



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



Par Jim WHIPPLE



Les grosses cylindrées dans la limite du déplacement de pistons Ford trouve un nouveau terrain d'essai. Le Rallye.

Nul n'ignore plus que les courses des grosses cylindrées sont de nouveau à la mode. Les déplacements de pistons qui montent comme un thermomètre au mois de juillet sont actuellement très en vogue et les constructeurs sont tombés d'accord pour limiter la catégorie à sept litres ou 7 040 cm³.

Ce qui signifie que ces monstres atteindront la catégorie de 400 CV étant donné que les taux de compression, le réglage des soupapes, la mise au point du silencieux et la carburation permettent d'obtenir le chiffre magique d'un cheval par 16 cm³.

Un accord relatif à ce plafond a été conclu sans trop de difficulté entre Ford, Chevrolet, Pontiac, Dodge, Plymouth et Mercury, les six grands de l'industrie automobile. La raison en est simple. Après avoir agrandi au maximum la chemise d'eau et après avoir atteint les limites des coudes sur les arbres, ils essayent d'épuiser l'espace du bloc de cylindres.

Avant ce récent accord Ford avait probablement atteint l'apogée du point de vue déplacement avec son modèle Galaxie doté du monstre de 7 911 cm³. Il a été essayé à Bonneville et développait environ 500 CV en filant à travers les portes de chronométrage à plus de 272 km/h.

Maintenant où la compétition devient à nouveau une affaire sérieuse depuis Dayton jusqu'à Pomona, les concurrents devront concentrer leurs efforts sur la puissance des compresseurs et non sur les dimensions des cendriers. C'est une grande nouvelle pour les automobilistes à la recherche d'une plus grande puissance par gramme d'essence.

La limitation de la dimension se traduira par des moteurs à soupapes plus grandes (par rapport aux diamètres des pistons). Ils tourneront plus vite grâce à des arbres à cames suspendus qui permettront une action plus rapide des soupapes légères à tiges courtes.

Ces moteurs seront capables de fournir à pleins gaz une très grande puissance (5-6 000 tours minute) tout en économisant une bonne quantité de carburant grâce à un déplacement relativement faible (par rapport au nombre de chevaux-vapeur). Ces petits moteurs à rotation très rapide constituent la formule de puissance employée en Europe où le carburant et les moteurs sont très chers.

Aux Etats-Unis, par contre où les plaines du Sud-Ouest sont imbibées de pétrole, nous nous sommes penchés sur les chambres de combustion et réservoirs d'essence plus dé-

veloppées plutôt que sur la question de puissance.

Or les performances réalisées pendant les épreuves de vitesse contribuent aujourd'hui comme il y a 50 ans, à la bonne réputation. Une voiture qui remporte un succès sur la piste est également un atout dans la concurrence.

Les courses de vitesse sur parcours limité et les épreuves de stock-cars sont les seuls domaines dans lesquels les voitures américaines ont eu de la chance et ont atteint une célébrité. Mais en 1963 une nouvelle porte s'est ouverte, le rallye.

Les rallyes ne sont pas des jeux qui précèdent des festivals fougueux, mais des courses sur routes publiques qui mettent à l'épreuve aussi bien l'expérience du conducteur que la durabilité du véhicule. Voici comment se déroule un rallye :

Une équipe de deux personnes (le conducteur et le navigateur) suit les tracés sur la carte et les instructions qui lui sont données aux différents postes de contrôle où elle doit se présenter dans des limites de temps prévues. Il est facile de gagner si vous ne manquez pas votre tour, si vous n'êtes pas retardé par la circulation, si le temps reste au beau et si vous êtes en mesure de respecter les horaires et les distances.

Le plus difficile de tous les rallyes est le Rallye de Monte Carlo qui se court en Europe, en hiver, pendant 4 jours sur une distance de 3 000 km. Après un circuit tortueux sur les routes alpines enneigées et riches en virages qui constituaient le problème principal pour les éléphants d'Hannibal, le rallye se termine dans la ville qui lui prête son nom. Ceux qui se sont essayés dans le rallye de Monte Carlo disent qu'il constitue la meilleure combinaison de course où l'homme et la voiture sont soumis à une rude épreuve.

Ford a fait cette année un pas audacieux en y déléguant trois équipes dans des Falcon Sprints et il est de ce fait le premier constructeur américain engagé dans la course. Les voitures étaient des modèles spéciaux (mis au point par Holman et Moody) du nouveau type du Ford V8 à hardtop dont la partie arrière est plate et que Ford avait sorti au milieu de l'année. Elles ont une capacité de 4 260 cm³ et les moteurs V8 de 164 chevaux sont dotés d'un engrenage synchronisé à quatre vitesses. Ce modèle de voiture était complété de freins à disques (à l'avant) et

(Suite page 123)



CONTREPLAQUÉ
Extérieur
LUTERMA (LABIL C.B. 2)

sureclasse
 les normes exigées,
 grâce à sa durabilité et à sa résistance
 qui le font préférer à tout autre matériau

se distingue
 par la grande supériorité de son collage

s'impose
 pour toutes constructions soumises aux intempéries, telles que :

- Murs rideaux
- Portes extérieures
- Poutres triangulaires (Brevet LUTERMA)
- Barraques de chantiers
- Bâtiments agricoles

Nombreuses dimensions - Grandes longueurs
 sur demande.

LUTERMA

4, RUE DU PORT - CLICHY (Seine)
 PÉREIRE 55-31+ 70-50+

DÉPÔTS DE VENTE
 4, RUE DU PORT - CLICHY (Seine)
 82, RD, RUE DE MONTSOUL
 PARIS (11^e) DID. 62-11 et 34-98
 27, RUE J.-B. BOULESCOMES
 CROIX (Nord) 73-23-41
 91-93, rue Jean BLÉZEN
 VANNES (Seine) - MIC. 79-44

d'alcool. Un nettoyage régulier fait des merveilles en matière de fidélité et atténue l'usure.

Une autre source de mécomptes souvent négligée est la démagnétisation. Les têtes magnétiques sont soumises à des champs magnétiques très variables mais ne doivent pas avoir de rémanence. Mais il en existe quand même, surtout si vous avez enregistré à des niveaux très élevés. Cela peut être désastreux. Une bande neuve défilant devant une tête aimantée, enregistre des bruits et des sifflements. La démagnétisation est un processus très simple qu'on peut exécuter en quelques secondes avec un appareil destiné à cet usage. Il faut le faire au moins une fois par mois.

Autres conseils : les bandes durent plus longtemps si on les rebobine aussitôt après le déroulement sonore pour diminuer la tension d'enroulement. Ne pas empiler les boîtes de bande l'une au-dessus de l'autre, les ranger sur tranche. Conserver les bandes d'acétate dans des boîtes étanches, surtout s'il y a de grandes variations d'humidité. Enfin, nettoyez fréquemment les têtes magnétiques !

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 52)

d'un surcompresseur ainsi que d'un braquage rapide (rapport 12 contre 1) d'amortisseurs de compétition Koni et de plaques d'alumi-

nium destinées à protéger le moteur et la boîte de vitesses lorsque la voiture dérape sur la route.

En ce qui concerne l'amélioration de ses modèles du point de vue maniabilité et tenue de route nous ne pensons pas que Ford aurait pu trouver une meilleure occasion que le Rallye de Monte Carlo.

Ce n'est pas une bagatelle que de finir le rallye sans incidents.

Jouez au cerf-volant

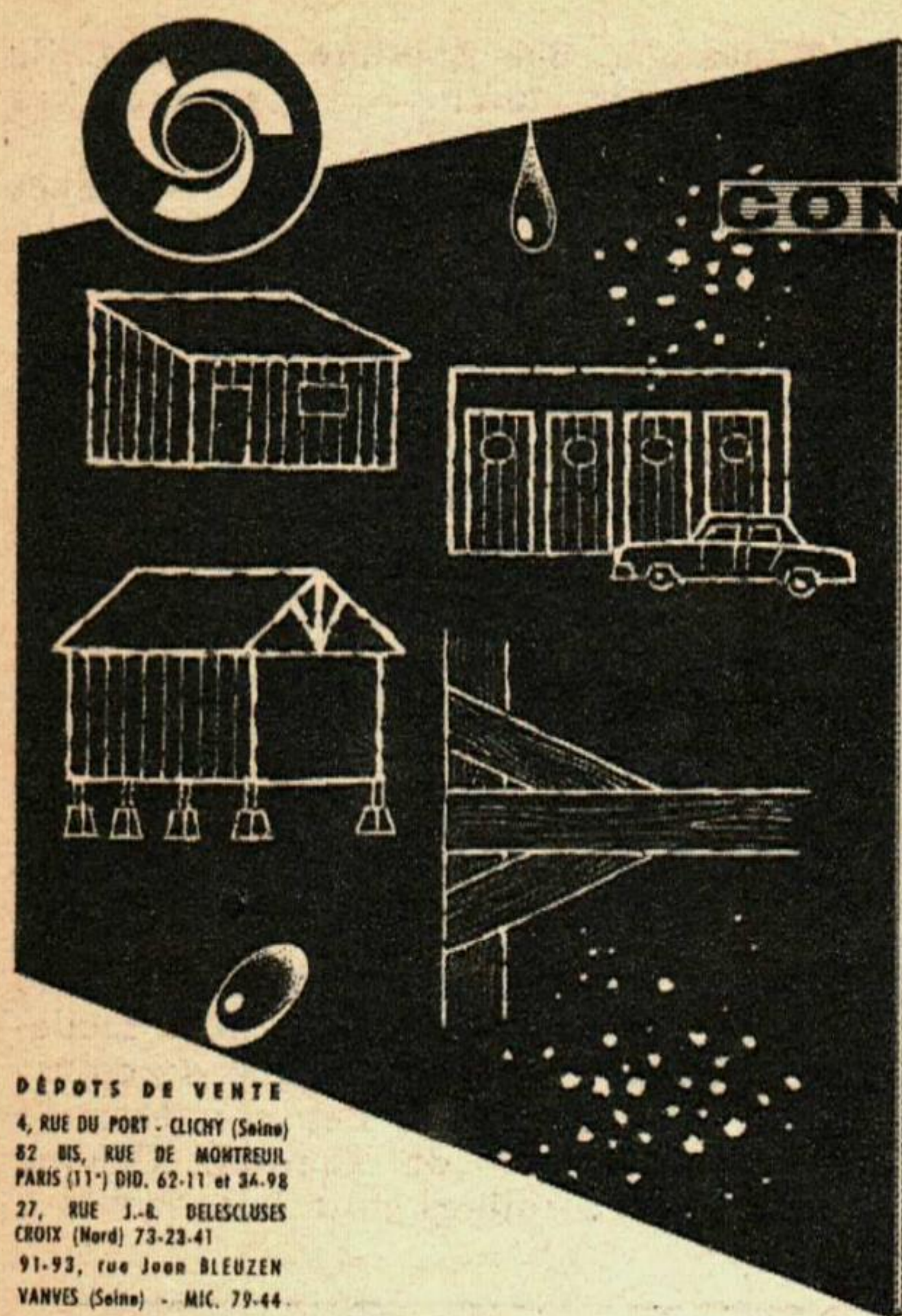
(suite de la page 72)

d'autre sur un plan horizontal pour obtenir un mouvement correspondant du gouvernail de direction.

Le cerf-volant peut également être lâché de la manière usuelle avec un seul fil. Vous n'avez même pas à enlever le gouvernail. Il suffit de détacher les fils de commande et de le laisser pivoter librement.

L'inventeur de ce cerf-volant, Roy Clough, a fait faire un vol d'essai à ce modèle dans le New Hampshire avec un seul fil pour voir jusqu'à quelle hauteur il pourrait monter. Il avait déjà dévidé 300 m lorsque le fil cassa. « Pour autant que je sache, dit-il, il vole toujours. »

Quelqu'un a-t-il aperçu un cerf-volant de ce genre dans l'atmosphère ?



CONTREPLAQUÉ
EXtérieur
LUTERMA (LABEL CTR X)

surclasse
 les normes exigées,
 grâce à sa durabilité et à sa résistance
 qui le font préférer à tout autre matériau
 se distingue
 par la grande supériorité de son collage
 s'impose
 pour toutes constructions soumises aux intem-
 péreries, telles que :

- Murs rideaux
- Portes extérieures
- Poutres triangulaires (Brevet LUTERMA)
- Barraques de chantiers
- Bâtiments agricoles

Nombreuses dimensions - Grandes longueurs
 sur demande.

LUTERMA
 4, RUE DU PORT - CLICHY (Seine)
 PÉREIRE 55-31+ 70-50+

DÉPÔTS DE VENTE
 4, RUE DU PORT - CLICHY (Seine)
 82 BIS, RUE DE MONTREUIL
 PARIS (11^e) DID. 62-11 et 34-98
 27, RUE J.-B. BELESCLUSES
 CROIX (Nord) 73-23-41
 91-93, rue Jean BLEUZEN
 VANVES (Seine) - MIC. 79-44

nium destinées à protéger le moteur et la boîte de vitesses lorsque la voiture dérape sur la route.

En ce qui concerne l'amélioration de ses modèles du point de vue maniabilité et tenue de route nous ne pensons pas que Ford aurait pu trouver une meilleure occasion que le Rallye de Monte Carlo.

Ce n'est pas une bagatelle que de finir le rallye sans incidents.

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 52)

d'un surcompresseur ainsi que d'un braquage rapide (rapport 12 contre 1) d'amortisseurs de compétition Koni et de plaques d'alumi-