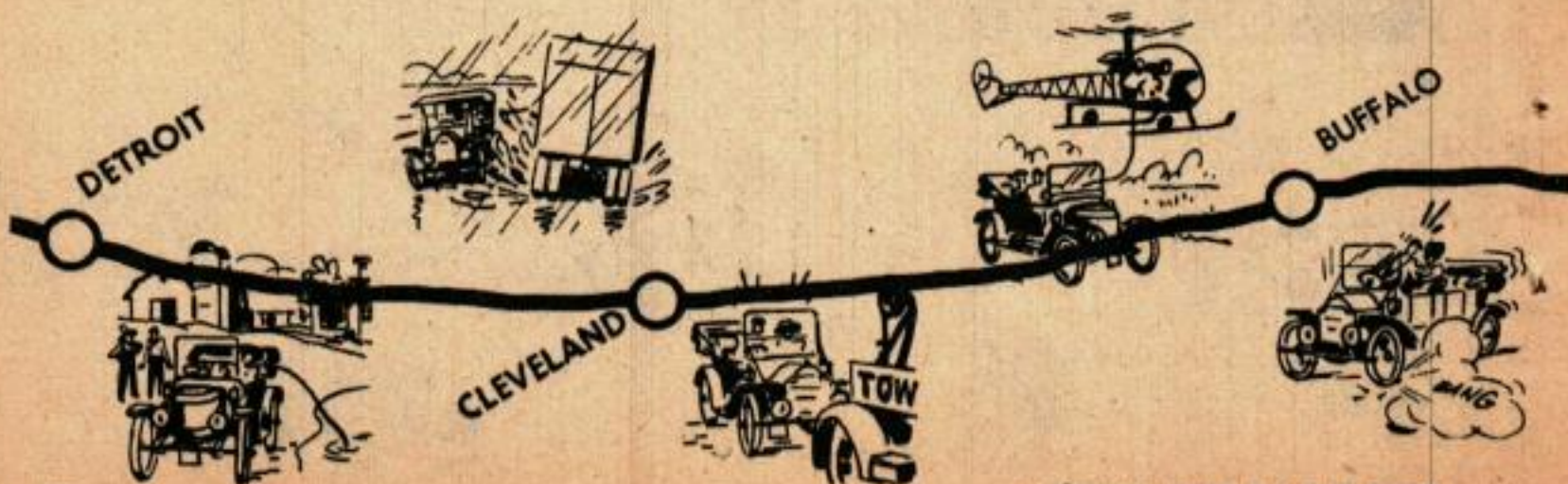
Accueilli par le drapeau à damiers, Brause avait gagné la course de vieilles voitures Chicago-New York, organisée par « Popular Mechanics » à l'occasion de son cinquantième anniversaire.

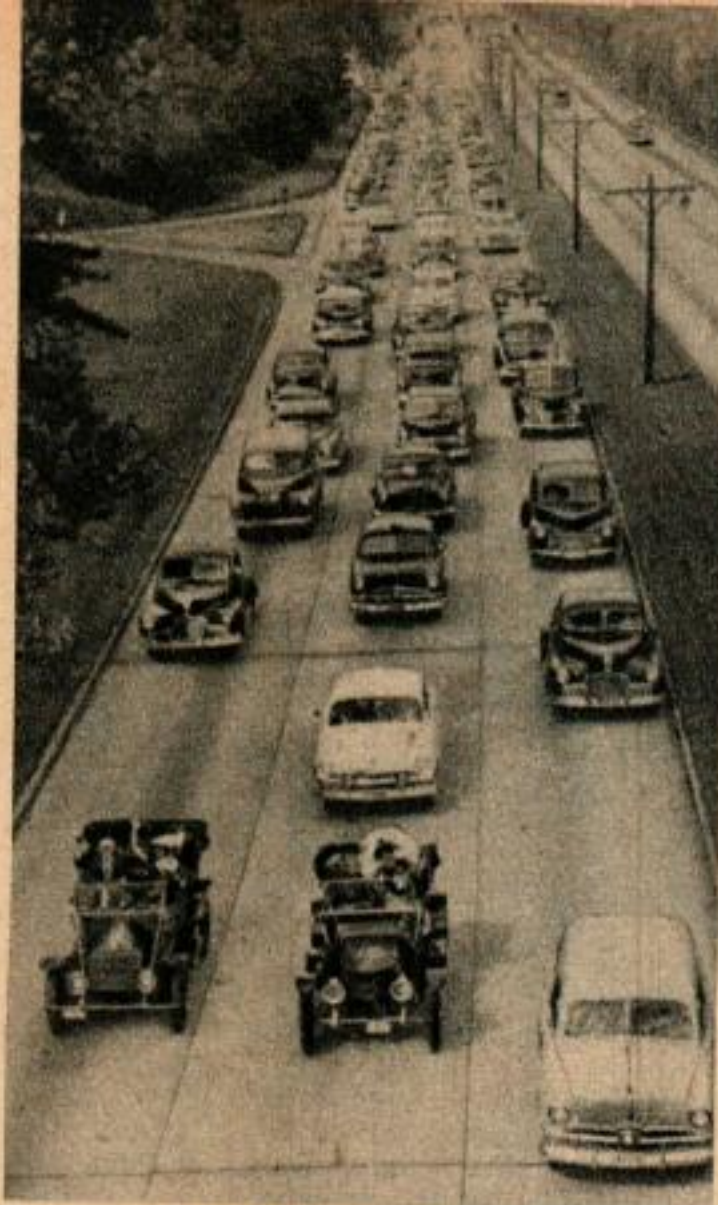
Quelques minutes plus tard, une Stoddard-Dayton 1911 arrivait à toute allure, ses quatre cylindres chantant leur refrain vieux de 40 ans : Rube de Launty, collègue de Brause à l'atelier de restauration du Musée de la Science et de l'Industrie de Chicago, venait se ranger à côté de son rival, extrayant de sa trompette quelques couacs de défi.

« Je ne sais pas comment vous avez pu faire cela avec cette vieille casserole » railla-t-il. Rube, un gamin de 70 ans, est le plus jeune des deux, et peut dompter une voiture bien plus grosse que lui : il l'a prouvé lorsque la Stoddard-Dayton, qui avait déjà 1700 km dans les roues, refusait de démarrer pour terminer le défilé en ville, jusqu'à la Place Rockefeller, à Manhattan. Il fit tourner l'antique manivelle à main, mais le moteur ne lui répondit que

par un vague murmure. La foule lui donna bien un coup d'épaule, mais la vieille voiture ne voulait rien savoir pour démarrer. Rube reprit la manivelle en laiton, et obtint à nouveau un ronronnement sans conviction ; puis, après quelques efforts supplémentaires, les quatre cylindres se mirent en marche, et la procession descendit Riverside Drive, entre deux haies de New Yorkais poussant des acclamations ironiques ou sifflant à la vue des deux jeunes filles en robes 1900 et chapeaux à plumes qui avaient suivi les 1.735 km du parcours avec les chauffeurs septuagénaires.

Les deux voitures sont la propriété personnelle du major Lenox R. Lohr, directeur du Musée. Au cours du derby de sept jours qui s'acheva par la victoire de la Stanley, avec 37 minutes d'avance (temps accompli : 53 heures 4 minutes, avec une moyenne horaire de 32 km 500) se produisirent toutes les aventures que l'on peut imaginer, mais moins nombreuses que si les voitures avaient les routes boueuses de leur jeune temps.





La Stoddard Dayton et la Stanley Steamer prennent la tête d'une procession de voitures qui descendent Riverside Drive vers Manhattan. Ci-dessous, une Cadillac 1904 salue les vieilles voitures à Erié.

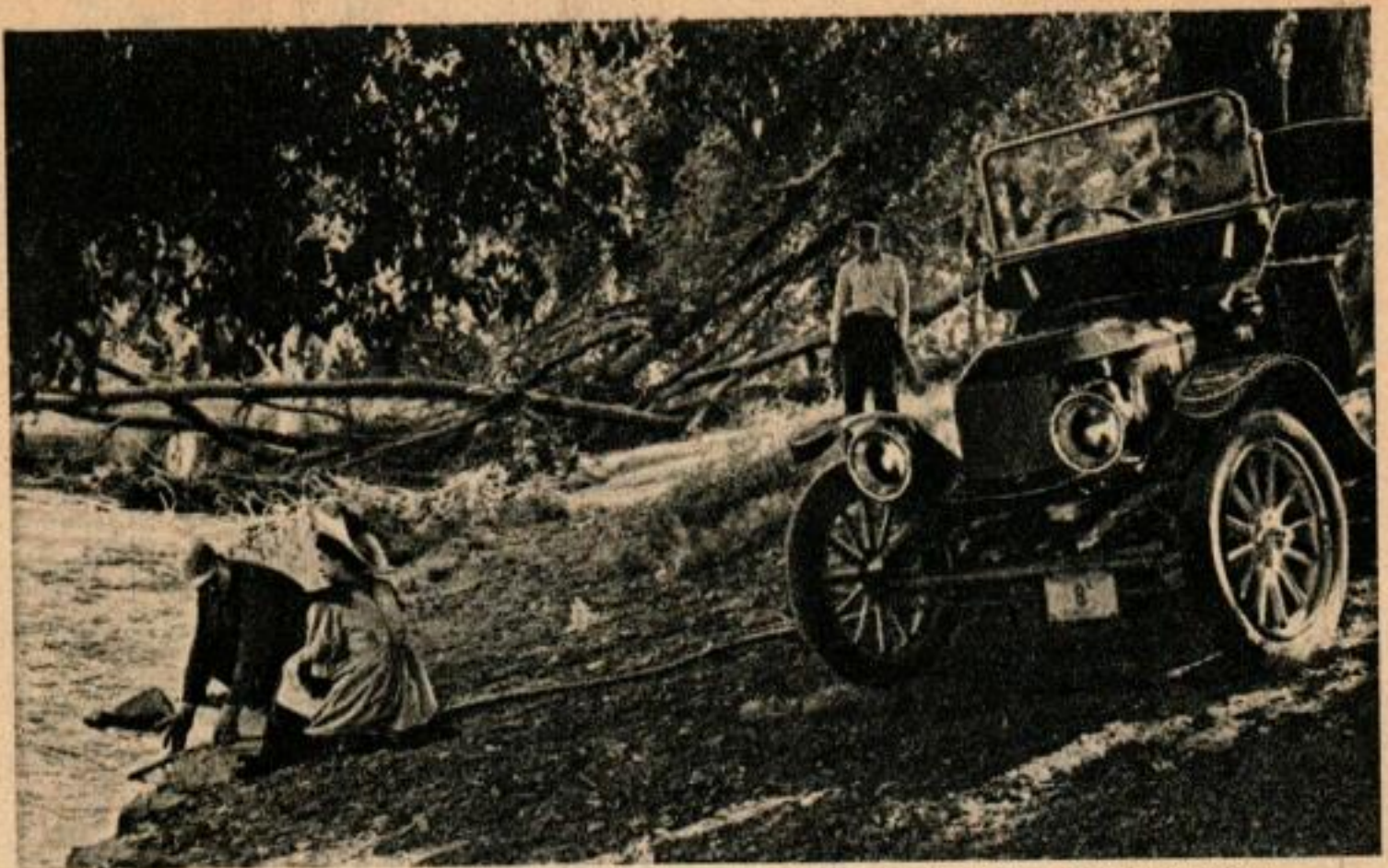


Jack Brause dans la Stanley Steamer s'arrête pour se laisser interviewer par la télévision à Cleveland.



À la sortie de Buffalo, un hélicoptère vint stationner au-dessus de la voiture à vapeur pour remplir son réservoir d'eau de 150 litres. Ci-dessous, de Launty, victime d'un incident technique en arrivant à Buffalo.





A Ypsilanti (Michigan) Jack Brause quitte la route pour faire le plein d'eau dans une rivière.

La Stoddard Dayton eut des ennuis avec ses pneus tout le long du chemin, mais ce n'était pas la faute des pneus Firestone flambant neufs et antidérapants moulés spécialement pour les voitures, quatre jours avant le départ : les jantes ancien modèle provoquaient des pincements et des crevaisons aux chambres à air, et il fallut toute une nuit, à l'usine Firestone de Cleveland, pour résoudre ce problème.

Le « coursier » à vapeur de Jack consommait environ 250 litres (d'eau) aux 100 km. Ayant à peine atteint la lisière sud de Chicago, Jack dut plonger son tuyau dans la pièce d'eau d'un parc et remplir son réservoir de 150 litres. Rube lui rit au nez et poursuivit sa route. Mais, à Michigan City, la Stanley était en panne d'essence et Rube la dépassa. Toutefois, son tour arriva ce soir-là à Jackson, et une jante s'en alla qui n'a pas été retrouvée. Le retard semblait devoir être long; heureusement le dépositaire Studebaker à Jackson, avait six vieilles voitures, et il prêta à Jackson une jante pouvant convenir à sa Stoddard.

Jackson parvint le premier au gîte d'étape. Le lendemain matin, à 1.500 mètres de la ville, une chambre à air fut pincée et creva.

Les anciens firent une visite de courtoisie à Détroit, le soir du deuxième jour; et le lendemain matin Rube dut de nouveau sortir son cric et sa pompe pour une nouvelle crevaison. A Cleveland, le troisième soir, l'atelier Firestone arrangea les jantes, mais les concurrents avaient été retardés avant d'atteindre la ville, la police de Sandusjy, dans l'Ohio, avait sifflé Rube pour examiner ses phares à acétylène, lui infligeant jovialement une amende de trois dollars pour éclairage défectueux. A Lorain, le glaive de la loi s'abattit

sur la Stanley Steamer et Brause dut payer 7 dollars pour avoir fait du 100 à l'heure.

« Ces maudits agents » fulminait Jack « ils me font aller si lentement que mes lampes-témoins s'éteignent ».

La foule bordait la route, dans toute sa longueur. Les écoles de Conneaut, dans l'Ohio, étaient fermées. Les enfants attendaient sous la pluie pour faire une ovation aux coureurs. Cette pluie fut le point crucial de la course. Jusqu'alors, roulant régulièrement, alors que la voiture à vapeur s'arrêtait pour pomper de l'eau tous les 50 km, la voiture à essence avait tenu la tête; mais le déluge consumma le sort de De Launty. Ce n'est pas de la pluie du ciel dont il était victime; mais de l'eau soulevée par les camions et les remorques qui passaient, jaillissant jusque dans le dessous de la voiture, non protégé. La magnéto fut noyée; le moteur crachota et rendit l'âme. Rube réussit à réparer les dégâts et à reprendre la route; mais, à 20 km au delà d'Erié, la magnéto fut de nouveau noyée et, cette fois, Rube faillit bien partager son sort : Aubrey O. Cookman, de la rédaction de « Popular Mechanics », qui suivait en camionnette, attacha une corde à leur voiture et la tira assez loin pour la faire repartir; mais la magnéto n'était pas encore complètement sèche et la Stoddard dut être remorquée jusqu'à un garage, après un deuxième arrêt, juste avant Buffalo, où Jack Brause attendait.

« Rube est au bout de son rouleau, maintenant » railla-t-il. C'est seulement après minuit qu'ils atteignirent Buffalo. Le lendemain matin, après le petit déjeuner pris avec le maire, la course prit le départ tardivement et un hélicoptère Bell vint au secours de Stanley pour remplir le réservoir d'eau de sa voiture



La place Rockefeller est noire de spectateurs qui s'écrasent autour des vieilles voitures, après la fin de la course.

au moyen d'un tube en caoutchouc, tandis qu'elle poursuivait sa route. L'eau et l'essence étaient l'un des problèmes quotidiens. Pour la voiture à vapeur, il faut de l'essence blanche, et on n'en trouvait pas toujours. Certains postes ne pouvaient même pas fournir les 150 litres d'eau nécessaires pour le réservoir. Une fois même la voiture à vapeur se trouva effectivement à sec et roula pendant 8 km sur la pression accumulée, avant d'atteindre une ferme où elle put étancher sa soif, dans un petit ruisseau dans la basse-cour. Rube, utilisant de l'essence à l'alcool et n'ayant besoin d'eau que pour son radiateur n'éprouvait pas ces ennuis.

Ils parcoururent seulement 100 km le cinquième jour, pour atteindre Avon, dans l'Etat de New York, mais ils en firent 340 le jour suivant, jusqu'à Amsterdam, la seule interruption étant causée par un clou dans un pneu. Le souvenir caractéristique que gardent de cette étape les coureurs, les jeunes filles et les suiveurs, se rapporte aux animaux.

« Les chiens reconnaissaient une vieille voiture lorsqu'ils en voyaient une « dit Coockman ». Ils ne faisaient aucune attention à notre camionnette; mais lorsqu'ils apercevaient la Stoddard ou la voiture à vapeur, ils aboyaient et couraient après ».

« Quelque part dans la vallée de Mohawk, une vache ruminait paisiblement dans une prairie quand les voitures arrivèrent. Elle leva ses yeux doux et, avec un meuglement, accourut, la queue en l'air. »

L'étape du 6^e jour — suivant l'itinéraire mis au point par l'American Automobile Association — allait d'Amsterdam à Poughkeepsie. Les camions de la télévision suivirent les coureurs de Poughkeepsie à New York, le 17 septembre, et dans cette étape finale, Jack Brause faillit bien perdre la course. La Stoddard montait et descendait facilement les collines de l'Hudson, mais la voiture à vapeur, n'avancait que lentement, sur les pentes les plus raides, la pression de la vapeur normalement de 35 kg par cm², descendait jusqu'à 3 kg. Mais, en descendant, Jack roulait à 90 à l'heure jusqu'à la ligne d'arrivée.

« Quelques côtes de plus de Chicago jusqu'ici et vous auriez fait une sale tête » grommelait Rube.



Les voitures quadragénaires font un pèlerinage à l'atelier Firestone. C'est cette firme qui a moulé leurs pneus quatre jours avant la course.

« Hum ! c'est la faute de cette essence » rétorqua Jack : « Elle ne voulait pas brûler convenablement ».

Les brûleurs de la voiture à vapeur ne voulaient pas rester allumés à faible vitesse et, tandis que les coureurs traversaient la circulation de Manhattan, Jack n'avait plus de foyer. Il parcourut les derniers 800 m sur sa pression qui diminuait sans cesse, mais il y parvint au milieu de la foule qui se pressait sur la place Rockefeller. Là, quand les cinéastes eurent terminé, il souleva le capot et ralluma : La Stanley répondit par une détonation triomphante et retentissante qui fit sursauter le public.

Le lendemain, au cours d'un déjeuner qui célébrait l'événement H. H. Windsor III, un des sous-directeurs de « Popular Mechanics », remit à Brause le prix de 500 dollars, puis se retourna vers De Launty et lui remit un second prix — qui n'avait pas été annoncé — de 499 dollars.

« Nous devons partager, dit Brause — et il remit la différence à Rube.

« Recommenceriez-vous, si vous reveniez à New York ? » leur demanda quelqu'un.

« Pas moi » répondit Jack « Je préfère l'avion ! »

Quant aux nouvelles voitures à essence ultra-modernes, il ne veut rien avoir de commun avec elles : il n'a jamais appris à en conduire une.

« Quand on travaille dans les voitures depuis 50 ans » dit De Launty, « on s'en fatigue. Je ferais mieux de prendre le tramway. »

Quant à Brause, le gagnant, « j'aime cette Stanley » dit-il, mais la voiture à vapeur n'aura pas d'avenir, tant qu'on n'inventera pas une voiture atomique fonctionnant à la vapeur ».

Nous avons particulièrement goûté cette remarque d'un homme lisant le compte rendu de la course : « C'est un plaisir de lire enfin une histoire qui ne soulève pas de problèmes mondiaux ».

Comme le disait un des commentateurs, les deux vétérans avaient résolu définitivement un problème qui n'empêchait personne de dormir; mais, cette course avait procuré un immense plaisir aux spectateurs, aux amateurs de vieilles voitures et à eux-mêmes !