

RETOUR AU CLASSIQUE

Cord

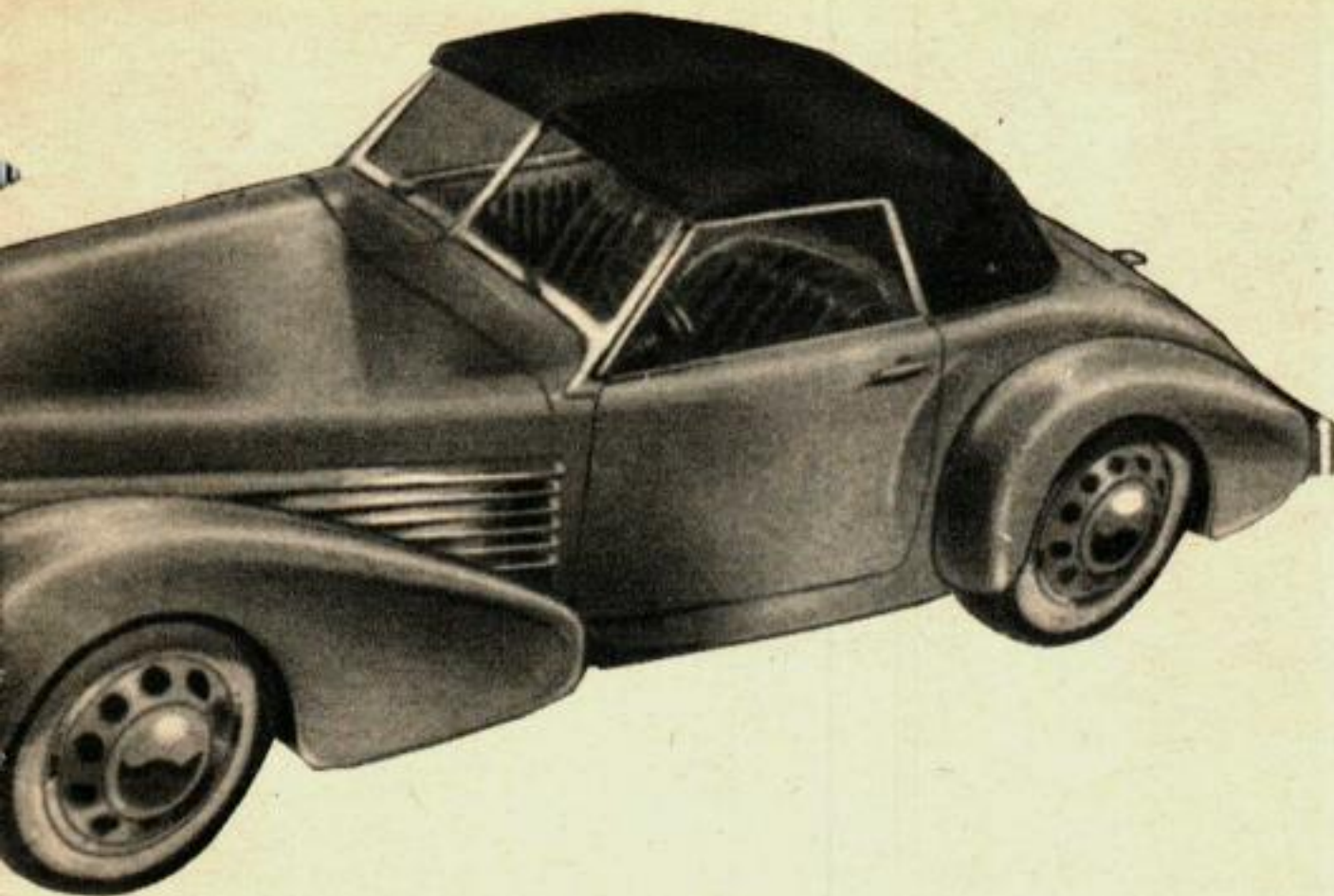
Il ne vous a pas été possible d'acheter une Cord neuve depuis 26 ans. Vous pourrez vous en offrir une l'année prochaine. Voici une étude comparative de la nouvelle Cord et de ses célèbres aînées.

par Dark



La Cord de 1937

Voici un modèle classique de la fameuse marque, la Sportman 812 à compresseur, cabriolet décapotable.



La Cord Sportsman 1964

aura les mêmes lignes classiques que son aînée, mais sera posée sur un empattement inférieur de 25 %.

CE n'est pas facile de ressusciter une légende, mais il y a toujours des gens pour le tenter, Dieu soit loué !

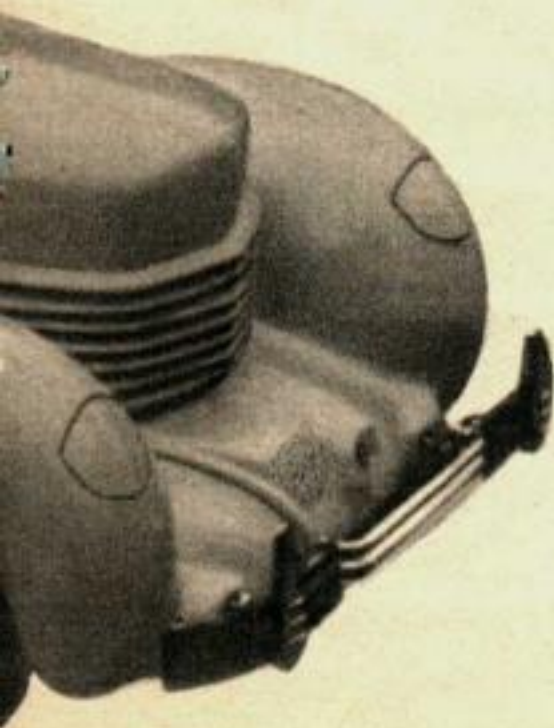
Prenez par exemple Glen Pray, Président de l'Auburn-Cord Duesenberg Company, de Tulsa, Oklahoma. La légende qu'il veut faire revivre est celle des fameuses voitures Cord des années 30 : celles qui avaient des lignes classiques et des innovations révolutionnaires pour l'époque, telles que traction avant et feux avant escamotables.

Plus de 3 000 de ces voitures ont été vendues dans les années 30 et les deux tiers d'entre elles roulent toujours, amoureusement entretenues par le groupe le plus fanatique de propriétaires d'antiquités sur roues. Tout cela est bien connu de Glen Pray. A un moment donné, il fut lui-même propriétaire de 13 vieilles Cord et bien avant qu'il eut acquis l'Auburn Cord Duesenberg Company, il avait été convaincu que la vieille Cord est la voiture la plus extraordinaire qui ait jamais été construite.

Il ne faut donc pas s'étonner si Pray compte sortir en 1964 une version moderne de la Cord, baptisée Cord Sportsman 8/10.

J'ai été la troisième personne à prendre le volant du prototype réduit à la plus simple expression de cette nouvelle version, dont les 100 premiers exemplaires seront livrés au public en mars 1964.

Il faut d'abord se rendre compte que la Cord 8/10 de 1964 ne sera pas une reproduction fidèle de son aînée, la Cord 810 de 1937. On retrouve, il est vrai, la vieille silhouette familière chère au cœur des fidèles, le capot oblong et la chute arrondie du coffre arrière du célèbre vieux modèle lauréat en son temps dessiné par Gordon Miller Buehrig qui est maintenant chef du service de la carrosserie plastique de la Ford Motor Company.





Notre rédacteur, Dark, au volant du prototype sans carrosserie de la « Cord 1964 », du côté de Tulsa. La traction avant lui a permis de faire des virages très serrés sur le gravier sans perdre le contrôle.

Les feux avant escamotables vous rappelleront aussi quelque chose. De même les pare-brise formés de deux lames plates inclinées de 45 degrés vers l'arrière. Cela suggère la vitesse même devant un feu rouge. Toutefois, si vous avez une bonne mémoire des silhouettes, vous remarquerez que le panneau latéral arrière de la nouvelle Cord a été raccourci et que l'essieu arrière a été avancé presque à l'aplomb de la vitre arrière. On obtient ainsi pour la Cord 1964 un empattement de 254 cm, soit exactement les 8/10 de celui de la Cord 810 de 1937. D'où la désignation de 8/10 pour la nouvelle Cord qui conserve à peu près la même largeur mais dont le profil a subi une réduction à l'échelle en rapport avec l'empattement.

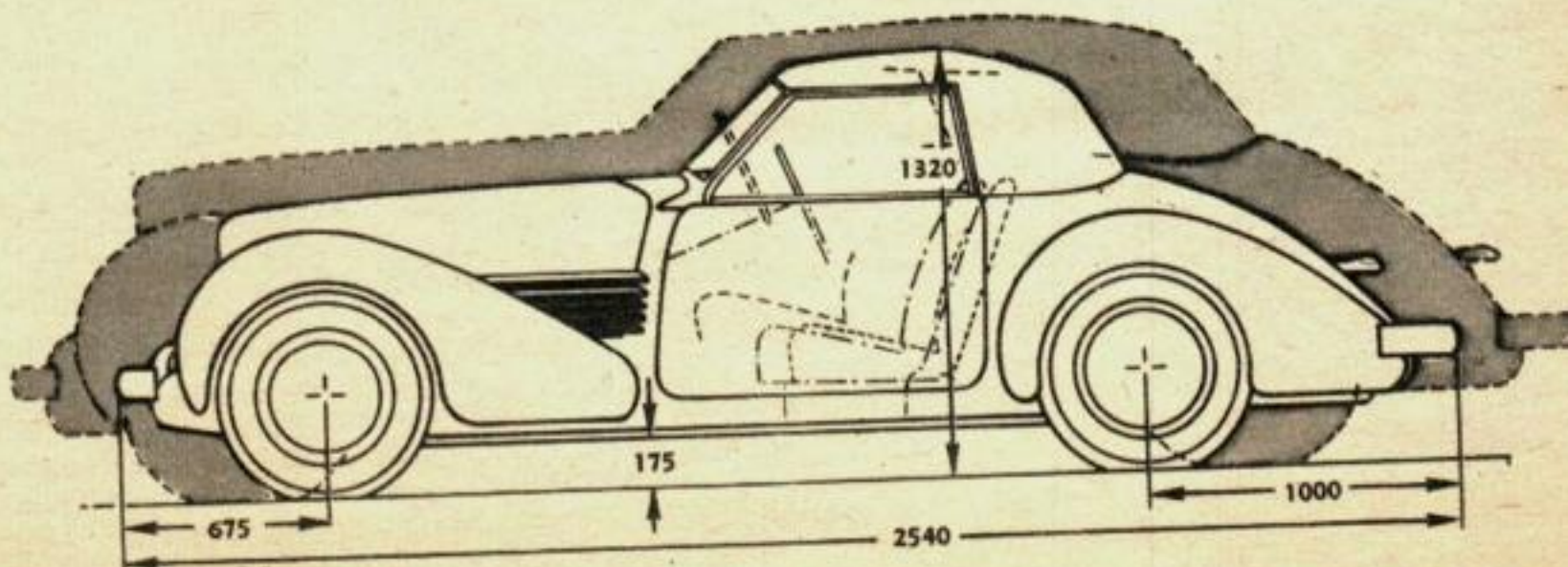
La nouvelle Cord au virage

La traction avant, tant appréciée des fidèles de la vieille Cord, sera néanmoins conservée sur la nouvelle. Et j'ai eu une idée des avantages qu'en tireront les acheteurs de

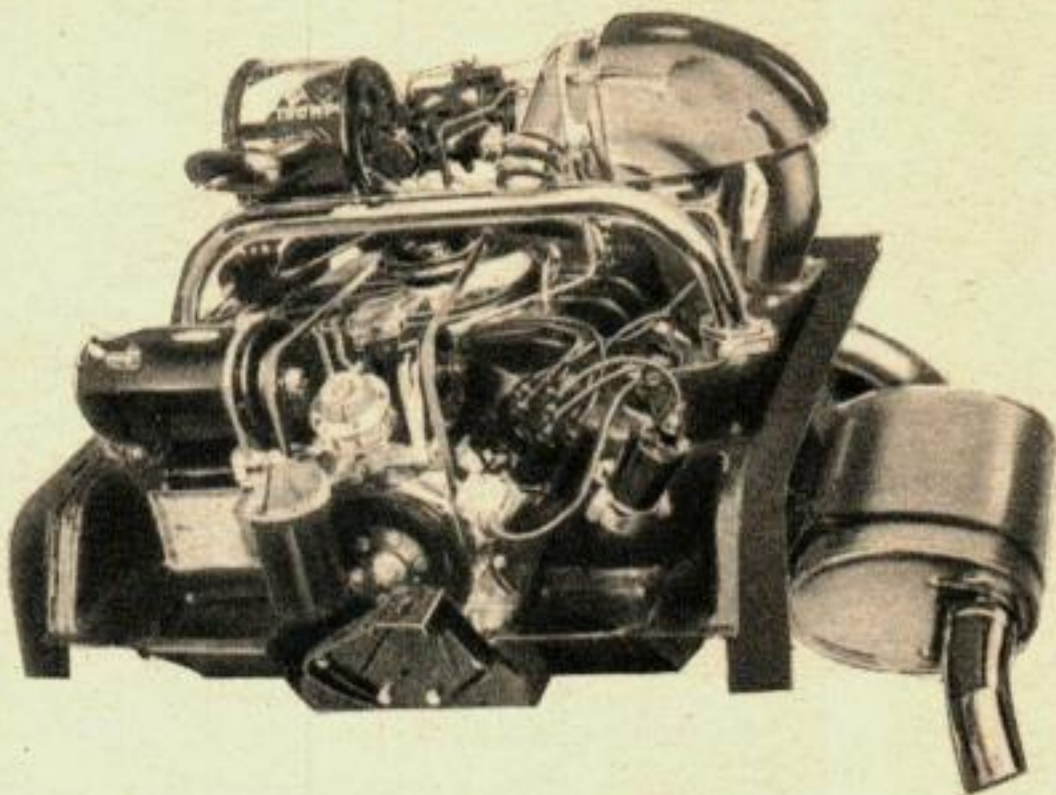
la nouvelle version en conduisant le prototype sans carrosserie. D'accord, on ne peut vraiment apprécier une voiture de série en conduisant son prototype. Le jugement peut être influencé par le bombardement de cailloux qu'on subit quand on conduit une voiture sans ailes sur un chemin de campagne. Mais l'aptitude de ce prototype à exécuter des virages serrés et à sortir de gyration après avoir dérapé sur le gravier est une preuve des mérites de sa traction avant. Elle n'aura sans doute aucune peine à s'attribuer la réputation de son aînée dont la traction avant permit à ses conducteurs de maintenir de bonnes moyennes en toute sécurité sur routes verglacées.

Que dire de l'opinion souvent exprimée qu'une voiture à traction avant sur une forte côte est si délestée à l'avant que les roues motrices ne tirent plus ? Il est exact que le tout premier modèle Cord, le L 29 sorti en 1929, avait des ennuis pour grimper les

Voici la silhouette de la nouvelle « Cord » contre celle de l'ancienne. Le nouveau modèle sera plus petit et plus fringant, avec moins de porte-à-faux et de masse non suspendue.



La nouvelle « Cord » sera équipée du même moteur de 102 CV, 2 350 cm³, utilisé par la « Corvaire Monza Spyder ». Le turbo-compresseur de la Corvaire, qui porte la puissance du moteur à 150 CV, sera un équipement facultatif sur la Cord. Ainsi que le changement de 4 vitesses à levier, de la Monza, qui sera un échange facultatif avec l'embrayage automatique Powerglide.



fortes côtes parce que son moteur était monté trop en arrière de l'essieu avant. Mais la Cord 810 sortie dans les années 30 avait éliminé ce défaut. Bien lestée sur ses roues motrices, elle grimpait, c'était merveille à voir. Son descendant en gestation, le prototype Cord 1964, que j'ai conduit, a bien hérité de cette qualité.

En vérité, malgré quelques imperfections au stade expérimental, telle qu'une barre de torsion avant droite qui manque un peu de tension et des ressorts arrière un peu trop durs, mon châssis d'essai est bien suspendu, tient bien la route, franchit les fossés sans difficulté et semble certainement bien équilibré sur ses quatre roues. Les roues avant motrices ne présentent aucune difficulté de braquage, comme certains pourraient le croire, et il serait sans doute inutile de pourvoir ce modèle d'un système asservi de direction du type classique.

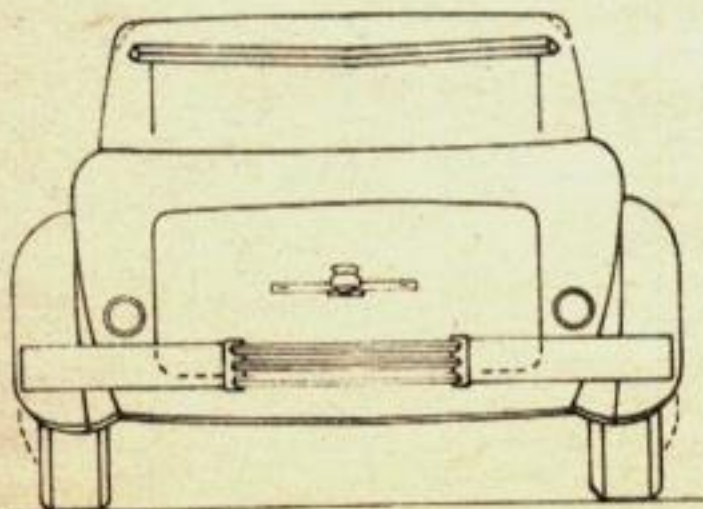
Le prototype était dépouillé de sa carrosserie, il est vrai, mais en ajoutant les 125 kg de la carrosserie aux 650 kg de l'ensemble

châssis-moteur, on ne changerait guère la répartition de poids, 55 % à l'avant et 45 % à l'arrière, prévue pour ce modèle. C'est à peu près la même distribution de poids que sur la Cord 1937, quoique le poids total de la nouvelle Cord soit inférieur de quelque 740 kg aux 1 800 kg que pèserait la vieille Cord.

Un empattement plus petit et une importante réduction de poids rendent certainement la nouvelle Cord plus maniable que sa classique aînée. Des cercles peuvent être décrits en 11 mètres au lieu des 13 mètres que demandait la Cord 1937. Et une accélération de l'arrêt jusqu'aux 100 km/h peut être réalisée en moins de temps. Alors qu'il fallait de 13 à 21 secondes (suivant qu'il était muni ou non de compresseurs) à la Cord 1937 pour atteindre 100 km/h à partir de la position d'arrêt, mon prototype Cord sans compresseur accomplit la même épreuve d'une manière constante en 10 secondes, à quelques dixièmes près en plus ou en moins.

(Suite page 114)

La « Cord 1964 » aura les mêmes dimensions intérieures que la vieille Cord, mais sa largeur extérieure sera d'environ 25 mm plus petite, sa hauteur de 20 cm et sa longueur de 74 cm.



La Cord Sportsman 1964

(Suite de la page 36)

Le moteur de la nouvelle Cord

Quel est le moteur qui permet de telles performances ? La vieille Cord était équipée d'un Lycoming V 8 à tête coudée, qui avait une puissance nominale de 125 CV à 3 500 tr/mn ou de 170 CV avec compresseur. La Cord 1964, plus légère, aura le même moteur de 2 350 cm³ à 6 cylindres opposés que la Corvair Monza Spyder. Ce moteur a une puissance nominale de 102 CV sans compresseur, ou 150 CV avec le turbo-compresseur d'équipement facultatif. En conjonction avec la réduction de poids de la nouvelle Cord, il doit réaliser la même amélioration en matière d'économie de carburant qu'en accélération.

Si notre allusion au moteur de Corvair vous a fait sursauter, il serait peut-être préférable de préciser tout de suite que Glen Pray n'a pas l'intention d'entrer en concurrence avec les kilomètres de graphiques, de plans, de presses, de cheminées d'usine et de chaînes de montage que représentent les colossales firmes de fabrication d'automobiles des Etats-Unis. Sa nouvelle Cord Sportsman sera une voiture de petite série, reproduisant dans l'ensemble la vieille silhouette classique, mais incorporant, dans toute la mesure du possible, des pièces détachées de grande série, déjà éprouvées à l'usage et produites par d'autres firmes.

Ainsi, en plus du moteur Corvair, la nouvelle Cord utilisera un embrayage automatique Standard Powerglide ou, en équipement facultatif, le même changement de 4 vitesses à levier, qu'on trouve sur la Monza Spyder. Les Cord équipées du Powerglide, comme le prototype que nous avons eu à conduire, auront le levier de commande monté au milieu du tableau de bord, ce qui, entre parenthèses, est l'emplacement du levier de changement de vitesse sur la vieille Cord L-29. Les Cord équipées d'un levier de changement de vitesse auront ce levier suspendu en dessous du tableau de bord.

Réparez vous-même la carrosserie

Une partie de la nouvelle Cord, qui ne sera pas un article courant de grande série, aura sa carrosserie plastique, qui sera moulée sous vide pour Cord par la U.S. Rubber Company avec leur matériau expansé Royalite. Il s'agit d'un placage composé d'une couche de résine plastique expansée A.B.S., de petite densité, plaquée entre deux couches de résine plastique A.B.S. compacte, de grande densité.

Les représentants de la U.S. Rubber Company affirment que ce matériau possède, à poids égal, une rigidité et une résistance à l'impact plus grandes que la fibre de verre ou l'acier. Elle peut être facilement rapiécée

avec de l'époxyde et toute bosse peut être facilement aplatie par l'application de l'air chaud à 260° C. On l'utilise déjà couramment pour les capots et les ailes de camions, et même pour la carrosserie des caravanes. La Ford Motor Company l'étudie en ce moment sur une carrosserie expérimentale d'auto d'une seule pièce ne pesant que 55 kg.

La résine, à l'épreuve de la corrosion, de la carrosserie en Royalite est en accord avec la recherche par l'Auburn Cord Duesenberg Company d'une indépendance aussi complète que possible de leur nouvelle Cord en matière d'entretien et de réparations. C'est une nécessité imposée par le fait qu'elle ne dispose pas d'un réseau de concessionnaires équipés pour le service de leurs voitures.

Les gens de chez Cord font donc en sorte que votre copain le mécanicien du quartier puisse arranger votre Cord sans formation spéciale. Le choix systématique des pièces détachées de grande série — toutes de fabrication américaine — va dans ce sens. Ainsi vont la fourniture d'une notice complète d'entretien et de réparation avec chaque voiture, et la livraison, par colis express par avion, des pièces détachées directement de l'usine Cord en Oklahoma. Il faut dire que l'usine de l'Auburn Cord Duesenberg n'a pas été construite récemment et exprès pour construire la Cord 1964. Pendant 26 ans, elle a fait de bonnes affaires en fournissant des pièces détachées pour les vieilles Cord en circulation.

D'autres aspects de la nouvelle Cord faciliteront son entretien : une armature en caisson avec des éléments en X et formée de deux parties, de sorte que la partie avant peut être démontée en une heure de travail pour une révision rapide du moteur et du mécanisme de traction avant. A part quelques rares exceptions, des boulons d'un seul modèle (National Course 10 mm) sont employés pour l'ensemble du châssis. Et toutes les lignes de transmission, d'électricité, de carburants ou de mouvements des freins sont raccordées à la cloison pare-feu pour simplifier le démontage.

Pour le moment, Cord ne compte fabriquer qu'un seul modèle de base, le cabriolet décapotable qu'on voit sur les pages 34 et 35, avec conduite intérieure facultative. Les dirigeants de la firme ont prévu une production de 2 000 voitures par an, et les premiers mois, après la mise en route de la chaîne, seront consacrés à l'exécution des commandes reçues avant juin 1963. Peu de temps après, néanmoins, il serait possible de recevoir les commandes de nouveaux acheteurs. Vous, par exemple, si ça vous intéresse.

Et qu'aurez-vous à payer pour prendre part à la renaissance de cette silhouette légendaire autant que classique ? Entre 4 000 et 5 000 dollars (20 et 25 000 F) suivant le choix des équipements facultatifs.

Le jeu en vaut-il la chandelle ? Eh bien, cela dépend de la puissance de vos rêves.