



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



Y a-t-il un moteur rotatif dans l'avenir de la Lark?

1962 pourrait ne pas être l'année qui battra les records de vente d'automobiles aux U.S.A., bien qu'une grande partie des personnages importants de l'industrie automobile parlent d'une vente de sept millions de voitures particulières. Mais nous parierions qu'il vous faudrait remonter bien loin dans le passé pour découvrir une année ayant offert autant de marques et modèles différents. Voici les toutes dernières additions à la parade.

Alors que nous mettons sous presse, Dodge est en train de sortir une nouvelle série, la 880. Cette voiture sera une grande sœur des Dart et Polara, avec un empattement de 3 m 10. Vous l'avez deviné, la 880 est montée sur la coque de carrosserie « C » Chrysler, partageant ainsi celle-ci avec la Chrysler Newport et avec la « 300 ».

La calandre et divers autres détails de carrosserie différeront, naturellement, mais la 880 sera essentiellement une « Chrysler » pour les distributeurs Dodge lesquels, jusqu'à l'introduction des Dart et Polara 1962 de 2 m 95 d'empattement, avaient toujours eu une voiture en « pleine grandeur » (américaine) à offrir à leurs clients.

D'après l'un des dirigeants de la Division Dodge, la nouvelle série 880 a été créée pour répondre à la demande des distributeurs, déclenchée à son tour par le réveil de l'intérêt des acheteurs pour des voitures de grande taille dans la gamme des prix moyens les plus bas. Ceci en dépit du fait que la Dodge Polara de 3 m 10 d'empattement présentée en 1961 n'a représenté que 6 % des ventes totales de la division, soit un peu moins de 10.000 exemplaires.

La 880 n'a pas requis de programme d'urgence, car l'outillage était déjà entièrement prêt pour la fabriquer comme une Chrysler. Elle est livrée en un choix standard de hardtops, station-wagons et décapotables. L'inventaire des éléments sera relativement simple, avec un unique moteur de 5 litres 915, un carburateur à deux corps et un choix de boîtes de vitesses automatiques ou à commande manuelle. Le prix n'a pas encore été communiqué, mais il devrait se trouver légèrement au-dessous de celui de la Chrysler Newport, dont le modèle le moins cher coûte 14.820 NF.

Passant à la General Motors, nous voyons beaucoup d'activité sur le front de l'importation aux U.S.A., Pontiac venant d'annoncer récemment le retour de la Vauxhall anglaise chez un certain nombre de distributeurs sélectionnés, et la Division Buick imitant Pon-

tiac avec son Opel, construite par la filiale allemande de la General Motors.

La publicité sur ces voitures avait été discrètement abandonnée il y a un an environ. Ces deux véhicules sont d'attrayantes conduites intérieures et station-wagons à moteur 4 cylindres et à 4-5 places, dont les prix commencent aux U.S.A. au-dessous de 10.000 NF (taxes non comprises). En capacité de compartiment à passagers et de coffre à bagages, ces deux voitures peuvent se comparer de très près avec la Rambler Américain.

Venant après la réadoption par Ford de ses séries anglaises Anglia et Consul, la réapparition des Opel et Vauxhall est la marque d'une tendance. L'une des explications de cette décision est que la General Motors et la Division Lincoln-Mercury se préparent à l'avance à concurrencer instantanément la « sous-compacte » Ford Cardinal, dont la présentation a été longuement annoncée pour la fin de 1962 chez les distributeurs Ford.

La course vers une révolution de base dans la conception des moteurs d'automobile s'est « échauffée » considérablement avec le moteur à combustion interne rotatif (Wankel) et la turbine à gaz, deux concepts qui semblent près d'aboutir pratiquement.

Chrysler affirme que sa turbine sera en fabrication limitée en 1963, tandis qu'en Angleterre, la Rover Co Ltd vient tout juste de lever le voile sur sa toute dernière voiture à turbine, la T-4. De même que les voitures à turbine Chrysler, la conduite intérieure quatre portes, quatre passagers Rover T-4 est propulsée par une turbine à gaz montée à l'avant et étalonnée à 140 HP.

Le camp des moteurs à combustion interne rotatifs manifeste un égal surcroît d'activité. D'après des rapports non confirmés, Curtiss-Wright a fait tourner un moteur type Wankel pendant 200 heures à pleins gaz au banc d'essai. Le moteur développerait 210 HP à partir de moins de 2 litres de cylindrée. Il pèse 180 kilos et il est construit en fonte.

Ayant réussi un essai de sûreté de fonctionnement de cet ordre, Curtiss-Wright pourrait bien être près de passer à la mise en production en série de ce moteur. S'il en était ainsi, il ne serait pas impossible qu'il soit vendu directement à quelque constructeur d'automobile. Ce moteur serait certainement un perfectionnement capital pour la Studebaker Lark 1963, que l'on dit devoir être une voiture entièrement inédite.

Même monté facultativement avec supplé-

(Suite page 108)



Le dessin technique

**CARRIÈRE IDÉALE POUR LES
CANDIDATS DES DEUX
SEXES**

TROIS FORMATIONS

- 1° Formation libre et progressive à partir du C.E.P. jusqu'au niveau **Technicien de Bureau d'Etudes**, soit 4 degrés d'enseignement.
- 2° Préparation aux Brevets d'Etat là où ils sont organisés : **C.A.P., B.P., B.E.I., B.T. et B.T.A.**
- 3° Toutes préparations aux examens, aux concours administratifs et aux écoles où le dessin technique est demandé.

SPECIALITES

Mécanique générale - Automobile - Aéronautique - Diesel - Constructions navales - Electricité - Génie chimique - Electronique - Bâtiment - Travaux Publics - Topographie - Cartographie - Chaudronneur - Chauffage central - Constructions métalliques - Béton armé - Menuisier - Charpentes en bois - Ebénisterie - Serrurerie - Epreuves de descriptive - Dessin d'ornement.

ECOLE DU GENIE CIVIL

**Programmes et renseignements
contre 2 timbres
Section Dessin
152, avenue Wagram, 152
PARIS (17^e)**

Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 26)

ment de prix au lieu du moteur 6 cylindres Lark, le moteur Curtiss-Wright à piston rotatif créerait autant de sensation dans les salons d'exposition qu'en a créé la Lark elle-même lorsqu'elle fut présentée au public en 1958. Sherwood Egbert, le nouveau et dynamique Président du Conseil d'Administration de la Studebaker-Packard Co (qui créa la nouvelle Hawk en 18 semaines seulement) est tout à fait l'homme capable de réussir un coup d'éclat de ce genre.