

► ESSAI FORD COMÈTE 1953

L'aventure d'une étoile

À partir de la saison 1949, Ford SAF - filiale française du groupe américain, installée à Poissy - commercialise un nouveau catalogue haut de gamme baptisé Vedette, animé d'une mécanique à huit cylindres en V. Il manque à ce parterre de berlines un coach haut de gamme, vecteur d'une image de marque flatteuse. La naissance de la Comète vient combler cette lacune.





Incontestablement, le profil du coupé Ford évoque, par son épuration décorative de carrosserie, l'école stylistique italienne. On remarque les flancs lisses très en vogue

Le soleil radieux, habituel en cette saison sur les rives de la Côte d'Argent, pousse les ombres effilées des grands pins vers les impeccables étendues de gazon minutieusement taillées. Nous sommes sur les terres du Golf Chiberta, à Anglet, près de Biarritz. C'est en effet dans ce cadre enchanteur que commence, ce vendredi 17 août 1951, l'aventure publique de la Ford Comète. Désirant rompre avec les traditions de présentation au Salon de l'Auto parisien, le président de la Ford SAF, François Lehideux (neveu par alliance de Louis Renault), qui préside aux destinées de la maison depuis le mois de janvier 1950, et son directeur de la propagande (comme l'on disait alors), Monsieur Terramorsi, affrètent deux wagons-lits complets afin d'acheminer dans les meilleures conditions possibles jusqu'à la station balnéaire des Pyrénées-Atlantiques les représentants de la presse. Une habile stratégie qui place les journalistes dans



une ambiance détendue, peu propice à leur inspirer des jugements sévères à l'encontre d'un modèle exhibé sous d'aussi heureux auspices ! L'accueil de ces derniers à la vision des quatre coaches à quatre places Comète, tous immatriculés dans le département des Yvelines et exposés pour l'occasion, est de toute façon enthousiaste. Il faut bien dire qu'esthétiquement, la voiture est une totale réussite. Depuis 1948 et la présentation de la Simca Huit Sport dont il est un fervent admirateur, François Lehideux pense que la présence au catalogue d'un coupé d'élite dérivé de la Vedette ajouterait un symbole flatteur fort en faveur de la

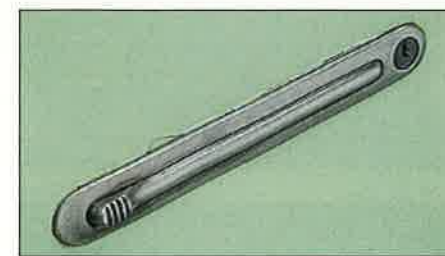
Prix, concurrence et production

En 1953, une Ford Comète coûte 1 502 000 francs. Pour comparaison, une conduite intérieure Ford Vedette à six glaces s'échange contre la somme de 935 000 francs alors que la nouvelle limousine découvrable coûte 975 000 francs. À cette époque, la concurrence française concernant la Comète est assez peu nombreuse, citons néanmoins le tout nouveau coach Hotchkiss Grégoire (4 cylindres opposés, 1 998 cm³, 75 ch, 150 km/h, 2 050 000 francs), ou encore, plus modestement, le joli coupé Simca Sport (4 cylindres, 1 221 cm³, 51 ch, 135 km/h, 1 298 000 francs). Pour mémoire, une Citroën 2 CV coûte, cette même saison, 341 870 francs. D'après les derniers calculs effectués par les experts du Club Vedette France (www.clubvedettefrance.com) quelque 2 167 Comète auraient été livrées, dont 700 versions Monte-Carlo.

La planche de bord façonnée en métal inoxydable rainuré est d'une grande sobriété, tout en dégageant une élégance de bon aloi. On observe le magnifique volant à trois branches et, à droite de la colonne de direction, le compteur de vitesse et le compte-tours.



en 1953, et en bas de l'aile avant (et page 28), le blason des établissements Facel-Metallon.



On admire le dessin très discret du dispositif d'ouverture des portières : une simple lame ! Signalons que ce système est identique à celui monté sur les belles Simca Sport.



Les services de publicité de la Ford SAF affirment que la Comète offre quatre sièges Pullman, l'Auto-Journal d'octobre 1952 conteste fermement cette affirmation. On constate néanmoins l'impeccable finition de l'ensemble.

filiale du géant de Dearborn. Au début de la saison 1951, en souvenir de la Simca déjà évoquée issue d'un dessin de Pinin Farina, la firme de Poissy commande une étude concernant un coupé deux portes. Mais comme pour la fameuse Simca Sport, la réalisation des prototypes est confiée à Jean Daninos, qui dirige la société Facel-Metallon installée à Colombes et spécialisée depuis 1939 dans l'emboutissage de carrosserie, la soudure délicate et les aciers inoxydables. Une entreprise de pointe, bientôt créatrice d'un autre coach de légende, la Facel-Vega. En octobre 1951, François Lehideux et ses équipes envisagent, d'une manière peut-être légèrement optimiste, une cadence d'assemblage de quinze Comète par jour. Précisons que, selon la légende, l'appellation astrale de la nouvelle venue est due à une idée de l'écrivain Pierre Daninos, frère du carrossier de Colombes. La silhouette de la nouvelle Ford, qui maîtrise parfaitement la récente tendance « ponton » venue d'outre-Atlantique très prisée à ce moment précis, est un heureux mélange de deux écoles stylistiques majeures. L'italienne concernant le subtil tombé de pavillon, les flancs de caisse lisses, souple et rassurante de rondeurs, sans ornements excessives, et l'excentricité d'outre-Atlantique pour la calandre, une large bouche traversée d'une épaisse barre dotée d'une forme centrale décorative en métal chromé.



Ce joli blason installé sous la plaque de police arrière est celui utilisé par les établissements Nicolle, concessionnaires Ford à Bordeaux, qui ont vendu la Comète de notre essai le 24 juin 1953 (sortie d'usine seulement 14 jours plus tôt).



Côté gauche, on découvre la montre électrique ainsi qu'un ensemble intégrant la jauge à essence, l'ampèremètre, le manomètre de pression d'huile et l'indicateur de température du circuit d'eau.



La Comète de notre reportage bénéficie du rare autoradio (en état de marche) de marque Firvox, au-dessus du cendrier.



Le seul endroit où figure le patronyme du constructeur à l'ovale bleu se trouve sous le capot moteur. Psychologiquement, cette discrétion n'est certainement pas très judicieuse vis-à-vis de la maison mère, et de Henry Ford II lorsqu'il découvre la voiture !



Les poignées intérieures de commande des vitres, à l'instar des boutons de la planche de bord, sont réalisées dans une belle bakélite de couleur café utilisant un dessin strié.



Voici comment se présente la Ford Comète de notre ami Frantz Ley en 1983 ; elle est alors immatriculée dans le département 95. À cette époque, la voiture possède encore sa calandre de première monte à barre décorative centrale, comme toutes les Comète de série.



C'est un collectionneur d'Angoulême qui prend, en 1988, le destin du coupé pour lequel une restauration sérieuse est pratiquée. Une teinte Sungate Ivory est appliquée sur la caisse, mais il manque encore le montant de glace gauche, les seuils de portes, la banquette arrière et, curieusement, la sellerie est refaite en drap bouclette !



Sur les premières versions 12 CV 1952, le coffre arrière de la Comète comprend deux poignées verticales à la manière des Simca Sport. À l'origine, les butoirs de pare-chocs accueillent des catadioptrés.

À l'époque de sa présentation, Ford parlait – concernant la création de la carrosserie de la Comète – d'une origine latine, sans plus de précision. Le modèle de notre essai adopte une calandre accessoire d'époque fournie par la maison CLC, entretenant (et c'est, bien sûr, le but !) la confusion avec une Monte-Carlo.

Un montage très proche de celui utilisé sur le haut de gamme Vedette baptisé Vendôme et dévoilé au Salon de Paris d'octobre 1953. La nouvelle Ford Comète 1952 répond, dans un premier temps, au code F492 E ou ES si elle est dotée d'une transmission Cotal, puis adopte la désignation FBAFM à partir du 450^e exemplaire produit.

Huit cylindres en V toujours d'actualité

Si la robe du coupé mérite tous les éloges, sous le capot on trouve la placide machinerie de la Vedette, soit le fameux huit cylindres en V aux soupapes latérales de 2158 cm³ (12 CV fiscaux) délivrant 66 chevaux à 4500 tr/mn, un potentiel véritablement insuffisant pour un véhicule d'un tel statut social. Conscient de cet handicap, les ingénieurs de Poissy en augmentent le taux de compression et le régime moteur au cours de la saison 1952 et parviennent ainsi à porter la puissance à 68 puis 74 ch capables d'emmener le coach à une vitesse (elle aussi trop modeste) de 130 km/h. Mais pour le millésime 1953, les choses s'améliorent nettement dans ce domaine.



En septembre 2002, Frantz Ley, nouveau propriétaire, participe à sa première sortie. La voiture est en bonne compagnie, entourée de Simca Sport à carrosserie Fecal Metallon. La Comète est désormais peinte en un camaïeu de vert (à l'instar d'une Monte-Carlo 1954), mais conserve encore ses enjoliveurs et sa calandre d'origine.

La Comète reçoit V8 hérité des modèles Matford et Ford F-472 A des années passées. Si l'on conserve la cote d'alésage de 81,3 mm, l'alésage passe de 66 à 67,9 mm, le taux de compression grimpe à 7,4 au lieu de 6,8, portant la cylindrée à 2355 cm³ et la puissance disponible est désormais de 80 chevaux. Non seulement la vitesse maximale s'affiche dans un créneau plus présentable de 145 km/h, mais en outre la mécanique gagne encore en souplesse (déjà un point fort du groupe) puisque le couple maximum est passé de 12,5 m.kg au régime de 2500 tr/mn à 14,7 m.kg à 2 750 tr/m. Rappelons que ce huit cylindres en V, malgré une suite d'améliorations techniques au cours de sa longue carrière, demeure d'un strict point de vue architectural identique à la première



Ce montage photographique présente toutes les possibilités de dessin de calandre offertes par les accessoiristes du moment, en faveur du coupé Ford. Rappelons que la grille de la Comète Monte-Carlo d'usine se compose de trois barres horizontales hachées de sept verticales.



Cet angle met parfaitement en lumière la souplesse du pavillon et la gracieuse lunette en trois parties. La caisse de la Comète est faite d'une tôle d'acier de 95/100^e et de haute qualité, une spécialité parfaitement maîtrisée par la société de Jean Daninos.



En 1953 les clignoteurs prennent place dans les butoirs de pare-chocs réalisés en acier inoxydable, les phares antibrouillard et de pointe rejoignent la voiture sans supplément.

mouture présentée officiellement au public le 9 mars 1932. Il résulte d'un pari industriel très risqué, tenté et gagné par l'iconoclaste Henry Ford, celui d'offrir des automobiles de très grande diffusion dotées d'une mécanique alors uniquement destinée à une clientèle aisée. Si dès le millésime 1954, la Ford Motor Company propose aux consommateurs américains un tout nouveau et moderne V8 aux soupapes en tête, le modèle à la distribution latérale continue sa carrière sur de nombreux marchés internationaux, dont la France. Dans notre pays, la filiale de Poissy demeure l'unique entreprise à maintenir en production, grâce au catalogue Vedette et maintenant Comète, des voitures particulières animées à l'aide de moteurs à huit cylindres en V. La transmission s'effectue aux roues arrière via une boîte de vitesses manuelle à trois rapports. L'électromagnétique Cotal-Maag reste disponible, une offre complétée par une récente proposition, de loin la plus performante, l'excellent mécanisme Pont-à-Mousson à quatre rapports. Une transmission automatique «Electro-Fluid» ne semble pas avoir laissé un souvenir inoubliable, il est même douteux qu'elle ne fut jamais installée sur une Comète.

Vivement le mistral

Le coupé Comète qui nous intéresse aujourd'hui appartient à Frantz Ley, un membre enthousiaste du club Vedette France des environs d'Agen, ancien chirurgien dentiste désormais conseil en communication auprès d'entreprises de la région. Sa belle



Si les jantes et les enjoliveurs de série du modèle de notre essai sont pieusement conservés, pour le moment, l'auto repose sur des roues Robergel de 15 pouces chaussées de pneumatiques Michelin à flancs blancs.

bénéficie d'une technique de soudure

Trop secret ?

Afin de ménager l'effet de surprise, François Lehideux prépare la naissance de la Comète dans le plus grand secret. Seuls quelques cadres proches du patron ont pu découvrir le prototype, encore dénomé Facel-Facelia et immatriculé 4636-WO. Plus délicat, Henry Ford II découvrira avec enthousiasme la machine lors d'une visite en France, alors qu'elle est déjà commercialisée, et s'interroge sur le fait qu'une telle réussite ait pu échapper à son information ! Quelques années plus tard, Lehideux confiera lors d'une interview que cette « cachotterie » avait certainement nui à sa carrière au sein de la filiale de la Ford Motor Company, et amené à son remplacement en 1954 par Francis C. Reith, un fidèle protégé du petit-fils d'Henry Ford premier.

machine, qui accueille dans le compartiment moteur le huit cylindres 13 CV (d'une puissance de 68 ch, en attendant mieux) a quitté les ateliers de Poissy le 10 juin 1953 et trouve le 24 juin suivant, via le Garage Nicolle (concessionnaire Ford à Rouen), un heureux premier propriétaire récupérateur de métaux dans cette même ville. La voiture alors immatriculée 156 CY 76 porte le numéro de carrosserie FMC052, le numéro de moteur 700326, tandis que la plaque constructeur porte l'inscription Ford SAF Poissy-V8 FBAFM 871 – il faut noter que c'est le seul

endroit de l'auto où figure le patronyme du constructeur d'outre-Atlantique ! Frantz devient le propriétaire de la Comète à la fin de la saison 2001, suite à une annonce publiée dans les colonnes de notre confrère *La Vie de l'Auto*. Difficile de résister à la tentation d'ouvrir une de ces larges portières qui donnent accès à un bel et cosu espace intérieur. On soupçonne immédiatement le savoir-faire d'un carrossier de qualité. Les assises fort confortables sont tendues d'un beau cuir de teinte verte, à l'arrière, le confort est également au rendez-vous, bien que l'espace relève d'un concept type 2+2, signifiant que la place aux jambes est comptée. Installé aux commandes, vous vous trouvez immédiatement face à un volant à trois branches qui mérite à lui seul un premier prix de *design* industriel. Il est monté au bout d'une colonne de direction bien droite qui semble jaillir vers vous de la planche de bord. Cette dernière se recouvre d'un magnifique revêtement en inox rainuré accueillant une instrumentation extrêmement complète, où figure entre autre un compte-tours gradué jusqu'à 6 000 tr/mn qui, étrangement, n'apparaîtra pas sur la version plus sportive Monte-Carlo. Malgré la ceinture de caisse assez haute, la visibilité est partout satisfaisante, même vers la lunette arrière

FICHE TECHNIQUE

- Moteur : huit cylindres en V ouvert à 90°, bloc en fonte, culasse en aluminium, vilebrequin à trois paliers plus quatre manetons, arbre à cames central, soupapes latérales. Lubrification sous pression, carter humide, capacité du carter : 4,5 litres. Refroidissement par eau à l'aide de deux pompes et deux thermostats automatiques, capacité du radiateur : 16 litres
- Cylindrée : 2 355 cm³
- Alésage x course : 67,9 x 81,3 mm
- Puissance : 80 ch à 4 500 tr/mn
- Distribution : soupapes latérales
- Alimentation : 1 carburateur inversé à double corps Zenith EEI XB 44
- Allumage : batterie 6 volts, bobine et distributeur, ordre d'allumage : 1, 5, 4, 8, 6, 3, 7, 2
- Transmission : boîte de vitesses à trois rapports plus marche arrière, deuxième et troisième rapport synchronisés, ou transmission électromagnétique Cotal à quatre rapports en option
- Direction : à vis et galet de marque Gemmer, rayon de braquage 5,96 m
- Carrosserie en tôle d'acier
- Train avant : suspension à roues indépendantes par quadrilatères déformables et ressorts à boudins, plus amortisseurs Allinquant
- Train arrière : par deux ressorts à lames semi-elliptiques longitudinaux à 10 lames, plus amortisseurs télescopiques hydrauliques Allinquant
- Freins : à commande hydraulique Lockheed, diamètre des tambours 279,4 mm, la surface de freinage atteint 1 170 cm². Frein à main par câble sur les roues arrière
- Empattement : 269 cm
- Longueur : 462 cm
- Largeur : 174 cm
- Hauteur : 142 cm
- Voies AV/AR : 135 cm/138 cm
- Garde au sol : 15 cm
- Pneumatiques : 165 x 400 ou 6,40 x 15
- Poids : 1 370 kg à vide, maxi en charge 1 710 kg
- Vitesse maximale : 140 km/h



Le vénérable 8 cylindres en V aux « têtes plates », comme on avait coutume de le désigner, s'avère d'une excellente fiabilité. Contrairement à une idée tenace, aucun signe d'échauffement du système de refroidissement du moteur n'est détectable si le dispositif d'allumage est parfaitement réglé.

divisée par deux gracieuses baguettes en inox. Mais il est temps d'animer ce huit cylindres en V qui a tant marqué l'histoire. Sa sonorité rassurante, toute en profondeur, met immédiatement de bonne humeur. Par contre, si le potentiel mécanique sur terrain plat paraît suffisant afin de circuler d'une manière paisible, il s'avère nettement anémique dès que se présente la moindre montée. Il faut alors jouer du levier de vitesse (installé à droite, sur la colonne de direction) afin de descendre sur le deuxième rapport, ce qui a pour conséquence immédiate d'affoler l'aiguille du compte-tours et faire chanter au V8 une mélodie beaucoup moins harmonieuse. Incontestablement les 105 chevaux disponibles du groupe Mistral de la Comète Monte-Carlo 1954 (Type F39FM) couplé à une transmission Cotal à quatre rapports vont permettre une approche bien plus sérieuse de la voiture. Le freinage typique de l'époque concernée, soit parfois un peu distrait, ne pose par ailleurs aucun problème particulier, ainsi que la direction toujours directe et sans vice. Malgré quelques incartades en compétition (édition 1954 du Rallye de Monte-Carlo), la Comète s'avère plutôt une très attachante machine, plus mondaine que réellement sportive, qui séduira, entre 1952 et 1955, un peu plus de deux mille esthètes en quête d'exclusif et de bon goût. Un chiffre raffiné qui autorise de nos jours une place à part dans la légende automobile, et c'est bien là l'essentiel. ■

Patrick Lesueur

Photos Antoine Pascal et archives F. Ley