



Packard Patrician

PACKARD, CLIPPER



Clipper Custom



Caribbean Convertible



1 Par une chaleur de 32° C. cet ouvrier «verglasse» une côte à 35 % en repandant du savon liquide sur la chaussée.



2 Une automobile équipée d'un pont arrière normal essaye de monter la côte. La roue droite patine sur le savon; la fumée est dégagée par le pneu.



3 La voiture n'a pas pu monter plus haut que le point marqué par la flèche bien que la roue gauche se soit trouvée sur une chaussée propre.

PACKARD fait «verglasser» une côte en septembre pour démontrer l'efficacité de son nouveau différentiel

ET CARIBBEAN 1956

UNE fois de plus, Packard vient de « sortir » quelque chose de nouveau. En 1955 ce fut la suspension à barres de torsion à auto-équilibrage. Voici, cette année, deux innovations (toutes les deux facultatives et avec supplément de prix): 1° Un nouveau pont arrière qui supprime en grande partie les dangers de la conduite en hiver. 2° Une boîte de vitesses à presse-boutons.

La nouveauté dans le pont arrière est le différentiel. La fonction de tout différentiel est de permettre à l'une des roues arrière de tourner plus vite que l'autre afin que la voiture puisse prendre les virages sans patinage des pneus. Le nouveau différentiel Packard a tendance à conserver la même vitesse de rotation aux roues lorsqu'il se produit une différence d'adhérence, de sorte que la voiture ne reste pas immobilisée lorsqu'elle est en difficulté. Comme les ingénieurs de Packard se plaisent à le dire, la voiture est « résistante à l'action différentielle ».

Ce système répartit le couple entre les roues de telle sorte qu'une Packard arrivera bien avant les autres voitures en haut d'une côte recouverte de verglas. La puissance est transmise à la roue qui a le plus d'adhérence au lieu de l'être à celle qui en a le moins, comme c'est le cas avec un différentiel ordinaire (voir les photos de cette page qui démontrent ce principe par l'image).

Il est facile d'imaginer l'avantage obtenu avec le nouveau différentiel sur la neige ou la glace. De plus, il rend service par temps de pluie, et même pour prendre des virages rapides par temps sec, car il transmet le couple à la roue extérieure sur laquelle la force centrifuge fait porter la plus grande partie du poids du véhicule.

La boîte de vitesses à presse-boutons

La transmission Ultramatic Packard est munie d'une commande à presse-boutons. Le tableau de commande se trouve juste sous le volant, à l'endroit où se trouvait le levier-sélecteur. La commande est électrique et les boutons s'enfoncent aussi facilement que les touches d'une machine à calculer. Il est impossible d'en pousser deux à la fois et

(Suite page 114)



4 Le côté de la route est «verglasé» à nouveau pour se retrouver dans les mêmes conditions. Le savon liquide est si glissant que l'ouvrier ne peut se tenir dessus.



5 La voiture munie du nouveau différentiel monte la côte sans aucune hésitation. Le gros plan des marques du pneu, ci-dessous, prouve que la roue n'a pas glissé sur le savon.



Pontiac 1956



Les hardtops 4 portes sont livrables dans les trois séries Pontiac. Ci-dessus: photo du modèle «Star-Chief», le plus cher.

Première des marques de la « General-Motors » à offrir les modèles 1956, la Pontiac se caractérise par l'apparition d'un nouveau « hardtop » à quatre portes et par la nouvelle boîte Hydra-Matic.

Le hardtop, ou conduite intérieure à quatre portes sans montant central, montré ci-dessus, est plus bas de 40 mm environ que la conduite intérieure quatre portes normale. Le dégagement pour les jambes est cependant de 1 030 mm devant le siège arrière. Celui de la conduite intérieure quatre portes normale est de 1 065 mm. La largeur du siège arrière est de près de 1 600 mm contre 1 605 mm pour la conduite intérieure normale.

La boîte Hydra-Matic, nouvellement transformée, conserve les avantages précédents de haut rendement et d'économie de route de ses quatre vitesses avant, mais les changements saccadés ont disparu par suite de l'élimination des bandes de freinage qui les occasionnaient.

Ces bandes, qui servaient précédemment à mettre les trains épicycloïdaux en réduction ou en entraînement direct, exigeaient de fréquents réglages pour éviter les à-coups. Cette année, les bandes ne sont plus utilisées (à l'exception d'une seule qui ne fonctionne que pour le freinage au moteur en descente, en position de vitesse réduite, ou Low). Un deuxième embrayage hydraulique plus petit agit par remplissage et vidange d'huile, pour adoucir les changements de démultiplications. Voir page 45 l'explication de l'embrayage à cliquets et de l'embrayage à remplissage et évacuation d'huile qui assurent des changements de vitesses sans saccades.

La cylindrée du moteur V-8 a été accrue jusqu'à 5,20 l en alésant les cylindres à 100 mm environ. La course reste inchangée avec 84 mm environ. La puissance est de 227 CV sur les modèles « Star Chief », et de 205 et 192 sur les autres modèles.

Quelques-uns des changements à remarquer dans la carrosserie sont la nouvelle calandre, le pare-chocs, la peinture à deux tons et les garnitures chromées encastrées dans le capot.

