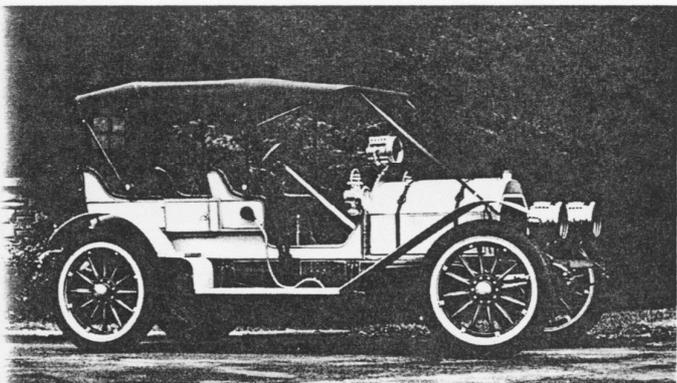
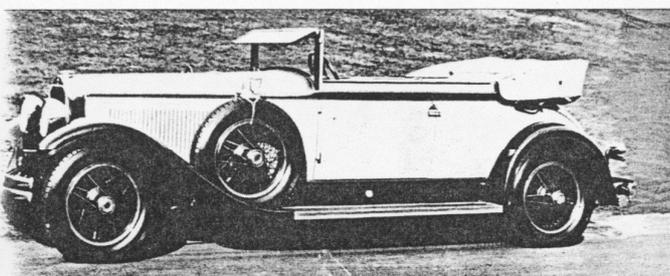


1904 STEARNS (a), tonneau 24 CV.
 Coll. Keith Marvin

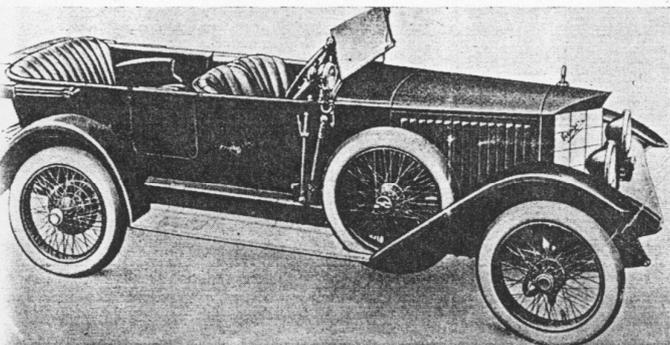


1907 STEARNS (a), tourisme 10/60 CV.
 Burton H. Upjohn



1929 STEARNS-KNIGHT, décapotable 6,3 l.
 Coll. Keith Marvin

1924 STEIGER, tourisme 10/60 CV. G.L. Hartner.



rieurs furent équipés de moteurs monoblocs à 4 cyl. de 30, 35 et 45 CV au frein. Leur capacité allait jusqu'à 5,2 l en 1912. Elle n'était carrossée qu'en 4 et 5 places, et la longueur d'empattement allait jusqu'à 3 m. En 1914, une 6 cyl. fut fabriquée. GMN

STEAMOBILE (US) 1900-1902.

- (1) Keene Automobile Co, Keene, N.H. 1900-1902.
- (2) Steamobile Company of America, Keene, N.H. 1902.

La Steamobile était un buggy à vapeur avec conduite par levier, propulsé par un moteur vertical 2 cyl. 7,9 CV, avec transmission par une seule chaîne. La carrosserie à 2 ou 4 places dos à dos. La Steamobile avait un tableau de bord incurvé comme l'Oldsmobile, mais construit plus haut. GNC

STEARNS (a); STEARNS-KNIGHT (US) 1899-1930.

F.B. Stearns Co, Cleveland, Ohio.

La première réalisation de la firme fut un buggy à gaz typique, dans le style américain, avec moteur horizontal sous le plancher, boîte de vitesses à engrenage planétaire, transmission par chaîne, et roues type bicyclette. Sous sa forme de 1901, elle avait un énorme cylindre (alésage 190 mm et course 178 mm) et une conduite par volant. En 1902, la Stearns était devenue une voiture 2 cyl., 25 CV, 5 1/2 l, capotée. Les voitures de 1905 avaient un aspect plus européen, avec leurs soupapes latérales à commande mécanique, leurs cylindres par paires et leurs radiateurs style Mercedes. Une 4 CV fut suivie de réalisations encore plus importantes, par exemple une 6 cyl. 45/90 CV à transmission par chaîne, avec la paire de cylindres arrière prenant fin dans le bouclier. La capacité était de 13 l et la voiture pouvait atteindre près de 145 km/h. La 30/60, 4 cyl. 8 3/4 l, pouvait être commandée avec transmission par arbre ou par chaîne; elle atteignait 96,5 km/h. En 1909 parut une voiture de ville modeste, de 15/30 CV, avec moteur monobloc. Le signe distinctif de ces voitures était une ligne blanche tout autour de l'intérieur de la calandre de radiateur. Par la suite, les voitures de sport furent remplacées par des voitures plus sérieuses, avec moteurs à doubles chemises-tiroirs Knight, les versions de 1914 comportant une 4 cyl. 5,1 l, et une 6 cyl. 6,8 l, toutes deux avec éclairage et démarrage électriques.

En 1917, les Stearns passaient à la mode des 8 cyl. en V avec la voiture 5,4 l, mais les 4 et 6 cyl. retinrent encore l'attention de la firme pendant le début et le milieu des années 20, les 4 cyl. disparaissant en 1926 — une année après l'achat de la firme par Willys-Overland. Ce changement de propriétaire ne modifia pas la qualité des Stearns, qui fut maintenue sur une ligne de prestige. Pendant les deux dernières saisons de la firme — 1929 et 1930 — parurent une 6 cyl. 27,3 CV, et une grosse 8 cyl. en ligne, 6,3 l, avec vilebrequin à 9 paliers et empattement de 3,68 m. MCS

STEARNS (b) (US) 1900-1904.

Stearns Steam Carriage Co, Syracuse, N.Y.

Conçue par E.C. Stearns, cette voiture n'avait aucun rapport avec les Stearns mieux connues, construites à Cleveland. C'était une voiture à vapeur de conception classique, dotée d'un moteur à chemises-tiroirs 2 cyl., 8 CV, d'une transmission par chaîne et d'une conduite par levier latéral. Il y avait une grande variété de types de carrosseries, parmi lesquelles une 6 places à trois rangées de sièges et des rideaux en toile sur les côtés pouvant être descendus en les déroulant. Le dernier modèle sorti en 1902 et fut appelé, probablement à juste titre, la première voiture commerciale au monde fabriquée en série. GNC

STECO (US) 1914.

Stephens Co, Chicago, Ill.

La Steco était un cycle-car avec châssis en forme de cendrier, doté d'un moteur refroidi par air, 2 cyl. de 10 CV, d'une transmission aux roues par courroie et d'une carrosserie conçue pour deux passagers en tandem. GMN

STEELE (US) 1915.

The William Steele Co, Worcester, Mass.

Cette firme fabriquait des camions, et il semble qu'elle ait aussi construit un petit nombre de cycles-cars à 2 cyl. pendant la période de vogue de ces véhicules. GNC

STEEL SWALLOW (US) 1907-1908.

Steel Swallow Auto Co, Jackson, Mich.

La Steel Swallow n'était probablement ni aussi légère ni aussi silencieuse que son nom « l'hirondelle d'acier » semble l'annoncer. C'était une 2 places dotée d'un moteur 2 cyl. refroidi par air placé sous le capot, d'une transmission à friction et d'un empattement de 2,13 m. GMN

STEIGER (D) 1920-1926.

(1) Walter Steiger & Co, Burgrieden 1920-1925.

(2) Steiger AG, Burgrieden 1925-1926.

Steiger fabriquait quelques prototypes pendant la Première Guerre mondiale, mais la production ne commença réellement qu'en 1920. Le premier modèle fut la 2,6 l, 10/50 CV, modèle de conception hardie créée par Paul Henze, comportant un arbre à cames en-tête, entraîné par un arbre vertical, ainsi que l'emploi de métal léger pour le moteur. La production de voitures fut arrêtée en 1926 mais, pendant quelques années encore, quelques voitures furent construites par un ancien représentant de Steiger, à Düsseldorf, à partir de pièces détachées. Walter Steiger lui-même se rendit en Suisse et conçut, pour Martini, une voiture connue sous le nom de Martini-Steiger. HON

STÉLA (F) 1941-1944.

Véhicules Electriques Stéla, Villeurbanne, Lyon.

Cette firme fut probablement le plus gros fabricant français de véhicules électriques pendant les temps de guerre. Les premières voitures avaient des lignes anguleuses, et les batteries se trouvaient sur le marchepied, mais, en 1942, sortit le modèle RCA, une conduite intérieure 5 places, 4 portes, aux lignes profilées. Un certain nombre de ces