

Philippe Baron

Stubs-Auto
La Culture Automobile

Volume 1

Dans Stubs-Auto, y sont présentées des voitures qui ont marqué différemment leur époque soit par leur innovation, leur performance ou leur audace stylistique. Elles témoignent de l'énergie et de la créativité qui continuent insatiablement d'alimenter la grande aventure automobile depuis plus d'un siècle. Dans ces pages, se côtoient des modèles populaires, légendaires, sportifs ou économiques, des concept-cars, des supercars, des représentantes de grandes marques disparues, mais aussi à des projets avortés, des jugés-trop-avant-gardistes ou des injustement oubliés.

Au-delà, des prouesses techniques ou stylistiques, les véhicules présentés donnent l'occasion au lecteur de se replonger dans le contexte historique et économique de leur naissance. En effet, nombreuses sont les conceptions qui ont été déterminées pour permettre de s'adapter au mieux à des périodes de turbulences énergétiques ou sociales, ou pour tout simplement répondre aux évolutions de nos styles de vie, de nos attentes et de nos loisirs. Stubs-Auto rend aussi hommage aux génies de la mécanique ou du dessin qui ont fait de ces espèces roulantes rudimentaires de fabuleuses machines d'intelligence et de confort, et qui sont encore bien loin d'être des espèces en voie de disparition.



web

Retrouvez la Culture Automobile au quotidien sur Stubs-Auto.fr, le site internet créé avec passion par l'amiénois Philippe Baron.

ISBN : 9791022705998

Citroën DS (1955-1975) : l'origine de son nom

Au Salon de l'automobile de Paris d'octobre 1955, Citroën crée l'événement avec sa DS, dont l'apparition relègue soudain tous les autres modèles de l'époque au rang de dinosaures. Avec son look futuriste et ses innovations techniques, elle est tout simplement révolutionnaire et restera populaire et concurrentielle durant toute sa longue carrière. Mais pour quelle raison, Citroën avait-il choisi de nommer sa voiture DS ?

Dès 1938, Pierre Boulanger, le PDG de Citroën, réfléchissait déjà à la relève de la jeune Traction avec un modèle inédit, concentrant les techniques les plus modernes de son temps. Le projet prit le nom de Projet VGD pour Voiture Grande Diffusion dont les phases évolutives étaient nommées D1, D2, ..., si bien que le nom DS fut retenu. Il permettait ainsi une association phonétique heureuse pour former le mot déesse. En 1957, Citroën récidivait avec l'ID pour idée. En 2009, Citroën décida de faire revivre ces deux lettres pleines d'histoire en hommage à son modèle historique et mythique, toutefois en leur donnant une autre signification. Aujourd'hui "DS" est l'abréviation de "*Distinctive Series*", en français - un mélange marketing de français et anglais. Le 13 octobre 2008, Citroën a renouvelé la protection des deux lettres DS pour créer une ligne au sein de sa gamme, et dans un futur proche, en faire une marque à part entière dans le monde. Comme l'explique Jean-Pierre Ploué, Directeur du Style Peugeot-Citroën "Ce nom, ces deux lettres « DS », en plus d'être associé à l'imaginaire extraordinaire de la DS de 1955, sonnait comme un produit haut de gamme, c'est un nom qui nous appartenait et il était juste parfait pour porter ce type de produit ..."



Delahaye châssis 60744: une histoire incroyable

La Delahaye V12 Type 165 portant le châssis 60744 a vécu une histoire tout à fait particulière. Pour l'Exposition Universelle de New-York de 1939, le gouvernement Français avait choisi de présenter une superbe Delahaye Type 165 Roadster carrossée par Figoni & Falaschi, carrossier à Boulogne-Billancourt. Mais hélas, faute de temps, le moteur 12-cylindres prévu initialement pour animer cette œuvre d'art ne fut pas installé sous le capot. La voiture partit pour New-York et malgré l'absence de son moteur, elle fit sensation. A l'issue de l'exposition, en raison de la seconde guerre mondiale, la voiture ne put être rapatriée en France et demeura 8 ans dans les locaux de la douane Américaine. Mais son histoire ne s'arrêta pas là.

En 1946, un concessionnaire de Beverly Hills racheta la Delahaye châssis 60744 et y installa un V8 de chez Cadillac et la revendit en 1947 à un acheteur privé de New York pour 12 000\$, une fortune à l'époque. Puis en 1981,



la Delahaye fut retrouvée par hasard à Fresno, en Californie, dans un état lamentable. De nombreuses pièces manquaient dont le tableau de bord et toute l'instrumentation.

Alors débuta une restauration complète qui dura 8 ans. Et par coïncidence, durant la restauration, l'un des rares moteurs Delahaye 12 cylindres fabriqués à l'époque fut trouvé en Allemagne. Par la suite il s'avéra que ce moteur était le moteur exact réalisé à l'époque pour être sous le capot de cette voiture. La Delahaye, totalement restaurée, se présente depuis comme elle aurait dû l'être à l'époque et fait partie de la collection de Peter Mullin, visible dans son musée à Los Angeles.

Blue Flame (1970) : moteur-fusée

Le 28 octobre 1970, sur le Speedway de Bonneville Salt Flats, un véhicule terrestre dépassait pour la première fois les 1 000 km/h. Cet engin expérimental du nom de Blue Flame, que pilotait Gary Gabelish, était équipé d'un moteur-fusée, alimenté par un mélange de peroxyde d'hydrogène et de gaz naturel. Le Blue Flame a pu atteindre la vitesse de 1 014 km/h. Ce record du monde de vitesse sur sol sera pulvérisé le 15 octobre 1997 par le Thrust SSC, piloté par l'ancien pilote de chasse britannique, Andy Green, avec une vitesse moyenne de 1 227,985 km/h.

Premier véhicule roulant au sol à franchir officiellement le mur du son, cet engin supersonique, développé par l'équipe anglaise de Richard Noble,



Glynne Bowsher, Ron Ayers et Jeremy Bliss, était équipé de deux turbo-réacteurs à post combustion développant une puissance d'environ 106 000 ch. Pesant 6.8 tonnes environ, Thrust SCC était capable d'accélérer de

0 à 1 000 km/h en 16 secondes environ et de franchir le mur du son en une trentaine de secondes. Par ailleurs, si la pointe de vitesse de Thrust SCC représente le record absolu de vitesse homologué, elle reste très loin de la plus haute vitesse atteinte sur Terre. Le 30 avril 2003, un engin expérimental automatisé, évoluant sur rails et équipé d'un moteur-fusée à quatre étages, a atteint au sein de la base militaire américaine d'Holloman, la vitesse de 10 385 km/h.

Ferrari 250 GT/L Lusso (1962) : l'ultime 250

La Ferrari 250 GT/L Lusso est la dernière représentante de la lignée des Ferrari 250, commencée en 1952 avec la 250 S. Elle est présentée au Salon de Paris en 1962. Version plus spacieuse de la berlinette 250 GT, et bien qu'elle porte en elle les gènes sportifs de ses aînées, elle n'est pas destinée à la compétition. Pininfarina est à l'origine du design de la 250 GT Lusso (luxe en italien), que beaucoup considèrent comme l'une des plus belles Ferrari jamais produites, elle saura d'ailleurs séduire des personnalités de l'époque dont Steve McQueen. La Lusso sera produite à 350 exemplaires jusqu'au terme de l'année 1964. Au total, environ 2 500 exemplaires de la 250 GT auront été produits, un chiffre considérable pour une machine à hautes performances de ce type. La fin de la production de la 250 GT Lusso annonce le début d'une nouvelle génération de Ferrari, toujours plus luxueuses et raffinées, celle des Ferrari 275 et 330.



Audi 100 Coupé S (1970) : Que la fête commence

En 1965, la marque Audi, dont le dernier modèle, l'Audi 920, daté d'avant-guerre, est resuscitée par Volkswagen. A l'automne 1968, la marque aux quatre anneaux présente une voiture sérieuse, moderne et ambitieuse, l'Audi 100. Un an plus tard, au Salon de Francfort, arrive un coupé



dérivé de cette berline, l'Audi 100 Coupé S, qui représente le premier modèle réellement sportif de la nouvelle gamme et qui permet à Audi, alors à la recherche d'une identité, de prendre ses marques. Introduite sur le marché à l'été 1970, le Coupé 100 S, (son nom officiel, avec une capitale) est conçu à partir de la plate-forme de la berline 100, mais avec un empattement de 256 cm. L'Audi 100 Coupé S possède à son lancement un moteur 4 cylindres de 1871 cm³ de 115 ch avec deux carburateurs. La vitesse de pointe est de 185 km/h. A partir du modèle 1972, le moteur n'a plus qu'un carburateur, mais doté de l'injection indirecte électronique Bosch. La puissance est réduite à 112 ch. La production du Coupé S, qui annonçait la montée en puissance de la firme Audi, s'arrête en août 1976 après 30 687 exemplaires produits.

Bugatti EB 110 (1992-1995) : Renaissance

La Bugatti EB 110 symbolisait la résurrection de la marque Bugatti dont la présentation devait coïncider avec le 110ème anniversaire de la naissance d'Ettore Bugatti, le fondateur de la marque, à l'automne 1991, d'où son nom l'EB 110. L'initiative de cet ambitieux projet revenait à Romano Artioli, riche homme d'affaires italien, important concessionnaire de Ferrari et passionné de Bugatti qui acheta les droits de la marque pour créer une Supercar à la hauteur de l'héritage des grandes Bugatti. Les designers Paolo



Stanzani et Marcello Gandini se penchèrent sur les lignes. Côté français, l'aérospatiale était chargée de concevoir une coque en matériaux composites, Michelin des pneus spéciaux et Elf des lubrifiants adaptés aux exigences

du V12 3.5 l 60 soupapes à quatre turbocompresseurs, avant de partir pour une usine toute neuve, construite à Campogalliano. Malgré le poids coquet de 1 620 kg, l'EB110 promettait un 0 à 100 km/h en 3.2 secondes et une vitesse de pointe de 350 km/h. Commercialisée dès 1992, l'aventure s'arrêtera 3 ans plus tard. Seuls 139 exemplaires auront vu le jour.

BMW 326 (1936) : opération nasale

Introduite au Salon de Berlin en février 1936, la BMW 326 est le premier modèle quatre portes de la marque. Malgré son prix de vente relativement élevé, son succès est immédiat. La BMW 326 arbore la fameuse calandre « haricots » ou « naseaux », introduite pour la première fois sur une version



sportive de la Dixi et adoptée sur les modèles de série depuis 1933. Ne bénéficiant pas des ressources des grands constructeurs établis depuis plus longtemps, BMW avait choisi de mêler reconduction et nouveauté dans le développement de ses modèles sous la direction de Fritz Fiedler et

du styliste en chef Alfred Böning. Ainsi, la BMW 326 reprenait le style de carrosserie dessinée par Peter Schimanowski déjà vu sur la 329. La BMW 326 de 1936 constitue une référence de très grande signification. Elle est la première BMW à recevoir un châssis caissonné en échelle, au lieu de la formule tubulaire traditionnelle. Sa suspension arrière à barres de torsion est aussi une première pour la marque à l'hélice. D'autres développements notables incluaient des freins à commande hydraulique et une boîte quatre vitesses et roue libre sur les premier et deuxième rapports, permettant des changements sans embrayage, particulièrement utiles en usage urbain.

Avec ses performances, ses qualités et son design moderne, il n'est guère étonnant que la BMW 326 ait rencontré un tel succès, 15 936 exemplaires ayant vu le jour jusqu'en 1941, date de l'arrêt de la production.

Jensen-Healey (1972-1976) : Moteur Lotus

En 1968, la marque britannique Jensen se retrouve en mauvaise posture suite à l'arrêt de l'Austin-Healey 3000 pour laquelle est produisait les coques depuis 1959. Cependant l'espoir renaît quand Donald Healey reprend la direction de l'entreprise et s'associe à l'importateur américain, Kjell Qvale pour créer conjointement une nouvelle sportive, baptisée Jensen-Healey disponible en version cabriolet et en break de chasse. Cette Jensen-Healey utilise une plate-forme Vauxhall et reçoit une carrosserie signée William Towns. Elle est équipée d'un nouveau moteur Lotus à 4 cylindres et 16 soupapes de 1 973 cm³ avec double arbre à cames en tête qui développe 124 ch à 6 500 tr/min avec une vitesse maximale annoncée à 196 km/h. Malheureusement, la voiture produite à 10 503 exemplaires ne sauvera pas l'entreprise Jensen-Healey, qui, mise en faillite, cessera ses activités en 1976.



Cord L-29 (1929): technologie inédite

Première voiture traction avant américaine de série, la Cord L-29 est aussi la première voiture de l'histoire de l'automobile montée sur un châssis en X. Elle est totalement inédite et sans comparaison avec ce qui existe sur le marché de l'époque. La Cord L 29, est présentée le 11 août 1929 aux Etats-Unis.

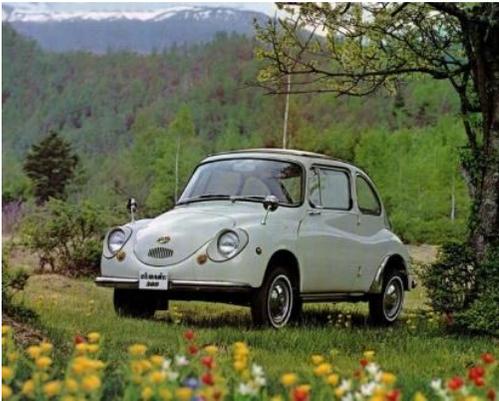


Walter Christie, constructeur automobile, est considéré comme le pionnier de la traction avant. Dès 1904, il monte déjà ses moteurs transversalement sur des voitures de courses rapides et sûres qui courent à Daytona Beach. Pendant les années 20, l'ingénieur et constructeur Harry Miller réutilise ce mode de transmission sur ses voitures de courses qui seront imbattables sur les circuits. Les brevets Miller, alors réservés aux voitures de compétition, serviront à l'élaboration de la Cord. Celle-ci reçut un moteur 8-cylindres en ligne, de 4.8 litres développant 125 ch pour une vitesse maximale de 130 km/h. La boîte de vitesses à trois rapports formait bloc avec le pont hypoid. L'absence de transmission conventionnelle permettait d'adopter

un châssis en X fortement surbaissé, inventé par l'ingénieur en chef Herb Snow. La Cord L-29 aura la malchance de sortir deux mois avant que Wall Street ne s'effondre, avec pour conséquence une chute de la demande des modèles de grand luxe. La production de la L 29 se résumera à 5 010 voitures vendues. La L-30 qui devait succéder à la L-29 ne verra jamais le jour, mais Cord n'avait pas encore brûlé toutes ses cartouches et allait faire un retentissant retour en 1936 avec la mythique Cord 810/812.

Subaru 360 : L'ovale paré de six étoiles est né

En mars 1958, Subaru, la première et toute nouvelle division automobile issue du conglomérat aéronautique Fuji Heavy Industries, présente son premier modèle voué à une production en grande série. Baptisée 360, cette citadine ultra compacte rejoint la catégorie des très populaires Kei cars. Ces voitures de poche devaient respecter les normes imposées par la législation japonaise, soit moins de 3 mètres et moins de 360 cm³.



En 1917, est créé à Ota, au Japon, un laboratoire aéronautique qui allait ensuite devenir la Nakajima Aircraft Co., le plus grand fabricant d'avions d'Asie de l'époque. Rebaptisée Fujo Sanyo après la seconde Guerre Mondiale, elle est scindée en 1950 en douze sociétés distinctes. Trois ans plus tard, six d'entre elles décident de s'unir sous l'appellation commune Fuji

Heavy Industries. Le président Kenji Kita a alors l'idée de créer pour le nouveau conglomérat un logo symbolisant le rassemblement des 6 entreprises. L'ovale paré de 6 étoiles est né. Kenji Kita était impatient de créer une division automobile. En 1954, apparaît le premier prototype, une berline d'1.5 litre de cylindrée, qu'il baptisera Subaru 1500. Subaru est le nom d'un groupe de corps qui appartient à la constellation zodiacale du Taureau. Six des étoiles qu'elle comporte sont visibles à l'œil nu, environ 250 autres peuvent être aperçues au télescope. A l'Ouest, ce groupe d'étoiles est connu sous le nom de Pléiades. En Chine, sous le nom de Mao, au Japon sous le nom de Subaru, qui veut également dire : régner ou se réunir.

Duesenberg Model D (1966) : objectif résurrection

En 1966, Fritz Duesenberg tente de faire revivre la marque légendaire Duesenberg, fondée par son père August et son oncle Frederick en 1917.

Pendant la belle époque, la firme produisait les plus prestigieuses et performantes mécaniques roulantes, mais aussi les plus chères. Hélas, la firme sera victime de la Grande Dépression et ses portes se fermeront en 1937. L'idée d'une renaissance de la marque Duesenberg revient indirectement à Virgil Exner lorsque le célèbre designer des concept-cars des années cinquante dessina pour le magazine Esquire des réinterprétations de modèles classiques en imaginant le design qu'ils auraient dans les années soixante. Le concept modernisé de la Duesenberg intéressa fortement Fritz Duesenberg.

La carrosserie du prototype fut confiée naturellement à l'italien Ghia, qui avait conjointement travaillé avec Virgil Exner à l'élaboration de nombreux concept-cars dans les années 50. La Duesenberg D est présentée le 29 mars 1966.



Au style particulièrement baroque, elle mesure 6.22 m. Son habitacle est luxueux et tout confort. Elle est motorisée par un V8 Chrysler de 7 litres, d'une puissance de 431 ch. Malheureusement, la firme nouvellement créée ne trouve pas les fonds nécessaires pour la produire. Virgil Exner, de son côté, tente alors de convaincre Chrysler pour la vendre sous le nom de 'Série Duesenberg' en très peu d'exemplaires dans son réseau pour une clientèle aisée et en quête d'exclusivité. Mais les résultats d'une étude marketing réalisée par Chrysler pour la viabilité et l'impact commercial de cette voiture, seront catastrophiques : malgré le nom Duesenberg, la voiture restait trop proche d'une Impérial de série sans le standing exclusif d'une Rolls-Royce ou d'une Bentley. La production en petite série ne démarrera jamais. Une seule voiture sera produite.

Volvo C30 (2006) : retour au coupé-break

En octobre 2006, avec la C30, Volvo s'introduit sur un nouveau segment du marché avec une carrosserie compact bicorps de qualité, destinée à concurrencer l'Audi A3 et la BMW Série 1, mais à un tarif plus amical. Au design élégant et original, Il s'agit d'un modèle premium à tendance plutôt sportive, qui n'a pas la prétention d'être une familiale fonctionnelle mais un accessoire de mode en adéquation avec des styles de vie plus contemporains. Les grandes lignes de la C30 avaient déjà été visibles sur la SCC (Safety



Concept Car) de 2001, un exercice de style destiné à optimiser l'ergonomie et la visibilité. Elle était l'œuvre du designer canadien Simon Lamarre. La SCC, avec son hayon vitré, se référait aux modèles 480 et 1800 ES du passé. La Volvo C30 a été produite à Gand en Belgique jusqu'en décembre 2012 à 208 652 exemplaires.

Reyonnah (1950-1954) : la voiture pliante

Un ingénieur français inventait en 1950 la voiture pliante, la Reyonnah. Ce concept « passe-partout » conçu par Robert Hannoyer était la grande curiosité du Salon Automobile de Paris de 1950. Pas besoin de permis pour se mettre au volant de cette sacrée innovation dont les roues avant étaient montées sur parallélogramme. Elles s'écartaient pour rouler et se rapprochaient à l'arrêt pour prendre moins de place.



Le véhicule offrait la particularité de réduire la voie avant, passant ainsi de 1,45 m, à 0,75 de largeur. Cette « deux places », une à l'avant, l'autre à l'arrière, était propulsée par deux types de motorisation un moteur Ydral de 175 cm³, ou un AMC de 250 cm³, pouvant, selon la notice, atteindre 100 km/h. Elle ne consommait que 3,5 l/ 100 km à vitesse stabilisée. Une fois terminée, Robert Hannoyer lui attribua son nom prononcé à l'envers, Reyonnah. Hélas, des problèmes de logistique viendront à bout de ce projet. Seule, une quinzaine de véhicules sortiront des ateliers blésois qui fermeront définitivement en 1954.



Futurliner : la parade du progrès



En 1936, Charles Franklin Kettering, vice-président de General Motors, lança un programme d'expositions itinérantes, la « Parade of Progress » pour exposer, au plus grand nombre de consommateurs américains, les véhicules aux technologies développées par GM. La Parade fut ajournée lors de l'entrée en guerre de l'Amérique du Nord en 1941, puis elle reprit de 1953 à 1956. Cette fois, la Parade servait de complément aux célèbres expositions Motorama de General Motors, de

véritables salons automobiles ambulants qui se tenaient dans des endroits prestigieux. A nouveau, les Futurliner reprenaient du service.

Dessiné par le patron du design, Harley Earl, un Futurliner pèse près de 13 tonnes. Long de 10 mètres, haut de 3,50 m et large de 2,40 m, il se singularise par sa cabine monoplace en hauteur, et ses roues jumelées à l'avant comme à l'arrière. Un moteur 6-cylindres en ligne de 5,0 litres lui donne une vitesse de pointe de 65 km/h. Le conducteur bénéficie d'une servodirection assistée, un système essentiel pour faire tourner les roues doubles avant. Le Futurliner servait à la fois de fourgon pour le transport du matériel et de scène pour les expositions. De chaque côté, il dispose de grands panneaux doubles articulés, l'un s'ouvrant vers le haut et l'autre vers le bas. Une plate-forme servant de scène pouvait alors être déployée avec un imposant luminaire sur le toit. En 1956, les 12 exemplaires seront réformés. Entre 8 et 10 exemplaires sont encore connus à ce jour, à divers niveaux de restauration.

Citroën : Le fameux Double Chevron

En 1900, l'élève ingénieur à l'école Polytechnique, André Citroën, visite en Pologne une petite entreprise de mécanique ayant mis au point une machine à tailler des engrenages avec denture en forme de chevrons. Ces engrenages, composés de bois, sont réalisés dans des moules en sable et sont utilisés, principalement, par des minoteries ou des filatures. André Citroën, alors âgé de 22 ans, voit dans cette technologie d'énormes possibilités et le moyen de lancer sa carrière industrielle alors qu'il n'a pas encore achevé ses études. Il décide alors de racheter la licence du procédé de fabrication et crée en 1901 sa première entreprise spécialisée dans la fabrication d'engrenages en acier à chevrons taillés.



En 1912, il monte la Société d'engrenages Citroën d'où sortira le plus grand engrenage jamais réalisé, une grande roue de 5.4 m de diamètre pesant 8 tonnes. Cet engrenage, commandé par la Compagnie des Forges Chatillon-Commentry, pouvait transmettre une puissance de 2 000 à 4 000 chevaux à 30 tr/min.

En 1919, lorsqu'André Citroën se lance dans la production automobile, il choisit naturellement comme emblème un double chevron qui sera posé sur sa première automobile, la 10 HP Type A. L'homme, connu pour son sens développé de la publicité, apposera l'emblème de sa marque sur les façades des concessions mais aussi sur le bord des routes, sous formes de panneaux indicateurs ou annonceurs d'arrêts de bus.

Mercedes 230/250/280 SL (1963) : Les Pagode



Présentée au Salon de Genève en mars 1963, la nouvelle Mercedes 230 SL, magnifiquement dessinée par le français Paul Bracq, est caractérisée par la configuration inédite

de son toit en forme de pagode réalisé par celui qui est considéré aujourd'hui comme le père de la sécurité passive, Béla Barényi. L'originalité de son hard-top fera date dans l'histoire de la marque et deviendra le surnom de la voiture.

Béla Barényi, pionnier de la sécurité, est aussi l'un des inventeurs les plus



prolifiques de son époque avec plus de 2 000 brevets déposés, le double d'un Thomas Edison, dont celui d'une ceinture de sécurité pour passager, le 23 janvier

1951. Le toit 'Pagode' permettait d'améliorer la visibilité extérieure grâce à des montants très fins, et des vitres plus hautes et de faciliter l'accès des passagers. La deuxième originalité du nouveau modèle est plutôt amusante car bien involontaire de la part des concepteurs de la voiture. Il s'agit de ses énormes roues. En effet, le bureau d'études avait oublié de donner les nouvelles dimensions des pneus au bureau de style et au moment de la pose de la carrosserie au châssis, les roues dépassaient. Finalement, cet effet a bien plus à Karl Wilfert, à la tête du bureau d'études, au point de l'adopter définitivement.

Honda NSX (1990) : la sportive atypique

La Honda NSX, pour Nouvelle Sportcar eXpérimentale, répondait au projet de l'ingénieur Kawamoto dont l'idée était de créer une nouvelle race de Supercars, aussi faciles à conduire que les Honda de série et de prouver l'avance technologique du constructeur nippon. Résultats : une voiture exceptionnelle à moteur central de 274 ch, capable de dépasser les 260 km/h.

Présentée en 1989 au Salon de Chicago, la NSX est vendue sous la marque Acura aux États-Unis, au Canada et à Hong Kong et Honda dans le reste du monde. Cette sportive atypique présente de nombreuses innovations technologiques comme son châssis en aluminium ou l'adoption de la distribution variable au niveau du moteur. De plus, son développement avait été supervisé par le pilote brésilien Ayrton Senna. Elle s'est également illustrée en sport automobile avec une victoire dans sa catégorie aux 24 Heures du Mans 1995.



Le modèle est dessiné par Ken Okuyama, qui réalisera également le dessin de la Ferrari Enzo, tandis que la conception revient à Shigeru Uehara. Ce dernier s'inspira du cockpit de l'avion de combat F-16 pour la conception de l'habitacle. La NSX a disposé de deux motorisations différentes au long de ses évolutions, le C30A et le C32B. Ils étaient tous les deux assemblés à la main dans l'usine de Tochigi. Pour Honda, la NSX représentait une infime production – néanmoins quasiment le double de Ferrari - L'arrêt des chaînes d'assemblages consacrées à la sportive nipponne s'arrêta en 2005 avec un total de 18 896 exemplaires produits.

Simca 1000 Coupé & 1200 S : Coupés Bertone

En septembre 1961, Simca présente une voiture bien sympathique et bien nerveuse, la Simca 1000. La « petite bombe » deviendra vite un best-seller. La plate-forme de cette berline servira dans la foulée à un coupé. Avec une carrosserie signée par le turinois Bertone, le coupé 1000 d'une élégance raffinée est présenté au Salon de Genève 1962.



Le choix de Bertone pour le coupé s'était imposé de lui-même puisque le carrossier turinois travaillait déjà sur la Simca 1000 USA. Le dessin tout en finesse du coupé est du à Giorgetto Giugiaro, le jeune et prometteur designer italien. Sous ses lignes élégantes et tendues, le coupé reçoit le moteur à cinq paliers de la berline mais avec une puissance portée à 40 ch DIN (au lieu de 34 ch). La voiture peut ainsi atteindre le seuil des 140 km/h. Elle est de plus équipée de quatre freins à disques Bendix mais elle n'a pas le comportement dynamique espéré d'une sportive. De ce fait, Simca revoit sa copie en juin 1967 avec une version remusclée : la 1200 S. Son nouveau

moteur de 1204 cm³ délivre 80 ch DIN à 6000 tr/mn pour une vitesse de pointe de 175 km/h. Premier coupé sportif de Simca, il sera aussi le dernier produit par la marque, en raison d'une nouvelle stratégie liée à un accord passé avec Matra pour sur les futures berlinettes Matra-Simca. Environ 10 100 Coupé 1000 et 14 741 Coupé 1200 S auront été produits entre septembre 1962 et juin 1971.

Armstrong Siddeley Sapphire (1952): so British

En 1919, John Davenport Siddeley de la compagnie Siddeley Deasy de Coventry, spécialisée dans la construction aéronautique, s'associe à Sir



W.G. Armstrong Whitworth, constructeur d'automobiles depuis 1906 à Newcastle, pour fonder la marque Armstrong Siddeley. La marque devient vite appréciée et reconnue pour ses voitures familiales robustes fabriquées de manière artisanale, dotées d'un niveau de finition très élevé et qui reflètent le haut niveau technologique

atteint par le groupe Hawker Siddeley dans la construction aéronautique, comme des firmes aussi réputées que Bristol ou Rolls Royce.

En octobre 1952, est présentée la nouvelle Armstrong Siddeley Sapphire, dotée d'un 6- cylindres de 3 435 cm³. Avec son dessin suranné au caractère typiquement britannique, sa calandre haute, son pavillon tendu et ses ailes marquées, la Sapphire plait. 90 % de sa production partira vers l'étranger, conformément à la politique économique dictée par le gouvernement travailliste de l'époque, pour ramener les devises nécessaires à la reconstruction du pays. Trois versions de la Sapphire seront produites jusqu'en 1958 pour un total de 8 804 exemplaires. La production automobile n'étant pas stratégique pour la survie du groupe industriel auquel appartenait Armstrong Siddeley, la remplaçante de la Sapphire, présentée en octobre 1958, la Star Sapphire, sera l'ultime voiture de la marque.

Volvo 760 (1982-1990) : coup bien calculé

Lancée en février 1982, la Volvo 760 a marqué un tournant important pour la marque scandinave, en constituant le socle de la pérennité de l'entreprise. Avec un style extérieur foncièrement nouveau, la Volvo 760 bénéficiait d'un large choix de motorisation et d'un niveau d'équipement élevé pour son époque : climatisation, toit ouvrant et direction assistée. Equipée du 6-cylindres en ligne turbodiesel D24, la Volvo 760 était de loin la berline Diesel la plus rapide du monde. Rien d'étonnant à ce que les ventes aient aussitôt décollé, aussi bien sur le marché national qu'à l'export. En toute

bonne logique Volvo, les ventes démarrèrent du haut vers le bas, la 760 étant par la suite étoffée par la série 740, en versions 4 et 5-portes.

La Volvo 760 et tous ses futurs dérivés ont réussi à maintenir les niveaux de vente pour le reste des années 80 et le début des années 90. Il fallut attendre 1990 pour voir la production s'arrêter avec la V90, dernière Volvo puisant ses racines technologiques dans la 760. Au total, 221 309 exemplaires de la 760 furent produits (1 230 704 en incluant la 740), avant qu'elle ne soit remplacée à l'automne 1990 par la plus moderne 960. A ce moment-là, la 760 avait été pendant près d'une décennie une belle source de profit et un vecteur d'image de prestige par excellence pour Volvo.



Phantom Corsair (1938) : la voiture de demain

Vers la fin des années 30, Rust Heinz, second fils du richissime H.J Heinz de l'empire du ketchup Heinz, eut la vision de la voiture de demain, celle qui révolutionnera l'Amérique. Construite à Pasadena en Californie, la Phantom Corsair était basée sur un châssis de Cord 810. La carrosserie, conçue dans une soufflerie, fut construite par Maurice Schwartz, qui avait travaillé avec Harley Earl, futur père du design GM alors que celui-ci dirigeait encore son entreprise de carrosserie. L'excentrique véhicule était équipé d'un moteur V8 Cord d'origine, un 289 ci suralimenté à 192 ch. Les équipements intérieurs comme extérieurs s'avéraient très high-tech et insolites pour leur époque comme ces portes à bouton-poussoir automatiques, contrôle thermostatique de la température, vitres de sécurité teintées, pare-chocs hydrauliques et un habillage intérieur de protection dénommé "Anti-crash", constitué d'une épaisse couche de liège et de caoutchouc en isolation.



En 1938, la voiture participa à un film Hollywoodien « The Young at Heart" où elle était appelée "Flying Wombat" (avec Paulette Goddard et Douglas Fairbanks Jr.). Elle sera ensuite présentée à la New York World's Fair en 1939 mais n'obtiendra aucun ordre d'achat en raison de son prix : 12,500 \$, une très grande fortune à l'époque, Le projet prit fin en juillet 1939 avec