

Les nouvelles voitures 1959 font leurs débuts dans

L'ANNÉE DE LA DÉCISION POUR DETROIT

La réaction du public américain envers ces nouvelles voitures déterminera la voie que suivra l'industrie automobile américaine dans les dix années qui vont suivre.

par Arthur R. Railton

QUI a raison ? Les « grands garçons » comme la General Motors qui pensent que la réticence des Américains à acheter les modèles 1958 était due à la récession, à un manque de confiance dans l'avenir, à la nécessité d'adopter des conceptions plus nouvelles et plus attrayantes ?

Ou les « petits garçons » tels que le groupe American Motors qui pensent que les clients n'ont pas acheté les voitures de 1958 parce qu'elles étaient trop grosses, trop coûteuses à entretenir, trop luxueuses ?

Qui a raison ?

Les économistes, les directeurs de fabrication, les carrossiers, les ingénieurs, tous voudraient le savoir. La seule personne qui pourra le dire est l'automobiliste américain. Ce qu'il décidera dans les quatre ou cinq prochains mois donnera la réponse à la question.

Cette réponse fera de 1959 l'année de la décision. Une année qui pourrait dicter sa voie à l'industrie automobile américaine pour plusieurs années à venir.

Si les usagers achètent les modèles encore plus gros de 1959 avec leurs toits plats, leurs pare-brise à double enveloppement, leurs énormes surfaces vitrées à l'arrière, leurs sièges abaissés, leurs ailerons de queue allongés, leurs plus grandes malles arrière et leurs intérieurs encore plus luxueux, ils donneront tort aux critiques de Detroit qui ont sauvagement récriminé tout au long de l'année.

S'ils n'aiment pas ces voitures et s'ils le prouvent en achetant des Ramblers, des voitures importées ou la petite Studebaker dont la sortie devrait être prochainement annoncée, ils forceront les « grands » à prendre de nouvelles positions et à modifier leur ligne de conduite.

La General Motors mise sur une erreur de la critique et rendra très facile aux acheteurs une confirmation de son point de vue. Les nouvelles voitures General Motors, depuis la Chevrolet jusqu'au haut de l'échelle, sont fraîches, vivantes et agréables à voir. Elles sont plus grosses, plus luxueuses et plus élégantes que jamais. Ceci permet de faire une sélection très nette : le client se trouve en face d'alternatives bien définies. Il peut décider s'il lui faut simplement un moyen de transport sûr et confortable, ou s'il insiste également sur le prestige et le réconfort moral en même temps que sur les qualités de base d'un véhicule.

La Rambler parie du côté des critiques (bien qu'elle adopte aussi un compromis avec ses modèles Ambassador qui ne donnent pas plus de place aux passagers et aux bagages, bien qu'ils augmentent en longueur d'empattement et de carrosserie). Convaincue que le public américain exige des solutions nettes et sensées qui lui permettent de se transporter et non de se transmuter, la compagnie American Motors présente des voitures pratiquement inchangées par rapport à 1958.

(Suite page 107)



l'établi DEXION



Ne plus risquer d'abîmer la table de la cuisine ou de la salle à manger ; aménager votre " coin de travail " de façon pratique et rationnelle... Vous en rêvez !... Ce rêve devient réalité grâce à l'établi DEXION dont les caractéristiques techniques ont fait l'objet d'une étude très minutieuse. L'établi DEXION se monte (ou se démonte) en quelques minutes. Son bâti, constitué en cornières perforées DEXION lui permettrait de supporter une charge de 4 tonnes ! Son plateau indéformable en hêtre lamellé, lui assure une planéité absolue et une résistance mécanique deux fois supérieure à celle du bois massif. (Cette caractéristique exceptionnelle fait l'objet d'un certificat du Centre Technique du Bois). Il s'adapte à tous les besoins, peut se compléter à votre gré, se transformer, se transporter, avec la plus grande facilité.

l'établi DEXION

TECA - 6, rue Cauchois - PARIS-18^e

14.950 F. pris sur place.

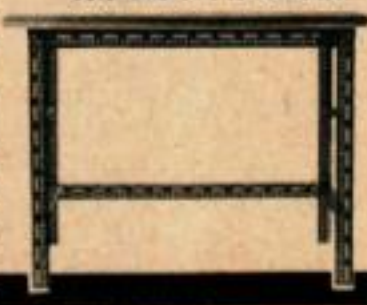
15.500 F. expédié franco de port (France Métropolitaine).

Livraison immédiate contre mandat poste ou chèque.

Documentation 1 sur demande.

ALJANVIC 44

Dimensions :
Hauteur : 87,5 cm
Largeur : 50 cm
Longueur : 120 cm
Plateau en hêtre lamellé :
(4,5 cm x 50 cm x 120 cm)
Cornière perforée DEXION
Acier laminé à froid
Peinture grise antirouille
cuite au four
Poids total : 38 kgs



L'année de la décision pour Detroit

(Suite de la page 23)

Chrysler et Ford se trouvent à peu près en position intermédiaire entre l'American Motors et la General Motors. Après avoir reconnu que l'expérience du style révolutionnaire des Mercury avait été un désappointement, les carrossiers du groupe Ford ont décidé qu'ils avaient été à la fois trop loin et trop vite. En conséquence, toutes les séries de toutes les marques du Groupe Ford conservent la même image générale que précédemment (une formule que la General Motors avait toujours suivie jusqu'en 1959, avec grand succès). Les nouvelles Ford, Mercury, Edsel, Lincoln, ressemblent, d'après les descriptions mêmes des carrossiers de chez Ford, plus à des automobiles que les « vaisseaux interplanétaires » de la General Motors. Elles subissent quelques changements, mais ceux-ci ne sont que d'ordre évolutif.

Chrysler procède aussi à des changements. Mais ceux-ci paraissent peu importants en comparaison de ceux de Ford ou General Motors. Dans le cas de ce groupe, cette décision a probablement été prise plutôt pour des raisons d'ordre financier que pour des motifs d'ordre philosophique. Quels que soient ces motifs, Chrysler représente pour 1959 l'école de la conservation. Les Américains qui estiment que les constructeurs ne devraient pas procéder tous les ans à d'importantes modifications qui réduisent artificiellement la valeur de leur investissement d'argent peuvent soutenir leur point de vue en achetant les voitures du groupe Chrysler (ils doivent toutefois être loyalement prévenus que cette corporation a de grands projets pour 1960).

Voici le marché tel qu'il se présente aux usagers américains. Ils n'ont plus qu'à faire leur choix et à voter pour la solution qu'ils estiment juste. Detroit se prépare à les compter... lorsqu'ils passeront à la caisse.

S'ils choisissent la General Motors, ils vote-

ront en quelque sorte pour la continuation des rapides changements de carrosserie d'après-guerre, qui ont attiré les louanges de certains et qui ont été condamnés par d'autres.

S'ils achètent des Ford, ils voteront pour des carrosseries conservant en partie leur caractère, pour des modifications de style progressives laissant aux voitures leur allure générale tout en en changeant graduellement la tôlerie. Une solution qui peut rendre désirable l'achat d'un nouveau modèle, mais sans que les anciens modèles conservés deviennent trop démodés.

Ceux qui choisiront le groupe Chrysler pourront presque être considérés comme les adversaires de la pratique des changements annuels de carrosserie.

Les acheteurs de Ramblers seront presque d'accord avec les critiques qui affirment que les automobiles ont perdu leur signification symbolique et que les automobilistes américains ne désirent plus qu'une bonne voiture nette et sûre ne tenant pas trop de place, ni sur la chaussée, ni dans le garage.

Quant à ceux qui désirent prouver qu'ils sont totalement indifférents à toute la confusion qui semble régner dans les affaires d'automobiles aux U.S.A., ils peuvent tout simplement ne pas acheter de voiture cette année, et ceci rendra les experts en motivation un peu plus confus encore.

Mais, direz-vous, n'y a-t-il pas d'autres raisons que des considérations de carrosserie pour l'achat d'une voiture ?

Il en est d'autres, naturellement, et les modèles américains de 1959 en offrent quelques-unes (quoique pas très nombreuses) consistant en divers raffinements d'ordre technique destinés à les rendre plus attrayants aux yeux de l'acheteur.

La tenue de route a été notablement améliorée sur toutes les voitures. Le confort a été plus étudié qu'au cours des années précédentes. Presque toutes les voitures américaines de 1959 absorbent presque complètement les chocs de la route. La plupart d'entre elles sont plus silencieuses, aussi bien en ce qui concerne les bruits du moteur que ceux provenant du roulement. Elles sont presque toutes plus faciles à manœuvrer et à diriger avec précision. Leur centre de gravité abaissé permet de prendre les virages plus vite et avec plus de confort.

Bien que la plupart de ces voitures soient plus lourdes, la consommation d'essence restera probablement la même et diminuera peut-être dans certains cas, grâce à des changements dans le taux de démultiplication des différentiels. De ce fait, l'accélération ne sera pas tout à fait aussi nerveuse que sur les modèles 1958, mais ceci n'est qu'un point purement académique, car la plupart des conducteurs de voitures américaines n'utilisent jamais, de toute façon, toute la puissance disponible.

Les peintures sont meilleures et presque toutes les compagnies offrent des finitions de longue durée qu'elles affirment n'exiger que peu ou pas de polissage ou d'encaustiquage (ceci ne se vérifiera naturellement qu'à l'usage). Les pots et tuyaux d'échappement sont conçus pour durer aussi beaucoup plus longtemps car la plupart des marques les construisent en métaux enduits de couches de protection contre la corrosion.

Un confort supplémentaire est offert avec la possibilité d'obtenir des sièges avant séparés qui permettent au conducteur de s'asseoir près du volant et à son passager avant de reculer son siège pour étendre ses jambes. Des sièges inclinables avec repose-tête sont livrables sur les modèles American Motors. Des sièges pivotants sont livrables avec supplément de prix sur toutes les voitures de la « Chrysler Corporation ». Ces derniers permettent d'entrer dans le véhicule et d'en sortir plus facilement... et plus élégamment.

Les passagers de l'arrière jouiront d'un peu plus de confort encore en hiver, maintenant que la General Motors a trouvé un moyen pratique pour envoyer de l'air chaud vers l'arrière de ses véhicules. Cet air chaud circule dans des canalisations plates et étroites installées de part et d'autre du tunnel de l'arbre de transmission.

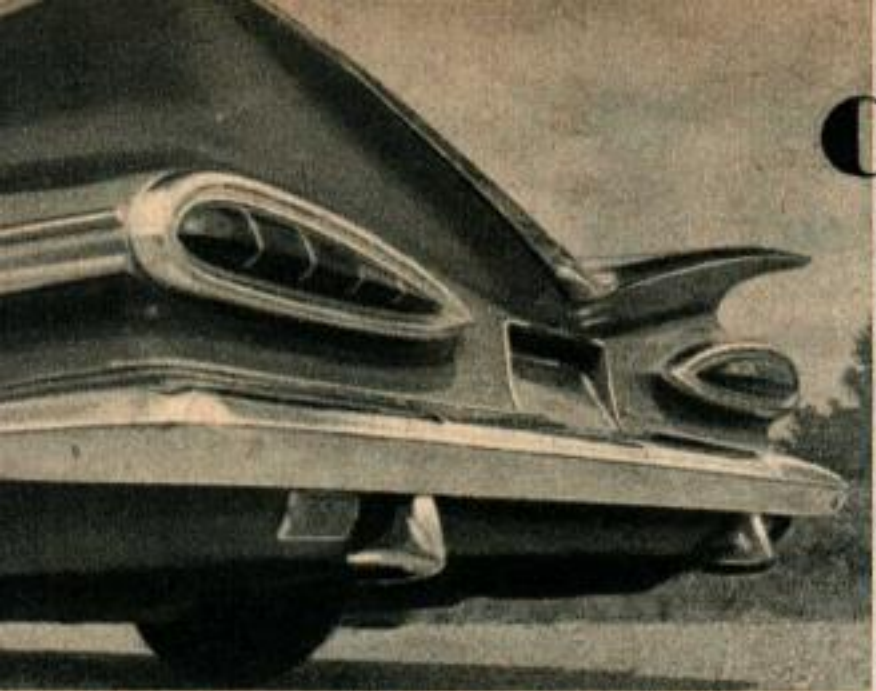
La voie est élargie sur la plupart des voitures, auxquelles les ingénieurs américains s'efforcent de donner une meilleure stabilité sur les autoroutes. Cette augmentation de largeur permet en même temps d'améliorer la circulation d'air autour des tambours de freins et fait aussi baisser la température sous capot en admettant un plus grand volume d'air autour du moteur (Pontiac par exemple), dont la voie devient la plus large de toutes, affirme que la température du compartiment du moteur de ses nouveaux modèles se trouve ainsi abaissée de 20° C environ.

Les freins ont été perfectionnés, à la fois par une augmentation de la surface de garniture et par une amélioration de la circulation d'air autour des tambours, l'industrie automobile américaine ayant enfin constaté que des voitures plus lourdes et plus basses exigeaient des freins plus puissants.

En général cependant, l'année automobile américaine 1959 est l'année des carrossiers et le choix des clients sera probablement plus que jamais guidé par l'apparence extérieure des véhicules. Et c'est pourquoi cette année promet d'être particulièrement intéressante.

Quelle que soit la décision que prendront les acheteurs américains, ils auront à réfléchir longuement avant de la prendre. Leurs constructeurs exaspérés par la plus grande vague de critique de leur histoire, vont les observer avec la plus grande attention, et c'est de leurs observations que dépendront leurs projets d'avenir.

CHEVROLET



Les phares de recul sont montés au-dessous d'un simple pare-chocs transversal. Le bouchon de remplissage d'essence se trouve derrière la plaque de police.

LE style de carrosserie est le point le plus important dans la nouvelle Chevrolet, ainsi que dans toutes les voitures de la General Motors pour 1959. Son nouvel arrière de carrosserie très évasé est aussi expansif que le pont d'un porte-avions et paraît presque aussi large, vu du siège du conducteur.

Les feux arrière horizontaux ont des regards obliques comme les yeux d'un

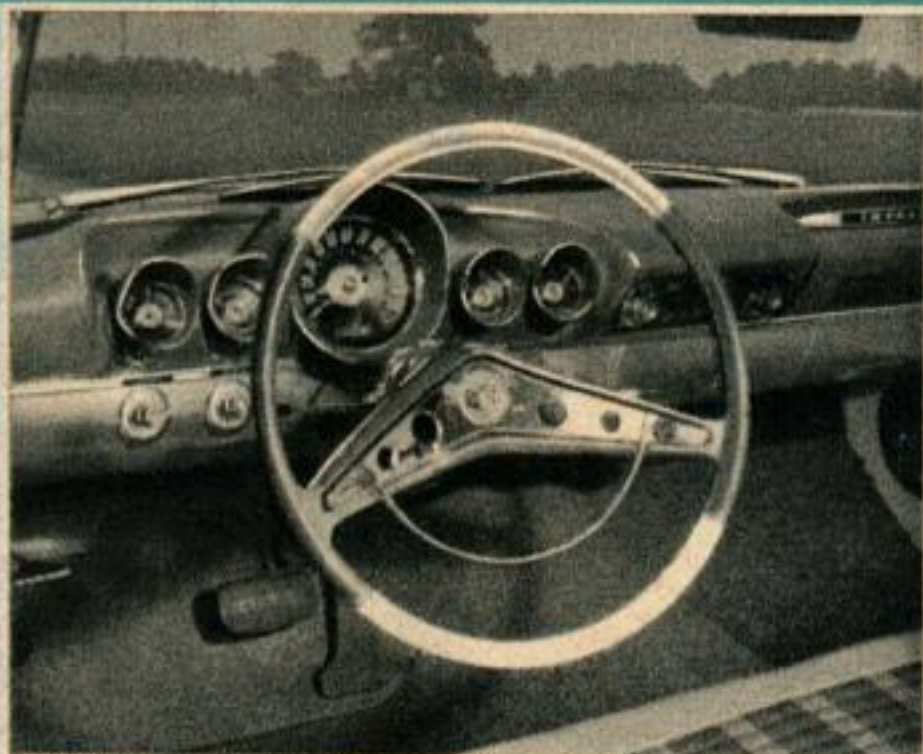
chat géant, sous de larges « sourcils » en chrome.

A l'avant, deux paires de phares de même diamètre sont installées aussi bas que le permet la loi américaine afin d'accentuer l'impression de « collage à la route » de la conception. Ils donnent, de ce fait, un meilleur éclairage par temps de brouillard. Au-dessus de la calandre simple et modeste, deux larges « narines » servent de prises d'air pour le compartiment du moteur. Les indicateurs de direction sont logés dans leurs coins extérieurs.

Le moteur ne présente que des modifications secondaires. Un nouvel arbre à cames et un nouveau réglage de débit du carburateur du six-cylindres apaiseront la réclamation du public pour une réduction de la consommation.

Le nouvel arbre à cames donne aux courses des soupapes de plus grands chevauchements, ce qui réduit la déperdition de carburant aux vitesses de moteur réduites. Le résultat est que la puissance en ch descend de 145 l'an dernier à 135 cette année, en une nouvelle oscillation du pendule...

La puissance des deux moteurs V-8



Les trous percés dans les rayons du volant en forme de « boomerang » donnent un certain caractère de voiture de course au véhicule. Le cercle d'avertisseur comporte des boutons de contact au pouce près de l'extérieur du volant.



Des fentes découpées dans la jante et des enjoliveurs livrables avec supplément de prix amènent un courant d'air de refroidissement sur les freins.

La visibilité est illimitée dans le modèle à toit plat du « hardtop » Impala avec fenêtre arrière à vitre enveloppante.





Les ailes plates et évasées de l'arrière de l'Impala décapotable lui donnent l'air d'être beaucoup plus longue qu'elle l'est réellement.

reste inchangée (185 et 250 ch). Le rapport de démultiplication du pont arrière est maintenant de 3,08 à 1 avec le moteur le plus gros, au lieu de 3,36 à 1 et, dans ce cas également, l'économie de consommation réalisée réduit quelque peu le rendement.

L'effort de conduite avec la servo-direction a été réduit de façon marquante, et le taux de démultiplication de la direction ordinaire a été augmenté, ce qui réduit également l'effort en augmentant le nombre de tours à faire faire au volant. Un accouplement flexible interposé dans l'arbre de direction isole le volant des chocs de la route.

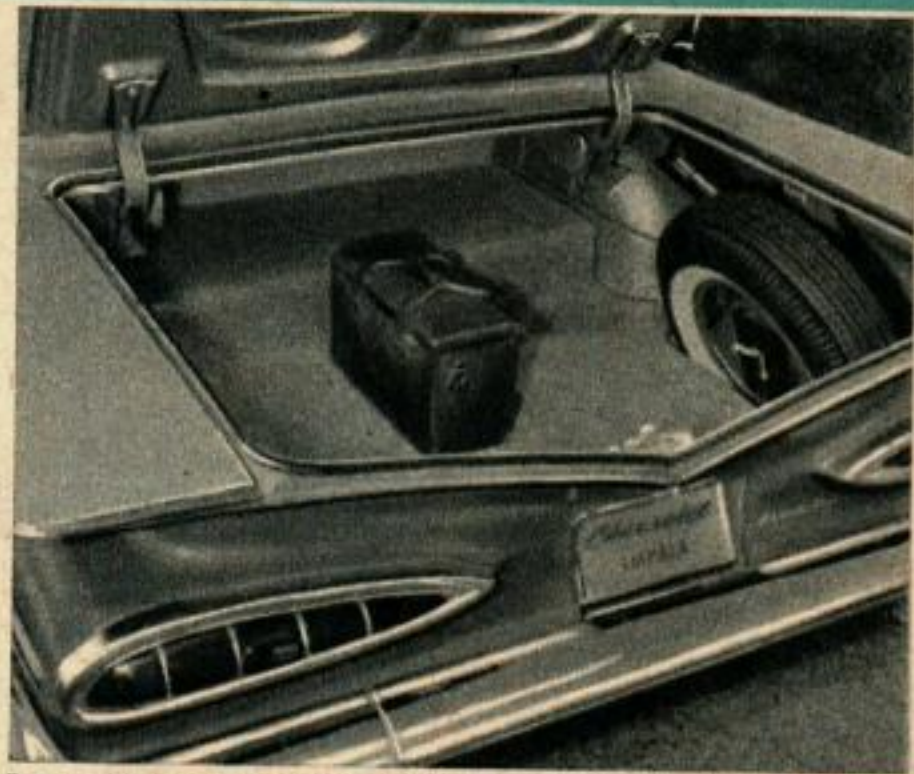
La tenue de route a été adoucie par rapport au système plus ferme de 1958. La stabilité dans les virages en souffre quelque

peu, mais aucune impression de perte de contrôle ne se produit. Les petites irrégularités et bosses de la route sont avalées sans difficulté et les bruits de roulement se trouvent considérablement réduits à l'intérieur de la voiture.

Les freins sont améliorés par 27 % de plus de surface de garnitures. Les sabots avant sont plus larges de 20 mm et les sabots arrière le sont de 6 mm. Des longues fentes découpées dans les disques de roues dirigent l'air sur les plus gros tambours pour accélérer l'évacuation de la chaleur. La suspension à air redevient facultative avec supplément, de même que l'injection du carburant. Chevrolet offre aussi le taux de compression le plus élevé de la construction américaine : un facultatif 11 à 1.



Les « station-wagons » ne comportent pas de demi-portière supérieure à l'arrière. La vitre descend dans la moitié inférieure de la porte, soit manuellement, soit électriquement (avec supplément).

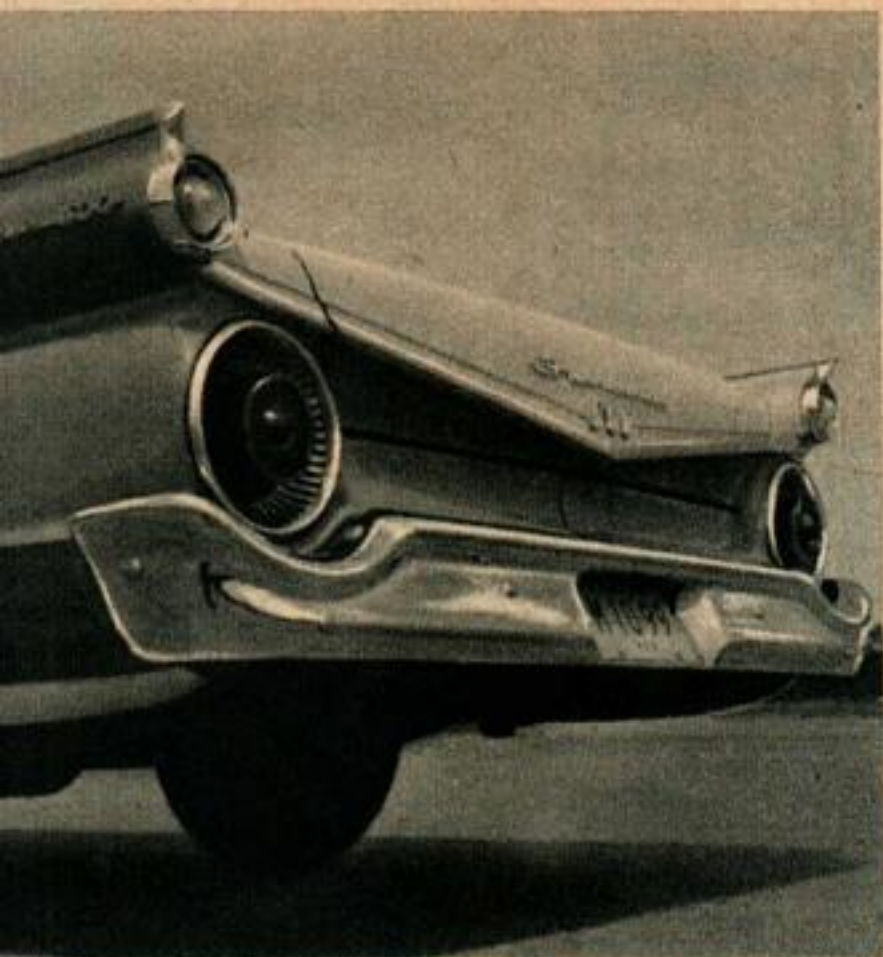


Les malles arrière sont plus grandes que jamais. Celle de la Chevrolet comporte une entrée qui oblige à soulever les bagages assez haut.

La fenêtre arrière et le pare-brise à double enveloppement de l'Impala « hardtop » sont énormes. Le toit semble avoir pris la dimension d'un timbre-poste.



FORD



Personne n'a besoin de vous dire que c'est une Ford. Les grands feux arrière circulaires vous l'indiquent. Les deux petits phares supérieurs sont les phares de recul.

Vous n'aurez aucune difficulté à reconnaître la Ford 1959. La personnalité Ford est apparente sur toute sa tôlerie. Mais les changements sont plus importants que les apparences le laissent croire... ils représentent peut être tout un changement de principes.

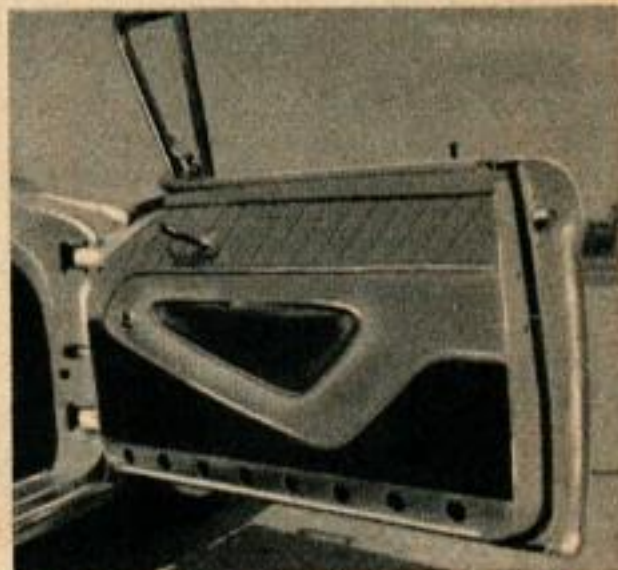
Pour la première fois depuis de nombreuses années, la puissance en ch a été réduite dans un but d'économie sur deux des quatre moteurs Ford (les puissances de 1959 sont 145, 200, 225 et 300 ch, comparées à 145, 205, 240 et 300 en 1958). Le couple a également été réduit, sur les quatre moteurs.

Les taux de compression sont aussi diminués sur toute la ligne. Tous les moteurs, à l'exception du puissant V-8 de 5,77 l de cylindrée fonctionnent maintenant à l'essence ordinaire ce qui, d'après Ford, fait économiser de 400 à 500 francs chaque fois que l'on fait le plein du réservoir.

Une boîte de vitesses automatique à deux gammes comportant cent cinq pièces



Ford conserve son tableau de bord net et sans encombrement, mais il a remplacé le capotage incurvé par un capotage droit, au-dessus des instruments, comme toutes les autres marques américaines.



Les trous du bas du panneau de porte sont purement décoratifs, mais seraient un emplacement idéal pour des cataphotes.

Bien que l'on entende souvent parler de concurrence à ce sujet, Ford possède toujours le seul toit rigide rétractable de toute l'industrie automobile américaine.





Ford affirme que ses voitures, telle que cette conduite intérieure Fairlane ont à la fois « de la dignité et une sobre et belle apparence », sans présenter de courbes excessives.

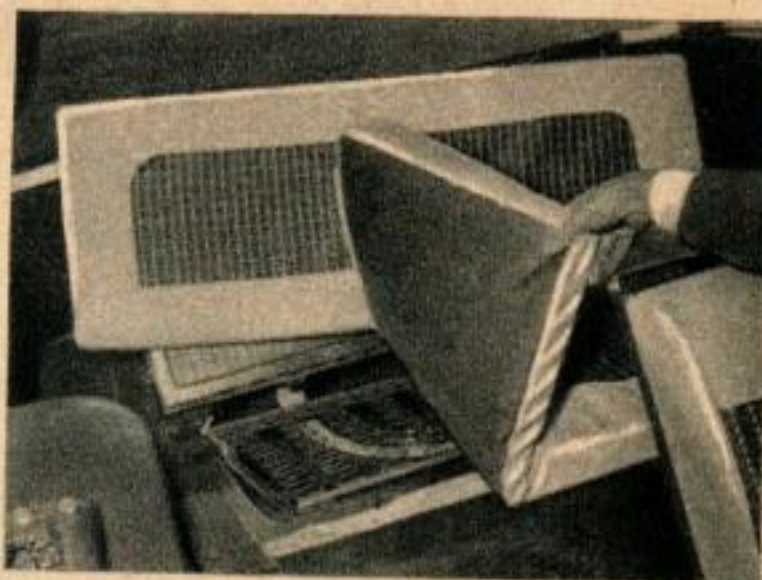
de moins que la boîte Cruise-O-Matic normale à trois gammes est mise à la disposition de la clientèle, Ford se rapprochant rapidement du jour où la boîte de vitesses automatique sera livrable sans supplément de prix. La nouvelle boîte pèse 22,8 % de moins. Cependant le poids total de la voiture augmente de près de 70 kg. Parmi les autres éléments de conception économique, on remarque un filtre à huile à circulation totale qui permet de rouler sur près de 6 500 km entre les vidanges. Les pots d'échappement recouverts d'alu-

minium comportent une isolation en amiante qui réduit la formation de rouille provoquée par les condensations et donne au silencieux une durée de vie normale de deux ans au moins.

Les voitures sont plus longues, étant toutes montées avec le grand empattement de 3 m cette année. Les modèles « Custom » sont plus longs de 15 cm. Les modèles « Fairlane » s'allongent de 25 mm et leur longueur totale passe ainsi à 5,28 m. Ils sont de 35 mm plus étroits et leurs dimensions intérieures sont quelque peu réduites.



Contrairement à la plupart de ses concurrents (qui montent des vitres descendant dans le panneau inférieur), Ford présente ses station-wagons avec des portes arrière classiques en deux sections.



La troisième banquette du station-wagon se replie dans le plancher. Le secret du dispositif est l'utilisation de coussins démontables en caoutchouc mousse.

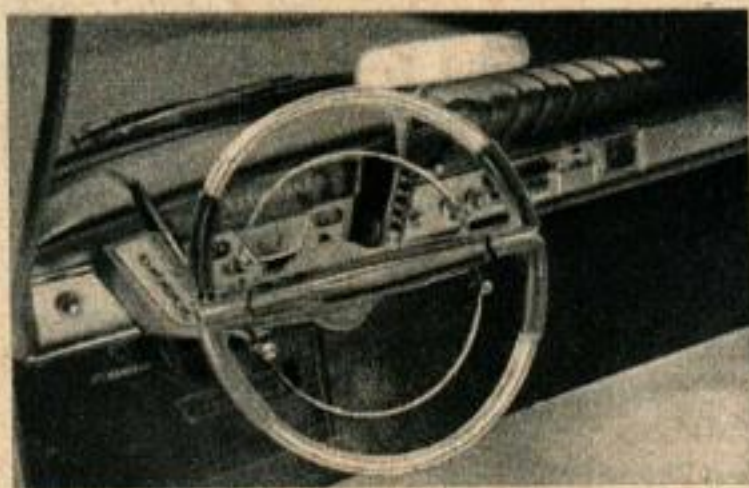
Le « Country Sedan » a 52 % de son poids sur les roues arrière, ce qui en fait une voiture idéale pour rouler sur les routes glacées.





Vu de l'arrière, le changement le plus apparent de la Plymouth est son aileron de forme très fine et son feu arrière horizontal.

PLYMOUTH

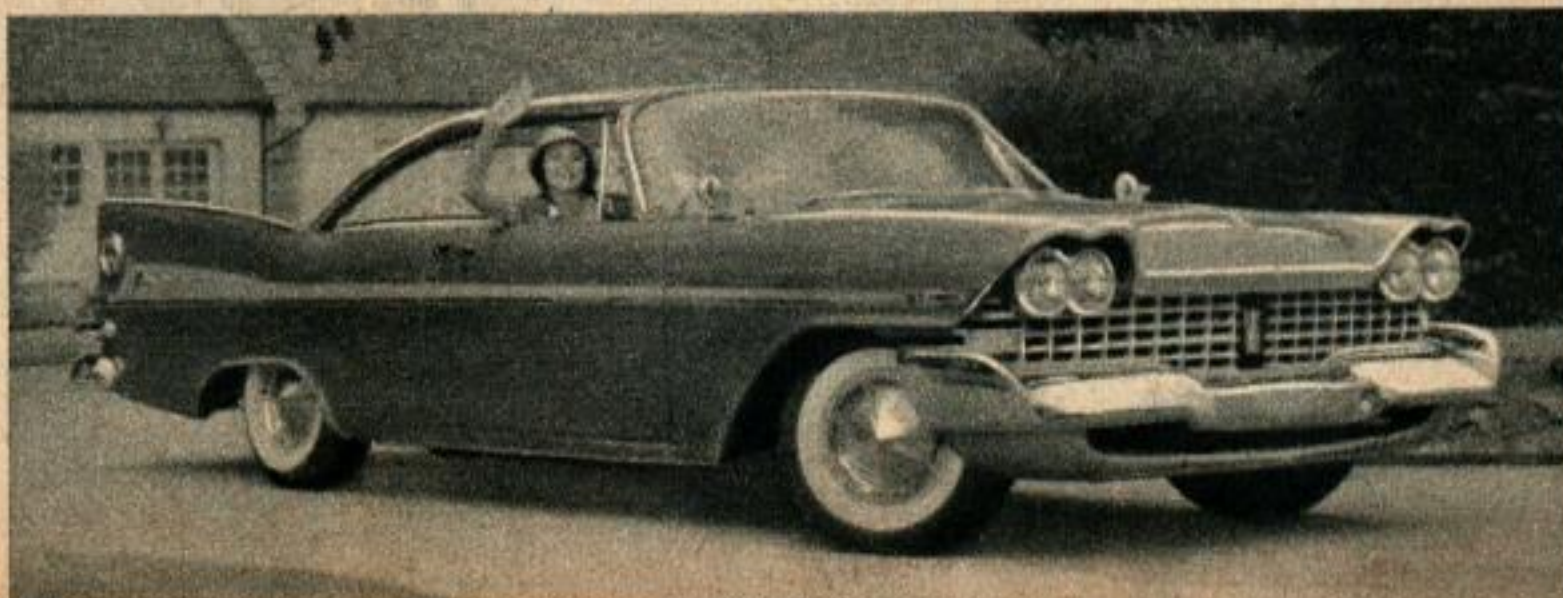


Le tableau de bord est entièrement nouveau, avec les boutons de commande de la boîte de vitesses automatique disposés en diagonale à gauche du volant.

LA voiture américaine la plus « poussée » pour 1959 pourrait bien être la nouvelle Plymouth. Elle peut être équipée d'un gros moteur V-8 de 5,9 l de cylindrée, le plus gros dans cette catégorie de prix, lequel développe 305 ch et dont le couple est de 55 kgm.

Naturellement, ce puissant moteur V-8 avec carburateur à quatre corps, double échappement, double jeu de pointes de contact, ressorts de soupapes renforcés et arbre à cames spécial ne se livre que facultativement et avec supplément de prix. Le V-8 normal développe 230 ch avec 5,2 l de cylindrée, et il en existe également une version développant 260 ch.

La série Plymouth la plus luxueuse est, cette année, la « Sport Fury », qui n'est livrée qu'en « hardtop » (conduite intérieure sans montant de portes central, voir ci-dessous) et en décapotable.



Pour les clients préférant l'économie à la puissance, Plymouth livre (sans supplément de prix) un différentiel spécial qui est dit réduire la consommation d'essence dans des proportions allant jusqu'à 10 %.

Les modifications de carrosserie sont très importantes, bien que la coque de base précédente soit conservée. L'avant est entièrement nouveau, avec des phares quadruples capotés et une calandre à quadrillage. A l'arrière, les feux ont été changés, et sont maintenant horizontaux, sous de fins ailerons de garde-boue à bords chromés. Il est possible, avec supplément de prix, d'obtenir un faux couvercle de roue de secours embouti dans le couvercle du coffre arrière, à la manière de l'Impérial.

La longueur totale est de 5,29 m, une augmentation de 55 mm entièrement due à l'allongement des pare-chocs. La largeur a été réduite à 1,98 m.

Les presse-boutons de la boîte de vitesse automatique sont maintenant arrangés verticalement au long du groupe des instruments de bord. Une rangée de boutons similaire, se trouvant sur le côté droit du tableau de bord, sert à commander les systèmes de chauffage et de ventilation.

Un autre équipement facultatif des Plymouth 1959 est une suspension combinée à air et à ressorts. Les barres de torsion (légèrement amincies et raccourcies) sont conservées à l'avant, et un système de soufflets est ajouté (avec supplément de prix) aux ressorts à lames normaux de l'arrière, car c'est surtout à l'arrière qu'un équilibre de charge est nécessaire.

Cet équilibrage étant le principal avantage de la suspension par air, Plymouth (et Chrysler) ont l'impression qu'il n'est pas nécessaire de monter des soufflets à air à l'avant. Avec leur système, les ressorts d'acier supporteront toujours la charge, si nécessaire, ce qui élimine toute possibilité de panne due à la défaillance de la suspension à air.

La Plymouth « Sport Fury » est livrée avec des sièges avant pivotants en équipement standard, ce qui facilite grandement l'entrée et la sortie.

Plymouth a abandonné le nom de série « Plaza », et ses modèles se trouvent main-

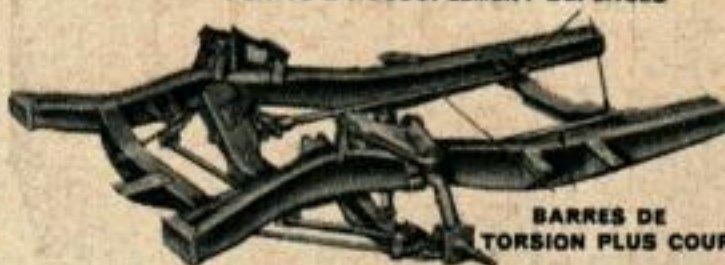


Le signe distinctif de la nouvelle Plymouth est la forme de l'extrémité avant de ses garde-boue qui s'ajoute à la calandre quadrillée pour donner un aspect inédit à l'avant de la voiture.



Il est possible d'obtenir, avec supplément de prix, un faux couvercle de roue de secours embouti dans le couvercle de la malle arrière. Les ailerons de queue en oblique sont également nouveaux.

POINTS D'ACCOUPLEMENT DÉPLACÉS



BARRES DE TORSION PLUS COURTES

Les barres de torsion sont conservées à l'avant, mais ont été raccourcies et amincies dans une certaine mesure. Des soufflets à air peuvent être montés dans la suspension arrière.

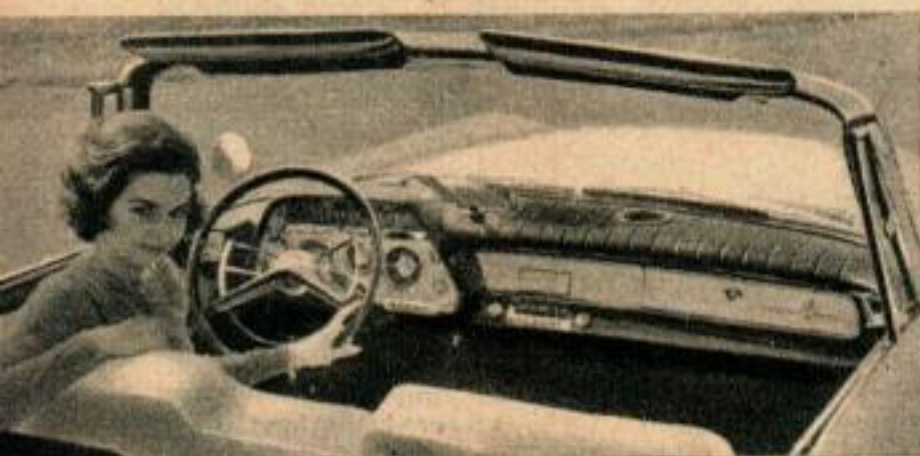
tenant désignés dans l'ordre suivant (de la voiture la moins chère à la voiture la plus chère) : Savoy, Belvédère, Fury, Sport Fury (la série Sport Fury ne comporte que deux modèles : une décapotable et un hardtop deux portes).

L'appareil de conditionnement d'air monté dans le toit est une nouveauté sur les station-wagons. Un coffre à bagages fermant à clé peut aussi être livré facultativement.





La caractéristique nouvelle la plus remarquée de la conduite intérieure à quatre portes Dodge Coronet 1959 est : l'inclinaison hardie des « sourcils » de ses phares.



Ci-dessus : les Dodge sont maintenant équipées de commandes à dépression pour le chauffage. Les presse-boutons actionnant ces commandes sont situés à la droite du volant. Ci-dessous : des capotages chromés enveloppent les feux arrière type « échappement de réacteur ».



Dodge présente deux station-wagons à quatre portes. Celui-ci est le modèle « Custom Sierra » qui est équipé d'une troisième banquette faisant face à l'arrière.

DODGE

LES carrossiers de Dodge ont donné à l'extrémité avant de leurs modèles 1959 un aspect entièrement nouveau, avec des capotages de phares audacieusement inclinés et une calandre en aluminium de forme ovale et très élargie.

A l'arrière, pas de grands changements, mais le caractère Dodge, est conservé, avec des ailerons de queue agrandis et des feux arrière logés dans des « échappements de réacteur ».

Le nouveau toit des modèles hardtop à quatre portes a une section arrière légèrement surélevée qui permet de reculer le siège arrière sous le pavillon. Ce déplacement augmente le dégagement des jambes de 7 à 8 cm avec peu, ou pas du tout, de perte de dégagement sous plafond. La fenêtre arrière de ces modèles est de 15 % plus grande que précédemment.

Dodge livre de nouveau quatre moteurs différents cette année. Le moins puissant de la liste est le 6 cylindres à soupapes latérales de 3,77 l de cylindrée qui développe 135 ch et dont le taux de compression est de 8 à 1. Les changements qui ont été apportés à ce moteur sont d'ordre très secondaire.

Le V-8 de 5,34 l de cylindrée est entièrement nouveau pour les Dodge 1959, avec une compression de 9,2 à 1 et un carburateur





Avec son célèbre dessin « d'aile en flèche » plus prononcé que jamais, la décapotable « Custom Royal » prend l'allure élancée d'un avion à réaction.

à deux corps. Sa puissance au frein est de 255 ch.

Le suivant en remontant sur la liste des puissances est le V-8 de 5,9 l de cylindrée, dans la puissante version D-500 montée l'an dernier. Ce moteur développe 295 ch avec un carburateur à deux corps et 305 ch avec un carburateur à quatre corps.

Le plus gros moteur Dodge pour 1959 est le V-8 de 6,275 l de cylindrée qui est livré en deux modèles : l'un avec une puissance de 320 ch, l'autre avec une puissance de 345 ch avec un carburateur à quatre corps, un arbre à cames spécial et des ressorts de soupapes renforcés.

Un système d'échappement double traité à l'aluminium est livrable avec supplément de prix sur la plupart des modèles, et monté en équipement standard sur certains de ceux-ci.

La longueur totale a été augmentée de 9 cm; elle est maintenant de 5,51 m. La largeur augmente de quelque 4 cm atteignant maintenant 2,03 m. L'empattement Dodge reste toujours à 3,10 m.

Les intérieurs ont été redessinés et les équipements facultatifs comprennent des commandes de chauffage à presse-boutons, des commandes de phares-code électroniques et des dispositifs automatiques d'inclinaison des rétroviseurs. Le volant est plus aplati en sa moitié supérieure qu'en sa moitié inférieure, ce qui permet de le remonter légèrement pour dégager plus d'espace en-dessous sans gêner la visibilité des conducteurs de petite taille.



Les sièges avant pivotants sont livrés avec supplément de prix sur les modèles « Custom Royal ». Toutes les Dodge ont un rembourrage supplémentaire au centre de la banquette arrière, pour 1959.

Les hardtops à quatre portes ont un nouveau toit « en escalier » qui est légèrement plus haut à l'arrière afin d'augmenter l'espace intérieur.

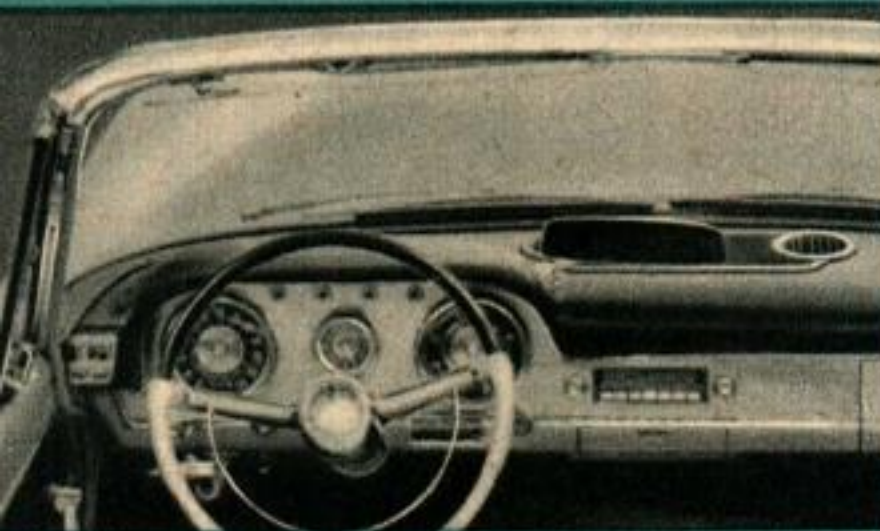




Les principaux changements de la carrosserie Chrysler 1959 sont le toit en deux tons et le nouveau style de l'avant. Ce modèle est le hardtop deux portes Windsor.



L'arrière de la carrosserie est entièrement nouveau. Le pare-chocs 1959 est plus massif et il comporte une pièce rapportée intérieure en aluminium anodisé.



Ci-dessus : le dessus du volant de direction est plus petit que le dessous, ce qui permet de le placer un peu plus haut pour donner un peu plus de dégagement aux genoux, sans pour cela nuire à la visibilité. Ci-dessous : l'arrière du toit des modèles hardtop est légèrement surélevé pour augmenter l'espace sous plafond.

CHRYSLER

Continuant à fixer la tendance de la construction américaine dans le style des carrosseries, Chrysler a redessiné l'avant et l'arrière de ses voitures, tout en ajoutant une nouvelle fraîcheur de ligne à ses toits. Les calandres en aluminium anodisé s'enroulent sur l'avant des garde-boue.

Sous sa nouvelle tôlerie, Chrysler monte un nouveau moteur V-8 remplaçant le moteur à culasses hémisphériques et double arbre à cames précédent, plus lourd et beaucoup plus coûteux. Le nouveau moteur V-8 à arbre à cames unique est livré en deux dimensions : 6,275 l de cylindrée pour les modèles Windsor et Saratoga, 6,77 l pour les modèles New Yorker et 300 E. Les puissances sont de 305 et 325 ch pour le plus petit de ces moteurs, de 350 ch pour le modèle New Yorker, et de 380 ch pour la puissante 300 E.

Les dimensions extérieures sont à peu près toutes les mêmes, sauf pour la Windsor, qui est plus courte de 4 cm environ. L'espace intérieur est partout le même, à l'exception de la substantielle augmentation de 75 mm de dégagement des jambes à l'avant de la banquette arrière des hardtops à quatre portes et d'une légère augmentation du dégagement des genoux sous le volant de direction.

Les équipements suivants peuvent être livrés facultativement sur tous les modèles : sièges pivotants, rétroviseurs à inclinaison automatique, commandes de chauffage à presse-boutons et suspension à air s'ajoutant aux lames de ressorts arrière.





Le principal changement du style de carrosserie réside dans la calandre dont les lignes deviennent plus prononcées afin de faire paraître la voiture plus basse.

IMPÉRIAL

Impérial conserve son aspect de grand luxe, en le rehaussant même d'un toit en acier inoxydable (avec supplément de prix) sur les modèles « Landau ». Ce panneau de toit non peint a l'aspect de l'aluminium brossé, mais il est cependant très robuste et très durable.

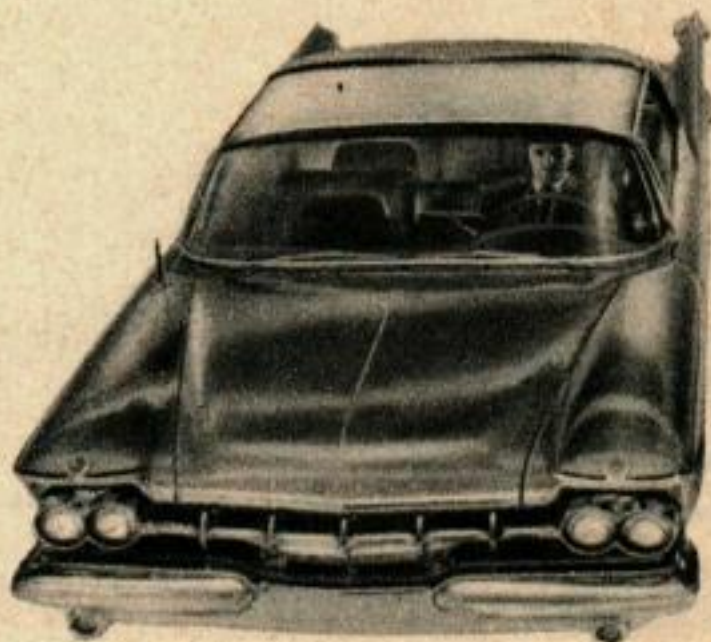
Une modification de la carrosserie est la calandre de radiateur qui donne à l'avant de la voiture une allure plus basse et plus audacieuse. Afin de conserver l'identité propre du véhicule, l'arrière de la carrosserie reste virtuellement inchangé, bien que la ligne du pare-chocs ait été modifiée. Le faux couvercle de roue de secours embouti sur le dessus de la malle arrière, qui fut si populaire sur les modèles de l'an dernier, a été conservé, mais maintenant que Plymouth l'offre aussi à titre facultatif, il est probable que le couvercle de coffre arrière uni deviendra le préféré des acheteurs d'Impériaux.

L'espace intérieur est quelque peu agrandi grâce à l'abaissement de la tôle de plancher à l'avant des sièges arrière. Ceci a exigé une modification de châssis d'ordre secondaire, mais le dégagement des jambes des passagers de l'arrière se trouve augmenté.

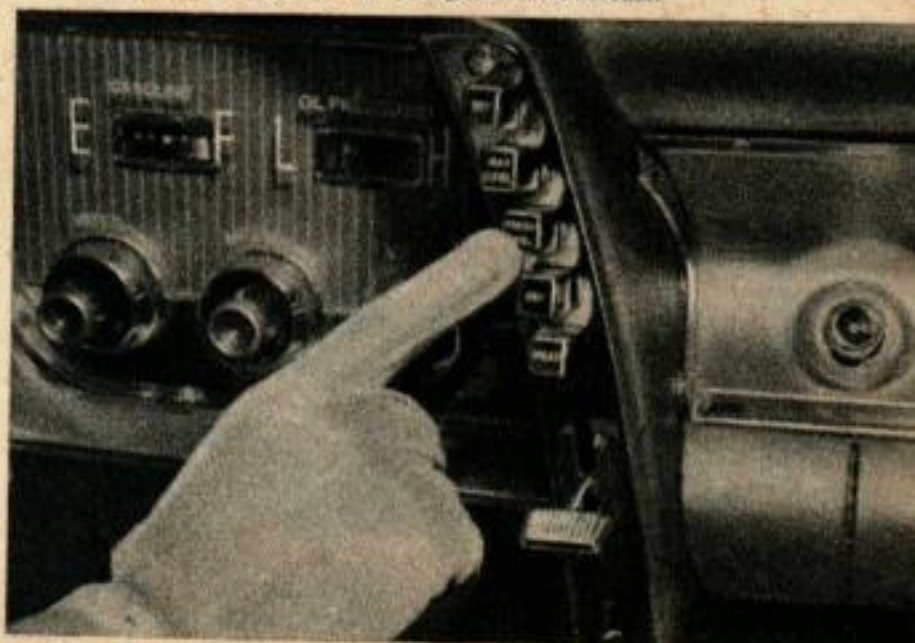
Une grande importance est donnée au confort, car des rembourrages en caoutchouc-mousse de 65 mm d'épaisseur sont utilisés sur les banquettes avant et arrière.

Tous les modèles sont équipés du moteur Chrysler V-8 entièrement nouveau de 350 HP et 6,770 l de cylindrée. Ce moteur est plus léger d'approximativement 45 kg que le V-8 à double arbre à cames qu'il remplace, et développe cependant plus de puissance, avec une vitesse de rotation moins élevée.

Les amateurs du luxe d'une suspension douce apprécieront particulièrement les pneus de 11 pouces de l'Impérial 1959. Ce sont les plus gros de tous ceux qui sont montés sur toutes les voitures américaines. Ils sont gonflés à 1,125 kg de pression et « avalent » les bosses de la route comme de véritables ballons.



Ci-dessus : L'Impérial peut être livrée avec un toit en acier inoxydable cette année. Son arrière de carrosserie est à peu près le même que précédemment. Ci-dessous : Les commandes du chauffage sont actionnées au moyen de ces presse-boutons.





THUNDERBIRD

Après une année qui fut un véritable succès (37 892 de ces voitures ont été construites au cours de celle-ci), la Thunderbird reste pratiquement inchangée pour 1959. Les experts remarqueront que les éléments croisillonnés de la calandre du radiateur sont légèrement différents, de même que la pièce décorative rapportée se trouvant derrière les feux arrière.

Une autre modification de détail est que les instruments de bord ont maintenant des chiffres noirs sur blanc (alors que ceux-ci étaient blancs sur noir l'an dernier). Pour la première fois, la Thunderbird peut être livrée avec tapissérie en cuir, avec supplément.

Les ressorts à boudin ont été remplacés, à l'arrière, par des ressorts à lames classiques, ce qui rend inutile les barres de poussée et assure une meilleure action d'amortissement grâce au frottement des lames les unes sur les autres. Ce changement aurait amélioré la tenue de route et la maniabilité du véhicule.

Les moteurs sont un V-8 de 5,770 l de cylindrée de 300 HP et un V-8 facultatif de 7 l, qui est probablement un moteur Lincoln.



CORVETTE

Les changements de 1959 sont d'ordre secondaire dans la Corvette, la voiture qui a prouvé que les ingénieurs de Détroit pouvaient construire une voiture de sport de grande classe lorsqu'ils avaient réellement envie de la construire.

Les moteurs sont ceux de 1958, avec des puissances s'étageant entre 230 et 290 HP, ce qui n'est pas une mince performance pour une cylindrée de 4,635 l seulement. Des barres de réaction ont été ajoutées à la suspension arrière pour compenser la poussée exercée par le couple sur le carter du pont arrière. Les freins sont maintenant mieux refroidis et une nouvelle garniture spéciale livrable avec supplément leur assure une résistance à la chaleur encore accrue. La boîte de vitesses non automatique, disponible facultativement, comporte un dispositif à commande manuelle empêchant de passer accidentellement en marche arrière.

Les modifications de carrosserie se réduisent à l'élimination des membrures genre « tôle ondulée » du capot et à quelques raffinements intérieurs, dont un compartiment de rangement situé juste au-dessous de la « barre d'agrippage » du passager. L'effet de « baquet » des sièges a été accentué par de nouveaux contours. Les garnitures brillantes du dessus du coffre arrière ont été éliminées et la surface des garnitures de freins a été augmentée à l'arrière par l'adoption de sabots de plus grande largeur.

RAMBLER-AMERICAN

Emporté par la vague du succès, le groupe American Motors offre des modèles 1959 qui ne comportent que peu de changements. Une nouvelle porte arrière élimine la maladroite jonction de l'aileron du garde-boue et du panneau de portière de l'an dernier.

La calandre est nouvelle et coulée en coquille en deux pièces afin de minimiser la facture de réparation s'il lui arrive d'être endommagée.

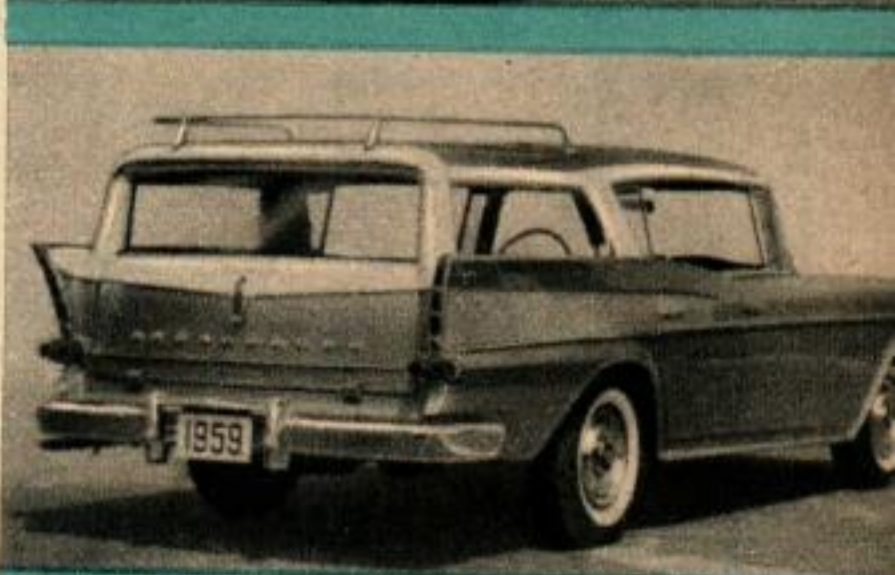
L'économie de fonctionnement continue à être le principal souci des constructeurs. La six cylindres de 127 HP est munie d'une cuve de carburateur en verre qui permet de vérifier le niveau du flotteur avec précision. Un carburateur à deux corps est livrable facultativement pour faire passer la puissance à 138 HP.

Le modèle « Rebel » V-8 développe 215 HP, sans changement sur 1958, et l'Ambassador V-8 développe 270 HP.

Le station-wagon à deux portes American a été ressuscité. La conduite intérieure à deux portes American continue à être fabriquée. Ces deux modèles sont des versions modernisées de la Rambler 1955.

Des sièges avant séparés sont fournis avec supplément de prix. Un dispositif qui permet d'avancer un siège et de reculer l'autre. Un repose-tête démontable permet de dormir plus confortablement que jamais dans les sièges inclinables.

En haut de la page : La Rambler hardtop à quatre portes et, au-dessous de celle-ci, le station-wagon Ambassador. Noter que la ligne des ailerons de queue est moins abrupte. Ci-contre : Le station-wagon American ressuscité.



Le repose-tête des sièges avant est réglable indépendamment pour chaque siège.



La cuve de verre du carburateur d'économie (montrée ici avec le filtre à air enlevé) permet au mécanicien de régler le niveau du flotteur avec la plus grande précision.

