



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



Par Jim WHIPPLE



Les moteurs à pistons progressent tandis que les turbines tournent sur place. Les monoblocs seront dotés de nombreuses innovations sur les modèles de 1964.

Quoique la Chrysler Corporation ait l'intention, en 1964, de mettre en circulation une cinquantaine de voitures à turbine de construction artisanale à l'usage de quelques privilégiés, les principaux actionnaires de l'industrie automobile et des annexes continuent à miser sur les voitures à moteur à pistons, du moins pour le proche avenir. Cette fidélité n'est pas sans raison : le moteur à pistons à quatre temps conçu il y a un siècle a connu récemment de nombreux perfectionnements et actuellement de grands efforts sont faits pour l'améliorer encore.

Pour s'en rendre compte, il suffit de jeter un coup d'œil en arrière. Il y a dix ans, il n'existait que deux moteurs V8 à soupapes en tête sur le marché : celui de Cadillac et celui d'Oldsmobile. La puissance maximale était d'environ 225 CV.

En 1963, le V8 à soupape en tête est devenu universel et on peut avoir une puissance de 400 CV ou davantage dans une voiture « à prix modéré » de Ford, Plymouth ou Dodge.

En 1953, la V8 à culasse plate de Ford avait une puissance nominale de 110 CV tandis que Plymouth et Chevrolet ne sortaient que des six cylindres.

Un progrès moins spectaculaire mais de plus grande importance : les V8 à 400 CV d'aujourd'hui ne tiennent pas plus de place que leurs ancêtres d'il y a dix ans et dans l'ensemble pèsent moins lourd, grâce aux progrès réalisés dans les techniques de moulage, la réalisation de parois plus minces ainsi que l'emploi systématique de l'aluminium pour les tubulures, les carters et autres éléments similaires.

L'avenir offre encore plus de promesses pour le moteur à pistons. Ford peut maintenant réaliser un moteur de course de bon aloi sur les plans de son monobloc V8 Fairlane qui donnera alors 360 CV avec 4 200 cm³ et de l'essence à 103 d'octane. Ce moteur est équipé de carburateurs et de soupapes à tiges poussoirs et occupe moins de place que le V8 Chevrolet actuel. Le moteur Ford donne toute sa puissance au régime confortable de 6 000 tr/mn.

Des sources dignes de foi révèlent que Ford est en train d'étudier une version à arbre de distribution en tête du Fairlane 260, moulée en aluminium comme le moteur de course présenté à Indianapolis, mais équipée de doubles soupapes, c'est-à-dire, deux soupapes d'admission et deux d'échappement

par cylindre. Cette version devrait pouvoir donner une puissance nettement supérieure à 400 CV avec 4 200 cm³ de cylindrée.

L'expérience du passé prouve que le moteur de course d'aujourd'hui est le moteur de série de demain. Si cette tendance se maintient, disons dans les dix années à venir, les spécialistes du moteur à turbine auront beaucoup de peine à démontrer les avantages de leur favori dans le domaine de l'automobile. La turbine à l'état présent de sa technique donne bien, sous un volume relativement réduit, une grosse puissance sans vibrations et sans à-coups, mais elle est très bruyante et ne peut rivaliser avec le moteur à pistons sous le rapport du prix de production. Une lutte passionnante s'engage entre les deux solutions.

On nous promet beaucoup de nouveautés pour 1964. Falcon fera pour la première fois un changement important de style avec sa nouvelle carrosserie actuelle du Rambler American.

Nous pensons qu'elle ressemblera plutôt à la Ford anglaise Cortina. Les dessinateurs de Ford en Angleterre, en Allemagne et à Dearborne semblent copier les uns sur les autres.

La Rambler American, pour ne pas être en reste, aura aussi son nouveau style de carrosserie.

Quoiqu'une carrosserie toute nouvelle ait été conçue pour le Galaxie, on pense que Ford poursuivra ses efforts de chirurgie esthétique vers un meilleur équilibre sur les versions actuelles du Fairlane, du Galaxie et du T-Bird. Nous nous attendons à des changements plus profonds dans la Lincoln International qu'au cours de toutes ces dernières années quoiqu'il soit à peu près certain que la ligne « monobloc de luxe » continuera à être suivie.

Chez General Motors, on parle surtout des versions « complètement nouvelles » (et ce sera pour de bon ce coup-ci !) des monoblocs Chevrolet II, Tempest, Olds F-85 et Buick Special.

On a renoncé à la construction par éléments standard du châssis et de la carrosserie en faveur d'une carrosserie commune et de châssis particuliers pour chacun des quatre modèles. Les tôles extérieures seront différentes ainsi que la base des roues, les suspensions et les moteurs.

La Chevrolet II conservera son moteur léger à 6 cylindres mais on dit que la Tem-

(Suite page 122)



AGRÉÉ QUALITÉ FRANCE



**POUR LA POCHE, LE BUREAU
LA MAISON
AGRAFEZ - CLOUEZ**

avec

PRESTAGRAF 84

En vente toute papeterie

PRODUCTION J. HERBIN — PARIS

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 32)

pest renoncera au moteur à quatre cylindres inclinés trop lourd en faveur d'un bloc en fonte léger à 6 cylindres surmonté d'un arbre de distribution en tête entraîné par une courroie dentée. Voilà un moteur avec lequel on doit pouvoir jongler !

La Special et la F-85 doivent être équipées d'un nouveau moteur V8 en fonte pas beaucoup plus lourd que l'ancien en alu.

On croit que la Buick Special conservera son V6. Ces nouveaux monoblocs auront une plus grande cylindrée pour un encombrement à peine supérieur contrairement aux modèles de 1963 dont on a surtout augmenté l'encombrement.

Energie atomique

(Suite de la page 46.)

chauffeurs nucléaires qui peuvent fournir de très hautes températures et une vapeur de haute puissance. Une autre solution, unique dans son genre, est fournie par le réacteur à gaz qui emploie un mélange d'hélium, d'hydrogène et d'oxyde de carbone comme refroidisseur et pour transporter la chaleur jusqu'au générateur de courant. Ces gaz, non

corrosifs, peuvent produire de la vapeur à 600° pour la génération du courant électrique, plus économiquement qu'une usine utilisant les combustibles fossiles.

Où en sommes-nous donc en ce qui concerne l'énergie atomique ? Nous avons enfin pris le départ. Il y a actuellement 518 réacteurs dans le monde, et leur nombre va croissant. Bien que la plupart d'entre eux ne s'en rendent pas compte, les habitants de New York, Pittsburg, Chicago, de la Nouvelle-Angleterre, du Michigan et du Nébraska éclairent leurs maisons en partie grâce à la puissance atomique. A la fin de 1962, le premier réacteur construit pour les usages civils, à Shippingport (Pennsylvanie), avait produit près d'un milliard et demi de kilowatts-heure. La Yankee Atomic Electric Co. de Rowe (Massachusetts) et la Dresden Nuclear Power Station, à Morris (Illinois) ont fourni, ensemble, plus de quatre milliards de kilowatts-heure. L'usine de la Consolidated Edison, à Indian Point, déverse actuellement du courant dans le réseau de New York, à la cadence de 280 000 kWh, bien qu'elle soit soumise à de coûteuses coupures aux fins d'essais qui lui sont imposés par sa licence de la Commission de l'Energie atomique.

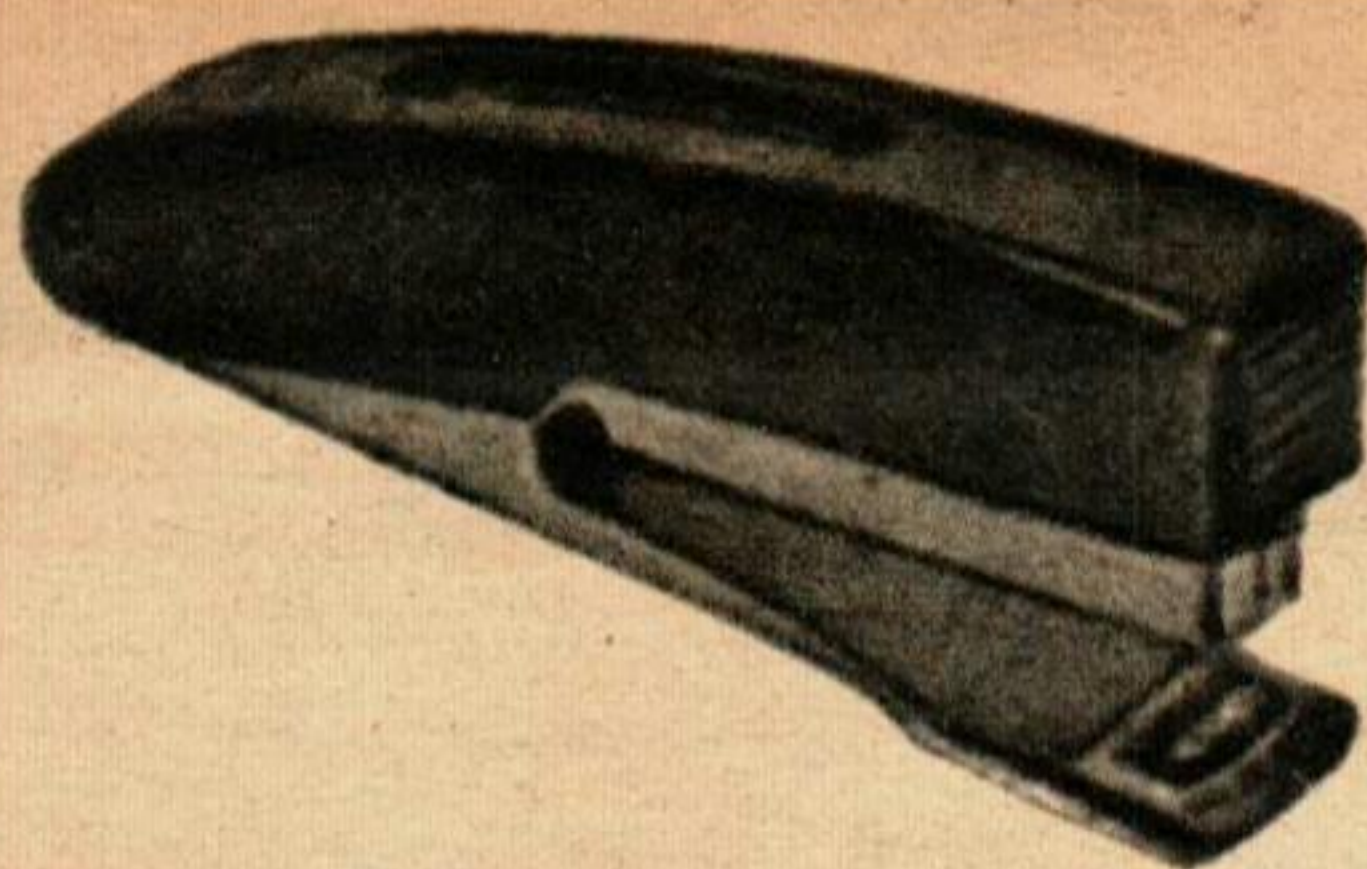
Le perfectionnement des méthodes de production abaisse le prix du kilowatt-heure à une telle allure que des producteurs privés de plus en plus nombreux se préparent à entrer dans la course atomique. Le projet



NOVEMAIL

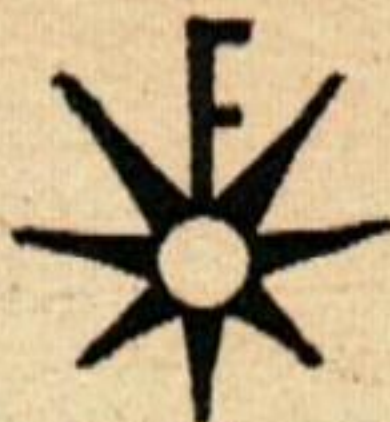
LES PEINTURES MODERNES

Documentation gratuite NOVEMAIL, B. P. 3 - BONNEUIL (Seine)



**POUR LA POCHE, LE BUREAU
LA MAISON
AGRAFEZ - CLOUEZ**
avec

AGRÉE QUALITÉ FRANCE



PRESTAGRAF 84

En vente toute papeterie

PRODUCTION J. HERBIN — PARIS

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 32)

pest renoncera au moteur à quatre cylindres inclinés trop lourd en faveur d'un bloc en fonte léger à 6 cylindres surmonté d'un arbre de distribution en tête entraîné par une courroie dentée. Voilà un moteur avec lequel on doit pouvoir jongler !

La Special et la F-85 doivent être équipées d'un nouveau moteur V8 en fonte pas beaucoup plus lourd que l'ancien en alu.

On croit que la Buick Special conservera son V6. Ces nouveaux monoblocs auront une plus grande cylindrée pour un encombrement à peine supérieur contrairement aux modèles de 1963 dont on a surtout augmenté l'encombrement.



NOVEMAIL

LES PEINTURES MODERNES

Documentation gratuite NOVEMAIL, B. P. 3 - BONNEUIL (Seine)