

PLYMOUTH



Le «hardtop» 4 portes Plymouth est livré dans la série «Belvédère». La peinture à deux tons est d'un arrangement légèrement différent de celui de 1955.

La Famille Chrysler fait ses Débuts pour 1956

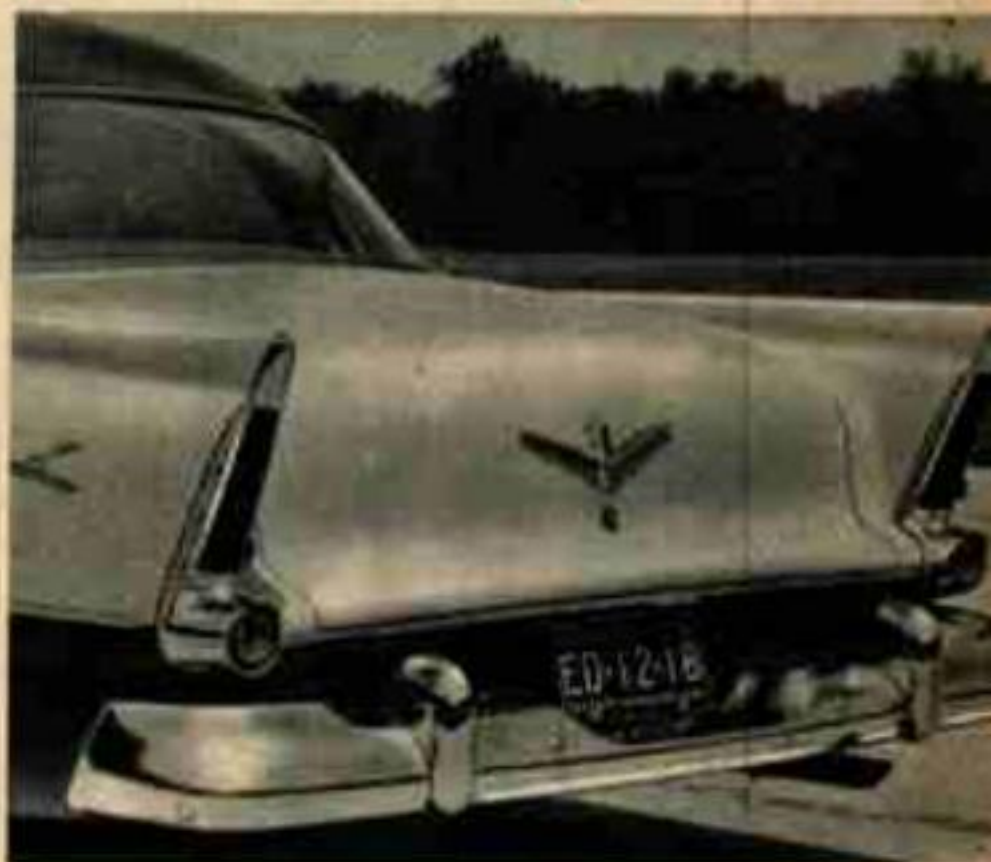
LE Groupe Chrysler vient de consacrer la somme fabuleuse de 175 millions de dollars (61 milliards de francs) au renouvellement de l'outillage de fabrication de ses modèles 1956. L'année 1956 est pourtant considérée par les constructeurs américains comme une année «perdue», n'apportant que des modifications superficielles.

Chrysler a cependant dépensé tout cet argent, immédiatement après le grand bouleversement de 1955, parce qu'il est bien déterminé à ne plus jamais se trouver «riche en technique et pauvre en style».

Tout ce qui se trouve après la fenêtre arrière est nouveau en 1956. Les garde-boue s'évasent vers l'arrière suivant le motif en «Formation de Vol», nouveau pas vers le style avion à réaction. Plus importants que jamais, et même exagérés, les garde-boue arrière attirent tous les regards et font paraître, par pure illusion d'optique, la ligne du toit beaucoup plus basse. Chacune des cinq voitures de la famille Chrysler est équipée de ces gros ailerons et des nouveaux feux arrière si faciles à reconnaître.

Mais Chrysler n'a pas laissé la technique de côté, et de nombreux changements ont été opérés également dans ce domaine. Ceux dont on a le plus parlé sont la boîte de vitesses à presse-boutons et le phonographe pour disques de longue durée.

Toutes les voitures à boîte «Power-Flite» ont la transmission commandée par presse-boutons. Un tableau de commandes, qui n'est pas sans analogie avec le clavier d'une machine à écrire, est monté sur la planche de bord juste à gauche du



Ci-dessus: les «ailerons» arrière de la Plymouth 56 sont d'un style très net. La voiture s'identifie rapidement par ses grands feux arrière verticaux. Ci-dessous, la partie centrale de la calandre du radiateur a été transformée.



DODGE



Le chariot Dodge Custom Royal Lancer. Un chariot à quatre portes est également livrable dans cette série.



Ci-dessus, vous pouvez avoir n'importe quelle voiture du groupe Chrysler munie d'un phonographe pour disques de longue durée, monté sous le tableau de bord.

volant de direction, hors d'atteinte des enfants. Il comporte quatre boutons seulement : un pour la point mort (Neutral), un pour la vitesse de route (Drive), un pour la vitesse réduite (Low), et un pour la marche arrière (Reverse). Il n'y a pas de position garage (Parking) sur la boîte « Power-Flite », car les voitures du groupe Chrysler sont toujours équipées du système indépendant de frein de garage sur l'arbre de transmission. Au lieu de déplacer un levier de vitesses, le conducteur appuie simplement sur un bouton. Un dispositif de sécurité empêche d'engager plus d'un bouton à la fois et de passer en marche arrière lorsque la voiture marche en avant à plus de 16 km/h.

Le phonographe pour disques de longue durée

Toutes les voitures du groupe peuvent être livrées munies d'un phonographe pour disques de longue durée, monté juste au-dessous de la radio sur le tableau de bord. Cet appareil, qui utilise le haut-parleur du poste de radio, se compose simplement d'un tourne-disques et d'un bras de pick-up; il est conçu de telle sorte qu'il est impossible à l'aiguille de sauter un seul sillon, même sur les plus mauvaises routes. Les disques ont 175 mm de diamètre, tournent à environ 16 tours-minutes et durent environ 45 minutes. Cette durée ultra-longue rend inutile l'emploi d'un changeur de disques. Toutes les 45 minutes environ, vous retournez



Ci-dessous: la Dèche indique les pressions-boutons des vitesses. Le schéma ci-dessus en indique le fonctionnement, avec un seul câble.

Vous reconnaîtrez une Dodge de l'année grâce à ses audacieuses lignes diagonales. Remarquez l'antenne de radio double.





Pour la première fois depuis de nombreuses années, la calandre De Soto ne comporte pas de barres ou dents verticales, qui sont remplacées par cette grille. Les feux de position sont encastrés dans les bords du pare-chocs.

le disque ou le remplacez par un autre, opération qui, d'après Chrysler, peut s'effectuer sans quitter la route des yeux.

Des « hardtops » à 4 portes sont livrables dans toute la production, proposés à la fois par Plymouth, Dodge, De Soto, Chrysler et Impérial.

Tous les modèles sont maintenant munis de l'équipement électrique à 12 volts ainsi que de nouvelles serrures de sûreté pour les portes. Comme l'an dernier, les ceintures de sûreté sont offertes avec supplément de prix et installées par les concessionnaires.

Voici un résumé des principales caractéristiques nouvelles des modèles 1956 de chaque division :

Plymouth.

Les garde-boue arrière, très importants et de coupe franche, ont nettement le style « en profil d'aile ». La calandre et les autres pièces chromées de l'avant-train ont été simplifiées, bien que le dessin de base en reste inchangé. Le nouveau moteur Plymouth V-8 est plus gros, avec une cylindrée de 4,54 l et un taux de compression de 8 à 1.

Le carburateur à double corps fait partie de l'équipement standard. L'alésage est de 95 mm, en augmentation sur les 90 mm de l'an dernier, et la course est de 80 mm, en



L'éclairage arrière De Soto se compose de trois feux séparés. Ci-dessous, profil du hardtop deux portes.



CHRYSLER



Le hai deux-tens de la «New Yorker» fait ressortir encore plus les garde-boue arrière en allumina. Les tuyaux d'échappement sont invisibles de l'arrière.

diminution sur les 82,5 mm de l'an dernier, le résultat étant un moteur « super-carré ».

Un équipement de surpuissance est livrable en supplément. Il se compose d'un carburateur à quatre corps et d'échappements à doubles tubes. La puissance n'a pas été communiquée à la parution de cet article, mais on suppose qu'elle atteint environ 200 CV sur le moteur à surpuissance.

Le six-cylindres reste inchangé, à l'exception d'une légère augmentation du taux de compression (7,5 à 1).

La forme des chambres de combustion du

moteur V-8 a été modifiée. Les soupapes sont plus grandes et les lumières de l'admission ont été améliorées pour permettre un remplissage plus complet. La turbulence occasionnée par le mouvement des soupapes a été réduite. Le mélange carburant brûle plus uniformément et l'économie d'essence doit se trouver notablement augmentée. Le mécanisme ultraléger des commandes de soupapes est amélioré par le montage de nouveaux poussoirs mécaniques. Comme précédemment, la Plymouth V-8 brûle de l'essence ordinaire.

(Suite page 118)

Plus longue de 140 mm cette année, l'Impérial présente aussi des garde-boue arrière plus importants et des feux rouges arrière plus gros et plus résistants.

IMPERIAL



MÉCANIQUE POPULAIRE

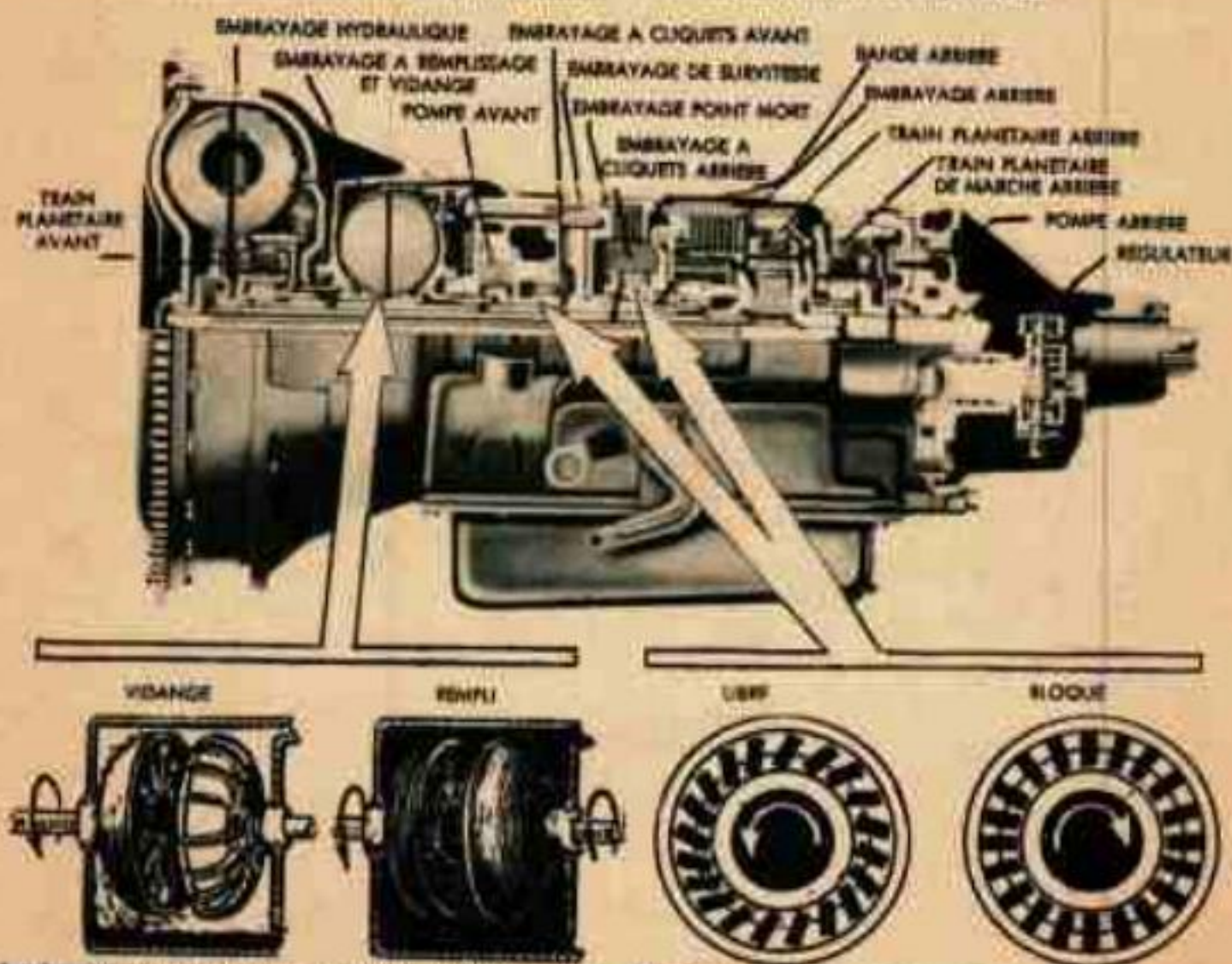


Chez Cadillac, la grande nouveauté est d'ordre mécanique : un nouveau moteur et une boîte Hydra-Matic, comportant un embrayage à remplissage et vidange d'huile, et deux embrayages à cliquets permettant le déplacement des pignons sans à-coups (voir ci-dessous). Le nouveau moteur V-8 a une cylindrée de près de 6 litres contre 5,425 litres l'an dernier. La puissance est de 285 CV sur la Cadillac et de 305 sur l'Eldorado. Les deux développent un couple de 55 kilogrammètres. Le rapport total de démultiplication de la servo-direction est de 19,5 à 1, plus rapide que les 21,3 à 1 de l'an dernier.

La carrosserie conserve le style Cadillac. Les nouveautés sont des capotages de phares plus importants, des feux de position dans le pare-chocs, une calandre en aluminium

que l'on peut obtenir, sur demande, de couleur jaune or. Le pare-chocs arrière est modifié pour faire paraître l'arrière de la voiture plus bas. Les garnitures chromées sont plus apparentes; elles comprennent même une nouvelle baguette chromée très fine courant sur le haut du garde-boue arrière, jusqu'au bout de la fameuse queue de poisson.

Autres nouveautés : le coffret à gants monté au centre du tableau de bord; deux cendriers et deux allume-cigarettes sur ce même tableau; l'antenne disparaît complètement dans un petit puits ménagé dans le garde-boue avant; les sièges motorisés peuvent s'incliner, se déplacer vers l'avant et l'arrière, vers le haut et le bas; la boîte du plancher avant est moins haute; l'installation de climatisation est livrable sur les cabriolets décapotables.



L'embrayage à remplissage et vidange d'huile est un embrayage hydraulique qui transmet le couple lorsque'il est plein d'huile (à droite) et débraye sans secousse lorsque l'huile se retire.

L'embrayage à cliquets tourne librement dans un seul sens (à gauche), mais, lorsque la réaction des satellites tend à l'entraîner dans l'autre sens, les cliquets s'engagent de façon à l'empêcher de tourner.

urban » (comme chez Plymouth, les breaks constituent cette année une série distincte).

De Soto.

Vue de devant, la De Soto a un aspect entièrement nouveau pour 1956. La calandre dentelée familière a été remplacée par une grille de dessin très sobre sur laquelle est posé un large « V ». Les pare-chocs avant et arrière sont nouveaux; les feux de position avant sont installés à l'intérieur des bords du pare-choc.

La puissance est maintenant de 255 CV pour le moteur « Fireflite » et de 230 CV pour le « Firestone ». Les deux ont une cylindrée de 5,415 l, la différence de puissance provenant du carburateur, qui est à quatre corps sur le Fireflite et à deux corps sur le Firestone.

La course est augmentée de près de 12 mm pour arriver à 96 mm. Le taux de compression est maintenant de 8,5 à 1, en augmentation sur celui de 7,5 à 1 de l'an dernier. Des soupapes plus grandes ont été montées; les orifices d'admission et d'échappement ont été modifiés pour obtenir une meilleure « respiration » du moteur.

L'éclairage arrière, constitué par un groupe de trois lampes cylindriques, est très caractéristique. La lampe du haut combine le feu rouge arrière et la lampe-stop; celle du centre est un phare de recul à feu blanc; celle du bas est un feu rouge supplémentaire, portant au total de quatre les feux rouges arrière de la De Soto !

Une troisième tonalité a été ajoutée à l'avertisseur pour lui donner, d'après De Soto, un son triple plus autoritaire. Les poignées de portes sont maintenant du modèle à tirage, facile à saisir; le type encastré de l'an dernier a été abandonné.

Chrysler et Impérial.

Des mesures décisives ont été prises pour distinguer la « Windsor » de la « New Yorker » 1956. Les calandres sont différentes, bien que le thème de base reste le même. La calandre Windsor comporte seulement trois barres horizontales alors que celle de la New Yorker compte environ une douzaine de fines bandes chromées. Les garnitures chromées, telles que celles des garde-boue arrière, par exemple, permettent aussi d'identifier ces véhicules.

Parmi les modifications techniques on remarque le nouveau frein sur plan central, qui doit augmenter la durée des garnitures de plus de 30 000 km. L'effort sur la pédale est réduit de 25 %, et cependant les freins ont moins tendance à « lâcher » à grande vitesse. Ils tiennent leur désignation de ce qu'ils sont composés de segments flottants montés entre deux plaques, installées sur le plan central des garnitures. La force du freinage se trouve ainsi transmise régulièrement sur toute la largeur de la garniture qui est appliquée avec une pression uniforme contre le tambour.

Aussi bien sur la De Soto que sur la Chrysler, le chauffage fonctionne à l'essence, produisant une chaleur immédiate qu'il serait impossible

La famille Chrysler fait ses débuts pour 1956

(Suite de la page 64)

Le « hardtop » à quatre portes n'est livrable que dans la série « Belvédère ». Tous les breaks 1956 forment une série distincte, désignée sous le nom de « Suburban ». Elle comporte trois modèles de base: le deux-portes avec deux banquettes, le quatre-portes à deux banquettes, et le quatre-portes à trois banquettes. Le plus luxueux de ces « Station-wagons », le « Sport-Suburban », est équipé d'un porte-bagages venu de construction avec le toit.

Le dessin du tableau de bord a été modifié. Les cadrans du manomètre d'huile et de l'ampèremètre ont été remplacés par des lampes témoins. Tous les appareils concernant le moteur se trouvent maintenant juste en face du conducteur.

Plymouth est revenu aux poignées de portes ordinaires, abandonnant le type à presse-bouton monté en 1955.

Dodge.

L'arrangement des deux toits de la série Dodge Lancer a été modifié de façon à faire ressortir les garde-boue arrière en saillies. La ligne plongeante de la baguette chromée s'arrête à quelques centimètres des feux arrière. Le hardtop à quatre portes fait partie de la série « Lancer ».

Le nouveau moteur V-8 à super-puissance, désigné sous le nom de « Super Red Ram » (Bélier rouge), développe 230 chevaux lorsqu'il est muni de l'équipement de surpuissance facultatif, composé d'un carburateur à quatre corps, d'échappements doubles, de collecteurs et autres accessoires spéciaux.

La puissance du moteur V-8 « Super Red Ram » normal est de 218 CV pour le moteur de 5,16 l de cylindrée. Tous les moteurs V-8 Dodge sont munis, cette année, d'un arbre de culbuteurs unique. L'arbre double et les culasses hémisphériques ont été abandonnés. La course est augmentée jusqu'à 96 mm. Le taux de compression est maintenant de 8 à 1. Le moteur V-8 Coronet, plus petit, a une cylindrée de 4,425 l et le même taux de compression.

Le moteur Dodge-Six est livrable sur certains modèles des séries « Coronet » et « Sub-

d'obtenir du système de circulation d'eau du moteur, assez long à se réchauffer. L'appareil produit en 15 secondes de l'air chauffé à 35° C. environ. Avec une température extérieure proche de -15° C, l'intérieur de la voiture est chauffé à 15° C en cinq minutes environ. La consommation d'essence n'augmente que dans une proportion insignifiante du fait du fonctionnement du chauffage.

La puissance des V-8 Impérial et New Yorker a été portée à 250 CV, augmentation considérable sur les 210 CV de l'an dernier. Le cylindrée est maintenant de 5,8 l, le taux de compression de 9 à 1; les carburateurs à quatre corps et les échappements doubles ont un équipement standard. A ce propos, Chrysler a pris une mesure hardie en supprimant toute vue de l'échappement de l'arrière, au moment où les autres carrossiéristes ont au contraire tendance à le faire ressortir avec des enveloppes chromées. Les tuyaux d'échappement Chrysler s'incurvent vers le bas et sont invisibles de l'arrière.

Le V-8 Windsor Spirit est maintenant une cylindrée de 5,425 l et un taux de compression de 8,5 à 1. La puissance, 205 CV, peut être portée à 250 CV avec un équipement spécial facultatif comprenant un carburateur à quatre corps et un échappement double.

Les modifications de carrosserie de l'Impérial se situent principalement dans les garde-bous arrière. Ils sont plus longs et leur ligne plus remontante. Les feux arrière en forme de visiers sont encore plus originaux que ceux de l'an dernier. Ils ont été repoussés plus en arrière sur le dessus des garde-bous et leur dimension a été augmentée.

L'emplacement de l'Impérial 1955 est augmenté de 75 mm et la longueur totale de 140 mm. Le pare-chocs arrière n'est déformé par aucun orifice d'échappement ni aucune extension quelconque de tuyau.

La montre électrique montée sur l'Impérial est équipée d'un mécanisme de réglage automatique. Si la montre retarde, le fait d'avancer les aiguilles pour la remettre à l'heure exacte avance également la commande de réglage de vitesse de sorte que la montre marche un peu plus vite. Après une ou deux remises à l'heure, la montre se trouvera réglée correctement.

Une maniabilité améliorée, avec moins de flottement et de roulis à l'arrière, a été obtenue grâce à une modification de la transmission Hotchkiss. Cette transformation consiste en deux robustes ressorts d'acier fixés sur le châssis et sur chaque extrémité du carter du pont arrière.

Ces bras de force absorbent également une partie du couple moteur, soulageant ainsi les ressorts arrière d'une partie de la tension.

L'Impérial est équipée d'un poste de radio à transistors qui ne comporte aucune lampe. Consommant si peu de courant qu'il peut fonctionner dix fois plus qu'un poste ordinaire sur une charge de batterie, le poste à transistors ne contient aucun vibreur, transformateur, redresseur ou autre appareil nécessaire pour l'obtention d'un courant alternatif de haut voltage. Aucun temps de réchauffage n'est

nécessaire. Tournez le bouton et vous avez une réception immédiate. La consommation de courant pour la réception radiophonique est inférieure à celle de la lampe éclairant le cadran du poste.