

SINGER 1880 1970



A la fin des années 1880, George Singer, le fabricant de cycles de Coventry vendit une de ses machines à la reine du Portugal. A partir de ce moment, et jusqu'à la disparition de la marque, son nom a été associé à celui de la qualité, tant pour ses motos que, plus tard, pour ses automobiles.

La première voiture Singer, une deux places à trois roues équipées de pneumatiques, munie d'une roue de secours et de tout l'équipement "tout temps" fit son apparition en 1905.

En 1908, après une brillante sortie au rallye des milles miles autour de la Grande Bretagne, George Singer plaça sur le marché quatre modèles allant d'un bi-cylindre de 7.9 chevaux à un quatre cylindres développant 24.8 chevaux, ce dernier utilisant un moteur "white and poppe".

Bien que n'étant pas spécialement attractive, cette gamme établit néanmoins fermement Singer dans la hiérarchie des jeunes industries automobiles britanniques.

Ce n'est qu'en 1912-1913 que les Singer firent les gros titres avec l'introduction de la "Ten".



Singer Ten

Une deux places avec un châssis longitudinal en acier, un moteur quatre cylindres et une boîte de vitesse intégrée dans le pont arrière. Offrant une grande fiabilité et une consommation modérée, environ 13.4 litres au 100 km, un moteur et une carrosserie d'une taille raisonnable, la Ten se démarquait des traditionnelles refroidie par air à transmission par chaîne, particulièrement en vogue à l'époque. En fait, c'était la première " grosse voiture" ! Elle coûtait alors 185 livres et 9 livres de plus pour les phares en option. Elle fit une entrée fantastique sur le circuit de Brookland ou, préparée par Lionel Martin (le célèbre associé, qui plus tard fonda Aston-Martin) et B. Haywood, elle remporta une course de 277 miles, réservée au quatre cylindres. Ainsi, jusqu'aux courses d'avant guerre en 1914, elle rafla tous les records de Brookland pour les courses de une à neuf heures dans la catégorie "moins de 1100cc".

L'usine Singer dut alors se concentrer sur l'industrie de guerre et la Ten pris du service actif en France, Egypte, Mésopotamie, Italie et Salonique. En 1919 les Singer étaient de nouveau produites alignant une gamme de dix autos où la Ten, considérablement améliorée, était de loin le produit phare.

En 1923, sortait une voiture familiale avec un moteur à soupapes en tête, de dix chevaux. Une berline en avance sur son temps. Puis en 1927 vint la fameuse Junior avec un moteur de 827cc, arbre à came en tête entraîné par chaîne. Ce fut ce remarquable moteur, puissant et également en avance sur son temps, qui préfigura les voitures de sport très titrées des années 30 et qui perdura jusqu'en 1958



Junior Tourer 1928

Dès 1934, la firme produisait des quatre et six cylindres de 8 à 18 cv à soupapes latérales, arbre à came en tête. C'est également en 1934 que Singer sortit la Airstream, une berline quatre portes aux lignes fluides, sans custode dont les phares étaient intégrés dans les ailes.



Singer décida officiellement de reprendre la compétition en 1933.

La Singer Nine devint la première voiture de série de moins de 1100cc à se qualifier pour la coupe biennales Rudge-Whithworth et au 24 heures du Mans. Ceci provoqua un tel engouement que pendant la saison 1934-1935 plus de mille Singer privées participèrent à des compétitions, gagnant 700 victoires !



Singer Nine le Mans 1934

Puis happées de nouveau par la guerre, les cinq usines Singer produisirent diverses pièces pour l'effort de guerre : des fuselages, des remorques, des trains d'atterrissage, et des panneaux d'ailes.

Les difficultés économiques de l'après guerre étaient déjà surmontées lorsque les actionnaires de Singer acceptèrent la proposition de Rootes d'entrer dans le groupe.

Le 30 décembre 1955, le dernier Lord Rootes en retournant pour la première fois dans l'usine où jadis il avait été apprenti, promis aux membres de Singer d'insufler une nouvelle vie dans les artères de cette firme vénérable et distinguée.

Le premier résultat concret fut la Singer Gazelle, symbole de qualité pour des voitures de milieu de gamme. La vogue fut lancée en 1961. Un moment, il sembla que la promesse faite en 1955 prenait forme. En fait, l'image prestigieuse de Singer faisait vendre, mais il était impossible à Singer de se développer indépendamment de Rootes.



Singer Vogue



Singer Imp

A la fin des années 60 Rootes/Chrysler ressentirent le besoin de rationaliser les gammes et en 1970 la fameuse marque Singer fut finalement sacrifiée.