

A L'ÉCOUTE DE DÉTROIT

Par Jim WHIPPLE

Deux sur trois des constructeurs américains de voitures sont favorables aux courses automobiles, mais ces courses contribuent-elles vraiment à améliorer la qualité des voitures ?

Les courses contribuent-elles vraiment à l'amélioration de l'espèce ? Quand on voit de nos jours trois sur cinq des grands constructeurs de voitures américains se lancer à plein gaz dans les courses et les rallyes, on peut se poser cette question dans l'intérêt des usagers ordinaires.

Pour faire bonne figure dans les courses, il faut engager des dépenses très importantes. Un commanditaire doit verser 7 500 dollars (37 500 F) pour un coursier de Grand National. Le commando des 400 mètres paie 3 500 dollars (17 500 F) au moins pour sa petite conduite intérieure à deux portes, tout ça en plus des dépenses d'étude et d'équipement spéciaux.

Le bon temps où l'on pouvait participer à une course avec un moteur V8 ordinaire transformé avec des pièces de série est passé. Il faut un moteur de plus de 400 CV pour passer les 250 km/h sur un circuit de Grand National avec une Pontiac, une Dodge ou une Chevrolet, et l'ensemble doit avoir des qualités de solidité et d'endurance et une perfection technique que seules les installations de type industriel peuvent réaliser de nos jours.

Chose encore plus importante, une course de stock cars n'admet que des pièces de série, et exclut toute merveille artisanale que pourrait réaliser dans son petit atelier un mécanicien de génie. Si vous voulez gagner les plus belles palmes et les articles de presse les plus enthousiastes sur une piste de course, il faut d'abord vous faire homologuer.

Ce terme effrayant signifie simplement qu'il faut « fabriquer en série la pièce avec laquelle on prend part à la course » et être en mesure d'en faire la preuve devant les organismes de gestion tels que le Nascar et la F.I.A. (Fédération Internationale des Automobiles).

L'industriel n'est pas tenu à se ruiner en fabriquant des quantités industrielles d'équipement non écouable sur le marché, mais il doit mettre la pièce en catalogue et la vendre au détail comme équipement facultatif de voitures de série. Cela ne signifie nullement que le prix en soit abordable (mais cela n'est pas impossible) ni qu'on pourrait s'en procurer chez le premier revendeur venu. Si vous avez déjà participé régulièrement aux courses de stock cars et si vous avez fait assez bonne figure dans les rallyes nationaux, Plymouth pourrait vous procurer des ailes en alu et Ford pourrait vous livrer rapide-

ment un jeu de freins à disques Bendix pour votre voiture de sport Falcon Sprint.

Des voitures de tourisme tout à fait ordinaires peuvent aussi être équipées de cette manière, mais vous pourriez bien vous retrouver à la queue d'une longue file d'attente pour un produit peu courant. Un produit homologué est un produit de série, mais pas nécessairement de grande série.

Et voilà où nous nous retrouvons devant cette question : les courses améliorent-elles l'espèce ? De temps en temps, on tire des courses un enseignement qui conduit à améliorer une pièce d'équipement pour voitures de grande série. Quand cela se produit, on peut répondre catégoriquement : « Oui » !

Ford, qui est en tête aujourd'hui des grands industriels alignés dans les courses fournit quelques exemples, à savoir : en étudiant un « siège » pour leur moteur de course, ils ont découvert qu'en munissant les supports de paliers de haubans, on empêchait le vilebrequin de se désaxer lorsqu'un régime élevé était maintenu d'une façon prolongée. Ils jugèrent bon d'en faire bénéficier leurs séries subséquentes de moteurs à grand rendement sans aucune augmentation du prix de détail des voitures.

Ford trouva également une nouvelle forme de bielle lui permettant de mieux résister aux efforts de la course. Les dépenses d'outillage ne sont pas plus élevées quand on sort le produit à plusieurs milliers d'exemplaires que quand on le produit à plusieurs centaines seulement. Toutes les voitures de série de grande puissance que Ford construisit par la suite furent donc équipées de la nouvelle bielle.

D'accord, on ne voit pas encore ces perfectionnements sur la Fairlane 6 de Tante Marthe mais bonne note a été prise pour l'avenir et dès qu'un changement d'outillage se produit, les enseignements tirés des courses sont incorporés dans toute la série.

Même un constructeur dédaigneux des courses, dont l'exemple le plus évident nous semble être General Motors, peut diriger ses recherches sur des éléments qui peuvent améliorer la tenue et le rendement du moteur ou du châssis.

La semaine des courses de Dayton nous cite un exemple qui illustre bien ce point ; un constructeur participant aux courses (Ford) écrasa tous les concurrents qui utilisèrent les produits d'un constructeur non engagé dans les courses (Chevrolet). Les

(Suite page 112)

A l'écoute de Détroit...

(Suite de la page 21)

pannes de moteur, après un régime poussé prolongé furent la cause principale.

Il est à peu près certains que les ingénieurs de Chevrolet arriveront à éliminer ces défauts, même si leur concours revêtait un caractère seulement « officieux ». Perdre la face devant le public des courses, ce serait pour Chevrolet perdre des milliers de clients.

Si ce n'était des courses, les moteurs de Ford ou de Chevrolet n'auraient pas à être d'une si belle qualité. Et cette fameuse bielle incassable n'aurait jamais l'avantage d'équiper la Fairlane de Tante Marthe !

Les Romains ont-ils découvert l'Amérique ?

(Suite de la page 26)

Près de Clarksville, Va., James V. Howe trouva sur sa ferme un dépôt de fer ouvré des marais. En creusant davantage, Howe déterra des clous, moules à clous et des écrous filetés semblables à ceux trouvés sur des ouvrages de fer romain sur la frontière allemande.

Il déterra également une coupe à boire en bronze identique à plusieurs autres découvertes dans les ruines de Pompéi.

Des examens effectués sur le fer ont révélé que ce dernier a été fabriqué selon le processus employé en Europe dans l'Antiquité.

Il se peut que plusieurs siècles après le déclin de la civilisation méditerranéenne quelques Européens l'aient emmené à travers l'Atlantique. Il est probable que les contacts à travers le Pacifique étaient extrêmement rares, bien que Thro Heyerdahl ait démontré par son voyage célèbre que le personnage mythologique Inca, Kon Tiki, fuyant devant la persécution dans une région maintenant identifiée avec le Pérou, aurait pu atteindre l'île de Pâques.

Certains experts croient que le dieu blanc légendaire des Mayas, Aztèques et Indiens des Andes aurait pu être un moine irlandais. Il y a des preuves que des marins irlandais ont battu les Vikings dans la course vers le Nouveau Monde. Les pêcheurs irlandais connaissent l'Atlantique occidental et voguaient vers les Grands Bancs devant la côte de Terre-Neuve.

Les bons moines ont également pu atteindre Yucatan. Le moine Brendan parle dans son récit de passages à travers des brouillards ténébreux, d'énormes icebergs et d'animaux à la « tête de chat », aux yeux de la couleur du chaudron de bronze, à la fourrure bouffante, aux défenses de sanglier et à gros ventre tacheté. De retour chez lui, les gens croyaient qu'il avait perdu la raison, mais en réalité il avait décrit un morse.

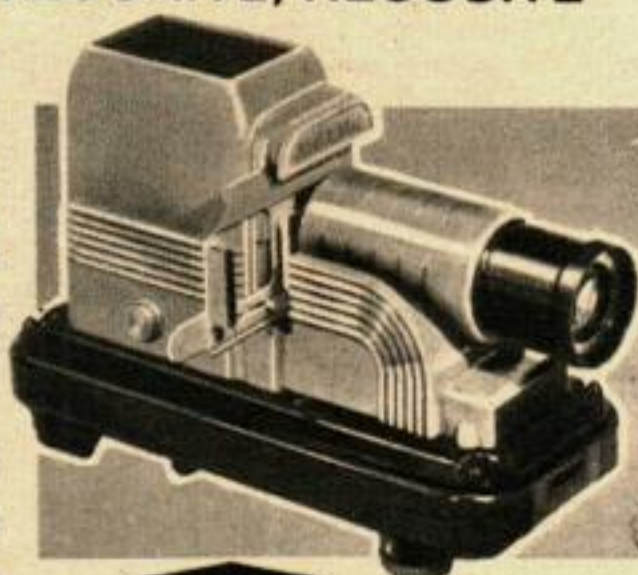
Des moines irlandais en Floride

Les moines avaient probablement débarqué sur le terrain accidenté de Terre-Neuve pour y enterrer l'un de leurs morts en mer. Ils suivirent la route vers le sud, soit vers les

SÉCURITÉ, RÉUSSITE = LA PLUS FORTE PRODUCTION

FIERTÉ DE MALIK

DONT L'EXPÉRIENCE, DANS TOUS LES PROBLÈMES DE PHOTO-PROJECTION (LUMINOSITÉ, REFROIDISSEMENT) SONT L'ASSURANCE DU PLUS FRANC SUCCÈS



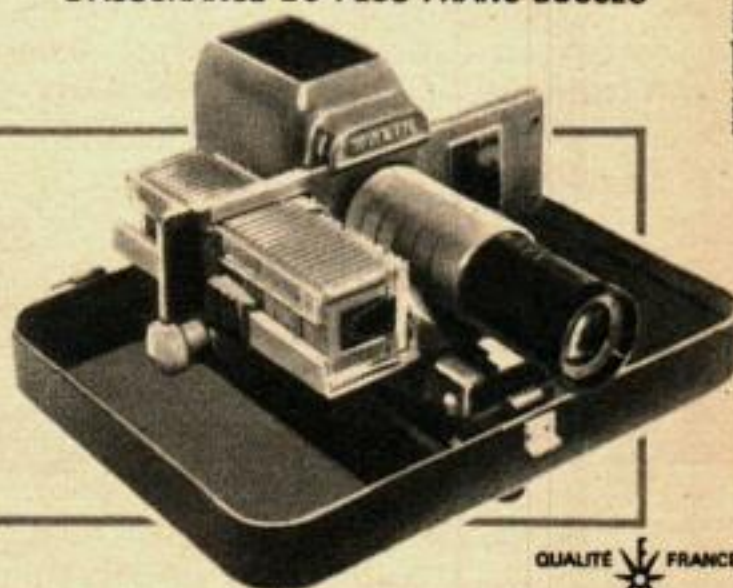
MALIK 300 STANDARD
PASSE-VUES "VA ET VIENT"

198 F + LAMPE

SUR DEMANDE
VARIMALIK
OBJECTIF A FOCAL
VARIABLE 85/135 mm

MALIK 302 VALISE LUXE
PASSE-VUES SELECTRON-SEMIMATIC
279 F + LAMPE

MALIK 303 VALISE LUXE
CHANGEUR ÉLECTRIQUE MALIK
348 F + LAMPE



QUALITÉ FRANCE

MALIK

CES PHOTO-PROJECTEURS ET LEURS NOMBREUX ACCESSOIRES SONT CONSTRUITS EN TRÈS GRANDE SÉRIE DANS UN DES GROUPES INDUSTRIELS LES PLUS MODERNES DE FRANCE

EN VENTE CHEZ TOUS LES CONCESSIONNAIRES AGRÉÉS

A l'écoute de Détroit...

(Suite de la page 21)

pannes de moteur, après un régime poussé prolongé furent la cause principale.

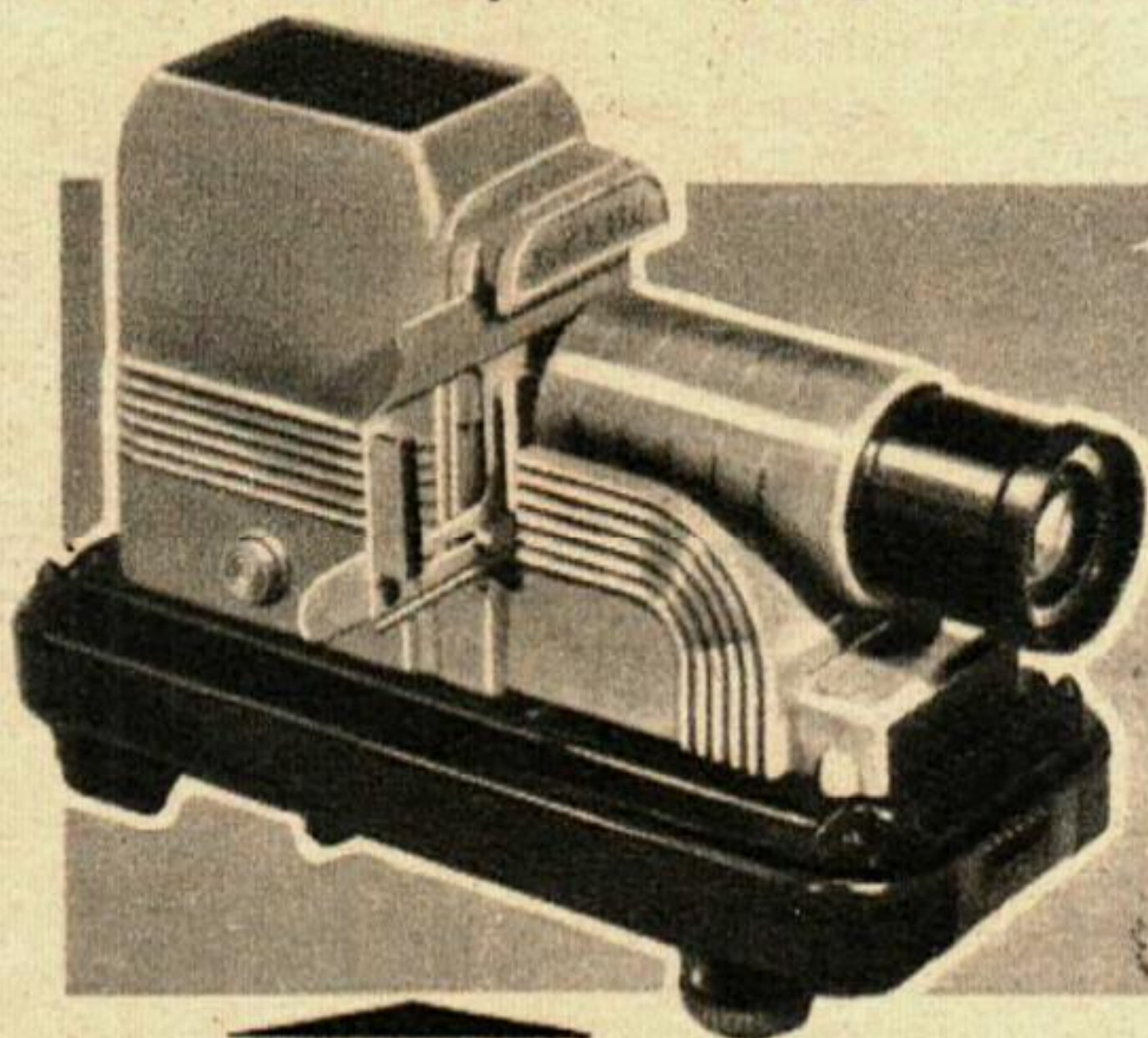
Il est à peu près certains que les ingénieurs de Chevrolet arriveront à éliminer ces défauts, même si leur concours revêtait un caractère seulement « officieux ». Perdre la face devant le public des courses, ce serait pour Chevrolet perdre des milliers de clients.

Si ce n'était des courses, les moteurs de Ford ou de Chevrolet n'auraient pas à être d'une si belle qualité. Et cette fameuse bielle incassable n'aurait jamais l'avantage d'équiper la Fairlane de Tante Marthe !

SÉCURITÉ, RÉUSSITE = LA PLUS FORTE PRODUCTION

FIERTÉ DE MALIK

DONT L'EXPÉRIENCE, DANS TOUS LES PROBLÈMES DE PHOTO-PROJECTION (LUMINOSITÉ, REFROIDISSEMENT) SONT L'ASSURANCE DU PLUS FRANC SUCCÈS



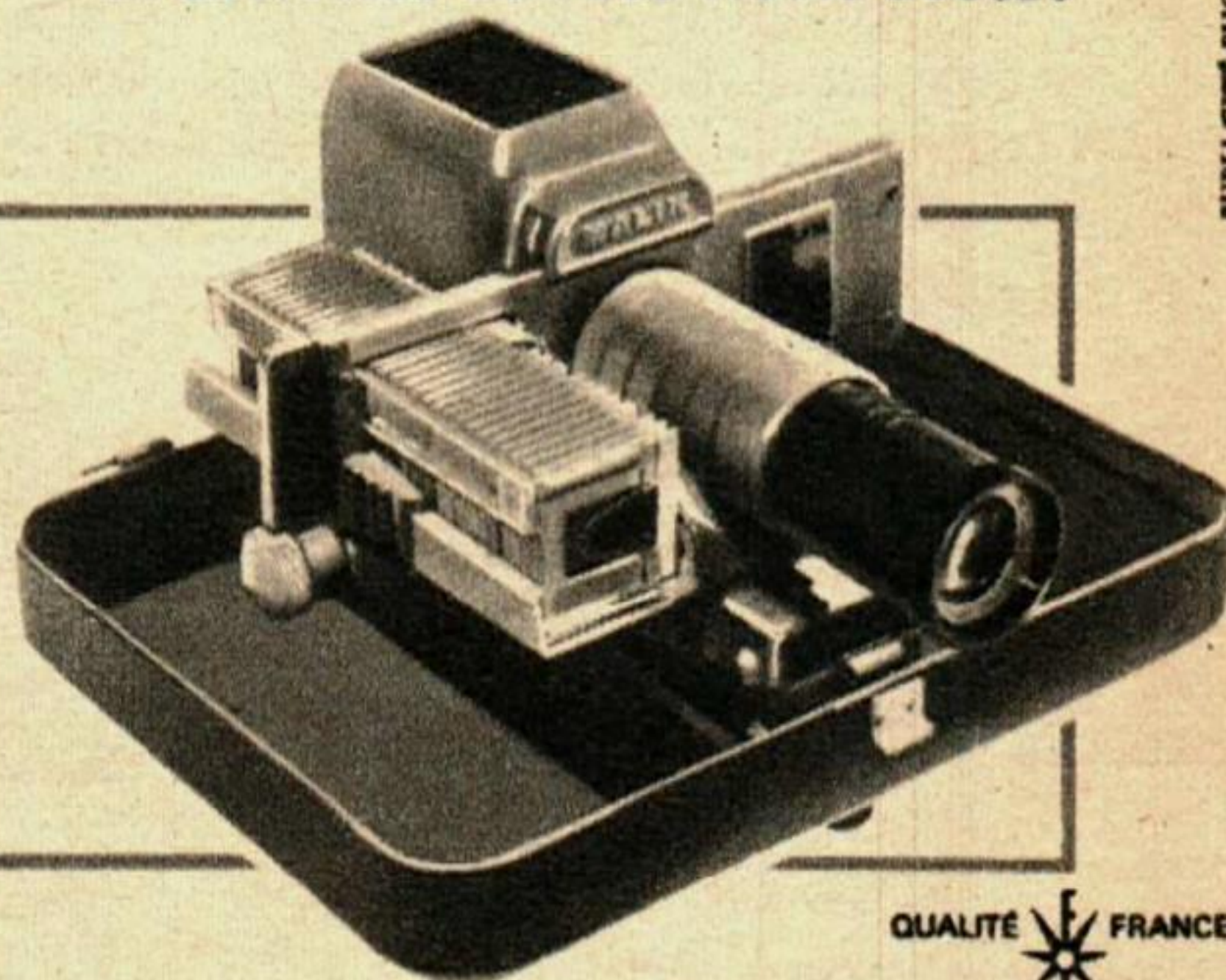
MALIK 300 STANDARD
PASSE-VUES "VA ET VIENT"

198^F + LAMPE

SUR DEMANDE
VARIMALIK
OBJECTIF A FOCAL
VARIABLE 85/135 mm

MALIK 302 VALISE LUXE
PASSE-VUES SELECTION-SEMIMATIC
279^F + LAMPE

MALIK 303 VALISE LUXE
CHANGEUR ÉLECTRIQUE MALIK
348^F + LAMPE



QUALITÉ  FRANCE

CES PHOTO-PROJECTEURS ET LEURS NOMBREUX ACCESSOIRES SONT CONSTRUITS EN TRÈS GRANDE SÉRIE DANS UN DES GROUPES INDUSTRIELS LES PLUS MODERNES DE FRANCE

EN VENTE CHEZ TOUS LES CONCESSIONNAIRES AGRÉÉS

MALIK

VIVE LA COULEUR