

A L'ÉCOUTE DE DÉTROIT

Par Jim WHIPPLE

Rambler présentera, au milieu de l'année, un nouveau moteur six cylindres ; il sera plus léger de onze pour cent et sa puissance se trouvera cependant accrue de quatorze pour cent.

Rambler se joindra à la foule de voitures du milieu de 1964 en apportant un moteur tout neuf de six cylindres pour les modèles « Classic » pour un supplément de \$ 49,95 (250 F) par rapport aux moteurs ordinaires six cylindres à soupapes en tête. Le nouveau moteur est monté en série sur le nouveau « Classic » à deux portes et hard-top appelé Typhoon.

La cylindrée de ce nouveau moteur est de 3 800 cm³ ; celle de l'ancien moteur de six cylindres n'était que de 3 178 cm³. Ce n'est alors pas surprenant que la puissance passe de 127 à 145 CV, tandis que le couple est réglé pour 29,760 kgm à 1 600 tours-minute.

Le nouveau six cylindres ne pèse que 188 kg, soit 11 % de moins que le précédent. Le bloc et la culasse du nouvel élément sont en fonte, la version facultative en fonte d'aluminium coulée sous pression du six cylindres actuel (maintenant de série).

Le nouveau moteur est à courte course — alésage 3,75, course 3,5 — avec sept paliers de ligne entièrement équilibrés par vilebrequin. Un tel moteur dont la conception, la mise au point et la fabrication coûte (selon American Motors) \$ 33 millions (165 millions de F) est extrêmement moderne, de longue durée, de bonne endurance et de rendement excellent, mais il est en outre entouré de l'éclat mécanique d'une bonne machine à coudre.

C'est précisément ce que l'American Motors recherche : le fonctionnement bon et sûr d'une machine à coudre, se traduisant par une économie d'essence et des frais d'entretien réduits.

Les directeurs de l'American pensent probablement qu'il y a assez d'absurdités dans leurs nouveaux modèles pour qu'il soit inutile d'en ajouter en dessous du capot. Le nouveau moteur signifie également que Rambler a l'intention de suivre sa tradition qui consiste à éviter le transport de tous les accessoires inutiles. Il semble improbable que cette firme économe qui a dépensé une bonne somme d'argent pour le nouveau six cylindres, engage des millions pour la mise au point d'un moteur de 8 cylindres en V plus léger et plus puissant. Ne cherchez donc pas à découvrir dans un proche avenir des voitures Rambler aux dépens des courses de stock-car.

Ce serait magnifique de voir un nouveau moteur exotique tout déployé : une sorte de configuration en V en fonte d'aluminium coulée sous pression avec arbres à cames en

tête, mais cela n'a aucun sens économique s'il y a suffisamment de place dans le véhicule pour un moteur six cylindres en ligne et si toute la puissance nécessaire peut être développée à un régime qui ne met pas à l'épreuve les soupapes, la tige de poussoir et les poussoirs hydrauliques.

En dépit du marasme apparent dans lequel se trouvent les ingénieurs et les dessinateurs, il y a une activité considérable derrière le rideau de chrome.

Les systèmes de suspension ont atteint un niveau de conception qu'ils devront abandonner afin de procurer un degré de confort plus élevé sur de longs parcours de routes et rues moins que parfaites. Aucune innovation en matière de suspension n'a été enregistrée à Detroit depuis l'utilisation de la conception de la barre de torsion de chez Chrysler en 1957 et l'introduction par Ford de la tringlerie et les jumelles rétrogrades, il y a quelques années.

La General Motors est déjà profondément plongée dans la modification d'un équipement automatique plus doux et plus efficace comme par exemple la Buick Turbine 400 et l'Oldsmobile Jetaway.

Le lancement de la fabrication d'environ 3 millions de transmissions l'an représente un effort de réusinage assez considérable même pour un géant comme General Motors.

Entre-temps sur le marché la pression de la compétition occupe activement les carrossiers s'efforçant de donner un nouveau style aux modèles de 1965.

Après une période de cinq ans sans un seul changement de plis dans la forme générale, Corvair s'occupe du refaçonnage complet du modèle 65. Le style de l'arrière fuyant des coupes de Monza s'imposera vraisemblablement après le succès de la Sprint de chez Falcon.

Il est presque possible que Corvair abandonne la conduite intérieure de quatre portes pour 1965 et ne se présentera qu'avec un coupé et un cabriolet décapotable.

Corvair se trouvera alors directement en concurrence avec le Mustang de chez Ford à la recherche d'un modèle plus compact et réaliste.

Corvair cherchera à obtenir une puissance accrue pour pouvoir entrer en compétition avec la publicité faite autour du rendement des Mustang de 2 875 cm³, 4 260 cm³ en

(Suite page 114)

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 31)

4 735 cm³ proposés au public. Chevrolet essayera de s'imposer pendant une année avec un nouveau style et un prix compétitif (pour les modèles à faible puissance).

Il y a du nouveau dans les éléments d'aluminium du moteur. On dit qu'un nouvel alliage pour garnissage des cylindres présente une usure plus réduite de l'aluminium sans affecter son usinabilité. Ce garnissage est composé de métaux, oxydes et carbures, assemblés de telle manière qu'une matrice en métal relativement doux — dans ce cas du sulfamate de nickel — relie des particules fines et dures qui résistent à l'usure des éraflures. Le prix serait acceptable.

CADNICKEL

REMISE 30 %

Sur les éléments RP 500 (0,5 A)
Sur les batteries 9 V type PB
(Pizon-Bros, Electrophones, etc.)

TECHNIQUE SERVICE

FORMULE DE L'AVENIR

PROFITEZ DE L'OFFRE EXCEPTIONNELLE ACTUELLE
2 NOUVEAUX MODELES

**ACCUMULATEUR «Cadnickel»
SUPER 9 B**

Double capacité. Avec **CHARGEUR 110/220 V INCORPORE.**
(mêmes dim. que 2 piles 4,5V).

Les accumulateurs **CADNICKEL** remplacent toutes les piles.

Documentation « M.P. » sur demande contre 1 F timbres-poste
17, passage Gustave-Lepeu - PARIS-XI^e — Tél. : ROQ. 37-71 -
C.C.P. 5643.45 Paris - Métro Charonne.

**ACCUMULATEUR «Cadnickel»
SUPER 4 B**

Dim. et prés. identiques à 1 pile
std 4,5 V. Equipé avec **CHARGEUR 110/220 V INCORPORE.**

NICKEL ● CADNICKEL ●

CADNICKEL ● CADNICKEL ●

CADNICKEL ● CADNICKEL ● CADNICKEL ● CADNICKEL ● CADNICKEL ● CADNICKEL ● CADNICKEL ●