

NOUVEAUTÉS AMÉRICAINES 1962

PONTIAC

Les modèles Pontiac 1962 comprennent : une Catalina de 3,05 m d'empattement et 5,37 m de longueur totale, et les Star Chief et Bonneville (à gauche), avec 5,54 m de longueur totale sur un empattement de 3,12 m. Une série à une seule voiture, la Grand Prix, est un hardtop deux portes sur châssis Catalina, avec une calandre spéciale et un moteur V-8 de 6 375 cm³ développant 303 ch. Intervalles de graissage, tous les... 55 000 km.



MERCURY

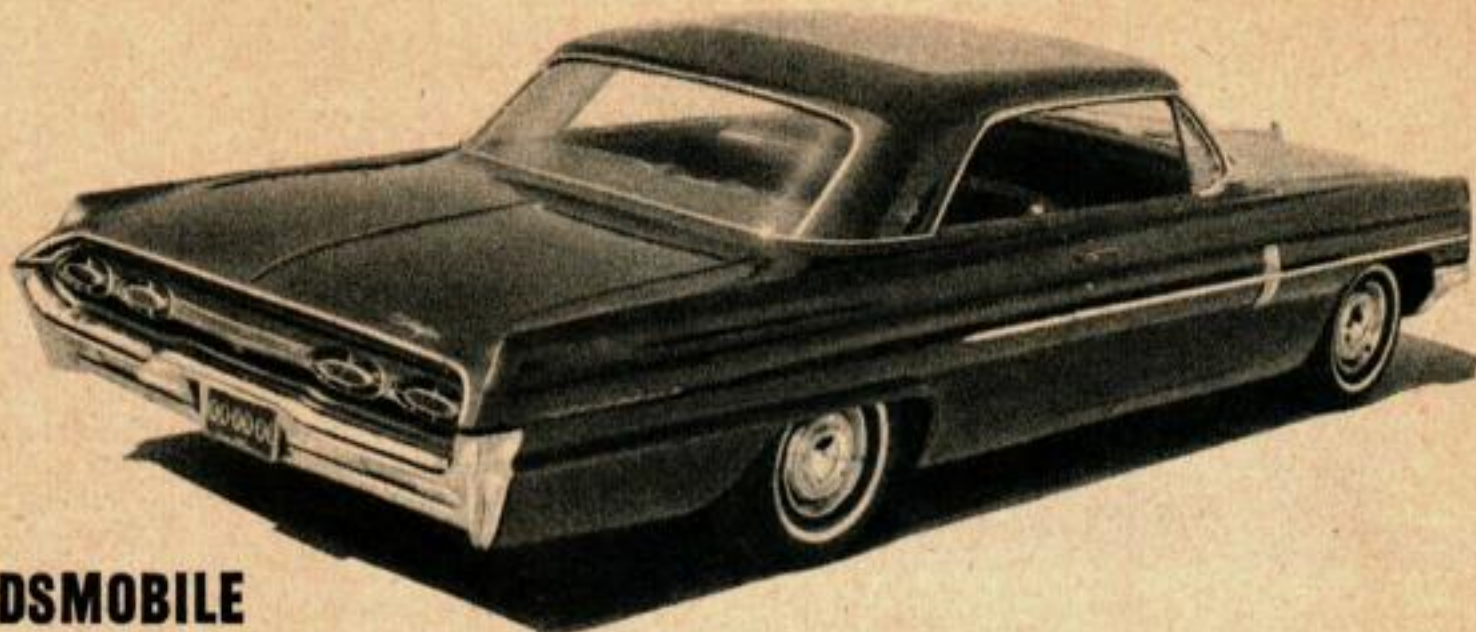
La carrosserie Mercury 1962 comporte une nouvelle calandre et une ligne de toit modifiée se prolongeant de 10 cm de plus sur le pare-brise. Les lampes arrière sont carénées dans les garde-boue arrière comme des tubes d'échappement de fusée. L'empattement reste le même avec 3,05 m et le système de suspension à biellettes d'amortissement introduit l'an dernier, lequel permet aux roues de céder en reculant quelque peu pour mieux

absorber les chocs, continue à être monté sur les modèles 1962. Les articulations à rotule ont été réfectionnées pour mieux résister à l'usure, et de la graisse au bisulfure de molybdène est scellée dans tous les points de graissage de la suspension et de la direction, permettant 50 000 km de roulage entre les graissages. Le choix de moteurs comprend une six-cylindres de 138 ch et des V-8 de 175, 220 et 300 ch.

RAMBLER Les Rambler Classic et Ambassador partagent maintenant toutes les deux une construction monocoque identique sur un empattement de 2,74 m. Précédemment, l'Ambassador avait la même caisse que la Classic, mais sur un empattement de 2,97 m. La Classic est livrable avec un seul modèle de moteur, un groupe en aluminium de six cylindres et 127 ch. L'Ambassador est équipée d'un V-8 de 250 ch d'une cylindrée de 5 360 cm³. Les

deux voitures ont le même traitement d'avant-train, mais sont garnies différemment à l'arrière. Un nouveau pavillon augmente le dégagement intérieur en hauteur et une pompe à air actionnée à la main commande l'inclinaison du siège avant de droite. Un changement de la dernière minute a remplacé par une unique bande d'aluminium la garniture latérale du prototype représenté ci-dessous.





OLDSMOBILE

La nouvelle chambre de combustion Oldsmobile augmente de 6 % le rendement du moteur de 6 455 cm³. Sur le modèle 88, avec un carburateur à deux corps, le moteur développe 280 ch. Sur les modèles Super 88 et 98,

montés avec un carburateur à quatre corps, il en développe 330. L'avant, l'arrière et la ligne de pavillon des hardtops sont changés. Le coupé et la décapotable Starfire ont des sièges baquet.



BUICK Les extensifs changements de style de carrosserie des Buick 1962 comprennent des hardtops avec pavillons façonnés aux contours d'un capotage en toile de décapotable. Les empattements restent les mêmes... 3,12 m pour les modèles Le Sabre et Invicta, 3,20 m pour le modèle Electra. Tous partagent le même moteur de 6 570 cm³ de cylindrée qui développe 280 ch sur le modèle Le Sabre et, avec un carburateur à quatre corps, 325 ch sur l'Invicta et l'Electra.

CHRYSLER Une série « 300 » avec des hardtops à deux et quatre portes et une décapotable sur empattement de 3,10 m remplace la Windsor pour 1962. Les autres modèles sont la moins chère Newport de 3,10 m d'empattement et la New Yorker de 3,20 m d'empattement. La série semi-sport de surpuissance « 300 H »

sera représentée par une « convertible » et un hardtop sur empattement de 3,10 m avec des sièges baquet recouverts de cuir pour quatre passagers. Le porte-fusibles commandant la plupart des circuits est commodément placé dans le coffrets à gants (petite photo encadrée).





IMPÉRIAL

La révision du style du toit et des panneaux supérieurs arrière a donné une allure plus nette au véhicule. L'ornement de radiateur (photo de détail) est nouveau. Le plus important changement mécanique est une boîte automatique nouvelle et plus compacte

pesant 27 kg de moins que la boîte Torqueflite précédente. Ceci permet d'abaisser le tunnel de transmission dans le compartiment des passagers avant. Le graissage du châssis n'est requis que tous les 50 000 km.



CADILLAC Un considérable raffinement des lignes a donné à la Cadillac 1962 une élégance plus dépouillée. Les ailerons sont plus petits (à l'extrême-droite), de même que le motif de la calandre. Un nouveau phare de virage monté au-dessus du pare-chocs avant (à droite) s'allume lorsque les roues pivotent et que les phares sont allumés. La sécurité du système de freinage est améliorée par le montage des maîtres-cylindres jumelés.

LINCOLN La Lincoln Continental a un nouveau style de calandre sur une carrosserie unifiée inchangée, lequel donne à la voiture vue de face une apparence plus attrayante. Deux modèles sont livrables : une conduite intérieure quatre portes et une « convertible » quatre portes. Les arceaux de capotage de la décapotable sont nouveaux et produisent une ligne de toit plus plate. Le volant de direction est remonté pour donner plus de dégagement au siège du conducteur. Le graissage du châssis dure 50 000 km.





CORVETTE La grande nouvelle à propos de la Corvette 1962 est la version augmentée du précédent moteur de 4 365 cm³. Le nouveau groupe a des alésage et course de 102 × 83 mm, une cylindrée de 5 360 cm³, un taux de compression de 10,25 à 1 (ou de 11,25 à 1 avec arbre à cames spécial). Une garniture en « ouïes de poisson » a été ajoutée sur la fausse prise d'air du panneau latéral. Le nouveau moteur permet à la Corvette d'accélérer de 0 à 95 km/h en six secondes.



THUNDERBIRD De nouveaux contours de calandre, de garde-boue et de carénage des phares, plus de nouveaux feux arrière, ont modifié l'aspect de la Thunderbird 1962, laquelle est livrable en modèles hardtop et décapotable. Deux sièges baquet à l'avant et des sièges arrière semi-baquet sont disposés autour d'une console centrale qui supporte les commandes de ré-

glage du chauffage. Le moteur est le V-8 Ford de 6 390 cm³ à carburateur à quatre corps, étalonné à 300 ch. De nouveaux modèles ajoutés à la dernière minute sont le coupé Landau avec pavillon recouvert de vinylite et le Sport Roadster qui est muni d'un recouvrement de cockpit spécial s'étendant sur toute la surface des sièges arrière.



HAWK C'est une apparence entièrement nouvelle qui a été créée pour la Studebaker Hawk 1962 désignée sous le nom de « Gran Turismo », mais la voiture conserve, inchangés, le châssis de 3,05 m d'empattement et la coque de carrosserie de base. Un nouveau pavillon avec une fenêtre arrière rappelant celle de la Thunderbird et la suppression des montants de porte ont fait

passer la Hawk de l'état de coupé à celui de hardtop. Les garde-boue arrière ont été dépouillés de leurs ailerons verticaux et la voiture a une nouvelle calandre à grillage plus fin et une ligne de capot exempte de prise d'air. L'intérieur a des sièges baquet et un tableau de bord imitation noyer type aviation (ci-dessous à gauche).

