

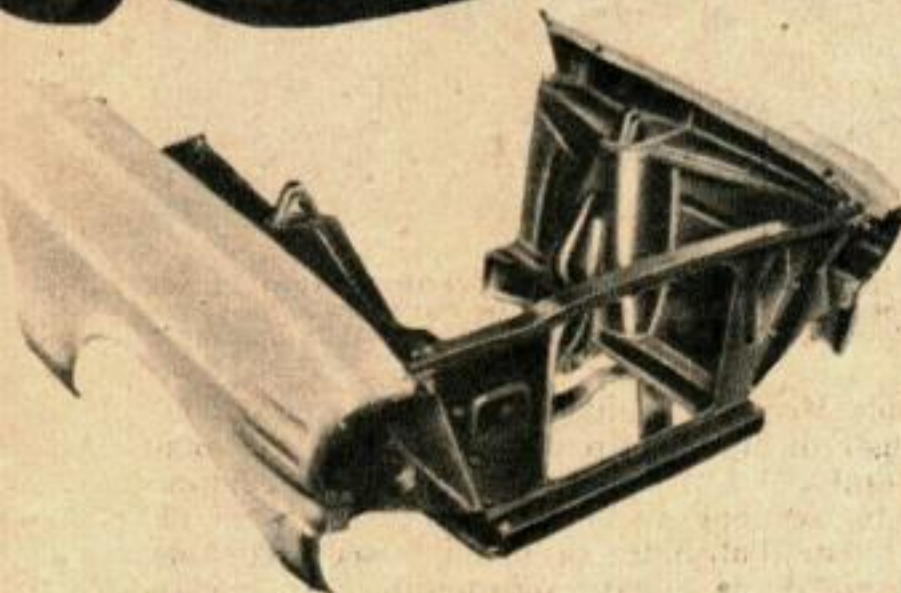


La conduite intérieure quatre cylindres Chevy II aux lignes très nettes est étalonnée à 90 ch. Elle croise à 110-115 km/h avec une vitesse de pointe de 130 km/h à plein régime.

La Chevy II

NOUELLE depuis ses pneus à deux couches de toile jusqu'au toit plat de son pavillon, la nouvelle compacte de la Division Chevrolet (de la General Motors) prend un nouveau nom... Chevy II. Cette voiture, qui sort en série complète avec des conduites intérieures à deux et quatre portes, un station wagon à quatre portes, un hardtop à deux portes et une décapotable, est conçue comme une voiture familiale de luxe. Elle est nettement plus spacieuse que la Corvair, quoiqu'elle ne soit pas beaucoup plus grosse.

Les conduites intérieures Chevy II ont de 5 à 8 cm d'espace de hanches et d'épaules en plus, des sièges plus hauts et un meilleur dégagement d'entrée. La Chevy II est plus large de 10 cm, plus haute de 9 cm, plus longue de 8 cm hors-tout (4,65 m contre 4,57 m), et elle a un empattement de



Le faux châssis avant séparé de la Chevy II (ci-dessus) se boulonne à hauteur de l'avant sur l'élément principal de la carrosserie monocoque. Les garde-boue avant se boulonnent eux-mêmes sur ce faux châssis, ainsi que la calandre, les phares et les pare-chocs.

La décapotable Chevy II type Nova 400 (à gauche) a un capotage à équilibrage à ressort qui fait économiser de l'argent. La conduite intérieure (ci-dessous) a une banquette arrière de 1,50 m de largeur et un bon dégagement sous plafond.





Le groupe moteur-boîte de vitesses monté à l'avant requiert un tunnel de dimension modérée dans le compartiment avant, mais le dégagement des jambes reste satisfaisant,

5 cm plus grand que celui de la Corvaire (2,79 m contre 2,74 m).

Sur l'autre face de la médaille, la nouvelle voiture est nettement une compacte si on la compare à la grosse Chevrolet (maintenant limitée aux séries Bel Air et Impala) avec son empattement de 3,02 m et sa longueur totale de 5,30 m. L'intérieur de la Chevy II est considérablement plus spacieux que celui de certaines des compactes avec lesquelles elle entre en concurrence.

La comparaison montre que la Chevy II n'est pas beaucoup plus longue que la Corvaire, mais que son intérieur est presque aussi grand que celui de la Chevrolet.



La roue de secours à pneu de 13 pouces de la Chevy II se tient à l'avant du coffre de 0,375 m³ de capacité, laissant l'espace utile sans obstruction.

La nouvelle voiture paie cependant, pour son espace supplémentaire, la pénalité de l'augmentation de poids. Comparée à la conduite intérieure Corvaire six cylindres (poids en ordre de marche), la conduite intérieure Chevy II quatre cylindres pèse 80 kg de plus (1 155 kg contre 1 075 kg). Le moteur six cylindres facultatif ajoute 45 kg de plus à la Chevy II.

Le moteur quatre cylindres a une cylindrée de 2 525 cm³, avec des alésage et

CORVAIR



Longueur totale... 4,57 m
Largeur totale... 1,70 m
Hauteur totale... 1,31 m
Empattement... 2,74 m

CHEVY II

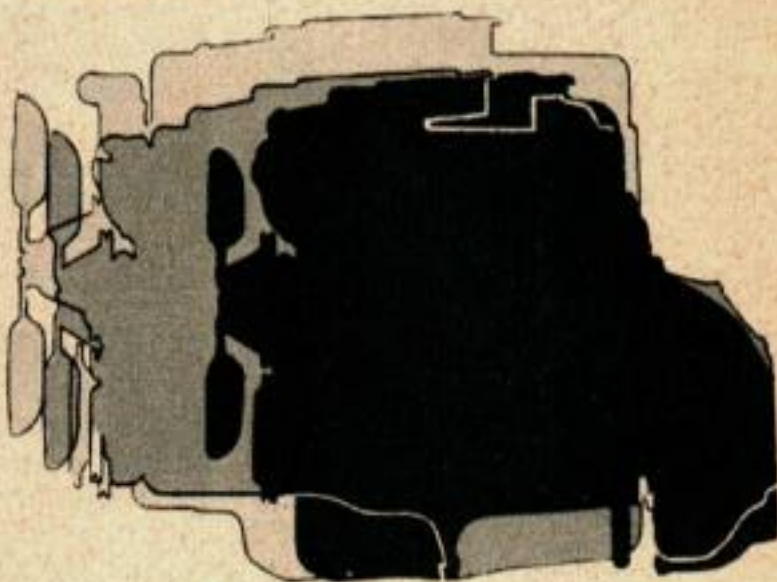


Longueur totale... 4,65 m
Largeur totale... 1,80 m
Hauteur totale... 1,40 m
Empattement... 2,79 m

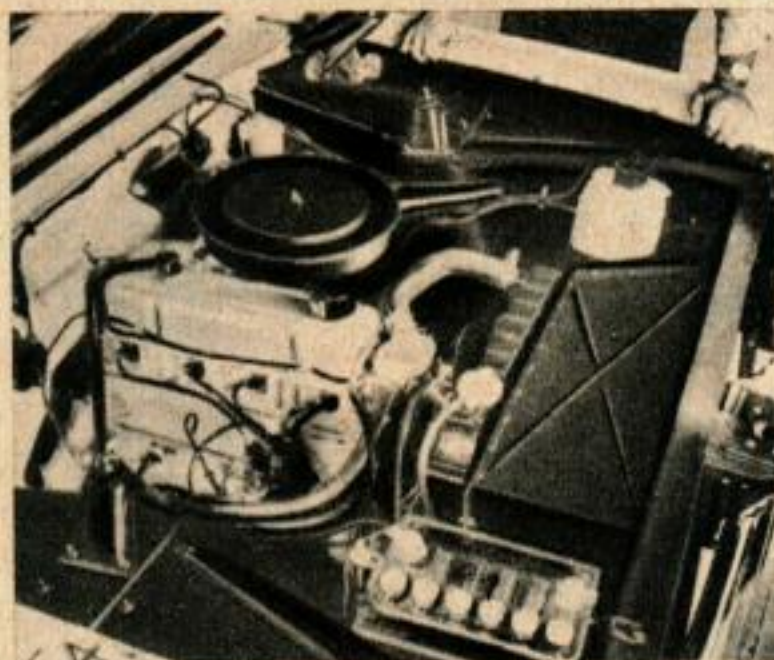
CHEVROLET



Longueur totale... 5,32 m
Largeur totale... 2,00 m
Hauteur totale... 1,41 m
Empattement... 3,02 m



La silhouette pleine (ci-dessus) permet de comparer le quatre-cylindres de la Chevy II (ci-dessous à gauche) avec son six-cylindres de 120 ch. (silhouette en gris foncé et à gauche) et avec le six-cylindres Chevrolet (silhouette en gris clair).

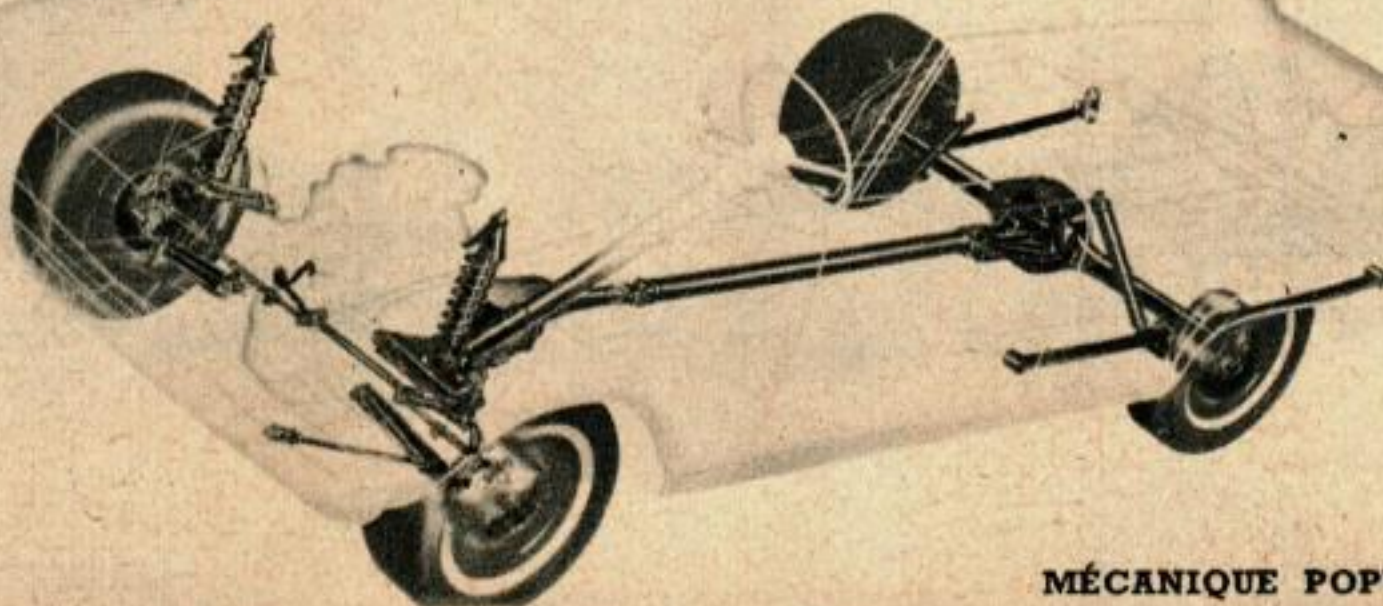


course de 99×83 mm. Le six-cylindres a des alésage et course de 90×83 donnant une cylindrée totale de 3180 cm^3 . Le taux de compression est de 8,5 à 1 pour les deux moteurs. Le quatre-cylindres est étalonné à 90 ch ; le six-cylindres à 120 ch.

Avec l'un ou l'autre des moteurs, l'acheteur peut choisir, soit une boîte à trois vitesses synchronisées à commande manuelle sur la

(Suite page 102)

Cette vue perspective de la Chevy II montre la suspension avant à ressorts à boudin et la suspension avec les nouveaux ressorts à lame unique.



La Chevy II

(Suite de la page 24)

commande de direction, soit une version allégée de la boîte automatique Powerglide. Le différentiel anti-patinant Positraction de Chevrolet est livrable facultativement sur tous les modèles, avec quelque combinaison de moteur et boîte de vitesses que ce soit.

Les taux de démultiplication de différentiel standard sont de 3,36 à 1 sur les coupés et conduites intérieures quatre cylindres à boîte de vitesses à commande manuelle, et de 3,08 à 1 sur les conduites intérieures et coupés quatre cylindres à boîte automatique et sur les conduites intérieures et coupés six cylindres.

La Chevy II est une voiture à châssis et carrosserie unifiés (monocoque), suivant la pratique actuelle pour les voitures compactes américaines, mais elle s'écarte, d'une façon unique en son genre, de la coque traditionnelle totalement intégrée... les éléments de carrosserie et châssis se trouvant à l'avant de l'auvent forment un sous-assemblage par eux-mêmes.

Cet élément avant supporte la suspension avant, les montages avant du moteur et le radiateur. La calandre, le pare-chocs, les phares non jumelés et les deux garde-boue avant se boulonnent sur l'élément avant soudé qui bute lui-même contre les membrures structurales de la caisse principale et est solidement boulonnée en place. Ceci simplifie l'assemblage et facilite les réparations en cas de dommage au train avant.

La suspension avant s'écarte de la pratique Chevrolet courante en ce que les ressorts à boudin sont montés haut dans le sous-assemblage avant, au-dessus du bras de suspension supérieur. Le couple de freinage et le choc de rebondissement sont absorbés par des bielles articulées sur bagues caoutchouc et allant des extrémités avant des membrures du faux-châssis aux extrémités extérieures des bras de suspension inférieurs.

La suspension arrière de la Chevy II est de principe traditionnel (Hotchkiss), avec des ressorts à lame semi-elliptiques subissant les charges de traction et de freinage. Mais elle est originale en ce que les ressorts ne comportent qu'une unique lame qui varie à la fois en largeur et en épaisseur. Ces ressorts présentent l'avantage de répartir uniformément la tension sur toute leur longueur et d'éliminer le frottement entre lames très difficile à régulariser.

Les freins sont du type Bendix standard auto-serreur, avec servo-assistance facultative. La direction est à recirculation de billes avec timonerie montée derrière l'essieu. La servo-direction du type à bielle assistée est livrable avec supplément de prix. Il faut au volant de direction de tous les modèles 4 tours $\frac{3}{4}$ pour passer de sa butée de rotation à gauche à sa butée de rotation à droite.