

Ford Comete

PASSAGÈRE MAIS BELLE



74

Une silhouette très pure, qui valait mieux que sa mécanique.

La société filiale française américaine de montage sur 1920. C'est ce qu'il trouvait bien. La connotation n'est certes pas d'aujourd'hui. En France que se passe-t-il ? Spécialisée en 1950, en 1955 à la 15-Six Comete sur le marché français confortable et d'élargir le cercle pour tourner vers le sport qui des grandes moribondes, dessinée par Ford mais construite à Nanterre. La seule base

SSA GÈRE MAIS BELLE



s pure, qui valait mieux que sa mécanique.



La société Ford SAF, c'est-à-dire la filiale française du grand constructeur américain, disposait d'installations de montage sur le territoire français depuis 1920. C'est dire si, en 1951, la marque se trouvait bien implantée en France, avec une connotation luxueuse qu'elle ne possédait certes pas dans son pays d'origine. Aujourd'hui, Ford ne possède plus en France que son usine de Bordeaux, spécialisée dans les transmissions. Mais, en 1951, alors que la Vedette disputait à la 15-Six Citroën et à la Frégate Renault le marché français de la « grande » berline confortable et rapide, Poissy jugea utile d'élargir le champ de ses activités et de se tourner vers le domaine du coupé de luxe et de sport qui se trouvait occupé, en dehors des grandes et vieilles marques françaises moribondes, par la seule Simca Sport dessinée par le carrossier italien Pininfarina mais construite en France, aux usines de Nanterre. La seule base existante à partir de laquelle

une version coupé pouvait être développée, était bien entendu la Vedette. Comme la Dyna Panhard, la Ford Vedette possédait un châssis séparé, la carrosserie fixée sur celui-ci n'ayant aucun rôle porteur ou travaillant. Les raisons de ce choix différaient cependant grandement car l'âme de la Dyna était en quelque sorte ce bouclier en alliage léger fondu, sur lequel tous les éléments de la voiture, y compris le châssis, venaient s'accrocher et trouver ainsi une rigidité globale non négligeable. Au contraire, sur la Vedette, le châssis séparé avait été conservé parce que la voiture avait été étudiée quelques années auparavant aux Etats-Unis et que, novateurs en matière de style comme on allait le voir quelques années plus tard, les ingénieurs américains allaient demeurer longtemps conservateurs dans la plupart des autres domaines, restant ainsi fidèles au V8 (là, ils avaient bien raison), aux soupapes latérales, aux boîtes trois vitesses, à l'essieu arrière rigide... et au châssis séparé.



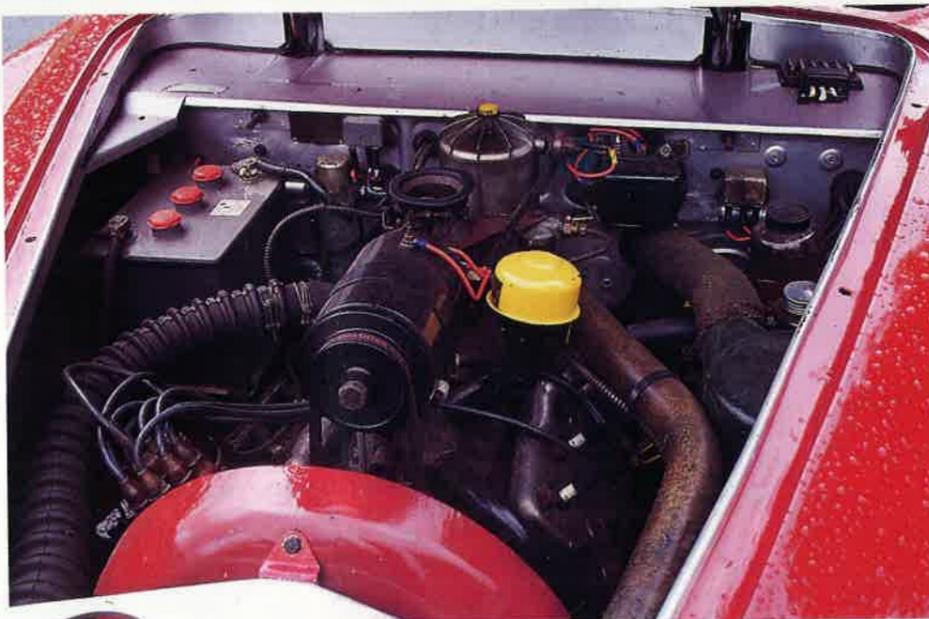
Sous le volant, le petit levier de la Cotal électromagnétique. L'inverseur donnait également 4 vitesses en marche arrière...



Même aujourd'hui, on ne peut reprocher grand chose à ce profil parfaitement équilibré.

Cela étant, la formule n'avait pas que des inconvénients, surtout à une époque où la technologie des suspensions et des pneumatiques n'était vraiment pas assez avancée pour réclamer la rigidité dans les appuis qui allait devenir indispensable vingt ans plus tard, pour obtenir les tenues de route actuelles... En revanche, un châssis séparé permettait – comme c'est encore le cas aujourd'hui pour les poids lourds – d'équiper un châssis donné d'un grand nombre de carrosseries très différentes les unes des autres.

De nos jours, la création d'un cabriolet dérivé d'une berline revient pratiquement à créer une nouvelle coque car une carrosserie fermée étudiée sur ordinateur est généralement incapable d'accepter sans perte importante de rigidité d'être décapitée de son toit. L'exemple fâcheux du cabriolet 205 GTI démontre clairement la dégénérescence des qualités routières qui sanctionne toute négligence en la matière. Mais revenons à Ford et, plus spécialement, à la Comète. C'est sous ce nom qu'apparut durant l'été 51 un très beau coupé qui, en dépit de ses allures transalpines, n'avait pas été étudié à Turin mais à Tournus, c'est-à-dire sur les bords de la Saône, par une firme qui, en théorie, paraissait plus près des casseroles que de la carrosserie automobile. Facel-Métallon était animé par le frère de l'écrivain Pierre Daninos,



Il fallut atteindre aux 3 923 cm³ de la Monte-Carlo pour dompter 105 ch... à 3 800 tr/mn!

l'immortel créateur des « Carnets du major Thompson », dans lesquels un faux Anglais égratignait les vrais Français comme ils ne l'avaient jamais été. Mais si Jean Daninos avait moins d'humour que son frère, son intérêt pour l'automobile n'en était pas moins profond et il alla même, nous le verrons par ailleurs, jusqu'à construire de très belles voitures sous son propre nom. La carrosserie de la Comète fut donc

dessinée et réalisée par Facel et traitée luxueusement dans ses aménagements. Elle rencontra d'emblée un succès certain. Les premières Comète étaient mues par le même moteur que la Vedette, mais, rapidement, la cylindrée augmenta et l'on vit même apparaître en 1954 une Comète Monte-Carlo équipée d'un gros V8 toujours latéral mais fort de 3 923 cm³, ce qui représentait une puissance fiscale de 22 CV, et fier d'une puissance réelle de 105 ch., au régime extrêmement modéré de 3 800 tr/mn. Côté boîte, on vit des trois vitesses comme sur la Vedette, des Cotal 4 vitesses en option puis, sur la Monte-Carlo, une magnifique 4 vitesses mécanique entièrement synchronisée – très rare à l'époque – conçue et réalisée par les Forges et Acieries de Pont-à-Mousson qui,

En ressoudant deux voitures accidentées, on obtient une troisième... comme neuve



Evidemment, les sièges n'é

longtemps, flirtèrent de près avec l'automobile. Au point de vue tenue de route, la Comète fut toujours assez satisfaisante, oscillant entre un penchant inné pour le sous-virage – surtout avec le gros moteur 22 CV – et une certaine tendance au survirage si on commençait à brutaliser en virage une direction tellement démultipliée qu'il devenait difficile de la traiter avec délicatesse. En ligne droite, la stabilité de trajectoire était bonne à toutes les vitesses et si divers réglages de suspension furent successivement essayés par le constructeur, le bon équilibre entre la tenue de route et le confort ne fut jamais réellement trouvé. Il était toutefois manifeste qu'une trop grande souplesse était plus néfaste pour la sécurité qu'une trop grande

raideur po
Les freins
très suffis
surtout su
150 km/h
départ arr
rapidemen
lourd sur
La finition
que de la
elle seule
trouvait ni
une puiss
totalisateu
command
La Comète
1954, une
et elle con
développé
d'occasio
des voitur
l'une et l'a
la scie et
Comète c
connaiss
d'entre ell
leurs achè
de quelq
retraite. H
formalisai

LA COTE DE L'EXPERT

Sa carrosserie en alliage léger contribue à son originalité. les amateurs ne s'y trompent d'ailleurs pas et les transactions de Ford Comète Monte Carlo se font rares. La cote de Christian Huet: 100 000 à 120 000 F. Tendance à la stabilité.



atteindre aux 3 923 cm³ de la Monte-Carlo
dompter 105 ch... à 3 800 tr/mn!

arnets du major
un faux Anglais
is comme ils ne
Jean Daninos
son frère, son
en était pas
ne, nous le
a construire de
on propre nom.
e fut donc

dessinée et réalisée par Facel et traitée luxueusement dans ses aménagements. Elle rencontra d'emblée un succès certain. Les premières Comète étaient mues par le même moteur que la Vedette, mais, rapidement, la cylindrée augmenta et l'on vit même apparaître en 1954 une Comète Monte-Carlo équipée d'un gros V8 toujours latéral mais fort de 3 923 cm³, ce qui représentait une puissance fiscale de 22 CV, et fier d'une puissance réelle de 105 ch., au régime extrêmement modéré de 3 800 tr/mn.

Côté boîte, on vit des trois vitesses comme sur la Vedette, des Cotal 4 vitesses en option puis, sur la Monte-Carlo, une magnifique 4 vitesses mécanique entièrement synchronisée – très rare à l'époque – conçue et réalisée par les Forges et Acieries de Pont-à-Mousson qui,

tient
uve



Evidemment, les sièges n'étaient pas particulièrement enveloppants.

longtemps, flirtèrent de près avec l'automobile.

Au point de vue tenue de route, la Comète fut toujours assez satisfaisante, oscillant entre un penchant inné pour le sous-virage – surtout avec le gros moteur 22 CV – et une certaine tendance au survirage si on commençait à brutaliser en virage une direction tellement démultipliée qu'il devenait difficile de la traiter avec délicatesse.

En ligne droite, la stabilité de trajectoire était bonne à toutes les vitesses et si divers réglages de suspension furent successivement essayés par le constructeur, le bon équilibre entre la tenue de route et le confort ne fut jamais réellement trouvé. Il était toutefois manifeste qu'une trop grande souplesse était plus néfaste pour la sécurité qu'une trop grande

raideur pour le confort...

Les freins, à tambour bien entendu, étaient très suffisants, en conduite normale mais, surtout sur la Monte-Carlo qui atteignait 150 km/h et qui faisait les 1 000 mètres départ arrêté en 38 s, ils chauffaient assez rapidement lorsque le pied droit se faisait lourd sur routes sinueuses.

La finition était belle mais, pour ne parler que de la Monte-Carlo, la boîte assurait à elle seule un chauffage efficace et on ne trouvait ni compte-tours (il est vrai qu'avec une puissance maxi à 3 800 tr/mn...), ni totalisateur journalier et l'avertisseur était commandé au pied.

La Comète était belle mais très coûteuse. En 1954, une Monte-Carlo valait 1 790 000 F... et elle consommait 20 litres aux 100. Il se développa donc un important marché d'occasion qui alla jusqu'à la récupération des voitures accidentées. Avec l'avant de l'une et l'arrière de l'autre, un spécialiste de la scie et de la soudure refabriquait des Comète comme neuves et, à ma connaissance tout au moins, la plupart d'entre elles donnèrent toute satisfaction à leurs acheteurs, tout en assurant la fortune de quelques spécialistes, aujourd'hui à la retraite. Heureuse époque où on ne se formalisait guère...

LA COTE DE L'EXPERT

Sa carrosserie en alliage léger contribue à son originalité. les amateurs ne s'y trompent d'ailleurs pas et les transactions de Ford Comète Monte Carlo se font rares. La cote de Christian Huet: 100 000 à 120 000 F. Tendance à la stabilité.

FORD COMETE MONTE-CARLO

- **Moteur:** Puissance fiscale 22 CV. Cylindrée 3 923 cm³. 8 cylindres en V 80,96 x 95,25. Un carburateur double corps Zenith. Allumage par delco. Refroidissement à eau et glycol par deux pompes et thermostat. Contenance du réservoir 63 litres. Soupapes latérales. Rapport volumétrique 7,2. Puissance au frein 105 ch à 3 800 tr/mn.
- **Transmission:** Propulsion arrière. Boîte de vitesses mécanique à 4 rapports synchronisés. Commande au plancher.
- **Châssis, suspension:** Longerons à caisson et entretoises en X. Suspension AV à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux. Suspension AR à essieu rigide par ressorts semi-elliptiques longitudinaux. Barre stabilisatrice AV. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A vis et galet.
- **Pneumatiques:** 185 x 400 ou 6.40 x 15.
- **Carrosserie:** Poids à vide à 1 400 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 2 802 cm³. Puissance au litre 26,8 ch. Rapport poids/puissance 14 kg/ch.