



L'adéquate « Amazone » Volvo montre ici une considérable inclinaison, mais elle était en réalité « dans le sillon »... sous contrôle complet.

Braquons le projecteur sur la Volvo 122 S

Par Jim WHIPPLE

SI vous avez besoin d'une voiture familiale pratique et économique, mais si vous voulez en même temps une voiture de sport, la Volvo type « Amazone » est le véhicule que vous attendiez.

Il nous a suffi de quelques minutes pour découvrir que l'Amazone était une voiture utile et confortable... et qu'elle était plus amusante à conduire que n'importe quelle conduite intérieure familiale que nous ayons vue depuis longtemps.

Ce qui nous a pris du temps, ce fut d'analyser ses vertus, de découvrir pourquoi vous acceptiez volontiers d'aller faire les commissions de votre épouse alors que vous pouviez tout aussi bien rester à la maison et repeindre les fenêtres.

Après une semaine et quelque 1 300 km, nous avons eu l'impression d'avoir découvert les raisons des manières engageantes de la Volvo : elle a été soigneusement conçue pour fournir le moyen de transport le plus rapide d'un point à un autre sur les routes de montagnes étroites et tortueuses de l'Europe.

Le moteur, par exemple, est autre chose qu'un moteur destiné à extraire le maximum d'un volume d'essence dans la circulation urbaine, bien que la voiture d'essai de « Mécanique Populaire » n'ait consommé qu'un peu moins de 10 litres d'essence aux 100 km pour l'ensemble de l'essai.

Le moteur 4 cylindres Volvo développe 90 CV à partir de tout juste 1 775 cm³ de cylindrée, ce qui est une efficacité comparable à celle des moteurs américains lorsqu'ils ont été modifiés pour les rendre plus « nerveux ».

Cependant, le moteur Volvo B-18 n'a un taux de compression que de 8,5 à 1, et fonc-

tionne magnifiquement avec les qualités d'essence ordinaires.

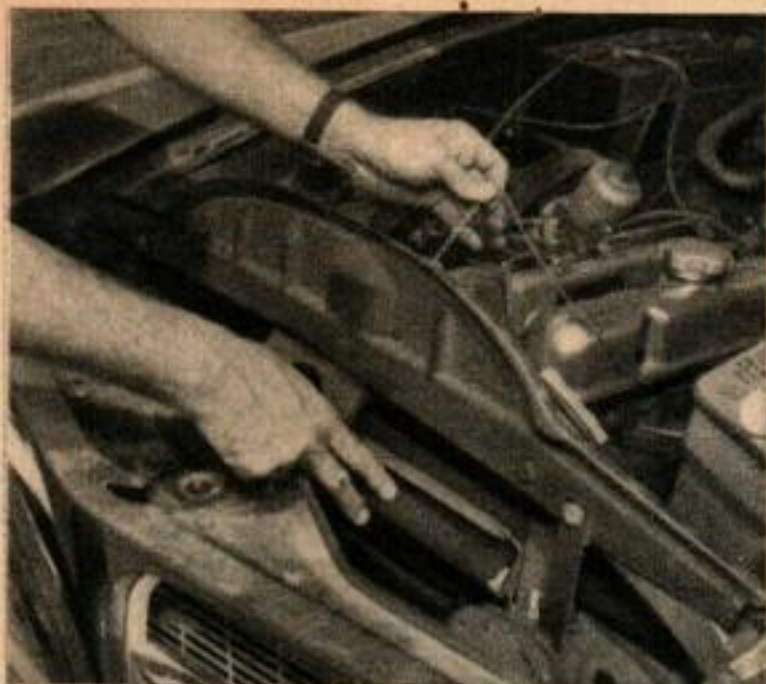
De même que beaucoup de moteurs relativement petits, le moteur B-18 à soupapes en tête doit tourner assez rapidement pour développer sa puissance. Volvo étalonne son régime de puissance maxima à 5 000 tours-minute.

Dans de trop nombreux moteurs européens, cette haute vitesse de régime a quelques conséquences malheureuses. Bruit excessif, vibration gênante et usure rapide des pièces subissant un travail intensif telles que soupapes, poussoirs et culbuteurs. Le moteur de l'Amazone est cependant d'une conception plus moderne, avec une courte course de piston de tout juste 80 mm combinée avec un alésage de 84 mm. Pour vous donner une idée de sa petite taille, il n'a que moins de la moitié de la cylindrée du V-8 en aluminium de la Buick Special, et tout juste la moitié de la puissance maxima de ce moteur tel qu'il est monté sur la Special.

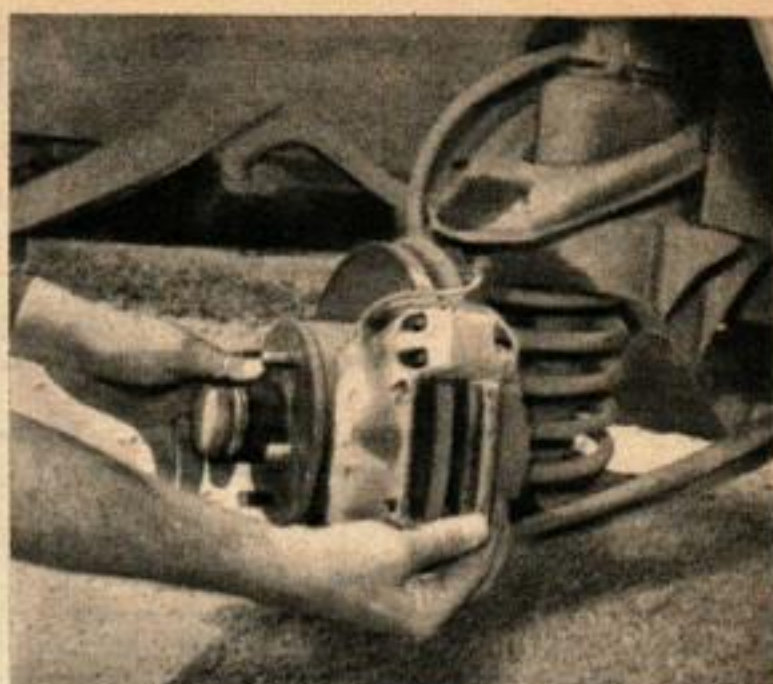
Le faible niveau de vibration du moteur est dû en partie à un vilebrequin à cinq paliers principaux qui arrête efficacement la vibration de l'extrémité basse du groupe avant même qu'elle ait commencé.

Le rendement du moteur B-18 par rapport à sa taille provient de ses carburateurs jumelés SU, de ses chambres de combustion entièrement usinées (pour assurer un meilleur écoulement des gaz) et de lumières d'admission individuelles pour chaque cylindre.

Mais c'est ce que le moteur fait pour la Volvo qui attire vraiment votre attention. Bien que la voiture pèse près de 1 100 kg, elle peut être accélérée à 95 km à l'heure en à peine plus de 14 secondes, avec départ



Un accessoire très intéressant pour les hivers scandinaves est le rideau à rouleau qui isole le radiateur sur simple tirage d'une chaînette à partir du siège du conducteur.



La Volvo s'arrête aussi bien qu'elle s'en va, grâce aux robustes freins à disque de ses roues avant ; il faut moins de cinq minutes par roue pour « regarnir » les freins.

arrêté. A ce point de vue, elle égale ou dépasse un certain nombre de « compactes » américaines munies de moteurs six cylindres de 50 % plus gros.

Rouler à 120 à l'heure est non seulement possible, mais encore praticable. La vitesse de pointe est de 135 à 145 km à l'heure bien que la bande rouge du compteur de vitesse horizontal soit placée à 195 km à l'heure.

Mais à notre avis la caractéristique la plus remarquable de la Volvo est son excellente boîte manuelle à quatre vitesses vraiment synchronisées. Parlons tout d'abord de ses taux de démultiplication : 3,13 à 1 pour la première, 1,99 à 1 pour la deuxième, 1,36 à 1 pour la troisième, et 1 à 1 pour la quatrième (avec un taux de démultiplication de 4,1 à 1 au différentiel). Ces taux sont idéaux pour la conduite sportive.

Les vitesses d'utilisation maxima obtenues par ces démultiplications sont : 40 à l'heure en première, 70-75 à l'heure en deuxième, 105-115 à l'heure en troisième et 135 à l'heure en prise directe.

Le passage des vitesses s'effectue au moyen d'un long levier sur le plancher, levier que vous pourriez croire « mou » et imprécis, mais dont l'action est en fait idéale à tous les points de vue sauf pour la course... un très bon compromis entre l'impression de jeu exagéré de certaines voitures européennes à moteur arrière et l'action rigide et saccadée du levier de quelques voitures de sport britanniques.

Accouplée avec l'embrayage à commande hydraulique, cette boîte de vitesses peut être utilisée avec parfaite maîtrise par toute femme acceptant de se faire à l'idée du changement de vitesse manuel. Ce levier de vitesse est très agréable à utiliser ; vous pouvez le faire passer de quatrième en troisième aussi vite qu'un cow-boy de cinéma dégainé son revolver, et la dame aux réflexes vifs

(après tout, la voiture s'appelle l'Amazone) aura dépassé un semi-remorque sur une route à deux files de voitures avant que vous ayez eu le temps de l'identifier.

Diriger la Volvo au moyen de son volant en matière plastique noire massive et de sa timonerie à crémaillère est aussi amusant que passer les quatre vitesses de sa boîte. Le poids de la voiture est réparti de façon à donner tout juste un soupçon de « tirage » à la direction... un équilibre parfait pour les manœuvres rapides.

De robustes freins à disque sur roues avant font partie de l'équipement standard. Il n'y a pas de servo-mécanisme, et ces freins n'en ont pas besoin d'un.

Le système de suspension de l'Amazone ne comporte pas de nouveaux « trucs » spéciaux. Les roues avant sont à suspension indépendante avec ressorts à boudin et fusées à rotule, tandis que l'arrière comporte des ressorts à boudin et un essieu rigide tenu en place par deux bras de force avant et arrière et par une barre de débattement latérale.

Le roulage est un compromis idéal entre l'action de ferme contrôle que vous attendez d'une voiture de sport et la douceur de suspension que vous appréciez pour les longs voyages.

Avec le confort à long terme du conducteur à l'esprit, Volvo a tout fait pour lui donner une assise presque parfaite. Le siège du conducteur et celui de son voisin ne sont pas de véritables « baquets », mais ont des dossiers incurvés qui assurent un considérable soutien latéral. A ce propos, signalons que les dossiers sont réglables à trois angles d'inclinaison.

Les sièges peuvent se mouvoir sur environ 13 cm vers l'avant ou l'arrière : assez loin pour donner leur confort aux automobilistes de 1,85 m aux longues jambes. Mais leur caractéristique la plus intéressante est que

(Suite page 106)

Braquons le projecteur sur la Volvo 122 S

(Suite de la page 27)

tout le châssis de support, ou voie de coulisement, sur lequel glissent les sièges est réglable lui-même. Pour le mettre à l'élévation permanente voulue, vous avez le choix entre trois positions.

La tapisserie est en matière plastique de bonne qualité posée sur du caoutchouc-mousse assez ferme. Vous êtes assis assez haut, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, et la visibilité est très bonne car la voiture elle-même est plutôt haute. Il y a 20 cm de dégagement au-dessous du centre de la voiture : de toute évidence, les routes glacées à ornières de la Suède requièrent un véhicule dont le « ventre » ne traîne pas par terre. Cette caractéristique devrait rendre la Volvo idéale pour les chasseurs et les pêcheurs qui roulent sur les pistes forestières.

L'Amazone est généreusement dotée d'équipement standard tel que : rechauffeur-dégivreur, accoudoir central de banquette arrière, allume-cigarettes, et même un rideau de radiateur à commande par chaînette sans supplément de prix.

Nous pensons que l'Amazone vaut bien son prix.

Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 29)

un homme du nom du Ford, de « faire le saut » et de revenir ouvertement à la course comme un moyen de publicité pour ses produits.

Après tout, son grand-père, l'homme que l'on dit avoir « mis l'Amérique sur roues », a effectué le premier « lancement » de sa compagnie encore dans l'enfance, il y a plus de soixante ans, en construisant un *hot rod* crachant le feu connu comme « la Vieille 999 », et en chargeant un homme dénommé Barney Oldfield de le faire courir sur un lac gelé.

La vie revient dans la caverne des momies

(Suite de la page 35.)

saient du grès et l'incorporaient à la mixture.

« Une partie du secret de l'harmonisation du mortier destinée à ne permettre qu'à des yeux expérimentés de reconnaître le travail de restauration du travail original est d'utiliser de la boue qui a été abritée dans la grotte depuis qu'elle est tombée des murs préhistoriques. La boue exposée au soleil brûlant du fond du canyon a une couleur « passée », expliqua Rick.

Les hommes travaillant à la stabilisation des ruines utilisent de l'argile au kaolin pour blanchir les murs à la manière des anciens. S'il leur faut donner à leur mortier une couleur jaunâtre, ils emploient de la pierre ocrée.

Tandis que nous étions en train d'examiner les travaux, un furieux aboiement éclata dans le camp, loin au-dessous. Un Navajo était en train de chasser une meute de chiens indiens en expédition de pillage hors des tentes.

« Nous laissons un homme dans le camp, faute de quoi les chiens mangeraient tout ce que l'on peut y avoir », dit Rick. « Nous sommes dérangés par les chèvres aussi, et certaine nuit, un skunks est venu se promener jusque sur la porte en toile de ma tente. »

Le Service des Parcs Nationaux fournit les moyens de transport et le bois de chauffage aux membres Navajo du groupe de restauration, mais ceux-ci doivent se procurer eux-mêmes leur nourriture. La paie a lieu le vendredi soir et, le samedi matin, ils font le voyage jusqu'au poste de traite de Chinle pour s'approvisionner. Ils achètent aussi de temps à autre un mouton aux Indiens vivant dans le canyon, le tuent et en préparent la viande. Quelquefois, les Navajos amènent leur famille avec eux dans le camp. Une nuit, alors que le groupe travaillait sur des ruines aztèques du Nouveau Mexique, Joel fut réveillé par un homme qui le secouait violemment.

« Ma femme avoir bébé », annonça un Navajo.

Joel, tout ensommeillé, se déroula de ses couvertures et emmena la femme jusqu'à l'hôpital de la réserve, dans le camion qui rebondissait sur les mauvaises routes. Le lendemain du jour de l'accouchement, la nouvelle mère montrait fièrement son bébé dans le camp.

Nous avons observé les Navajos en train de creuser une tranchée dans le talus poudreux. Ils portaient des masques respiratoires pour se protéger contre la virulente poussière. Des maçons posaient des parpaings au fond de la tranchée pour monter un robuste mur de soutènement.

La partie du mur qui sera visible au-dessus de la surface était montée en pierres anciennes. En l'un de ses points, le mur était relié à un mur de soutènement préhistorique que les Navajos avaient mis à jour en creusant la tranchée. Ils avaient trouvé d'autres choses aussi... pierres à piler le maïs, poteries, une ceinture et des sandales tressées.

Loin dans le bas de la vallée, un jeune berger Navajo chantait une chanson de cowboy, et les hommes travaillant dans le kiva s'y joignirent avec bonne humeur.

« Que chantez vous ? » demanda Joel ?

« Ce qu'on chante sur le radiateur », répondit le Navajo, tout en faisant aller et venir sa truelle.

Joel sourit et m'expliqua : « Ils confondent des mots tels que radio et radiateur, mais je pense qu'ils le font exprès. Ils ont un excellent sens de l'humour et adorent les calembours. »

Il continua en me parlant d'un Navajo du nom de Charlie qui partit un soir en

Braquons le projecteur sur la Volvo 122 S

(Suite de la page 27)

tout le châssis de support, ou voie de coulisement, sur lequel glissent les sièges est réglable lui-même. Pour le mettre à l'élévation permanente voulue, vous avez le choix entre trois positions.

La tapisserie est en matière plastique de bonne qualité posée sur du caoutchouc-mousse assez ferme. Vous êtes assis assez haut, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, et la visibilité est très bonne car la voiture elle-même est plutôt haute. Il y a 20 cm de dégagement au-dessous du centre de la voiture : de toute évidence, les routes glacées à ornières de la Suède requièrent un véhicule dont le « ventre » ne traîne pas par terre. Cette caractéristique devrait rendre la Volvo idéale pour les chasseurs et les pêcheurs qui roulent sur les pistes forestières.

L'Amazone est généreusement dotée d'équipement standard tel que : rechauffeur-dégivreur, accoudoir central de banquette arrière, allume-cigarettes, et même un rideau de radiateur à commande par chaînette sans supplément de prix.

Nous pensons que l'Amazone vaut bien son prix.
