



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



Des freins à disque arrêteront plusieurs voitures américaines modèle 1963. Après 40 ans, les garnitures en laiton essaient de devenir à la mode.

Surveillez les freins à disque en 1963. Ils seront équipement standard sur la Studebaker Avanti, et probablement facultatifs sur les modèles Hawk et Lark V-8 ainsi que sur une autre marque. Ces freins à disque ne seront montés que sur les roues avant parce que ce sont les freins avant qui font la plus grande partie du travail de stoppage. Les freins à disque seront livrés, soit avec les voitures équipées de moteurs spéciaux à surpuissance, soit comme équipement facultatif avec supplément de prix sur les modèles des séries ordinaires.

Les freins à disque ne figureront pas dans l'équipement standard parce qu'ils coûtent plus cher que les freins à tambour traditionnels et parce qu'ils ne sont pas indispensables à la sécurité du conducteur moyen, sauf s'il fait beaucoup de conduite rapide et s'il freine très durement.

D'autre part, la pression de pédale supplémentaire requiert un servo-dispositif sur les voitures pesant beaucoup plus de 1.150 kilos, et les freins à disque Studebaker ne seront livrés qu'avec servo-commande. Ce frein est fabriqué par Bendix aux U.S.A., sous licence Dunlop, la firme anglaise qui l'a mis au point.

Le laiton (ou bronze), ce métal élémentaire aux reflets d'or jadis réservé aux clous, aux pendules et aux lits métalliques, pourrait bientôt revenir sous forme de garniture automobile. L'Anaconda Brass Co, l'un des principaux producteurs de laiton américains annonce quelques garnitures expérimentales sur une poignée de modèles américains 1962.

Le plus gros obstacle qui s'opposait précédemment à l'utilisation du laiton tel que celui que l'on voit sur les voitures antiques de 1900 à 1920 était le ternissement... il vous fallait le polir presque tous les jours. Les automobilistes américains d'aujourd'hui préféreraient prendre leur exercice physique sur le terrain de golf; c'est pourquoi Anaconda a l'intention de préserver le scintillement doré de ses garnitures sous une couche de laque acrylique transparente.

Nous espérons que ce procédé fera ses preuves sur les routes salines du Nord-Est des U.S.A., parce que l'image d'une voiture de luxe en noir ou en grenat avec des garnitures de fenêtre et de pare-brise et une grille de radiateur en laiton luisant ne cessera jamais de nous intriguer.

Le graissage de châssis à intervalle prolongé, le plus grand événement depuis la mort du graisseur à chapeau vissé, sera un

événement plus grand encore l'an prochain, pour lequel de nouvelles marques américaines adopteront ce dispositif de plus en plus populaire. Il semblerait que le rendez-vous mensuel avec le pont de graissage local requis par les voitures à système de graissage traditionnel n'a jamais été l'un des passe-temps favoris des Américains. Chevrolet, la plus importante marque a conservé encore le graissage tous les 1.500 kilomètres, se joindra aux graisseurs à long terme en 1963.

Les intervalles entre les rebourrages des paliers de châssis, lesquels sont dans certains cas de plus de 50.000 kilomètres, chevauchent dans certains cas les services à 10.000, 15.000 et 20.000 kilomètres de certains éléments tels que les filtres à huile, les paliers de roues avant, les chapeaux de reniflard et autres accessoires similaires. Un tableau de référence d'entretien pratique et bien visible sous le capot devient indispensable pour rafraîchir la mémoire aux oublieux.

Renault, deuxième plus grand importateur d'automobiles aux Etats-Unis, a quelques surprises en réserve pour l'acheteur américain à la recherche de quelque chose de plus petit, de plus économique et de plus amusant que la « compacte » moyenne de Detroit.

Dans l'année, nous verrons une nouvelle version du coupé tourisme-sport Renault, la Caravelle. Montée essentiellement avec la carrosserie monocoque de la Caravelle actuelle, elle aura un moteur beaucoup plus puissant et des freins à disque. (« Mécanique Populaire » publiera prochainement un essai routier de cette voiture).

Plus tard, une conduite intérieure à quatre portes, entièrement nouvelle, utilisant les nouveaux moteurs, suspension et freins de la Caravelle sera présentée en Europe pour être éventuellement exportée aux U.S.A.

La nouvelle Renault pourrait bien être cataloguée à un prix lui permettant de concurrencer une importation allemande qui jouit actuellement aux U.S.A. d'un grand succès et de peu ou pas de concurrence. Ce fait pourrait transformer de nouveau une partie jouée à un seul en une véritable guerre.

Maintenant qu'il existe une deuxième voiture de série américaine à carrosserie en fibre de verre, l'Avanti, qui se joint à la Corvette, laquelle est « en verre » depuis 1954 (et nous n'en avons encore pas vu une seule de rouillée !), vous pouvez vous attendre à voir de plus en plus de voi-

(Suite page 108)

Jeune ouvrier

GAGNEZ PLUS devenez technicien

Qui gagne plus que vous ?

Vérifiez autour de vous : ce sont ceux qui savent plus que vous.

Comment gagnerez-vous davantage, bientôt ?

Quand vous aurez appris (tranquillement, chez vous) ce qui vous manque en une ou plusieurs de ces matières.

**MECANIQUE - BATIMENT - ELECTRICITE
RADIO+TELEVISION - REGLE A CALCUL**

Vous deviendrez ensuite :

Ouvrier qualifié, chef de travaux, monteur, contremaître, technicien, dessinateur, professeur technique adjoint, etc. Les machines-outils, l'extension de l'automation exigent de plus en plus des spécialistes bien payés (il en manque).

C'est facile !

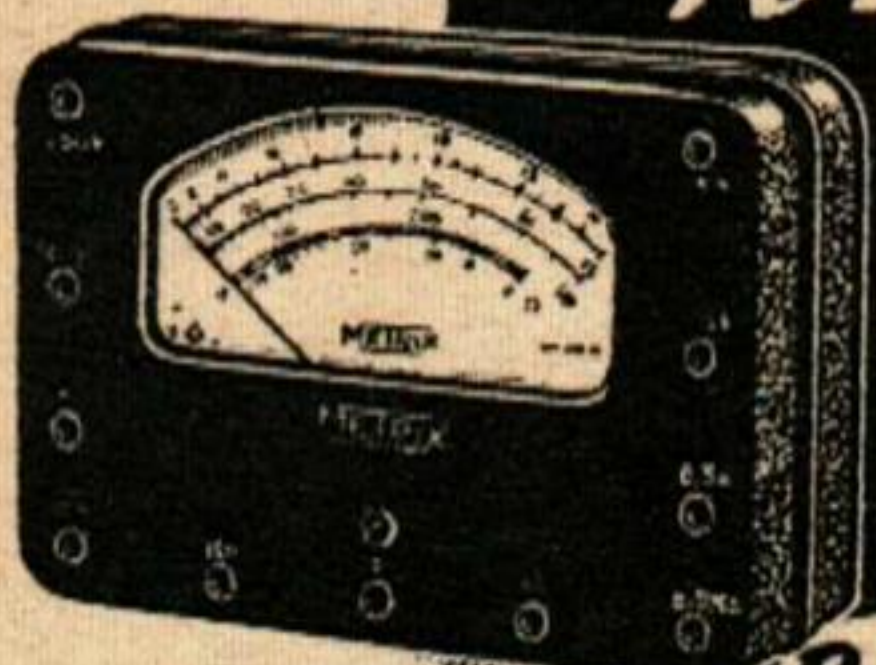
Même si vous n'avez été qu'à l'école primaire ! Nous vous expliquons en mots simples, progressivement, avec beaucoup de dessins, par correspondance. Nous vous demandons seulement quelques minutes d'attention le soir, après votre travail. Résultats certains.

GRATUITEMENT, sans engagement.

Réclamez aujourd'hui même l'étonnante brochure n° 88 P « Le chemin du succès »,

**à l'INSTITUT TECHNIQUE SUISSE
SAINT-LOUIS (Haut-Rhin)**

Toutes les
MESURES
Courantes
CONTRÔLEUR ELECTRICIEN
METRIX 410



De 1 à 750 V. — de 10 mA à 15 A. — de 0 à 100 Ω
Robuste : Résiste aux surcharges — Consommation faible — Autonome : Ohmmètre à piles incorporées — Maniable : 140 x 100 x 40 mm. — Léger 500 gr. (Étui sur demande).

- METRIX 400
électropince

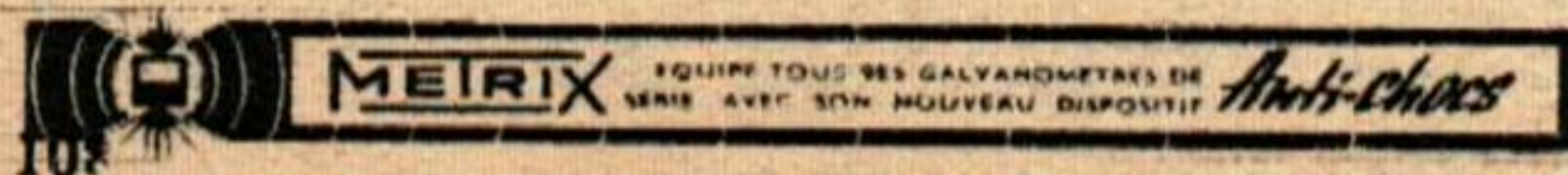
Mesure toutes intensités alternatives jusqu'à 300 A. — Mesure toutes tensions industrielles jusqu'à 600 V. — Instrument de travail idéal pour contrôle et entretien...



**COMPAGNIE GÉNÉRALE DE MÉTROLOGIE
ANNECY — FRANCE**

Bureau de Paris : 56, av. Émile-Zola - Paris-15^e

Téléphone : BLO. 63-26 (lignes groupées)



Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 20) .

tures ainsi carrossées. En ce moment même, le remplacement des garde-boue avant en tôle par des garde-boue en matière plastique renforcée à la fibre de verre est une industrie en plein essor aux U.S.A., et une voiture sera même prochainement montée avec un réservoir supérieur de radiateur en fibre de verre.

Bien que la fabrication d'une carrosserie d'automobile en fibre de verre exige plus de temps que celle d'une carrosserie en tôle d'acier estampée et soudée... en raison de la nécessité de laisser « vieillir » la résine synthétique... moins de la moitié du nombre de pièces individuelles sont requises, et le coût de l'outillage est moindre que celui de l'outillage pour l'acier.

La tendance actuelle vers la construction unifiée (monocoque), plus le facteur temps, pourrait cependant limiter l'utilisation de la fibre de verre aux voitures de petite série telles que la Corvette ou l'Avanti.