



FORD

LA FAMILLE FORD EST PLUS BASSE ET PLUS PUISSANTE



Les ailerons de queue de la Fairlane s'évasent vers l'extérieur en partant des feux arrière agrandis.



Ci-dessus: Le hardtop quatre portes s'est allongé de 23 cm. Ci-dessous: La canadienne comporte un toit à panneaux décalés. Noter l'abaissement de la ligne du capot.

BASSE, voici la caractéristique de la Ford 1957. S'il vous faut une preuve, regardez la photo du haut de la page. Et cet homme a les deux pieds sur le sol !

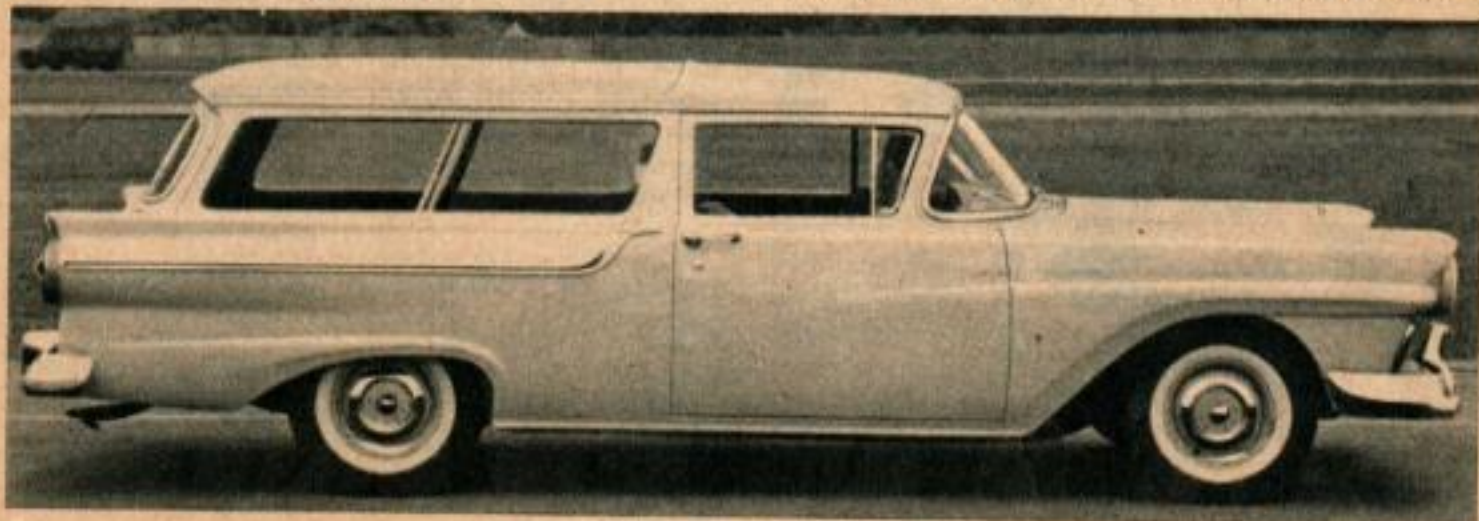
Les modèles Fairlane (tels que le hardtop à quatre portes ci-dessus) sont plus bas de 10 cm qu'en 1956. Les modèles Custom sont abaissés de 75 mm. Cet abaissement a été obtenu chez Ford par un châssis évasé, un décalage de l'arrière et un essieu avant fortement déporté.

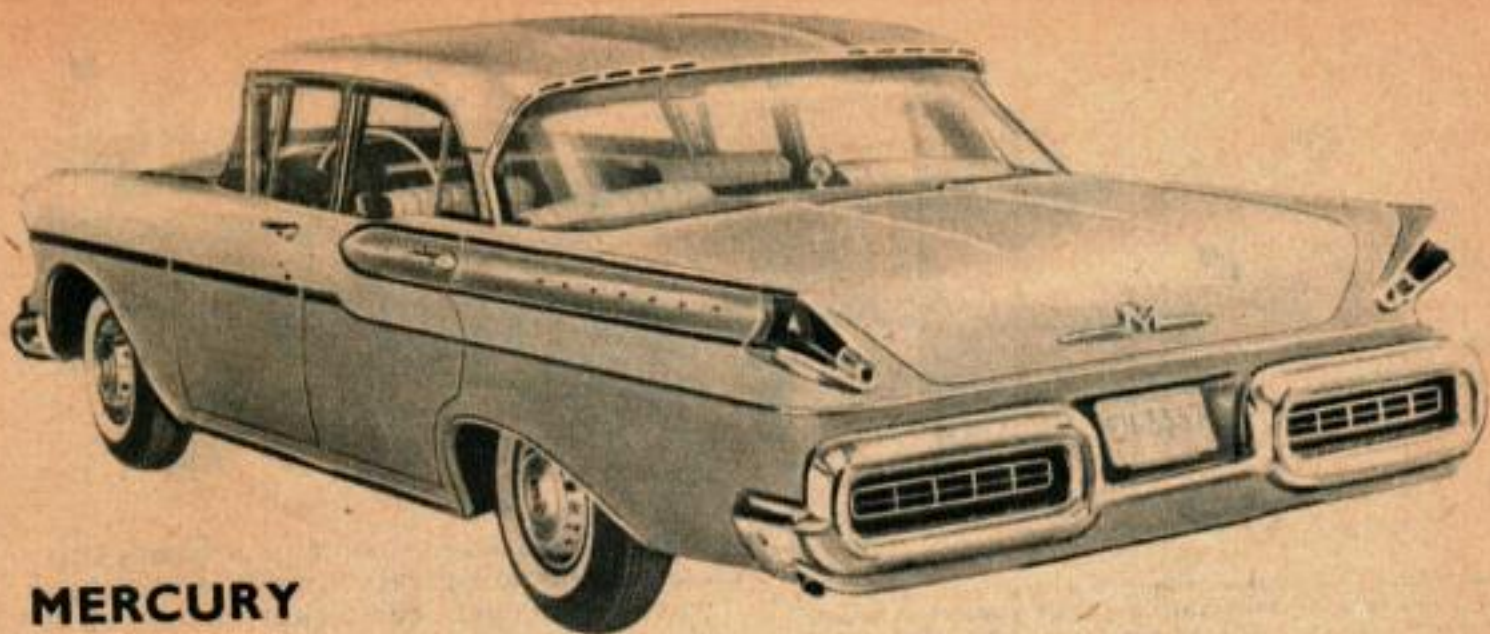
Les voitures sont aussi plus longues. Les Fairlanes sont allongées de 23 cm et les Customs de 75 mm.

Il y a deux empattements différents cette année. Celui des voitures de la série Fairlane est de 3 m, soit 65 mm environ de plus qu'en 1956, et celui des autres séries est de 2,95 m, soit 13 mm environ de plus qu'en 1956.

La puissance continue toujours à augmenter. Le maximum dans la production Ford est un V-8 de 245 CV livrable sur tous les modèles. Le client peut également choisir entre un V-8 de 212 CV, un V-8 de 190 CV ou un six-cylindres de 144 CV.

Les modifications de carrosserie sont frappantes et représentent le changement le plus complet depuis la guerre. Le prix total du réoutillage, de l'organisation et de la présenta-





MERCURY

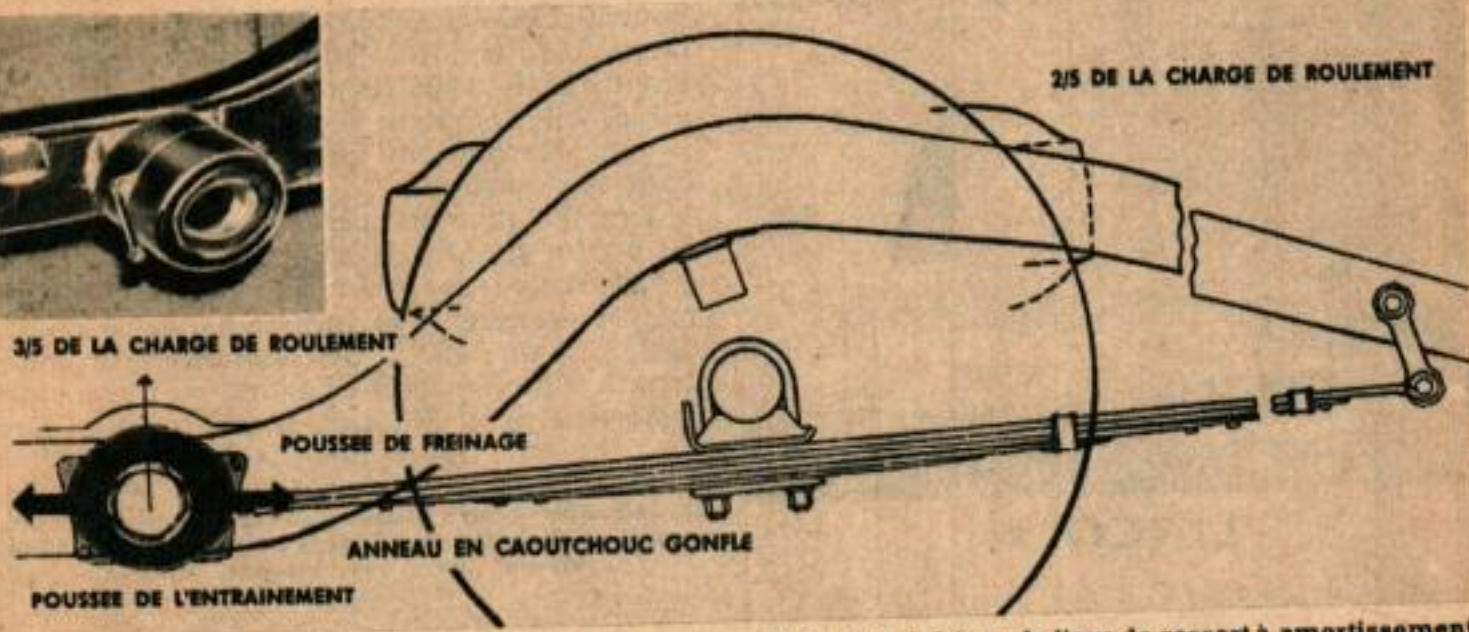
tion a été estimé à 209 millions de dollars (73 150 000 000 fr).

Les modèles Fairlane sont caractérisés par des nervures de forme audacieuse, s'évasant depuis le centre de la carrosserie et se terminant autour des grands feux arrière circulaires (qui sont à peu près la seule pièce typiquement Ford dans le nouveau style). Les carrosseries Custom sont traitées de façon similaires, mais avec des lignes plus estompées.

Des garde-boue avant plus plats et un capot beaucoup plus bas (à ce propos, signalons qu'il est articulé à l'avant pour raison de sécurité et pour assurer une meilleure accessibilité au moteur) se combinent pour donner à la voiture une impression d'adhérence à la route. La forme du pare-brise est changée et les montants s'inclinent plus fortement vers l'avant. L'air du réchauffeur est aspiré par une prise située à la base du pare-brise.



3/5 DE LA CHARGE DE ROULEMENT



Ci-dessus: Schéma de l'axe de ressort à amortissement par air. La photo encadrée du haut à gauche de la figure montre le mode de fixation sur le châssis. Ci-dessous: Le hardtop Mercury à quatre portes à 1,43 m de hauteur.





MERCURY

Ci-dessus: La station-wagon à quatre portes Colony Park n'a pas de montant de portes central et ses fenêtres sont particulièrement larges. Le panneau du toit est rainuré.



Pour nettoyer le filtre à air, soulever le filtre en papier et le secouer.



LINCOLN

Les stations-wagons sont plus basses cette année et leur toit présente un effet sculptural destiné à atténuer leur aspect de « fourgonnette ».

La position du volant de direction a été abaissée de 25 mm et le volant lui-même est plus petit, de sorte que les conducteurs de petite taille n'ont plus à regarder à travers les rayons.

Les Fords sont plus grosses de partout à part ce détail; même le réservoir d'essence a été agrandi, il contient maintenant 75 l.

Grands changements chez Mercury

Les choses ont changé aussi chez Mercury. Un regard à la carrosserie le prouve immédiatement. Celle-ci a été conçue comme une tentative hardie dont l'effet est nettement différent. Mais, sous les tôleries se trouvent les pièces qui comptent réellement, et des innovations hardies ont également été apportées dans ce domaine.

Une tentative unique vers la suspension par air est un anneau en caoutchouc creux gonflé à l'air, dans lequel porte l'extrémité avant des ressorts arrière. Les ingénieurs de Mercury déclarent que 80 % des vibrations du pont arrière sont transmises par les axes avant des ressorts arrière. En isolant les ressorts dans

(Suite page 114)

Lincoln offre quatre phares pour la conduite en campagne. A gauche: Les garde-boue arrière inclinés se terminent par des lampes triangulaires.



La famille Ford est plus basse et plus puissante

(Suite de la page 28)

une paire de pneus en caoutchouc (à peu près de la dimension de ceux d'une voiture d'enfant), ils ont découvert qu'ils pouvaient isoler la carrosserie de la plupart des vibrations.

Ce montage des ressorts a également l'avantage de pousser la voiture vers l'avant lors des accélérations et de la retarder lors du freinage. Les anneaux en caoutchouc remplis d'air amortissent à la fois ces deux actions. Ils roulent et fléchissent exactement comme les gros pneus montés sur les roues, absorbant les vibrations de la route et le couple de l'entraînement.

Des butoirs de ressorts arrière de conception nouvelle limitent le mouvement de torsion provoqué par l'accélération, et des amortisseurs améliorés réduisent l'importance du débattement des roues en conduite rapide sur très mauvaise route. Tous les montages de carrosserie sont, cette année, isolés par silent-blocs, et non par des isolants en morceaux de pneus comme les années précédentes.

Un clavier commandé à main gauche est utilisé pour sélectionner les gammes de la boîte de vitesses automatique. Le bouton de démarrage-point-mort simplifie les choses. Pour mettre la voiture en marche, vous tournez la clé de contact et appuyez sur ce bouton. Celui-ci met la boîte au point mort et actionne en même temps le démarreur. Un bouton de desserrage d'urgence du « frein à main » (celui-ci est commandé au pied cette année) fait aussi partie du clavier de commande.

L'air du carburateur est aspiré soit à l'intérieur du capot de la voiture, soit à l'extérieur, suivant la température. Ce dispositif permet de réduire le temps d'utilisation du starter de près de 50 % du temps normal, par période de gel, et d'économiser ainsi de l'essence tout en minimisant la dilution de l'huile dans le carter. Lorsque le moteur est chaud, l'air plus frais et plus dense de l'extérieur est aspiré pour accroître le rendement.

Un embrayage automatique permet au ventilateur de refroidissement du radiateur de tourner en roue libre au-dessus de 65 km/h environ, ce qui augmente légèrement la puissance en CV aux roues arrière, bien qu'un ingénieur entraîné ne puisse évaluer la différence sans appareil de mesure. Le gain important n'est donc pas le nombre de CV en plus, mais la diminution du bruit. Aux grandes vitesses (auxquelles un ventilateur est absolument inutile), le bruit du moteur est dû surtout à la turbulence de l'air causée par le ventilateur tourbillonnant à des vitesses pouvant atteindre 5 000 tours-minute. Le fonctionnement en roue libre élimine ce bruit et, à titre supplémentaire, augmente légèrement la puissance de la voiture.

Mercury présente deux moteurs : un V-8 de 5 110 cm³ de cylindrée développant 255 CV et un V-8 de 6 030 cm³ de cylindrée développant 290 CV. Le taux de compression des deux moteurs est de 9,75.

La carrosserie est plus longue de 12,5 cm environ. L'empattement est maintenant de 3,10 m, soit une augmentation de 75 mm. La hauteur totale est abaissée de 75 mm. La largeur augmente de 75 mm à la hauteur des sièges aussi bien qu'à l'extérieur. Bien que le toit soit abaissé, le dégagement intérieur en hauteur est à peu près le même (plus grand de quelques millimètres, au siège avant, et plus grand de 5 cm au siège arrière).

Mercury a présenté son modèle le plus cher, le Turnpike Cruiser (le Croiseur d'Au-), au Salon de Paris.

Les modèles Lincoln 1957

Les principales modifications de carrosserie de Lincoln seront les garde-boue arrière et la disposition des phares. La voiture est plus longue de 5 cm qu'en 1956, mais la longueur supplémentaire réside uniquement dans les pare-chocs.

Les garde-boue arrière s'inclinent vers l'extérieur en forme d'ailerons audacieux. Deux paires de phares peuvent être montées verticalement à l'avant, dans les États où les phares quadruples sont autorisés.

Une carrosserie entièrement nouvelle est présentée : un hardtop à quatre portes. La conduite intérieure quatre portes est conservée, avec un montant de portes aminci.

Les deux phares supérieurs sont des phares standard de 180 mm. Les deux phares inférieurs sont des feux de route auxiliaires qui peuvent être allumés ou éteints indépendamment des phares supérieurs. Lorsque les quatre phares sont allumés, on obtient 50 % de lumière en plus sur la route. L'emplacement plus bas des deux phares auxiliaires fait apparaître de plus grandes ombres qui rendent plus nets les objets se trouvant sur la route.

Le moteur comporte une chambre de combustion modifiée et développe 300 CV avec une cylindrée de 6 030 cm³. Le taux de compression est de 10. L'équipement standard comprend les carburateurs à quatre corps et les doubles tubes d'échappement (les tuyaux de sortie se terminent sous le pare-chocs arrière où ils sont dissimulés et ne risquent pas de tacher les chromes).

Parmi les autres changements importants, on trouve une plus petite turbine dans le convertisseur de couple, qui permet une plus grande vitesse de rotation du moteur pour les démarrages rapides et les reprises. Un différentiel à dispositif de blocage (livré avec supplément de prix) réduit le patinage sur le verglas. Des amortisseurs réglables (par le concessionnaire) sont également livrables à titre facultatif.

Un autre dispositif facultatif est un système de verrouillage de portes électrique. En appuyant sur un bouton monté sur le tableau de bord, vous verrouillez les quatre portes à la fois (une lampe témoin s'allume si l'une des portes est mal fermée). Vous devez cependant les verrouiller individuellement lorsque vous quittez la voiture. Des aérateurs de portière à commande électrique sont encore un autre accessoire facultatif.

L'équipement standard de toutes les Lincoln comprend une lampe témoin montée sur la jauge d'essence qui prévient le conducteur, lorsqu'il ne reste plus que 10 litres d'essence dans le réservoir.
