



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



Amateurs de Thunderbirds à deux places, voici venir le Cougar. Détroit intensifie son offensive dans la guerre froide contre le smog.

La semaine dernière, Ford a lancé ce qui semble de toute évidence être un ballon d'essai, en présentant sa nouvelle voiture d'exposition, la « Cougar 406 » au Salon International de l'Automobile de New York.

Cette voiture, une bombe à roue à rayons en fil métallique de style composite Europe-Dearborn sur empattement de 2,59 m, est construite autour de deux sièges-baquet et du plus puissant V-8 du Groupe Ford.

Elle correspond à l'image de l'ancienne Thunderbird à deux places de 1955-1957 aussi bien que le pied de Cendrillon correspondait à la fameuse pantoufle de verre. Les déclarations de Ford sur la voiture, transmises par le directeur de la Division, Lee Iacocca, laissent beaucoup de place pour lire entre les lignes... « Bien que nous n'ayons pas de projets actuels de mise en fabrication en série, elle est plus terre-à-terre qu'une voiture de rêve... »

Les rêves sont certainement à prendre en considération toutefois, de la part d'un petit groupe de fidèles amateurs de Thunderbirds « Mark-I » qui sont encore prêts à payer la moitié du prix d'origine... quelquefois plus... pour un spécimen en bon état, spécimen dont le plus nouveau est sorti des chaînes de fabrication en septembre 1957.

Les dirigeants des usines Ford sont conscients de cette tendance, juste comme ils le sont du débit de Corvettes, petit, mais régulier, qui sort toujours des chaînes d'assemblage, ainsi que de la profitable demande en voitures à deux places fabriquées en Angleterre, en Italie, en Allemagne, et même maintenant en Suède.

Maintenant que Ford dispose de tout ce qu'il faut pour les vitesses élevées (moteurs de 400 HP, boîtes à 4 vitesses, etc.) à l'intention des amateurs de courses de stock-cars sur voitures Ford, il n'aurait pas grande difficulté à mettre au point une « Corvette » qui lui soit propre. Nous pouvons seulement espérer que, si et quand Ford mettra le « Cougar » en fabrication, ce sera en une version qui sera une réelle voiture de sport à haute maniabilité. Les Américains aimeraient beaucoup voir les produits Ford et Chevrolet s'affronter sur les pistes de compétition pour voitures de sport.

A propos de voitures de sport... réelles ou non... Studebaker est en train de pousser la production d'un modèle deux places à carrosserie en fibre de verre, à South Bend. Celui-ci sera propulsé par le plus gros V-8

Studebaker (de 4 735 cm³), à son tour enrichi de vitamines au moyen d'un surcompresseur centrifuge des Paxton Products. Contrairement à la soufflerie montée sur le modèle Golden Hawk, il y a quelques années, ce compresseur ne comportera pas de mécanisme à variation de vitesse, mais dépendra de la vitesse de rotation du vilebrequin pour augmenter proportionnellement la pression dans le collecteur. La surcompression devrait faire des merveilles sur ce moteur, qui est étalonné à 210 HP sur le modèle GT Hawk actuel (Gran Turismo).

En boulonnant deux de ses surcompresseurs sur un moteur Plymouth 1962 de 5 915 cm³, Andy Granatelli, le génie directeur des Paxton Products, a dépassé 291 km à l'heure, avec une carrosserie de conduite intérieure standard.

Nous pensons que la réelle surprise à propos de cette nouvelle Studebaker de sport (l'appelleront-ils la Lark Gran Turismo?) sera son prix de catalogue. Celui-ci pourrait être de l'ordre de 14 000 NF (aux U.S.A.), et pourrait développer près de 300 HP au maximum de tours-minute du moteur surcomprimé. Cette voiture pourrait obliger bientôt de nombreux distributeurs de Corvette à regarder par-dessus leur épaule en se demandant où est passé l'argent.

De toute façon, la Studebaker Sport sera réellement la bienvenue chez les distributeurs de la marque, qui souffrent momentanément d'une certaine « mollesse » dans la vente des Lark.

Ce printemps apporte de bonnes nouvelles aux cités américaines étouffées par le smog (mot composé de « smoke », fumée, et « fog », brouillard). Une équipe d'ingénieurs de la Chrysler Corporation a mis au point un nécessaire de conversion pour quatre éléments :

En premier lieu, un carburateur modifié avec gicleurs à mélange pauvre, diffuseur à restriction et réglage de ralenti sur mélange pauvre. Ces modifications se combinent pour une combustion plus propre et dégageant moins d'oxyde de carbone.

Deuxièmement, une modification du distributeur qui retarde l'allumage au ralenti, ce qui réduit la formation d'hydrocarbures à vitesse de ralenti, et permet au papillon des gaz de rester légèrement ouvert pendant la

(suite page 112.)

Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 23)

décélération, ce qui assure une combustion plus complète.

Troisièmement, une soupape commandée par dépression entre le distributeur et le carburateur, dispositif qui donne un maximum d'avance à l'allumage pendant la décélération pour aider à la combustion de carburant qui serait autrement gaspillé.

Quatrièmement, un capotage de ventilateur en acier monté sur le radiateur pour obtenir un meilleur refroidissement au ralenti lorsque le dispositif de retard à l'allumage de l'élément n° 3 impose une plus grande charge au système de refroidissement.

Chrysler est en train de confectionner 100 nécessaires, qu'il mettra à la disposition de ses concurrents et de divers laboratoires indépendants pour évaluation.