

Pour ces raisons, on ne doit utiliser le starter que lors de la mise en route et il est impératif de le supprimer dès que le moteur est en mesure de se maintenir au régime du ralenti. En effet, pendant la marche, l'enrichissement simultané effectué par le starter et la pompe de reprise peut « noyer » le moteur.

La commande du starter est soit manuelle, soit automatique ; elle est normalement combinée avec celle de l'accélérateur à main, tandis que dans les installations d'alimentation par injection, l'enrichissement est commandé par des capteurs qui régulent la carburation en fonction de la température du moteur et de celle de l'air extérieur.

**STATION-WAGON** Terme utilisé aux États-Unis pour désigner un type de carrosserie à usage mixte avec emplacement pour les bagages prévus à l'intérieur de l'habitacle. En français, on utilise les termes de « familiale » ou « conduite intérieure commerciale », ou encore le terme anglais *break*.

**STEARNS-KNIGHT** Fondée à Cleveland, dans l'Ohio, en 1896, sous le nom de Stearns, cette entreprise devint la Stearns-Knight en 1912.

Après avoir débuté son activité par une série de véhicules légers typiques de la production américaine de l'époque des pionniers, Stearns passa à la construction de voitures moyennes équipées de moteurs à un, deux et trois cylindres. En 1905, avec l'introduction des moteurs à quatre et à six cylindres en deux blocs avec soupapes d'admission latérales, les Stearns présentèrent une analogie certaine avec les modèles européens.

A partir de 1912, la firme de Cleveland commença à utiliser pour ses voitures (qui s'appelèrent, à partir de ce moment, Stearns-Knight) les moteurs à fourreau<sup>®</sup> Knight à quatre et à six cylindres. Deux ans plus tard, le démarreur et l'éclairage électrique furent introduits dans l'équipement. Bien qu'étant moins rapides que les précédentes (une 6-cylindres de 1907-1908 atteignait 125 km/h), ces Stearns-Knight se distinguèrent par leur

excellente qualité et leur silence de fonctionnement. Il vint s'y ajouter en 1917 une V 8 de 5 400 cm<sup>3</sup>, dont il fut vendu de nombreux exemplaires.

En 1925, Stearns-Knight fut absorbée par Willys Overland de Toledo, mais elle réussit à continuer sa propre production, orientée vers des voitures de grandes dimensions à quatre et à six cylindres. Elle ne manqua pas non plus un retour au 8-cylindre avec le modèle 8-90 de 1928, disponible en deux longueurs de châssis de 3,48 et 3,71 m, disposant d'un moteur à huit cylindres en ligne sans soupapes de 6 500 cm<sup>3</sup> (89 × 127 mm) et vilebrequin monté sur neuf paliers. La boîte était à trois vitesses et l'embrayage à double disque.

Cependant, la fin approchait pour Stearns-Knight : en effet, prise dans les remous de la crise économique, l'usine suspendit sa production en 1930.

**STEIGER** Fondée en 1914 à Burgrieden, près d'Ulm, la fabrique allemande de machines Walter Steiger élaborait, pendant la Première Guerre mondiale, sous la direction technique de l'ingénieur Paul Henze, une automobile moderne et efficace dont les premiers exemplaires sortirent à la fin de 1919.

A son apparition, la Steiger de 2,6 l fit sensation, parce qu'il s'agissait d'une voiture de sport de haute performance comme on n'en avait jamais vu jusqu'alors en Allemagne ; le moteur à quatre cylindres avait une course extrêmement longue : 160 mm pour 72 mm d'alésage ; la cylindrée était de 2 600 cm<sup>3</sup> et la puissance dépassait 50 ch à 2 500 tr/mn, atteignant 65 ch dans la version sportive ; le bloc-moteur était assez court, ce qui avait donné la possibilité de monter le vilebrequin, robuste, sur deux paliers seulement (des roulements à billes) ; les soupapes étaient montées dans la culasse du cylindre, qui n'était pas démontable, et elles étaient commandées par un arbre à cames en tête ; les cylindres étaient en aluminium et les bielles, de section ronde, étaient polies et forées longitudinalement ;

les tuyaux d'échappement faisaient saillie en dehors du capot du moteur ; une boîte à quatre vitesses ZF formait bloc avec le moteur, mais une boîte ZF semi-automatique à présélection était également livrable sur option. Jusqu'en 1924, cette voiture était équipée de freins agissant sur les roues arrière et sur la boîte de vitesses, mais par la suite des freins mécaniques agissant sur les quatre roues furent adoptés.

En version normale, avec carrosserie à quatre ou à six places, la Steiger atteignait une vitesse maximale de plus de 100 km/h. Les modèles spéciaux à double carburateur étaient notablement plus rapides. En 1925, sortit une voiture avec un moteur de 2,8 l développant 60-70 ch.

Dans les années 1920 à 1927, Steiger remporta de nombreux succès sportifs dans des courses nationales et étrangères. En 1924, trois voitures participèrent à la Targa Florio, mais sans obtenir de succès.

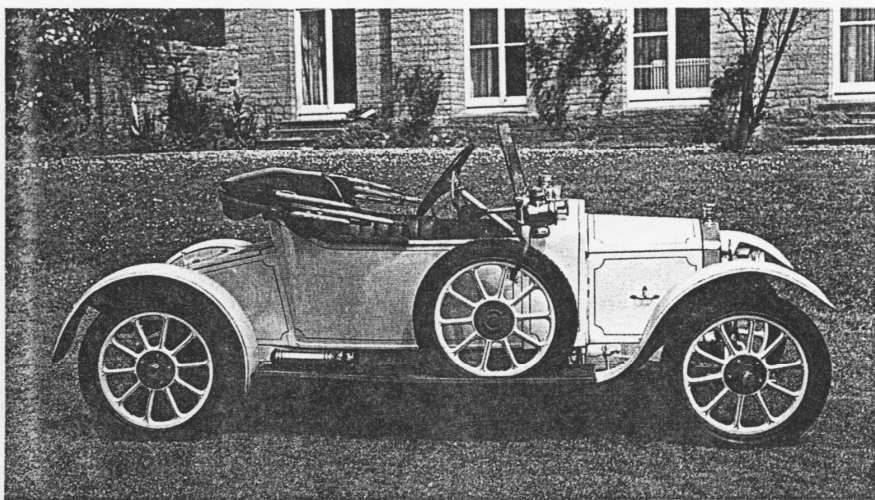
Il fut produit au total plus de 4 000 Steiger, mais malheureusement leur fabrication dut cesser en 1926 par suite de la récession économique de l'industrie automobile allemande. Ainsi, Walter Steiger se transféra en Suisse, où il fit pour Martini le projet de quelques nouveaux modèles à six cylindres dénommés Martini-Steiger. Quant à Paul Henze il était déjà passé chez Simpson Co. en 1922.

**STELLITE** Marque adoptée par une petite entreprise de Birmingham affiliée au groupe Wolseley pour caractériser une petite série de voitures économiques dont la production débuta en 1913. Équipée d'un moteur à quatre cylindres de 1 100 cm<sup>3</sup> monté sur un simple châssis en bois renforcé, d'une direction à crémaillère et d'une boîte à deux vitesses, qui fut remplacée en 1915 par une boîte à trois vitesses, la Stellite attirait la clientèle surtout par son prix : 150 livres sterling environ. C'est la raison pour laquelle, lorsqu'en 1919 le modèle fut proposé à nouveau à un prix presque doublé, la clientèle bouda la voiture, dont la production fut suspendue.

**STELLITES** Dénomination d'alliages ferreux caractérisés par une dureté très élevée et par une excellente résistance à l'usure et à la chaleur.

Les stellites, à cause de leurs caractéristiques, sont largement utilisés pour la réalisation d'outils spéciaux et, dans le domaine de l'automobile, pour recouvrir ou constituer les surfaces d'étanchéité des soupapes et de leurs sièges, en particulier pour les soupapes d'échappement.

Ces alliages sont composés de cobalt (Co) en proportions variables : entre 30 et 55 %, de chrome (Cr) : 20 à 35 %, de tungstène (W) : 8 à 17 %, de carbone (C) : jusqu'à 2,5 %, de fer (Fe) : jusqu'à 5 % ; ils peuvent en outre contenir du molybdène (Mo) et des traces de manganèse (Mn) et de silicium (Si).



La Stellite de 1914, à moteur 1 100 cm<sup>3</sup>. (Cl. I.C.P.)