

A L'ÉCOUTE DE DÉTROIT

Par Jim WHIPPLE

La Ford de 1964 a un moteur plus puissant et un nouvel automatique. Plus d'espace et une meilleure visibilité pour la nouvelle Dodge et les Nouvelles Plymouth

On peut le dire maintenant. Deux grands constructeurs de voiture, Ford et Chrysler, ont levé le voile de mystère dont ils couvraient leurs modèles de 1964 qui doivent être montrés au public le mois prochain. Mais ils nous ont interdit, sous peine d'exclusion des pistes d'épreuve, de publier la moindre photographie avant octobre.

En commençant par la plus simple, voici la Falcon avec une tôlerie toute neuve sur une carrosserie à éléments standard sans grands changements et un châssis à empattement de 2,80 m.

Mais vous aurez de la peine à reconnaître la Falcon de 1964 comme étant le modèle simple et économique que nous avons connu ces dernières années. Dans son nouveau costume, on dirait quelqu'un que nous avons toujours connu en costume de petite écolière et qui apparaît soudain en robe de jeune fille. Et l'élégance n'y manque pas.

La transformation par surcroît n'est pas seulement à fleur de peau, ainsi que nous avons pu le constater sur la piste. La puissance ne manquera pas aux acheteurs qui opteront pour le V8 de 4 200 cm³ qui a fait ses débuts sur les Sprints 1963 1/2. Ford a décidé sagement de renforcer les Falcon équipées de V8 avec des longerons plus lourds, des suspensions avant et arrière à grande capacité et, mieux encore, des freins plus grands, les tambours étant portés de 230 à 255 mm de diamètre.

Avec ce moteur (et le 6 cylindres de 2 800 cm³) on peut avoir le changement de 4 vitesses au plancher aussi bien que les trois vitesses avec l'automatique.

Certains petits perfectionnements de la suspension ont des effets très importants (un ingénieur de chez Ford les appelle des « bagatelles formidables ») en réduisant le frottement aux rotules et aux pivots en même temps que des lames plus nombreuses aux ressorts arrière plus larges et un liquide « toutes températures » pour les amortisseurs ont rendu le roulement si moelleux que nous avons eu l'impression de piloter une tout autre voiture qu'une Falcon. On peut même dire que cette conduite intérieure à 4 portes avec moteur V8 de 164 chevaux et servomécanisme de direction roule et se conduit curieusement comme une Fairlane.

Il est évident que Ford a déjà établi son programme d'ensemble avec la place qu'y occupera la Fairlane en 1964.

Ce modèle sera alors classé demi-luxe

alors qu'en 1962, quand il a été lancé, on ne savait même pas s'il ne serait pas une version agrandie de la Falcon avec plus de sobriété encore ou une Galaxie pour bourses modestes. La Fairlane 64 est décidément engagée sur la voie de la performance.

Le moteur de base V8 de la Fairlane est maintenant la V8 de 4,2 litres à 164 CV de puissance nominale. A l'échelon immédiatement au-dessus, on trouve un 4,65 litres V8 à 195 CV pour carburant à indice normal. Mais sans doute avec les yeux fixés sur la Chevelle de Chevrolet et son V8 de 4,55 litres, les ingénieurs de Ford offrent du mieux encore en puissance. C'est une version à taux de compression de 11 pour 1 du 4,65 litres avec tiges de soupapes pleines, une came spéciale et une puissance nominale de 271 CV.

Cette bombe est équipée uniquement d'un changement de 4 vitesses synchronisées à levier.

Ce qui plaira le plus, à notre avis, aux fidèles de la Fairlane, c'est une transmission automatique toute nouvelle avec trois vitesses avant (plus convertisseur de couple) au lieu de deux. Pouvant équiper l'un ou l'autre V8, elle permettra de mieux grimper les côtes et de passer les vitesses sans accélérer à fond.

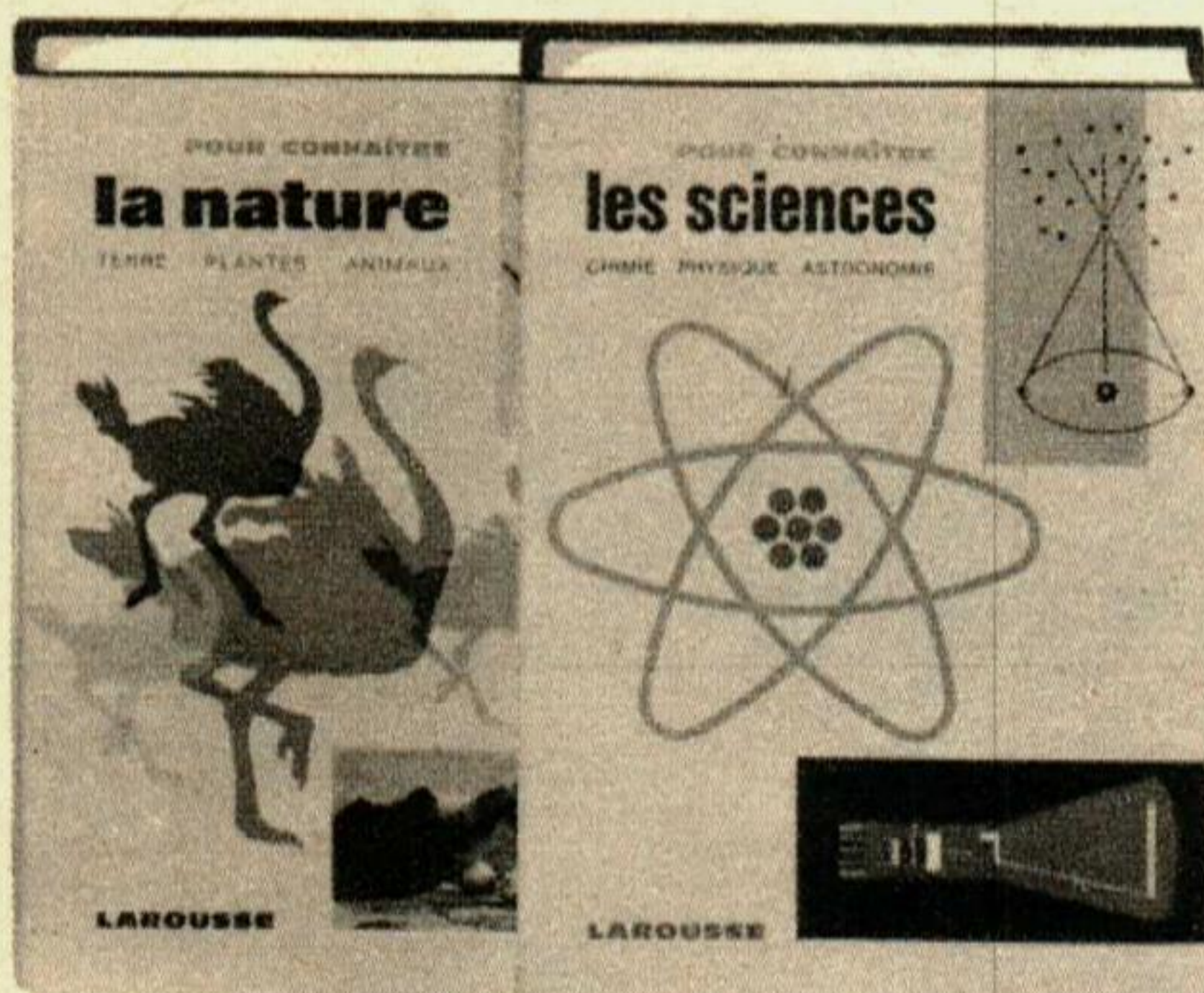
Les gros Ford (3 m d'empattement, 5,20 m de longueur totale) portent les noms de Custom 300, Galaxie 500 et Galaxie 500 XL. Tous les modèles ont des carrosseries nouvelles, mais la ligne à arrière profilée, à toit métallique et à deux portes est généralisée.

La silhouette n'est ni individualisée, ni généralisée, mais en général agréable dans l'allure « oblongue bien arrondie » qui est de tradition chez General Motors. On y trouve nettement moins l'allure « Thunderbird à quatre portes », mais la « marque de fabrique » de Ford, les feux arrière aussi grands que des assiettes, sont conservés. L'option pour la grande puissance porte sur deux V8 de 6,9 litres, un équipé d'un seul carburateur, l'autre de deux carburateurs à 4 cuves. La puissance nominale est respectivement de 410 et 425 CV.

Le châssis de la Galaxie a été peu modifié, peut-être parce que Ford estime que le roulement est à la fois assez stable et assez confortable pour satisfaire la plupart des gens, puisqu'il a été à peu près refait pour 1963. Bien que nous aurions préféré un

(Suite page 122)

NOUVELLE COLLECTION LAROUSSE POUR CONNAÎTRE



Une série d'ouvrages de large vulgarisation, reliés pleine toile (20 x 27,5 cm), sous jaquette; clairs, pratiques, très abondamment illustrés (croquis, schémas, photographies, dessins en noir et en couleurs), faciles à lire et à consulter, ils constituent la meilleure des initiations à toutes les connaissances indispensables de notre époque.

déjà parus :

LES SCIENCES

chimie - physique - astronomie

présentation de Louis Leprince-Ringuet, de l'Académie des Sciences.

368 pages, 2100 illustrations en noir et en couleurs, glossaire des termes scientifiques, index.

LA NATURE

la terre - les plantes - les animaux

présentation de Daniel Privault, ancien élève de l'Ecole normale supérieure

368 pages, 2000 illustrations en noir et en couleurs, glossaire des termes scientifiques, index.

CHEZ TOUS LES LIBRAIRES

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 53)

amortissement plus ferme et un balancement moins prononcé aux virages, la conduite et la suspension de la Galaxie représentent un compromis acceptable.

Dans un concours des styles de la Ford Motor Company, la Thunderbird gagne la médaille d'or et ne doit rien à aucune école de style sinon la sienne propre. Certains détails de sa silhouette sobre semblent être un heureux mélange de ce qu'il y a de plus réussi dans les séries de 1958 à 1960, avec la ligne générale des modèles de 1961 à 1963. L'intérieur est en quelque sorte une combinaison de capsule Mercury et de salle du throne orientale.

Une véritable innovation pour les Thunderbird fermées, est la sortie d'air à persiennes minces qui se trouve juste en dessous de la fenêtre arrière et qui sert à évacuer l'air discrètement à mesure qu'il en pénètre par les entrées situées en dessous du capot.

Chez la Chrysler Corporation où on trouve un peu moins de fonds pour ces transformations annuelles sans rime ni raison de la carrosserie, l'Imperial bénéficie d'un traitement plus radical de sa silhouette qu'on ait jamais vu depuis 1957.

A vrai dire, on trouve une bonne part de Lincoln Continental dans les pans nettement coupés à plat; on peut même retrouver une esquisse assez nette de la fausse roue de secours sur la porte du coffre à bagages qui a orné le Continental devenu classique des années 1955-1956. Le châssis, la carrosserie et le moteur restent sans grand changement.

A l'autre bout de l'échelle, la Valiant a reçu une nouvelle calandre de bel aspect et un tableau de bord modifié. Et pour les gens qui aiment à figoler leurs vitesses, un levier de 4 vitesses de plancher avec transmission à main à synchronisation complète. Avec le moteur de 3 650 cm³, 145 CV, on a vraiment fait du vent. Dans une conduite intérieure légèrement plus lourde, la Dart qui a le même moteur et la même boîte de vitesses que la Valiant, M.P. a réalisé une accélération corrigée de 0 à 100 km/h en un tout petit peu moins de 11 secondes tandis que les 400 m étaient franchis dans le temps estimable de 18.6 secondes.



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 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 BIS, RUE DE MONTREUIL
 PARIS (11^e) DID. 62-11 et 34-98
 27, RUE J.-B. DELESCLUSES
 CROIX (Nord) 73-23-41
 91-93, rue Jean BLEUZEN
 VANVES (Seine) - MIC. 79-44
 21, Rue Ferrari - MARSEILLE-V^e
 (B-du-R.) - Téléphone : 42-14-26

Plymouth conserve son empattement de 295 cm mais se fait une silhouette toute différente avec une version à deux portes à toit métallique et un capot et un pare-brise descendant plus bas pour donner une meilleure visibilité aux conducteurs de petite taille.

Le pare-brise est moins incliné, ce qui permet d'avancer le haut et d'avoir plus de champ pour la tête. Dans le châssis, le plus grand changement est une augmentation de voie de 5 cm à l'arrière. Nous l'avons eu en main et nous avons remarqué que le roulement est doux et qu'il semble y avoir une nette réduction du roulis au virage, surtout dans le modèle camionnette. Les moteurs à 6 cylindres ont un taux de compression plus élevé, 8,4 au lieu de 8,2.

Dodge partage avec Plymouth les plus importantes modifications de la carrosserie, mais maintient son châssis plus long (3 m au lieu de 2,92 m) et bien entendu, possède sa tôlerie particulière en dessous de la ligne des glaces. En dépit (ou peut-être à cause) des changements de carrosserie qui ont augmenté l'espace au niveau de la tête et la facilité d'accès, les Dodge à 2 ou 4 portes se sont montrés peu prodigues de secousses sur les parties les plus cahoteuses de la piste d'essai.

Comme les Plymouth et comme les Valiant, les Dodge et les Dart seront équipées de la nouvelle transmission manuelle à 4 vitesses. Ce n'est pas le modèle T-10 mais un modèle propre à la Chrysler Corporation.

Les amateurs d'accélération rapides peuvent opter pour cet équipement à 4 vitesses

au plancher pour la Chrysler 300 ou 300 K tandis que les acheteurs du Newport ont le choix entre un 3 vitesses automatique et un 3 vitesses manuel et que les New Yorkers n'ont que l'automatique. Toutes les Chrysler de série sont sur empattement de 310 cm avec carrosserie à éléments standard. Les nouveautés pour le modèle 1964 sont des garnitures extérieures, une nouvelle calandre et une fenêtre arrière plus grande donnant une meilleure visibilité.