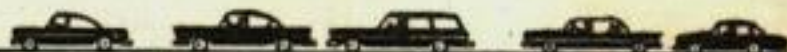




LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



Par Jim WHIPPLE



LES TRANSMISSIONS SONT-ELLES A LA BASE DU SUCCÈS AU PARCOURS ÉCONOMIQUE ? BIENTOT : DE MEILLEURES ENVELOPPES PNEUMATIQUES A TRAME RADIALE DE FIBRE DE VERRE

LES Comet Mercury ont réalisé récemment un parcours que beaucoup considèrent comme l'épreuve la plus dure du monde, le Derby de la mort de 5 300 km, qu'on appelle le Safari est-africain.

Classé parmi les cinq grands rallyes internationaux qui comptent pour le championnat du monde, le Safari parcourt un itinéraire traversant le Kenya, l'Ouganda et le Tanganyika, dont la description va du chemin de terre passable à la piste de bétail en passant par le lit des torrents. Un conducteur de Comet, Kim Manderville, a décrit un tronçon en ces termes : « L'action prolongée des eaux a creusé des trous si grands qu'une voiture peut disparaître de la vue une fois dedans. J'ai vu une Peugeot complètement cachée dans un trou. »

Les films de l'épreuve montrent les suspensions des voitures prenant alternativement les positions extrêmes de compression et de détente dans un martelage incessant du châssis.

Six Comet Caliente, conduites intérieures à deux portes, avec moteur V 8 et changement manuel quatre vitesses, ont participé à l'épreuve. Deux ont été classées 18^e et 20^e, à la fin de la course. Toutes ont terminé la course bien que l'effondrement d'un pont ait retardé plusieurs Comet et d'autres concurrents pendant un temps si long qu'ils ont épuisé la durée allouée à cette partie de l'itinéraire et furent disqualifiés. Deux Ford Cortina à 4 cylindres anglais ont terminé première et deuxième.

Du point de vue mécanique, les Comet ont été équipées de toutes les pièces renforcées possibles par le spécialiste Fran Hernandez.

Leurs mécanismes moteurs se révélèrent indestructibles et leur point faible se trouva être du côté des amortisseurs. Un des conducteurs de Comet raconta :

« J'ai entendu une espèce de détonation après avoir traversé la frontière Kenya-Ouganda et l'arrière de la voiture se mit à valser. Il ne restait plus qu'à trouver une torche et à ressouder les montures sur le châssis. »

Le seul autre problème mécanique important fut le mauvais fonctionnement des points de rupture d'allumage sur une Comet.

Quel enseignement tirer de tout cela ? Pas grand-chose qui puisse servir à l'automobiliste moyen. Mais le constructeur en tire un enseignement précieux sur la manière d'équiper une voiture pour lui permettre de résis-

ter à des conditions aussi anormales de roulement — des pièces telles que des jantes de roues indéformables et des montures d'amortisseurs incassables.

Ces pièces peuvent être offertes sous forme d'équipement spécial pour les usagers qui ont l'intention de rouler sur des terrains particulièrement accidentés. Nous savons qu'il existe des gens comme ça.

Retournons aux Etats-Unis. Une autre épreuve beaucoup moins excitante, l'épreuve de parcours économique Mobilgas, a donné des enseignements complètement différents sur les voitures américaines.

Comme toujours, ces voitures sont de série de bout en bout, ayant été achetées au petit bonheur par les organisateurs de l'USAC. Celle que nous avons conduite à travers les Etats-Unis, de l'Atlantique au Pacifique, cette année, était une Dodge Six grand modèle, et nous nous sommes classés deuxième en classe E derrière une Plymouth Six.

Le classement en tête de la Rambler American, général et par classe, avec 8,5 l aux 100 km était prévisible. C'est une voiture légère qui utilise le plus petit carburateur de l'industrie automobile américaine et aussi le taux d'essieu le plus économique (2,7 pour 1).

D'un intérêt peut-être plus grand est la démonstration donnée par certaines voitures de taille moyenne pesant plus de 1 350 kg. La Buick Special V 6 réalisa 9,15 l aux 100 km avec un moteur de 3 600 cm³. La Plymouth Six et notre Dodge Six consommèrent l'une et l'autre moins de 9,5 l aux 100 km avec une cylindrée de 3 600 cm³. Leur poids est de 1 500 kg. Plus impressionnantes encore sont la Buick Special V 8 et la Le Sabre qui ont le même moteur V 8 de 4 800 cm³. Les poids tarés de ces voitures sont de 1 525 et 1 770 kg et elles réalisèrent respectivement 9,9 et 11 litres aux 100 km.

Ce que la plupart de ces voitures ont en commun par rapport aux autres concurrentes, c'est une heureuse combinaison de poids inférieur (dans un ou deux cas seulement, il y a une égalité de poids approximative) et une transmission automatique plus efficace. Ne sous-estimez jamais le rôle d'une transmission pour obtenir une consommation plus ou moins économique.

Les firmes Firestone et Owens-Corning Fiberglas ont annoncé de nouveaux pneus avec une trame en fibre de verre disposée

(suite page 120)

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 36)

perpendiculairement, d'ourlet à ourlet, au lieu d'être posée en biais.

Le Dr. Alfred Marzocchi de la Corning, annonce que ces pneus à trame radiale amèneront une consommation plus faible de carburant, une moindre usure du pneu, et aussi des réactions plus rapides au volant et des virages améliorés.

Il affirme également que la trame en fibre de verre n'aura pas certains des inconvénients reprochés à la trame en rayonne ou en acier utilisée actuellement, particulièrement, l'allongement de la rayonne et la rigidité de l'acier.