



QUE VALENT LES "PETITES VOITURES"

CONSOMMATION

ACCELERATION



Ville,
11,7 litres
aux 100 km
Route,
10,5 litres
aux 100 km

CORVAIR

0 à 50 à l'heure,
5,0 secondes
0 à 100 à l'heure,
16,5 secondes
65 à 100 à l'heure,
9,3 secondes



L'essai en ville a été de 80 kilomètres à la moyenne de 30 kilomètres à l'heure et jamais au-dessus de 50 km/heure. C'est la Corvair qui a donné le meilleur résultat sur cet essai.

Les trois voitures essayées avaient toutes des boîtes de vitesse à commande manuelle. Les temps donnés représentent la moyenne de huit parcours, quatre dans chaque sens.

◆◆◆



Ville,
11,9 litres
aux 100 km
Route,
10,2 litres
aux 100 km

FALCON

0 à 50 à l'heure,
5,9 secondes
0 à 100 à l'heure,
21,1 secondes
65 à 100 à l'heure,
14,5 secondes



L'essai routier a été de 80 kilomètres sur des routes secondaires à des vitesses variant entre 65 et 115 kilomètres à l'heure. C'est la Falcon qui a donné le meilleur rendement sur cet essai.

Le taux de démultiplication de 3,10 à 1 du pont arrière de la Falcon (les autres voitures ont des ponts démultipliés de 3,55 à 1), la rendent plus lente dans une large mesure.



Ville,
12,8 litres
aux 100 km
Route,
11,1 litres
au 100 km

VALIANT

0 à 50 à l'heure,
4,8 secondes
0 à 100 à l'heure,
14,5 secondes
65 à 100 à l'heure,
9,0 secondes



Le poids supplémentaire et le plus gros moteur de la Valiant lui font consommer environ 9 % de carburant en plus que les deux autres voitures.

C'est la Valiant qui l'emporte ici, mais la Corvair la suit de très près. Les deux se comportent très bien sur la gamme des vitesses de dépassement de 65 à 100 kilomètres à l'heure.

◆◆◆



Un essai pratique de « Mécanique Populaire »

AMÉRICAINES ?

CONFORT DE CONDUITE



Les sièges peuvent être trop bas pour certains. La voiture donne une impression de stabilité et de sécurité dans la prise des virages et sur les routes difficiles.



Moelleuse comme un carrosse royal sur les routes lisses, la Falcon devient une citrouille cahoteuse sur une mauvaise section de route.



La Valiant a facilement le meilleur confort de conduite des trois voitures, bien que son train arrière ait tendance à « décoller » sur les « nids de poule ».

Grandes routes.
Excellent. Moteur bruyant à haute vitesse.
Routes raboteuses.

Excellent. Silencieux. Pas de dureté ou de réactions des roues.
Sièges.

Très bas. Dos bien supporté. Pas de bosse de plancher, ni à l'avant ni à l'arrière.

Grandes routes.
Excellent. Moteur extrêmement silencieux.
Routes raboteuses.

Médiocre. Dureté considérable et réactions des roues.
Bruyant.
Sièges.

Hauteur excellente. Bon support. Le centre de la banquette arrière cogne facilement sur le tunnel.

Grandes routes.
Excellent. Moteur assez silencieux.
Routes raboteuses.

Excellent. Tranquille. Carrosserie rigide, pas de dureté. Quelques réactions des roues.
Sièges.

Hauteur excellente. Les sièges avant s'inclinent trop vers l'arrière. Bon rembourrage sur la bosse de plancher.

CORVAIR

FALCON

VALIANT

ACCESSIBILITE

Avant.

Le toit bas et les sièges bas signifient que vous devez vous baisser pour entrer et « grimper » pour sortir.

Arrière.

Légèrement plus facile, mais il vous faut toujours grimper pour sortir.

Ouvertures de porte.

Poignées intérieures minuscules. Les portes arrière sont difficiles à fermer de l'intérieur.

La règle verticale est exactement aussi longue que la distance entre le plancher et le linteau de porte de la Corvair... 88 cm.

Avant.

Le toit haut et les sièges élevés facilitent l'entrée et la sortie.

Arrière.

Aucune conduite intérieure à quatre portes n'était disponible au moment de l'essai.

Ouvertures de porte.

Poignées intérieures grandes et faciles à utiliser. Bonnes poignées extérieures. Pas essayé de portières arrière.

La même règle, placée dans l'ouverture de porte de la Falcon, montre que cette dernière a cinq centimètres environ de dégagement en plus, voir flèche.

Avant.

Une bonne ouverture de porte et une haute banquette la rendent plus aisée, à l'entrée et à la sortie.

Arrière.

Egalement la plus commode pour entrer aux places arrière aussi bien que pour en sortir.

Ouvertures de porte.

Bon fonctionnement à l'avant et à l'arrière, mais les retenues de porte ouverte sont inadéquates.

Voici encore la même règle, cette fois sur la Valiant ; et elle indique encore plus d'espace libre, voir flèche.





CORVAIR

Les sacs d'épicerie doivent être posés à plat dans la malle arrière de la Falcon. Mais l'espace est considérable pour les longs voyages. Il est même possible d'y loger des clubs de golf.



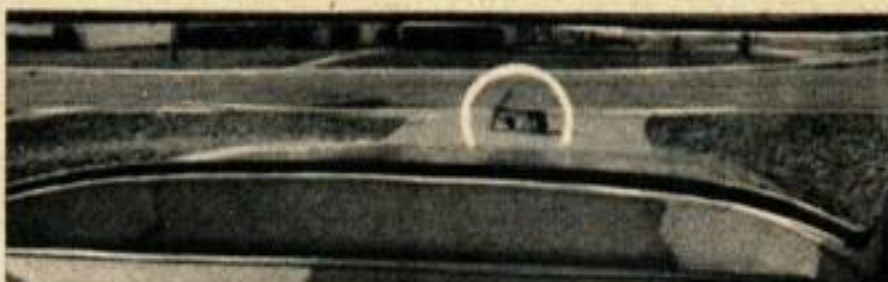
FALCON

Les grand sacs d'épicerie tiennent debout dans le coffre avant de la Corvair, mais, pour les longs voyages, l'espace de coffre est petit et irrégulier.



VALIANT

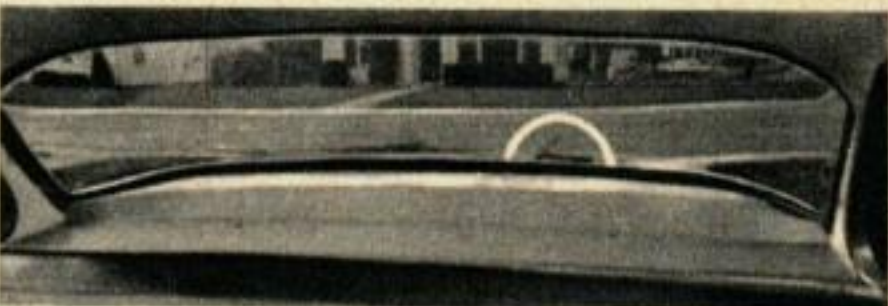
Les sacs d'épicerie ne tiennent pas debout dans le coffre de la Valiant, mais le logement de la roue de secours au-dessous du plancher du coffre fait de sa malle arrière la plus grande et la plus « utilisable » des trois.



Le chariot se trouve à 5 m 65 derrière le pare-chocs arrière clairement visible du conducteur de la Corvair alors qu'il fait marche arrière. L'immense fenêtre arrière donne une vue plus large que celle que peut couvrir l'appareil photographique. La visibilité avant est excellente. Les essuie-glace ne laissent aucune surface non balayée au centre du pare-brise.



La voiture et le chariot sont aux mêmes emplacements. Le conducteur de la Falcon voit aisément le chariot lorsqu'il fait marche arrière. La fenêtre est plus verticale : elle dévoile plus de distance et moins de largeur que celle de la Corvair. La visibilité avant est excellente. Il ne reste pas non plus de zone centrale non balayée au centre du pare-brise.



La voiture et le chariot sont toujours aux mêmes endroits, mais le conducteur de la Valiant ne peut voir que le haut du chariot. La marche arrière pourrait être une épreuve pour ses nerfs sur une chaussée de garage d'un faubourg fourmillant de marmots. La visibilité avant est excellente, sauf en ce que les essuie-glace laissent un secteur central non balayé.

SOMMAIRE

Quelle est la meilleure ?

C'est à vous d'en décider. Chacun de nous a ses spécifications favorites. Les uns veulent une voiture agile, les autres, une

voiture lourde. Certains veulent de la place pour les bagages, certains autres ne veulent qu'une voiture de ville. Les uns veulent de l'économie, les autres veulent des performances.

Une chose est certaine : conduisez cha-

MANIABILITE



Avec son train avant le plus léger, la Corvair est très aisée à garer. La plus agile dans le trafic, la plus agréable pour la prise des virages. Le changement de vitesses est facile, mais la deuxième est lointaine à atteindre. Tient bien la route ; pas de flottement.



Un grand volant de direction et une démultiplication lente rendent la Falcon facile à garer, mais la privent de sensation sportive et agile. Le levier de vitesses sur la colonne de direction est dur et d'un maniement gauche. Le train avant s'allège aux grandes vitesses.



Un lourd moteur et une démultiplication rapide font un dur labeur du garage de la Valiant. Une servo-direction serait désirable. Le changement de vitesses est un délice... le meilleur qui ait jamais été construit aux U.S.A. La voiture n'est pas agile, mais elle est la meilleure « grande routière » des trois.

cune de ces voitures avant de vous décider. Et n'oubliez pas les deux autres voitures américaines rentrant dans cette même catégorie : la Rambler et la Lark, toutes les deux d'excellentes automobiles. Voici un rapide sommaire :

DIVERS

CORVAIR



La Corvair, basse et sans calandre, est très facile à laver. Son nouveau cric en ciseaux simplifie les changements de roue. Le contact de code est trop haut. Pas de cendrier à l'arrière. Le tableau de bord ne comporte qu'un compteur de vitesse et une jauge à essence.

FALCON



La carrosserie simple de la Falcon est facile à laver. La calandre est trop frêle. Les essuie-glaces calent lorsque les gaz sont ouverts à fond. Starter à main. Contact de code mal placé. Le couvercle de capot a une tige de support.

VALIANT



Les saillants de la Valiant sont difficiles à laver. Les graduations verticales des instruments de bord ne sont pas faciles à lire d'un coup d'œil. Le compteur de vitesse n'est pas facile à lire la nuit. Essuie-glaces bruyants.

CORVAIR

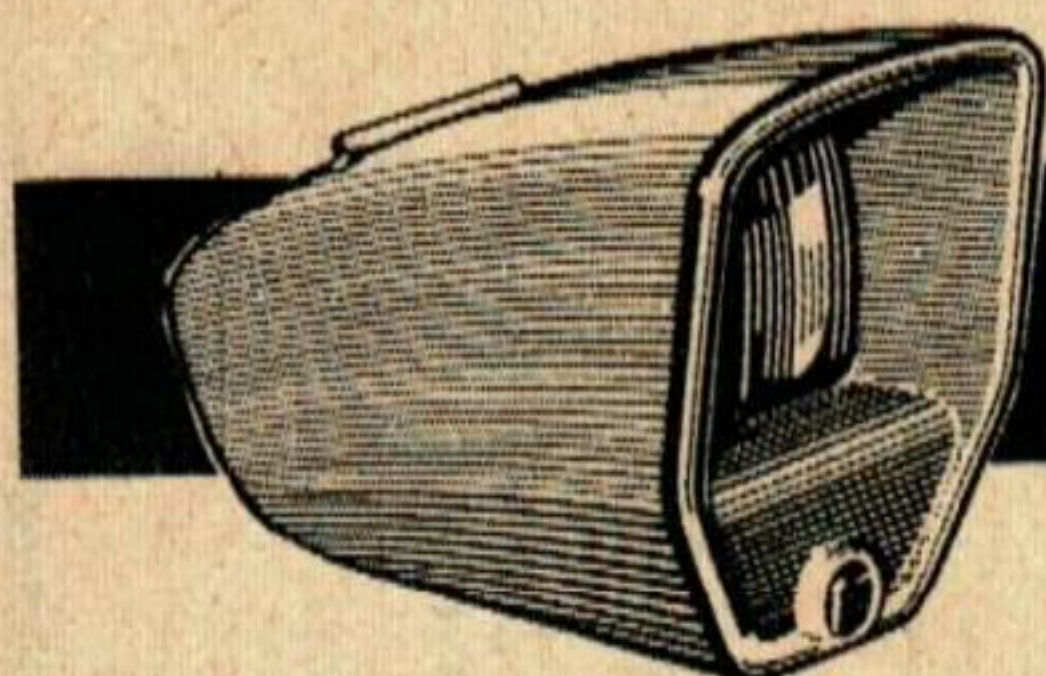
Fougueuse, telle est la Corvair. Celle-ci comporte une bonne somme de joie incorporée. Avec le refroidissement par air de son

(Suite page 118)

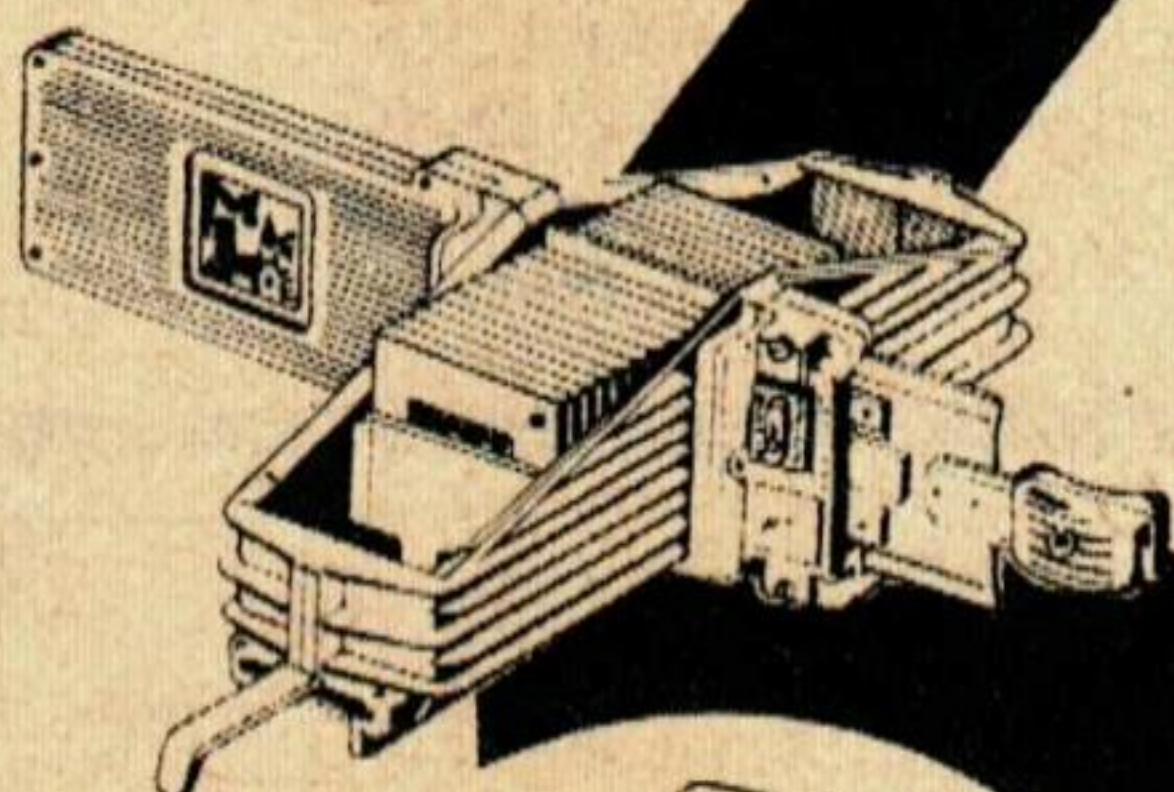
PLUS DE PROBLÈMES POUR VOS DIAPOSITIVES

en voici les 3 solutions

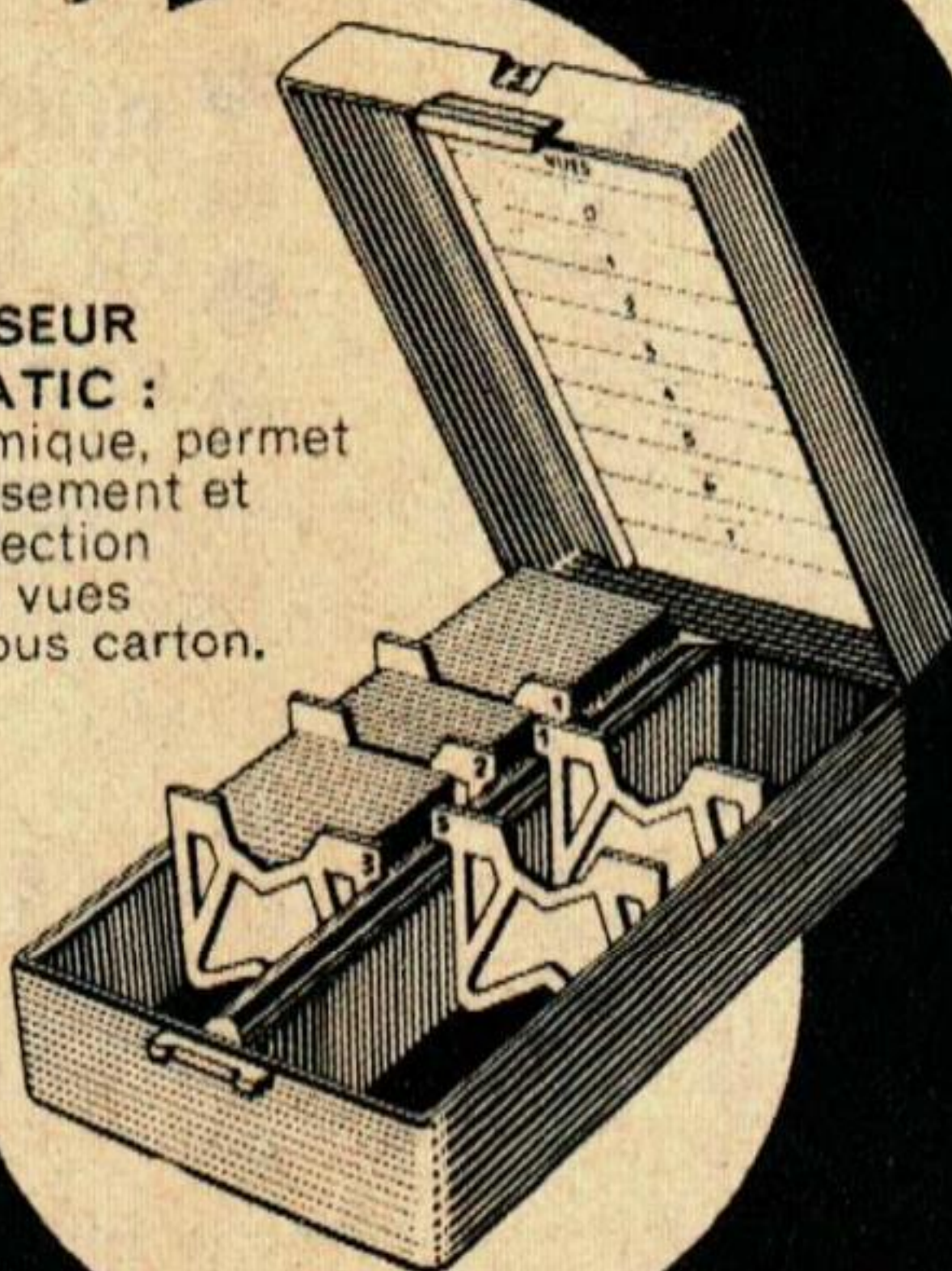
VISIONNEUSE 5x5 : éclairage automatique, par introduction des diapositives ; grande loupe sans distorsion. Permet le relief par observation avec les 2 yeux.



SLIMATIC : s'adapte sur toutes les lanternes ; capacité de 50 vues montées sous carton. Supprime l'usage des paniers.



CLASSEUR SLIMATIC : économique, permet le classement et la protection de 300 vues 5x5 sous carton.



EFFICIENTE

En vente chez tous les négociants photo-ciné.



Que valent les "petites voitures" américaines ?

(Suite de la page 61.)

CORVAIR (suite)

moteur à l'arrière, elle ne devrait requérir que peu d'attention, hiver comme été. L'adhérence est excellente sur la neige et sur la glace.

Ses performances sont surprenantes pour ses 80 HP. La consommation est économi-

que, bien que le chauffage à essence la fasse quelque peu augmenter par temps froid.

Des trois voitures, elle est certainement la plus plaisante, mais vous ne pouvez pas la conduire avec le coffre si plein que vous ne puissiez en fermer le couvercle.

FALCON

Voiture sensée. Entrée et sortie faciles. Banquettes hautes et bonne visibilité. La suspension est excellente sur les petites irrégularités mais laisse beaucoup à désirer sur les « nids de poule » et sur les très mauvaises chaussées.

La plus économique sur les longs parcours, mais sa démultiplication de pont arrière de 3,10 à 1 la pénalise dans la conduite en ville car elle impose de plus fréquents passages à une vitesse inférieure. Une démultiplication de 3,56 à 1 est livrable, laquelle donne un meilleur rendement, mais un peu moins d'économie de consommation.

A l'exception de la dureté de son changement de vitesses, elle est le meilleur « taxi » pour les courses en ville. Un véhicule docile, doux et domestique.

VALIANT

Solide et substantielle, avec de bonnes hauteurs de siège, un vaste espace à bagages et un confort et un silence surprenants. Le plus grand confort général.

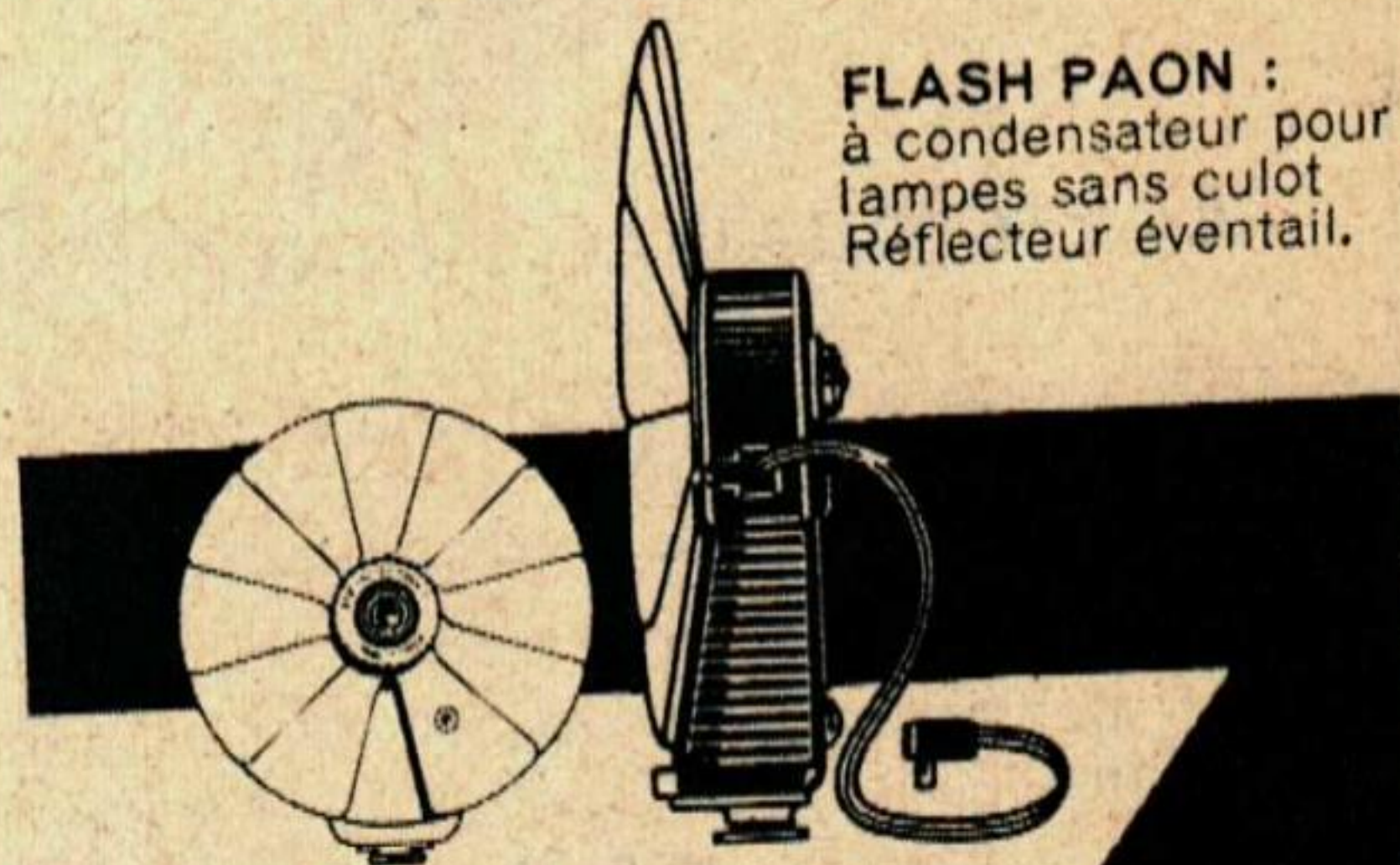
Rien de cette impression de « petite voiture » que de nombreux conducteurs désirent et que bien d'autres ne désirent pas. La Valiant a beaucoup de puissance, une abondance de vitesse, et donne une sensation de sécurité.

Elle est plus élégante, avec son nez plongeant, son arrière semi-fuselé et son faux couvercle de roue de secours.

Des trois voitures, c'est la plus robuste, la plus éclectique, celle qui se prête aux plus nombreuses utilisations.

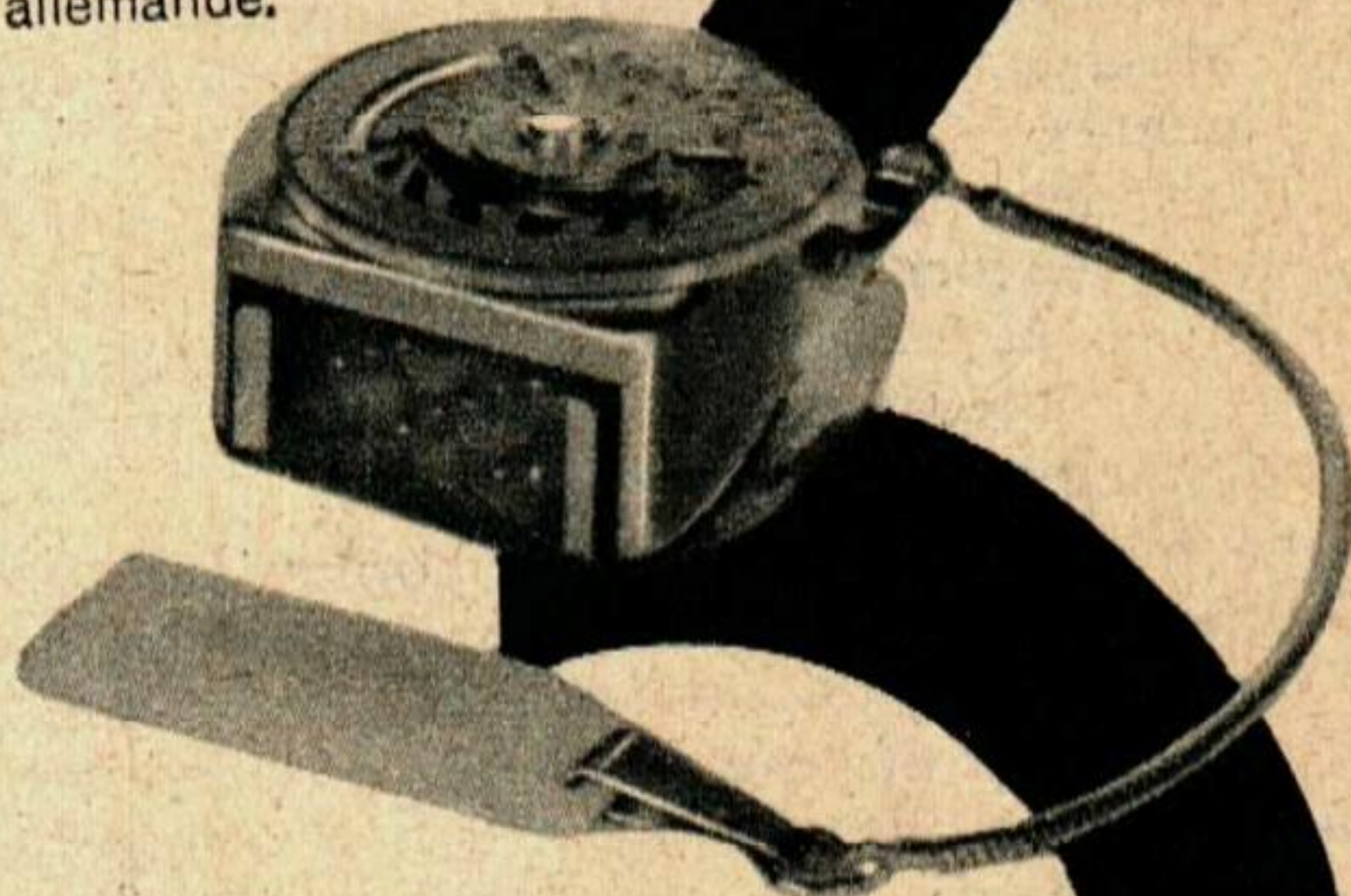
OUI, VOUS RÉUSSIREZ VOS PHOTOS CET HIVER

en voici les 3 raisons



FLASH PAON :
à condensateur pour
lampes sans culot
Réflecteur éventail.

METRAPHOT 3 : s'adaptant
sur tous les appareils photos.
Volet spécial pour mesure
de la lumière incidente.
Autres modèles classiques.
Fabrication
allemande.



ISING
Gamme de pieds
photo et ciné
avec rotule



EFFIVENTE

En vente chez tous les
négociants photo-ciné.

