



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



Les essais de durabilité constituent-ils réellement des preuves ou sont-ils une blague ?

Le déplacement de Studebaker vers le Canada représente-t-il un premier indice d'une reprise ?

Quatre Comet sur cinq ont récemment terminé une épreuve contrôlée de 160 000 km qui a duré 40 jours à plus de 160 km/h sur la piste ovale géante de Nascar à Daytona, Floride. A l'issue de cette épreuve les moteurs ont été entièrement démontés et leurs pièces prises sous la loupe. Il n'y a que le jeu de la tige de piston qui avait atteint la limite, au-delà de laquelle un remplacement de la pièce est recommandé.

Les ressorts de soupape avaient presque atteint le même point. Le jeu entre le piston et le cylindre est resté dans la limite de la tolérance (il s'agit d'une nouvelle pièce) avec un accroissement de seulement 0,0025 mm. Le palier principal et les coussinets à rouleaux se trouvaient dans la limite du remplacement. La défaillance d'un ressort de soupape avait entraîné l'élimination de la cinquième voiture après 122 000 km.

Selon les représentants du département de Mercury, ces moteurs faisaient partie de ceux de la chaîne d'assemblage de la Ford Motor Company et n'étaient sujets qu'à un contrôle ordinaire du point de vue qualité.

Il y a lieu de remarquer qu'avec un rapport axial particulièrement peu élevé de 2,70 contre 1, il n'était pas nécessaire d'augmenter le nombre de tours des moteurs au-delà de 3 600 tr/mn, ce qui est de beaucoup inférieur à leur pointe de 6 000 tours, qu'ils n'ont à aucun moment été poussés jusqu'aux limites de leurs possibilités.

L'épreuve de durabilité était au fond équivalente à un essai de 1 000 heures sur un dynamomètre avec une charge constante et une ouverture partielle des gaz. Toute société d'automobiles dont les moteurs ne résistent pas avec succès à cette épreuve ferait mieux de fabriquer des voitures d'enfants et des capsules de bouteilles.

Ceci dit, il y a certaines choses que l'essai du Comet n'a pas démontré. Nous ne doutons pas que n'importe quelle voiture américaine pourrait égaler l'exploit du Comet.

Une telle épreuve ne montre pas que quatre moteurs sur cinq résisteront à 160 000 km sans réparations ou pertes d'efficacité si ces kilomètres avaient été réalisés par un propriétaire moyen avec une conduite d'arrêts et de démarrages propice à l'usure et des départs par temps froid favorisant le grip-page des cylindres.

Incidemment, pendant que les « Comet » couraient à Daytona, une cousine éloignée, la Ford allemande « Taunus 12-M », tournait autour d'un aérodrome français. Le petit V 4 de 65 ch effectifs, conduit à une vitesse de croisière normale de 104 km/h, a parcouru 354.360 km sans aucune défaillance. A quand le million de kilomètres ?

Studebaker n'est ni parti ni oublié. Les concessionnaires ont déclaré que les ventes aux Etats-Unis ont effectivement augmenté après l'annonce que la chaîne de montage des voitures serait déplacée à Hamilton, Ontario.

Studebaker ne s'est pas dérobé en transférant ses installations d'assemblage au Canada. La société continue à fabriquer des moteurs et des pièces métalliques de la carrosserie à South Bend. En relogant sa chaîne de production, le département d'automobiles peut produire avantageusement une faible quantité (30 000 voitures par an).

Que dire d'une reprise ? Une reprise de la production élevée selon les normes américaines. Ce n'est pas impossible. Souvenez-vous de l'époque durant laquelle Rambler avait réduit sa production de l'American pour n'en vendre, en 1955, qu'environ 20 000 l'an et n'avait repris qu'en 1958. En 1962, on avait vendu 125 000 American.

La meilleure chance d'une reprise, pour Studebaker, est de persister à fabriquer un ou deux petits modèles. La « Willys » avait été mise au point pour favoriser le retour sous la forme d'une voiture conventionnelle de tourisme, mais elle annonce un retour plus avantageux en tant que jeep à quatre roues motrices et break « Wagoncer ». Incidemment, elle est maintenant connue sous le nom de « Kaiser Jeep ».

La « Cruiser » de chez Studebaker constitue actuellement une limousine spacieuse pouvant servir efficacement de taxi, elle est de plus la seule voiture break à toit ouvrant. Nous avons l'impression que ce sont plutôt ces voitures utilitaires au lieu des véhicules éraillés et racés du type « Avanti » (abandonné depuis) qui constitueront la pierre angulaire d'une reprise des affaires.

A propos de reprise, « Chevy II » est actuellement en train de faire une réapparition remarquable, après l'annonce de chez Che-

(Suite page 123)

Les indiscretions de Détroit

(Suite de la page 61)

violet de la résurrection de la voiture de sport « Nova » à toit rigide qui avait été rayée de la production de 1964. Il semble que le public n'était pas de l'avis des experts de marketing (vente et publicité) de chez Chevrolet qui pensaient que la « Convair » et « Chevelle » allaient prendre le relais de la « Chevy II ». En réalité, on avait eu vent que les directeurs de chez Chevrolet avaient l'intention de reléguer la « Chevy II » au second plan.

Mais les gros bonnets avaient travaillé trop bien sinon avec sagesse. Mais la demande de l'acheteur enregistrée par l'entremise des concessionnaires a réussi à ramener la « Chevy II » à toit rigide. Il semble que la voiture soit bonne et son prix abordable. Toutefois, nous avons ici la preuve que si vous criez assez fort et si vous avez de l'argent Detroit enregistrera votre commande.

Une Situation d'avenir en étudiant chez soi

DESSIN INDUSTRIEL : Calqueur, Détaillant, Dessinateur d'exécution, Projeteur. — Tous les C.A.P., B.P. de la Métallurgie et Baccalauréat Technique.

RADIO-ELECTRICITE : du Monteur à l'Agent Technique en Radio, Télévision, Electronique. Préparation théorique aux C.A.P. et B.P. de Radio-Electronicien.

BETON ARME, BATIMENT, TRAVAUX PUBLICS, les métiers du gros œuvre, les C.A.P. et Brevets industriels du bâtiment - du maçon au dessinateur - du projeteur au calculateur. - Méthode **exclusive** inédite, efficace et rapide.

AUTOMOBILE : Mécanicien, Electricien, Motoriste, Spécialiste Diesel. — Tous les C.A.P. (formation théorique).

AVIATION : Mécanicien, Pilote-Aviateur, Agent technique — B.E.S.A. et Brevet de Pilote.

- TRAVAUX PRATIQUES EN RADIO
- PRÉSENTATION AUX DIPLOMES D'ETAT
- SERVICE DE PLACEMENT

BROCHURES MP 54 GRATUITES DETAILLEES SUR SIMPLE DEMANDE

Institut Professionnel Polytechnique

14, Cité Bergère, PARIS-9^e - Tél.: PRO 47-01

Une nouveauté en "Do it yourself"

l'enfonce
cheville

Rapid'ix

simple, économique, permet d'enfoncer correctement, de centrer et de faire l'avant-trou dans les chevilles de bois.

Grands Magasins et chez votre fournisseur habituel

adhérence
triplée

