

Ford Vedette



Je me souviens très bien de ma première vision de la Ford Vedette. L'hiver 48/49 battait son plein et les hasards de l'existence faisaient que j'errais dans les ruines de Dunkerque. Trois ans après la fin des hostilités, le grand port du Nord ressemblait encore à un vaste champ de bataille et, la nuit venue, le gros problème pour les piétons consistait à regagner leur domicile par les rues dépourvues de tout éclairage public, sans choir dans les milliers de caves qui ouvraient leur piège au ras des trottoirs défoncés...

C'est entre deux averses, alors que je tentais de persuader une vénérable Ford A de continuer à fonctionner, que j'aperçus sur le terre-plein du concessionnaire Ford de la ville une grosse voiture aux formes arrondies, qui fleurait le luxe, voire le stupre !

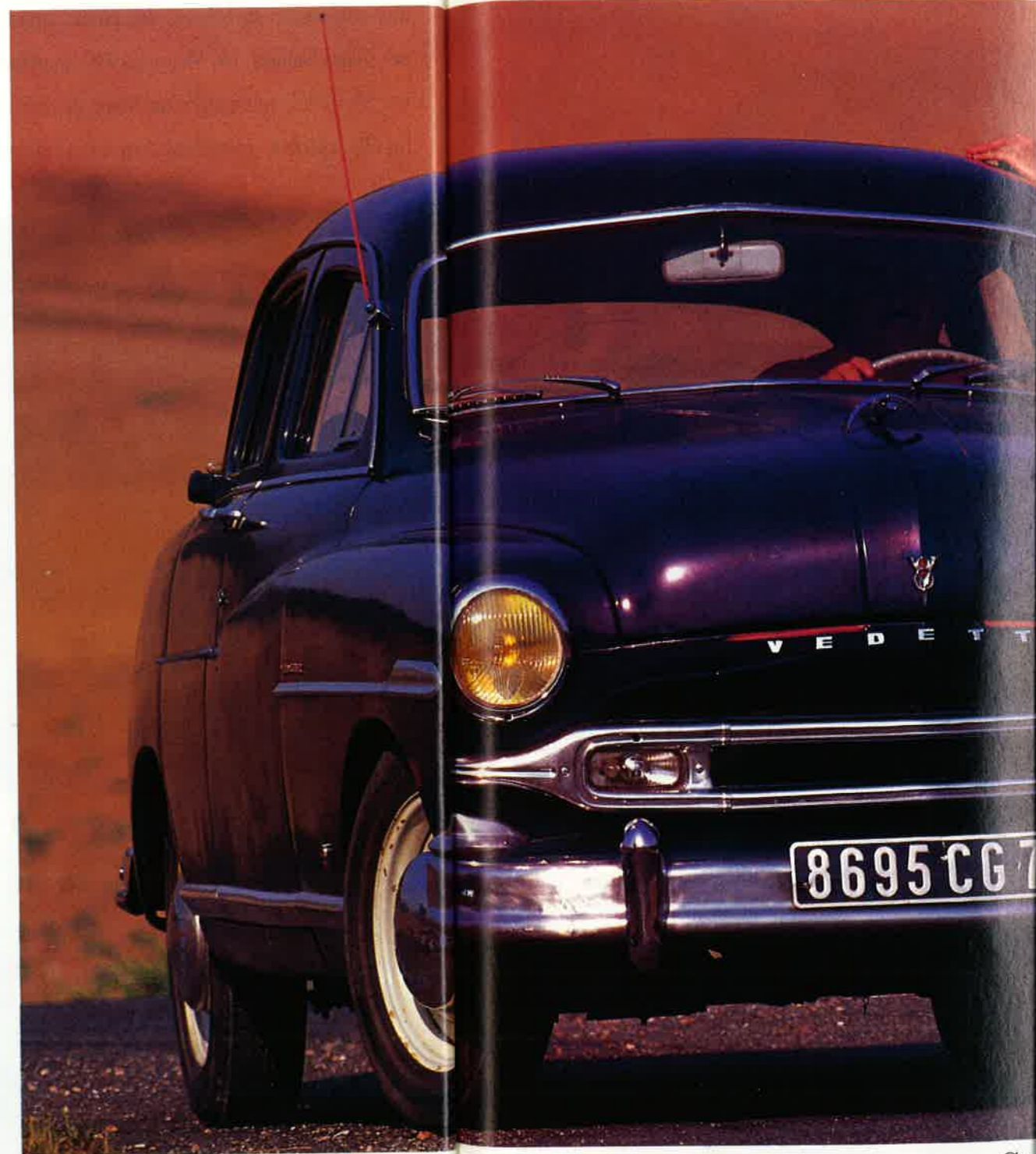
Je venais de découvrir la Vedette, et le contraste entre la désolation ambiante de cette ville fantôme et le message de faste et de prospérité qu'apportait cet engin au nom américain, était réellement impressionnant ! En réalité, la Vedette que Ford avait commencé à construire dans cette usine de Poissy terminée en 1940, quelques mois avant la chute de la France, n'était rien d'autre qu'un projet américain tout bonnement refusé par Dearborn qui, surtout à cette époque, concevait mal qu'on puisse se satisfaire d'un moteur aussi faible et d'une carrosserie aux formes aussi simplistes.

Pourtant, ce moteur était un V8, mais que l'énoncé de ce titre ne provoque surtout pas un quelconque réflexe de Pavlov. D'abord, la cylindrée ne dépassait pas 2 158 cm³, ce qui donnait un minuscule alésage de 66 et une course de 78,8 mm... Ensuite, l'arbre à cames central n'entraînait que des soupapes latérales plantées dans un bloc fonte, au dessous de deux culasses dont les chambres d'explosion offraient des formes vraiment rudimentaires. Grâce à un carburateur - double corps s'il vous plaît - Zenith-Stromberg, la puissance développée atteignait 65 ch à 4 000 tr/mn, ce qui n'était d'ailleurs pas si mal pour l'époque. Malheureusement, cette puissance se trouvait plus ou moins concentrée à haut régime et, comme le moteur répugnait à beaucoup dépasser 4 000 tr/mn, la recherche de la cavalerie finissait par devenir un travail plutôt ardu. Pour tout arranger, la boîte ne possédait que trois rapports, avec des verrouillages plutôt durs et, la progressivité des réactions propre aux V8 aidant, l'impression de

70

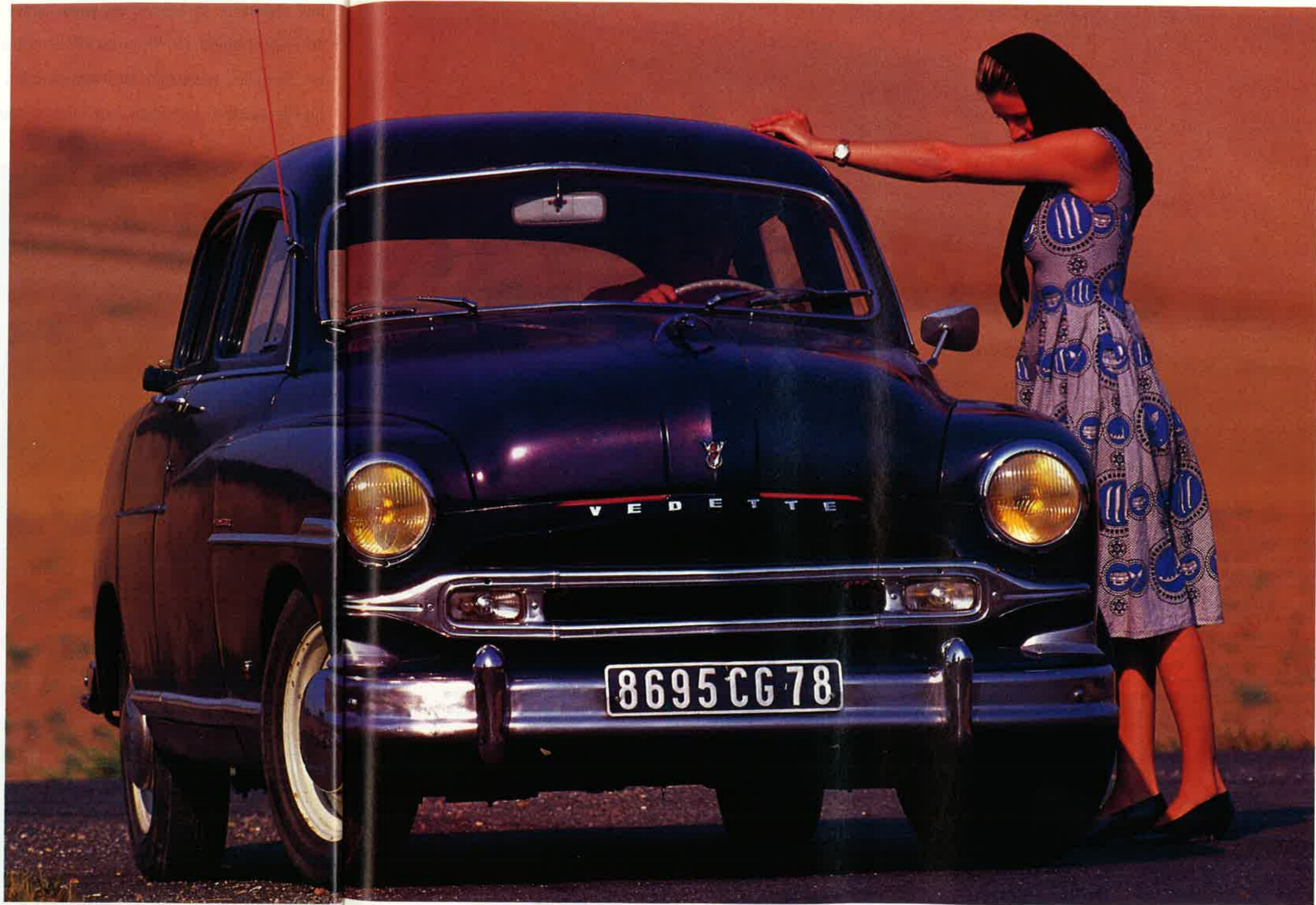
LA COTE DE L'EXPERT

Sa large diffusion dans les années 50 ne lui offre pas les faveurs des cotes. Son esthétique de petites américaine lui procure néanmoins une certaine originalité. La cote de Christian Huet: 10 000 F. Tendance à la stabilité.



UN RÊVE DE PARENT

mais que
surtout pas
D'abord,
58 cm³, ce
de 66 et
l'arbre à
s
un bloc
es dont les
es formes
un
ous plait -
éveloppée
qui n'était
e.
ce se
e à haut
gnait à
la
par
sédait que
ges plutôt
ions
n de



Surge des brûmes dorées d'une Amérique magique...

RÊVE DE PARENT PAUVRE

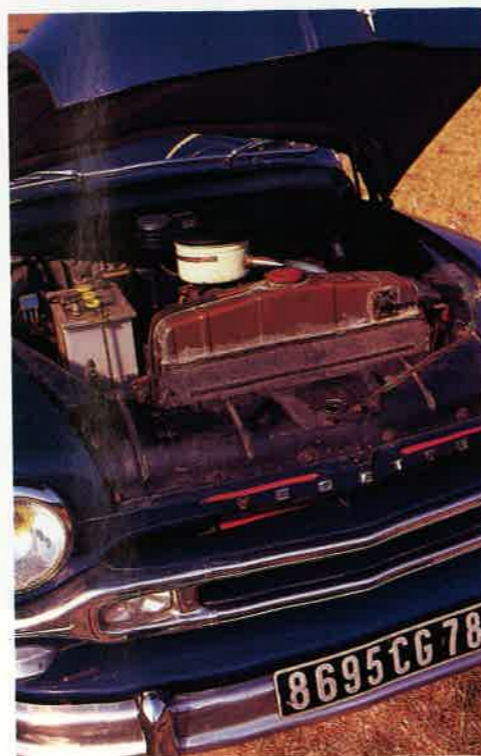
Les premières Vedettes n'avaient pas encore été agrémentées de ce croupion discutable, qui avait au moins l'avantage d'agrandir la malle.



nervosité n'était vraiment pas grande. Il est vrai que, dès 49, Ford offrait, en plus de sa transmission de série, une option boîte Cotal qui, moyennant un supplément de 62 000 francs, proposait ses quatre vitesses (avant et arrière) à commande électro-magnétique, que l'on manoeuvrait au besoin d'un doigt et sans débrayer, et dont la réalisation était tout à l'honneur de l'industrie française. J'avais atteint sur l'anneau de Montlhéry la respectable vitesse de 129 km/h. Le compteur de la voiture n'accusait qu'un peu plus de 2 000 km et, sans doute, était-il possible de frôler 135 km/h. Dans ces conditions, la Vedette pouvait être considérée comme la plus rapide des voitures françaises de grande série, la prestigieuse 15-Six Citroën ayant toujours refusé de dépasser 131 km/h, en dépit des affirmations fallacieuses d'un compteur atteint de mégalomanie galopante.

Un bruit de locomotive des années 30

Le bruit, plutôt sourd, tenait le milieu entre le tam-tam de guerre centrafricain et la locomotive des années trente, tout cela saupoudré quand même d'un battement rappelant le véritable V8 américain. Comparée à une Traction, voire à une 203, la suspension de la Vedette était un miracle de confort, avec un moelleux aussi nonchalant que son amortissement, ce qui n'empêchait pas l'ensemble de tenir honnêtement la route, en dépit d'un roulis plus que prononcé



qui incitait le conducteur débutant à se retenir tout simplement au volant. Ce n'était pourtant pas la meilleure solution, surtout avec une direction aussi démultipliée... Confiant dans la tenue de route de mon luxueux carrosse, je m'engageai donc sans crainte sur les routes d'essai du Massif Central. J'avais compté sans les freins. Eux

La pub Ford déclarait sans rire à propos du moteur "La dernière étape avant la turbine!..." Mais le pas était rude à franchir...

également venaient des USA, ce qui signifie en langage clair que leur résistance à l'échauffement était d'une faiblesse alarmante. Comme dans bien d'autres cas – les mauvaises surprises étaient nombreuses à l'époque, quoique encore préférables aux radars d'aujourd'hui – j'eus de la chance de me sortir sans encombre d'une descente de col beaucoup plus rapide que je le prévoyais...

En dehors de la berline qui était, avec la 203, l'ancêtre de toutes les "deux volumes" actuelles, Ford avait lancé assez rapidement un coupé deux portes ainsi qu'un cabriolet décapotable, ce dernier assez réussi sur le plan esthétique. L'apparition de ces trois modèles qui se paraient volontiers de l'auréole US avait eu le don d'énervé considérablement les conducteurs de 15 Citroën qui se considéraient facilement comme les maîtres de la route. On a peut-être peine à réaliser aujourd'hui les rivalités – souvent bon enfant – qui déroulaient leurs péripéties sur les routes françaises. Sevrés de voitures six années durant, les automobilistes s'en donnaient à cœur joie et retrouvaient en quelque sorte une âme d'enfant, après les dures réalités de l'Occupation. Or donc, une 15 et une Vedette qui se rencontraient avaient tendance à entamer aussitôt une courette éperdue, quitte à se retrouver devant un comptoir 50 kilomètres



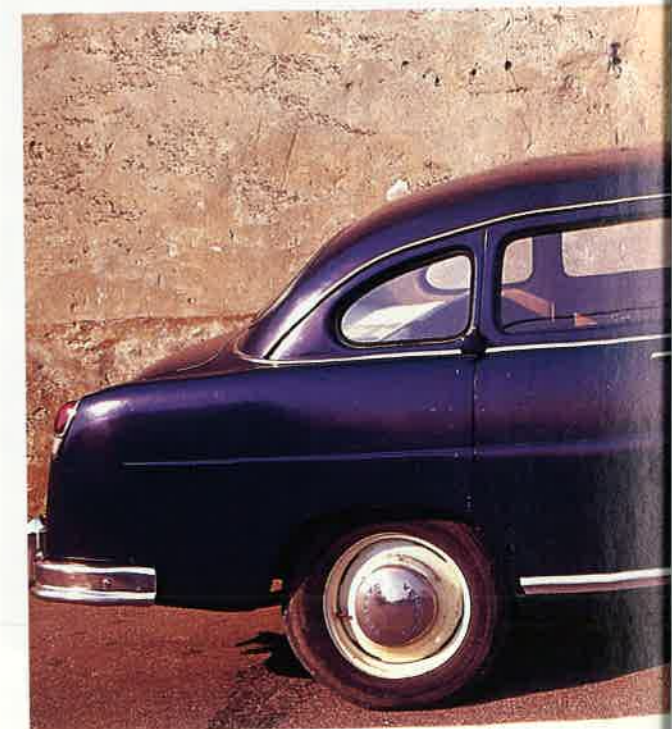
Il ne manquait que le ratelier à Coca-Cola...

plus loin, histoire de commenter l'événement. Certes, j'ai parfaitement conscience de piétiner tous les tabous en mêlant dans une seule phrase vitesse et alcool mais tout à fait entre nous, on s'amusait bien !...

Dans la plupart de ces duels, la Vedette gagnait si les virages n'étaient pas trop nombreux, la Citroën reprenant aisément l'avantage à mesure que le nombre des virages augmentait. Roues arrière motrices, châssis séparé, la Vedette n'était cependant pas une merveille technologique et, d'ailleurs, son aérodynamisme convenable – pour l'époque – ne l'empêchait pas de faire montre d'un très gros appétit, facilement 15 litres/100 km si on tirait fort sur une seconde qui, dans les cas graves, acceptait bon gré mal gré d'atteindre 90 compteur ! Il a bien existé une culasse Pescara qui prétendait donner des chevaux

supplémentaire furent plutôt En dépit de s la Vedette n' finie. Il pleuv équipement prévu en sér s'ouvraient te passagers di pouvaient pa l'orifice du ré à l'intérieur bagages !

Un muf souverain



D'élégance, guère mais



La pub Ford déclarait sans rire à propos du moteur "La dernière étape avant la turbine!..." Mais le pas était rude à franchir...

également venaient des USA, ce qui signifie en langage clair que leur résistance à l'échauffement était d'une faiblesse alarmante. Comme dans bien d'autres cas – les mauvaises surprises étaient nombreuses à l'époque, quoique encore préférables aux radars d'aujourd'hui – j'eus de la chance de me sortir sans encombre d'une descente de col beaucoup plus rapide que je le prévoyais...

En dehors de la berline qui était, avec la 203, l'ancêtre de toutes les "deux volumes" actuelles, Ford avait lancé assez rapidement un coupé deux portes ainsi qu'un cabriolet décapotable, ce dernier assez réussi sur le plan esthétique. L'apparition de ces trois modèles qui se paraient volontiers de l'aurole US avait eu le don d'énervier considérablement les conducteurs de 15 Citroën qui se considéraient facilement comme les maîtres de la route.

On a peut-être peine à réaliser aujourd'hui les rivalités – souvent bon enfant – qui déroulaient leurs péripéties sur les routes françaises. Sevrés de voitures six années durant, les automobilistes s'en donnaient à cœur joie et retrouvaient en quelque sorte une âme d'enfant, après les dures réalités de l'Occupation.

Or donc, une 15 et une Vedette qui se rencontraient avaient tendance à entamer aussitôt une courette éperdue, quitte à se retrouver devant un comptoir 50 kilomètres



Il ne manquait que le ratelier à Coca-Cola...

plus loin, histoire de commenter l'événement. Certes, j'ai parfaitement conscience de piétiner tous les tabous en mêlant dans une seule phrase vitesse et alcool mais tout à fait entre nous, on s'amusait bien !...

Dans la plupart de ces duels, la Vedette gagnait si les virages n'étaient pas trop nombreux, la Citroën reprenant aisément l'avantage à mesure que le nombre des virages augmentait. Roues arrière motrices, châssis séparé, la Vedette n'était cependant pas une merveille technologique et, d'ailleurs, son aérodynamisme convenable – pour l'époque – ne l'empêchait pas de faire montre d'un très gros appétit, facilement 15 litres/100 km si on tirait fort sur une seconde qui, dans les cas graves, acceptait bon gré mal gré d'atteindre 90 compteur ! Il a bien existé une culasse Pescara qui prétendait donner des chevaux

supplémentaires mais les Vedette gonflées furent plutôt rares. En dépit de ses ascendances américaines, la Vedette n'était pas particulièrement bien finie. Il pleuvait dans le coffre et, côté équipement, le chauffage n'était même pas prévu en série. Deux détails : les portières s'ouvraient tellement bizarrement que les passagers de l'avant et de l'arrière ne pouvaient pas sortir simultanément et l'orifice du réservoir de carburant se trouvait à l'intérieur de la malle, en compagnie des bagages !



Un mufle massif, qui irritait souverainement les 15-Six Citroën.

FORD VEDETTE

- **Moteur** : Puissance fiscale 12 cv. Cylindrée 2 158 cm³. 8 cylindres en V 66,04 x 78,8. Un carburateur double corps inversé. Allumage par delco. Refroidissement à eau avec pompe et thermostat. Alimentation par pompe à engrenages. Taux de compression 7. Culasse aluminium. Soupapes latérales. Puissance 65 ch à 4 000 tr/mn. Couple maxi 12,5 mkg à 2 500 tr/mn.
- **Transmission** : Boîte à 3 vitesses. Commande sous le volant.
- **Châssis, suspension** : Longerons à caisson en tôle d'acier emboutie avec traverses. Roues avant indépendantes, levier triangulaire en trapèze et ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide. Ressorts semi-elliptiques. Stabilisateur de virage à l'avant. 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 1 176 kg.
- **Caractéristiques de performances** : Cylindrée à la tonne 1 844 cm³. Puissance au litre 30,1 ch. Rapport poids/puissance 18 kg/ch.



D'élégance, guère mais un caractère massif et donc cossu...