

Moteur : avant, V8 Lincoln, soupapes latérales, 5 527 cm³, 154 ch, 42,17 m.kg, 180 km/h, 22 l/100 km

Transmission : aux roues AR, boîte Hydramatic 4 vitesses

Trains roulants : basés sur des pièces Ford, suspension AV indépendante, ressorts hélicoïdaux ; pont AR Hudson, ressorts semi-elliptiques, freins hydrauliques

Structure : plateforme auto-portante, conduite intérieure à toit démontable, 2-portes, 4-places

Dimensions-poids : 4,60 x 1,80 x 1,38 m ; 1 500 kg



Muntz Jet : le rêve de deux gamins

▲ Inconnue du grand public, la Muntz Jet étonne ceux qui la découvrent !

Près de soixante-dix ans après avoir découvert ce modèle avec son frère Patrick, Marc Van der Stricht roule aujourd'hui en Muntz Jet. L'attente a été longue...

C'est à l'usine, directement, que les clients prenaient possession de leurs autos. ►



PRODUCTION

Pas plus de 200 voitures

Selon le Muntz Registry, 198 Muntz auraient été produites mais il n'y a plus d'archives de l'usine. Les premières, les Road Jet, à partir de fin 1950, sont construites avec des pièces prévues pour la Kurtis Sports Car. Earl Muntz a transformé la Kurtis en un coupé de luxe à quatre places avec hard-top amovible : empattement allongé de 33 cm, V8 Cadillac 5,4 l et 160 ch, plutôt que le Ford. Kurtis n'a pas approuvé, il s'est dégagé du projet. Après avoir construit 29 autos, Muntz déplace la production dans l'Illinois. La deuxième série, à moteur V8 Lincoln soupapes latérales 5,5 l de 154 ch, a été construite à 123 autos. Pas de réseau de distributeurs, on achetait sa Muntz à l'usine. Les dernières voitures produites ont eu des parties de carrosserie en fibre de verre. Au total, certainement pas plus de 200 voitures.

Marc et Patrick Van der Stricht avaient visité le Salon de l'auto de Bruxelles 1954 avec leurs parents, qui souhaitaient découvrir les tout nouveaux modèles. Marc : « Mon frère et moi, nous sommes tombés en arrêt devant une grosse auto massive, lisse et aérodynamique, d'un noir très brillant, avec un toit blanc, un intérieur en alligator et de très gros pare-chocs chromés. Ce fut le coup de foudre pour cette Muntz Jet. Nos parents ne semblaient pas prêts à en acheter une. Mon frère Patrick et moi, nous nous sommes juré d'en avoir une, un jour. Nous avons alors 10 ans. »

Les deux frères se sont passionnés toute leur vie pour les voitures anciennes, surtout américaines. Ils ont cherché des Muntz Jet, en vain, jusqu'à ce que Patrick en trouve une au Portugal, où elle avait été vendue neuve en 1953 : apparemment encore en état d'origine, patinée mais pas rouillée, restée longtemps à l'arrêt.

Les travaux de remise en route ont été terminés récemment, mais Patrick est décédé avant de voir le résultat.

REMISE EN ROUTE

Marc : « Les travaux ont débuté par la recherche d'informations. La Muntz n'avait plus roulé depuis 1979. Nous nous sommes appliqués à réveiller la mécanique. Mon frère a rassemblé les infos techniques et l'auto a été amenée sur remorque chez un spécialiste des américaines. Le V8 a été réassemblé, les pistons, segments, poussoirs, joints, soupapes, pompe à eau, pompe à essence ont été remplacés. Le carburateur Holley a été refait, et le distributeur aussi. Les bougies, radiateur, durits et courroies ont été remplacés aussi, comme les cylindres de freins, garnitures et flexibles ; la dynamo révisée ; la boîte automatique Hydramatic entièrement refaite. Plus tard, les circuits électriques ont été remis

HISTOIRE

L'influence de la Kurtis Sports

Earl Muntz, homme d'affaires américain, avait créé une entreprise de télévisions bon marché en noir et blanc. En 1949, il a repris l'usine de Frank Curtis, ingénieur fabricant de la Kurtis Sports, et il y a construit une voiture découvrable à deux portes. Il l'a équipée d'un moteur

Cadillac V8 de 5,4 l et 133 ch, remplacé plus tard par un Lincoln V8 de 5,5 l et 154 ch. L'empattement a été porté à 2,86 m pour que la Muntz devienne une 4-places. La production n'a jamais atteint le volume espéré et l'entreprise ferme ses portes en 1954, sur faillite. Muntz a expliqué plus tard que la production lui coûtait cher et que ses autres entreprises connaissaient des problèmes financiers. Une Muntz était vendue à plus de \$ 5 000, davantage qu'une Cadillac cabriolet (\$ 4 000), qu'une Jaguar XK 120 (\$ 3 800) ou qu'une Nash-Healey (\$ 3 500). La Chevrolet Corvette (\$ 3 500) lui a porté un coup fatal. Le nombre de Muntz Jet encore en état de marche aujourd'hui dans le monde serait d'environ 65, surtout aux États-Unis et au Canada.



▲ En juillet 2012, Patrick Van der Stricht nous avait montré la Muntz dans son garage en attente d'une remise en route. Patrick est décédé depuis lors, avant la fin des travaux (Souvenirs de collectionneur dans LVA n°1525 et n°1526 en 2012).

en état, la bobine d'allumage a été remplacée ainsi qu'une biellette de la direction, etc. Les pneus, des 7.10 x 15 un peu trop gros et vieux, de plus de cinquante ans, ont été remplacés par des Firestone à flancs blancs de la bonne dimension, en 6.70 x 15. »

« Elle est alors allée en carrosserie pour un rafraîchissement général et la reconstruction du hard-top qui n'était en fait pas d'origine. Des retouches et réparations ont été effectuées sur la carrosserie, notamment les quatre coins inférieurs. La peinture a été repolie, beaucoup de chromes ont été refaits, les vitres du pare-brise et leurs joints ont été remplacés et les mécanismes des lève-vitres ont été réparés. »

La Muntz n'a pas été vraiment restaurée, dans la mesure où elle n'a pas été entièrement démontée, décapée, remontée, repeinte, etc. ; elle a été "recommissionnée", comme on dit en Angleterre, remise en service. « Elle n'est pas en état concours. L'intérieur est resté tel quel, en vinyle gris clair très épais. Toutes les pièces mécaniques et accessoires sont des pièces Ford de 1950-1951 et Lincoln 1953,

relativement faciles à trouver aux États-Unis. Je dois encore trouver une radio et un chauffage, des options à l'époque. »

SOLIDITÉ, ÉQUILIBRE, STABILITÉ

Le contrôle technique a été réussi, avec une seule remarque à propos du train avant. C'est avec émotion que Marc a pu effectuer un premier trajet : « Le volant est très grand, c'est un Lincoln, je suis assis fort bas, la visibilité est exceptionnelle parce que les montants du pavillon sont très minces. Je pousse le bouton du démarreur et le gros V8 se réveille. Le bruit profond de son double échappement est comme un grondement de dinosaure. Cette auto donne une impression de solidité, équilibre et stabilité, la direction est légère et agréable alors qu'il n'y a pas de servo-direction. Le moteur est souple et puissant, la boîte Hydramatic à quatre vitesses fonctionne comme il faut, la suspension est ferme mais pas dure. Cette auto roule vraiment bien ! » ■

LE MARCHÉ

Quasi absente en France et en Belgique

Très peu de Muntz ont été vendues hors des États-Unis et du Canada. Une Muntz a bien été exposée au Salon de Paris en octobre 1952. Elle a été achetée sur place par l'ex-empereur du Vietnam Bao Dai pour \$ 6 500. On dit qu'il était si impatient qu'il l'a fait sortir du Grand Palais un jour avant la fin du salon. En Belgique, M^{me} Bourgeois, importatrice des Jaguar, a importé trois Muntz et en a exposé une au Salon de Bruxelles 1954. Elle en a utilisé une elle-même, notamment pour aller à Francorchamps, où la voiture a été photographiée : c'est celle qu'on voit avec la même immatriculation dans l'Encyclopédie Georgano. Il y en aurait une en France, dit-on, mais Marc Van der Stricht se demande surtout ce qu'est devenue celle que Patrick et lui ont vue à Bruxelles en 1954...



◀ Chez le carrossier, en attente de la nouvelle structure métallique du hard-top, la Muntz laisse voir son grand volant et son superbe tableau de bord, vraiment typique.



▲ L'auto, dépouillée de ses pare-chocs, feux et accastillage, va bénéficier de réparations de carrosserie et d'un hard-top entièrement refait tel qu'il était à l'origine.



◀ La première sortie de la Muntz, en juillet 2023.

PAS ASSEZ RADICALE



Voiture de sport ? Coupé de luxe !

Les performances de la Muntz Jet étaient de bon niveau (174 km/h, 96 km/h en 6,7 s) malgré un handicap de poids. La Muntz pesait 180 kg de plus que la Kurtis Sports Car dont elle est inspirée, à cause de sa carrosserie en acier. Earl Muntz voulait que sa voiture soit un "club-coupé" de luxe à 4-places. Les journalistes américains l'ont pourtant comparée à la Jaguar XK 120 et la Nash-Healey. « Un catalogue la présente aussi comme le concept américain d'une voiture de sport, mais les puristes déploraient les 4-places, le poids de 1 500 kg, le moteur à soupapes latérales (3 600 tr/min, NDLR), la boîte automatique et les gros pare-chocs chromés. Sans parler du bar à liqueurs dans l'accoudoir ! », ironise Marc Van der Stricht.