

La Thunderbird

est maintenant un gros oiseau

La grille a disparu. Elle fait maintenant partie du gros pare-chocs. Les baguettes de garniture extérieures sont remplacées par un traitement sculptural des tôleries.



SPÉCIFICATIONS 1958 (les caractéristiques de 1957 sont indiquées entre parenthèses)

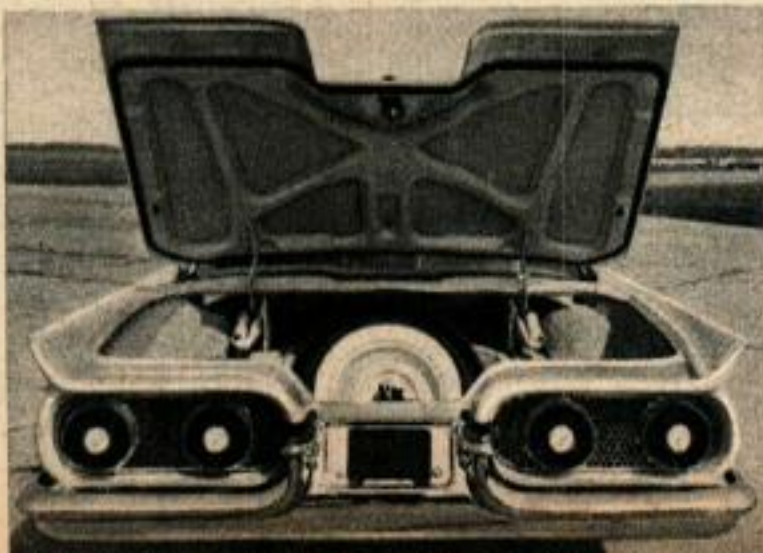
Empattement	2,87 m (2,59 m)	Poids à l'expédition	1 682 kg (1 496 kg)	Capacité du coffre à bagages.....	0,58 m ³ (0,40 m ³)
Longueur totale...	5,22 m (4,61 m)	Dégagement en hauteur :		Diamètre du cercle de braquage ..	11,98 m (10,67 m)
Largeur totale	1,95 m (1,85 m)	avant	0,88 m (0,85 m)	Nombre de tours du volant d'une butée à l'autre....	4,1 (3,5)
Hauteur totale.....	1,33 m (1,31 m)	arrière	0,84 m (néant)	Rapport de démultiplication de la direction	25 à 1 (23 à 1)
Rapport de démultiplication du différentiel	3,7 à 1 (3,56 à 1)	Hauteur des sièges :			
Alésage et course..	102 x 89 mm	avant	0,28 m (0,18 m)		
Cylindrée.....	5 770 cm ³ (5 110 et 4 780 cm ³)	arrière	0,33 m (néant)		
Puissance en HP ..	300 (292 et 312)	Dégagement des jambes :			
Compression	10,2 (9,1 et 9,7)	avant	1,10 m (1,14 m)		
		arrière	0,97 m (néant)		

La nouvelle Thunderbird soulèvera d'interminables discussions. Certains pousseront des cris de joie devant le spacieux intérieur de cette « quatre places » surbaissée et devant l'immense espace offert par son coffre pour les voyages de vacances. D'autres pleureront leur « baby », la gracieuse petite « T-Bird » d'hier encore, que Ford vient de faire disparaître.

Beaucoup plus grande que le modèle original (elle est, en fait, plus longue que certaines conduites intérieures Ford 1958), la nouvelle Thunderbird ressemble à la Continental Mark II dont la fabrication a été récemment suspendue.

Ford espère peut-être combiner ces deux marchés pour en créer un seul qui soit suf-

Le coffre à bagages de la nouvelle Thunderbird est à peu près 50 % plus spacieux. Les quatre feux arrière ronds sont munis de phares de recul concentriques.



fisamment important pour être profitable. Ceci pourrait être l'une des principales raisons du changement.

La Thunderbird est maintenant plus apparentée à la Lincoln qu'à la Ford. Elle est fabriquée dans la même usine que la Lincoln. En fait, les carrosseries brutes sont construites par la Compagnie Budd et expédiées à l'usine d'assemblage Lincoln pour être montées sur les trains de roulement et être munies des garnitures intérieures.

La construction intégrale est utilisée dans tout l'assemblage (comme pour la Lincoln), ce qui produit une coque entièrement soudée exempte de bruits et de vibrations.

Quatre sièges type « baquet » équipent la voiture, et les coussins en forme maintiennent fermement les passagers en place pour la prise rapide des virages.

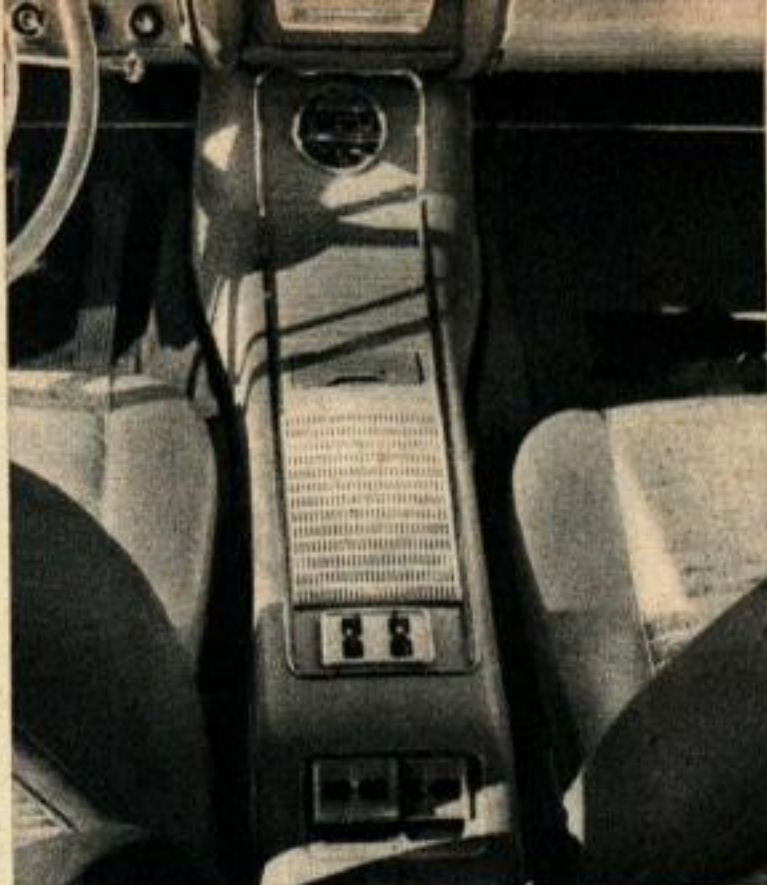
Le moteur standard est le V-8 Ford de 300 HP accouplé à une boîte à trois vitesses à commande manuelle, livrée facultativement avec une quatrième vitesse surmultipliée. Une boîte automatique à deux gammes de vitesses est également livrable sur demande avec supplément de prix.

Le pavillon du « hardtop » n'est pas interchangeable avec un capotage. C'est un véritable toit permanent.

La suspension est entièrement assurée par ressorts à boudin, avec soufflets à air facultatifs.



Vous pouvez emmener de la compagnie maintenant que la voiture a des sièges arrière.

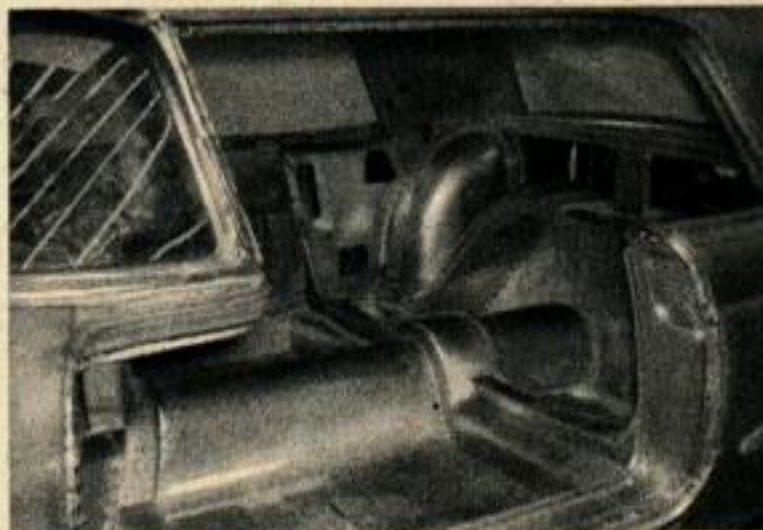


Cette console sur laquelle se trouvent diverses commandes divise nettement la voiture en deux dans le sens de la longueur. Ce véhicule n'est pas fait pour les jeunes amoureux.

Ford continue à décrire le véhicule comme une « voiture personnelle », bien que le mot de « prestige » ait été ajouté à la description. Cependant, l'impression générale de ceux qui ont déjà conduit ces voitures est qu'elles ont perdu une bonne partie de leur caractère « personnel ».

Etant plus grosses et plus lourdes, elles sont devenues moins maniables, ce qui est en contradiction avec la qualification de « personnel ». Le nouveau modèle n'est pas, tout au moins au premier abord, une automobile avec laquelle on puisse avoir l'impression d'être intime.

La nouvelle Thunderbird est une belle voiture pour ses propres normes, mais elle n'est plus le vivace « Oiseau » des jours passés.



La construction intégrale soudée est utilisée pour toute la coque. On peut voir ici l'important carénage de l'arbre de transmission qui rend la console centrale nécessaire.

Avec sa ligne de toit équerrie et ses panneaux de custode non vitrés, la nouvelle carrosserie rappelle celle de la Continental Mark II.

