



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



Augmentation de la puissance en chevaux.

Tous les numéros peuvent jouer - que cachent avec tant de soins les constructeurs de Détroit ?

Les premiers rapports en provenance des usines Ford indiquent un magnifique « démarrage » de la Fairlane. A la date du 1^{er} février, les ventes atteignaient 62 000, depuis la présentation d'octobre 1961. C'est un excellent résultat pour une voiture qui n'est offerte qu'en conduites intérieures à deux et quatre portes.

Voici un mot officieux d'un haut dirigeant de la Ford Motors Co : « Nous aurons des stations-wagons Fairlane vers la fin de l'été ». C'est certainement une bonne idée, car la Fairlane elle-même s'adresse à la famille de revenus moyens.

A ce propos, signalons que les acheteurs de Fairlane donnent en masse la préférence au moteur V-8, celui-ci représentant actuellement 80 % des ventes. Ce fut une surprise. Les prévisions n'étaient que de 50 à 60 %. Il est vrai que le moteur six cylindres de 101 HP standard de la Fairlane pouvait « laisser quelque peu à désirer au point de vue du rendement. » Et, juste pour le cas où quelques clients se feraient la même impression du V-8 de 143 HP, Ford s'est hâté d'ajouter un nouveau moteur facultatif de 640 cm³ de plus de cylindrée.

L'acheteur d'une Fairlane a ainsi 164 HP pour s'amuser ce qui nous ramène à peu près à sept ans en arrière, à la Ford 1954, une voiture de taille similaire à celle de la Fairlane, qui débuta avec un moteur V-8 de 130 HP, « sautant » rapidement à 162 HP sur le modèle 1955. (N'est-ce pas le point auquel nous en étions arrivés ?)

Ce moteur de 4 260 cm³ était destiné à la Fairlane 1963, mais l'intérêt du public a poussé Ford à en avancer la sortie pour ce printemps.

Quoi que Ford fasse, on peut parier que Chevrolet n'est pas très loin derrière. A ce point de vue, Chevrolet est même en avance, car il livre maintenant le moteur V-8 de 5 360 cm³ sur la Chevy II, exactement comme l'avait promis Ed Cole (« Mécanique Populaire », janvier 1962, page 38). Ceci fait de la Chevy II une véritable bombe pouvant sauter à 95 km à l'heure en 6 secondes 1/2 environ.

La Chrysler Corporation est, elle aussi, engagée à fond dans la course à la puissance, avec un moteur à double carburateur à quatre corps équipé d'un nouveau collecteur d'admission en aluminium coulé d'une seule

pièce et comportant des tubes d'arrivée de 38 cm usinés pour assurer un débit considérable.

Cette magnifique brute est étalonnée pour 410 HP, avec une cylindrée de 6 765 cm³ et un taux de compression de 11 à 1, et brûle du « super-supercarburant » américain. Dodge l'appelle le « Ram Charger », tandis que, montée sur Plymouth, elle est le « Super Stock 413 ».

Ce moteur est livrable, en cas d'option, depuis mai, monté à l'usine. Pour autant que nous en soyons informés, il ne sera pas monté sous le capot des Valiant ou des Lancer.

Chez Buick, cependant, on remarque une tendance rafraîchissante (à notre point de vue tout au moins) à l'abandon des complexités de l'augmentation de la puissance. La demande des acheteurs pour la Buick Special montée avec le moteur six cylindres a obligé l'usine à accélérer son programme de fabrication pour la rattraper, alors qu'elle est amplement stockée en Buick Special montées avec le moteur V-8.

La question à laquelle Détroit répond actuellement par le plus profond silence est celle des pneus à deux couches de toile. Ces « chaussures » légères et souples étaient montées sur toutes les jantes de 13 pouces des « compactes », et même, ainsi que le signalaient l'an dernier les porte-parole de l'industrie automobile américaine, sur des véhicules pas si compacts que cela.

Une récente inspection de compactes toutes flambantes neuves par « Mécanique Populaire » n'a révélé sur leurs enveloppes ni chiffre ni lettres indicatifs de leur nombre d'entoilages. Précédemment, ces enveloppes étaient à deux toiles et marquées « force 4 toiles ».

D'après un important personnage du marché du pneu américain (qui n'appartient pas à une compagnie caoutchoutière), il y aurait eu des difficultés. Il semblerait que, lorsque les pneus étaient surchargés, les flancs s'affaiblissaient juste à la jonction avec le bourrelet, et ceci provoquait trop de ruptures.

C'est pourquoi, pour plus de sûreté, tout le monde est revenu aux 4 toiles. D'après notre informateur, les pneus de 13 pouces à deux entoilages avaient un roulage quelque peu plus souple, pour une économie de

(Suite page 105)

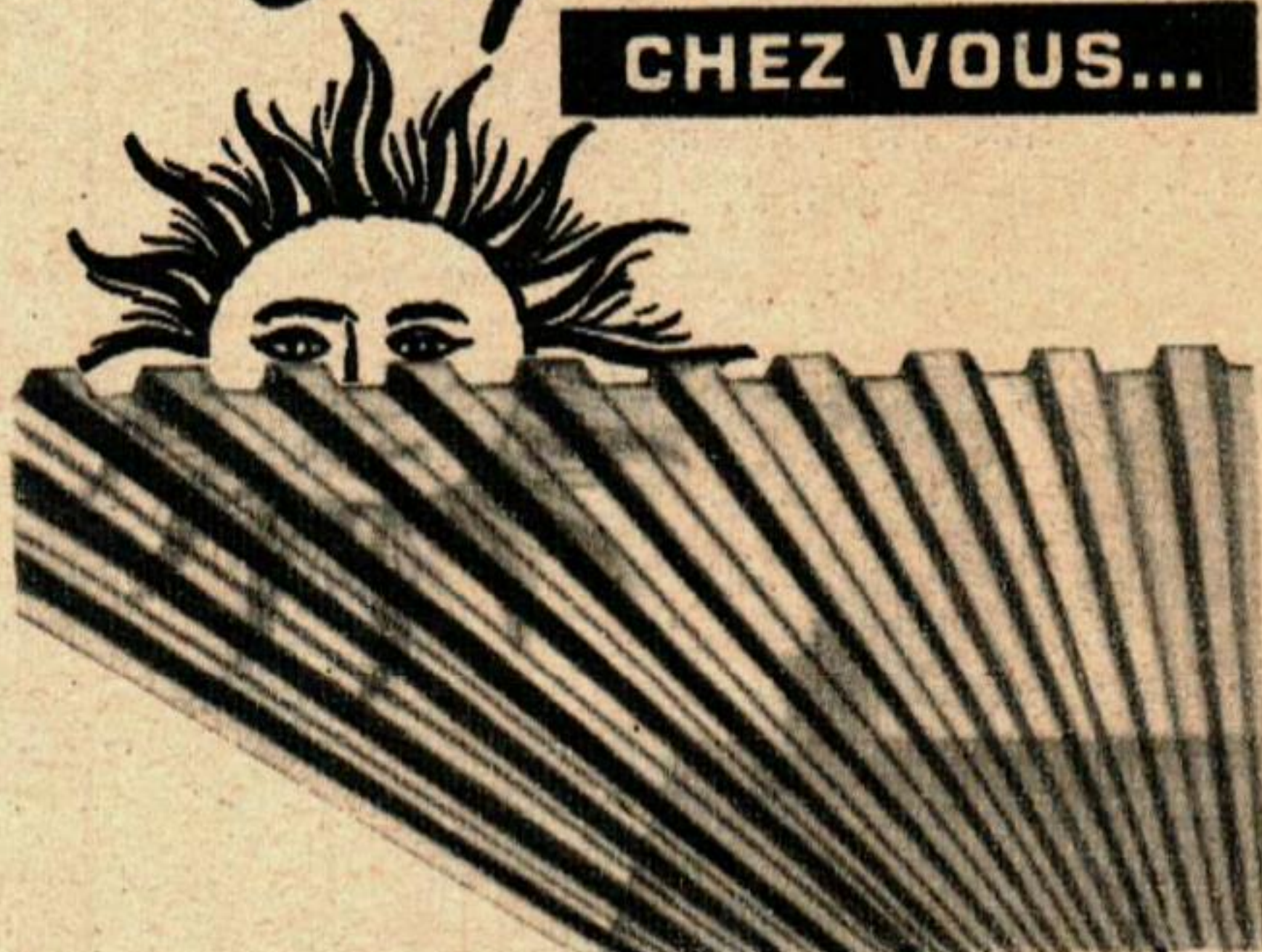
Les indiscretions de Détroit

(suite de la page 23)

2,50 NF seulement par pneu pour les constructeurs de la voiture. Les pneus de remplacement vendus par les fabricants de pneus pour les voitures compactes ont toujours été à quatre toiles.

L'amélioration de détail des compactes semble être la grande tendance actuelle. Le groupe American Motors ajoute des garnitures en simili-bois sur un station-wagon Rambler, tandis que Ford nous présente l'ultime Falcon (dont le prix ne nous a pas encore été communiqué au moment où nous

FAITES ENTRER
l'espace
CHEZ VOUS...



plaques ondulées rigides
en chlorure de polyvinyle
et pièces spéciales
(faîtières, bandes de rives, solins)



ININFLAMMABILITÉ

homogénéité
économie
légèreté
facilité de pose

**LIVRAISON EN
TOUTES LONGUEURS**

translucides
ou opaques

10 coloris

couverture
bardages
cloisons
sous-plafonds
décoration

pub. m. begassat

Documentation
et listes des
dépositaires
sur demande



MATÉRIAUX PLASTIQUES

12, COURS ALBERT 1^{er}, PARIS (8^e)

mettons sous presse), la « Futura Sports », une voiture à deux portes à garnitures en vinylite simili-cuir, un toit style Thunderbird, un levier à quatre vitesses monté sur le plancher et de véritables et bien réelles roues à rayons métalliques à démontage instantané type « course ».

La boîte à quatre vitesses a été empruntée à la Ford Zephyr anglaise et, d'après un dirigeant de chez Ford, elle devrait être raisonnablement étiquetée aux environs de 375 NF. Une heureuse perspective pour les amateurs américains du changement de vitesses à la main.