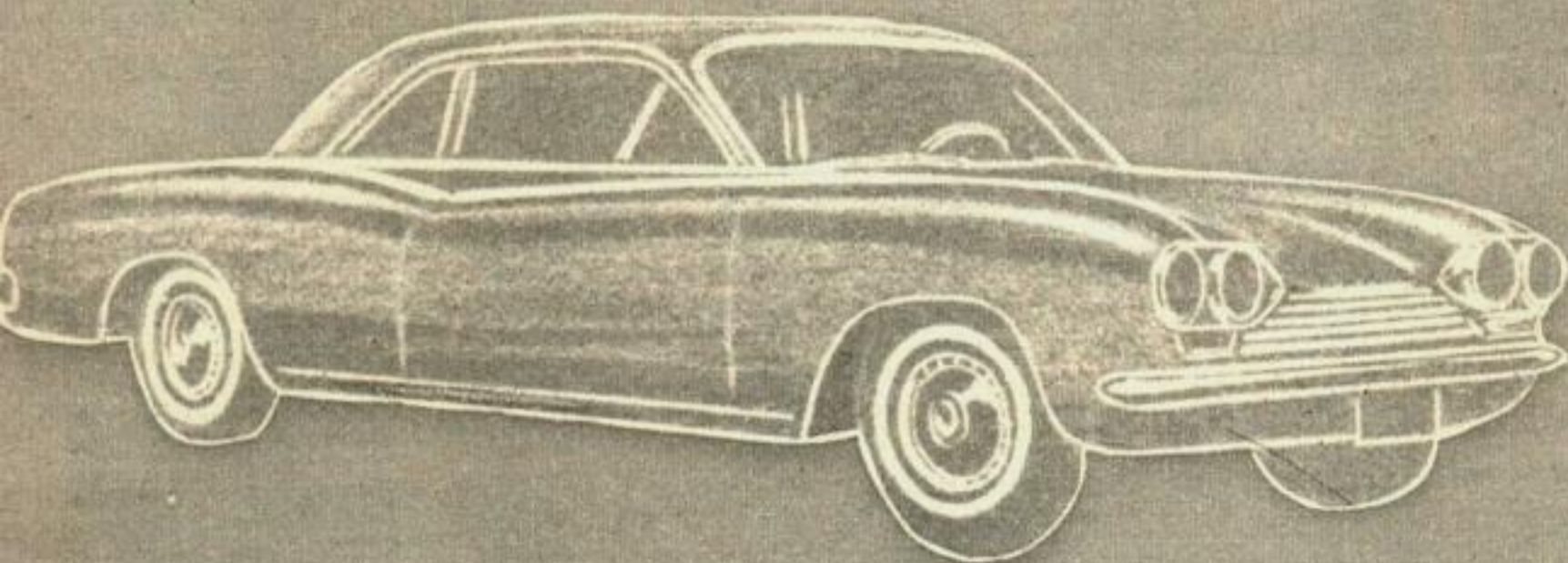


A quoi ressembleront les



La Corvair 1965 aura une silhouette plus longue, plus arrondie et moins oblongue, avec quelques ressemblances avec celles de la Corvette Sting Ray, de la Chevelle et de la Buick Riviera. Seuls le châssis à plate-forme et l'ensemble moteur-transmission essieu seront relativement les mêmes pour 65.

Des modifications de silhouette à gogo, des freins et des transmissions améliorées, des pneus à bords arrondis, voilà quelques nouveautés pour 1965 que nous masque encore le rideau de chrome de Detroit.

PONTIAC emprunte une transmission à Ford, Ford à son tour emprunte un détail caractéristique de silhouette des dernières Pontiac.

Pour tout dire, la marmite est sur le feu et 1965 promet d'être une année fertile en nouveautés à Detroit.

Ajoutez à cela une nouvelle Corvair qui semble issue du croisement d'une Chevelle avec une Corvette — des pneus d'un nouveau modèle à bords arrondis et à profil bas qui permettront un retour à la mode des roues de 38 cm — et encore, des freins à disques plus nombreux, un choix plus limité de transmissions automatiques améliorées, quelques nouveaux moteurs par-ci par-là — faites-en un tout et vous aurez une idée de quoi auront l'air les voitures 1965.

Mais la grande nouveauté sera encore la rénovation de la silhouette d'un bout à l'autre. On verra en 1965 plus de modifications dans la carrosserie des voitures américaines qu'en aucune autre année depuis une dizaine d'années. Voici l'allure générale de cette tendance, suivant les meilleures informations que nous avons pu obtenir de bonne source à Detroit.

La Corvair n'aura plus l'air d'une savonnette légèrement tarabiscotée. Elle perdra également l'effet d'ourlet qui fait complète-

ment le tour du modèle actuel à la hauteur de la ceinture. La Corvair 1965 aura plutôt l'air d'un mélange de Chevelle et de Corvette — un peu réduit à l'échelle bien sûr — avec un petit air de famille avec la Buick Riviera. Le résultat ? Une allure un peu plus de voiture de sport pour concurrencer la Mustang de Ford qui se vend si bien.

La Corvair est également destinée à recevoir un toit plus fuyant à l'arrière avec de grandes fenêtres, mais elle ne fera probablement son apparition sur le marché qu'au printemps 1965.

Le châssis habituel de la Corvair à moteur en arrière et son moteur à 6 cylindres resteront à peu près sans changement.

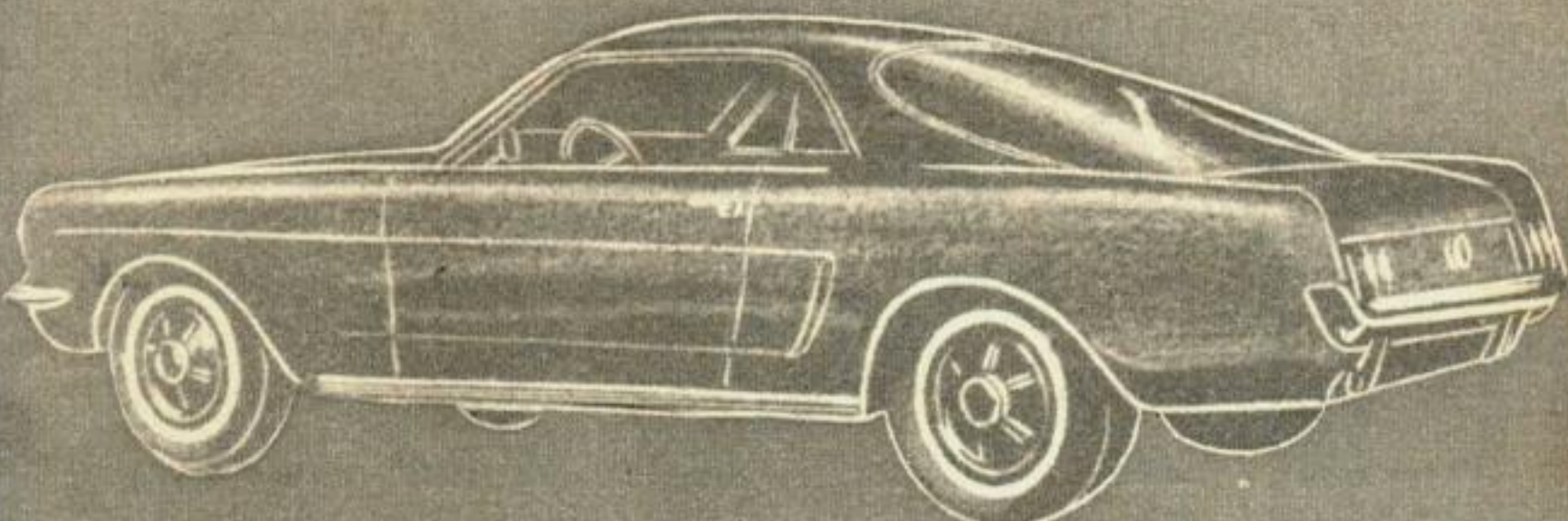
Chevrolet, Buick, Oldsmobile, Pontiac, Cadillac

On peut s'attendre à voir une Chevrolet qui serait une version agrandie de la Chevelle, avec plus d'arrondi sur les bords, un air penché à la Bunky Knudsen aux portes arrière et un coffre aminci vers l'arrière au lieu du « tableau arrière » plat de la Chevelle.

A la vérité, les parois latérales prendront sans doute aussi des courbes et des airs bombés sur la plupart des grandes voitures de GM. Cela leur donnera des flancs arrondis du genre qu'on a déjà vu sur les voitures moyennes de GM de 1964, accentueront encore le bombage des flancs.

Chevrolet semble vouloir garder ses feux arrière doubles et triples si caractéristiques. Mais les sourcils hauts en chrome qu'on a vus sur les phares avant des Chevrolet 1964 seront remplacés par une ligne droite genre Chevelle.

voitures de 1965



Le toit à arrière fuyant est étudié pour la Ford « Mustang ». On obtiendra à peu près la même silhouette que pour la nouvelle « Barracuda » de Plymouth, avec une énorme verrière colorée pour la protection contre l'éblouissement et la chaleur, s'inclinant du toit au-dessus des sièges arrière jusqu'à l'arrière de la carrosserie.

Les bouts avant comme les plates-formes arrière des grandes GM seront moins angulaires dans les coins. Les dessus de capot et de coffre auront une pente très nette montant vers le compartiment des passagers. Pontiac aura un bout arrière plus long et des lignes décoratives différentes sur la tôle latérale. Oldsmobile éliminera de nombreux plis et saillies pour prendre une arête bien nette et pleine d'élégance le long de sa ceinture latérale.

General Motors aura une nouvelle carrosserie en B à monter sur les châssis des grands Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile et Buick tandis que leur carrosserie en C (avec des plaques plus longues au bout arrière) sera utilisée sur les Olds 98, Buick Electra 225 et Cadillac.

Les carrosseries B de GM qui étaient une nouveauté l'année dernière sur la Chevelle, la Tempest Olds F-85 et la Buick Special, recevront en quelque sorte un traitement de beauté en capots, calandres et détails décoratifs. La Chevrolet II par contre passera à la chirurgie esthétique poussée mais conservera pour la quatrième année sa carrosserie en deux pièces.

Adieu au châssis en X ?

Il se peut que Cadillac, Buick et Chevrolet adoptent le châssis du type cadre qu'utilisent en ce moment Oldsmobile et Pontiac, à la place des châssis en X qui prennent trop d'espace sous le plancher de la carrosserie. Les châssis en cadre ont un grand coffrage rectangulaire sous le compartiment des passagers avec d'autres cadres plus petits entre les roues à l'avant et à l'arrière. Cette disposition laisse beaucoup d'espace entre les

longerons latéraux de sorte qu'on peut poser des planchers à dépression plus large, donnant plus de place aux pieds avec un rebord plus étroit près de la porte.

Ford, Mercury, Lincoln. Tandis que GM semble favoriser des lignes bombées et des bords plus arrondis, Ford semble adopter à

Ce frein à disques Bendix porte des disques évidés dans l'épaisseur pour le refroidissement et deux paires de cylindres hydrauliques. Il pourrait équiper par option la série des « Ambassador ».





La Ford Galaxie de 1965 aura une allure oblongue à arêtes nettes rappelle certains grands modèles de G.M. Les phares seront groupés paires superposées comme sur les Pontiac (et avant elles, sur les Lincoln

son tour les flancs à pans droits et les arêtes angulaires qui caractérisent les réalisations de GM au cours des dernières années.

A première vue, l'impression que le style Ford prend la suite du style GM est renforcée par le fait que la Galaxie de 1965 aura des phares avant disposés verticalement par paire comme la Pontiac 1964. Et on se rappelle alors les phares superposés que portait une Lincoln il y a quelques années, et les arêtes angulaires à l'arrière d'une T-bird qui ont lancé la mode des pans droits. De sorte que l'esprit d'imitation semble réciproque.

Mercury abandonnera l'arête médiane de sa calandre ainsi que l'aspect un peu aquilin qu'elle lui donne à l'avant.

Sous la carrosserie, Ford et Mercury abandonneront leurs châssis à longerons latéraux continus en forme de bouteille de coca-cola et adopteront le châssis en cadre. Les grands longerons latéraux seront extérieurs au logement des passagers, avec des caisses de torsion latérales pour relier les longerons latéraux avec les supports de suspension à l'avant

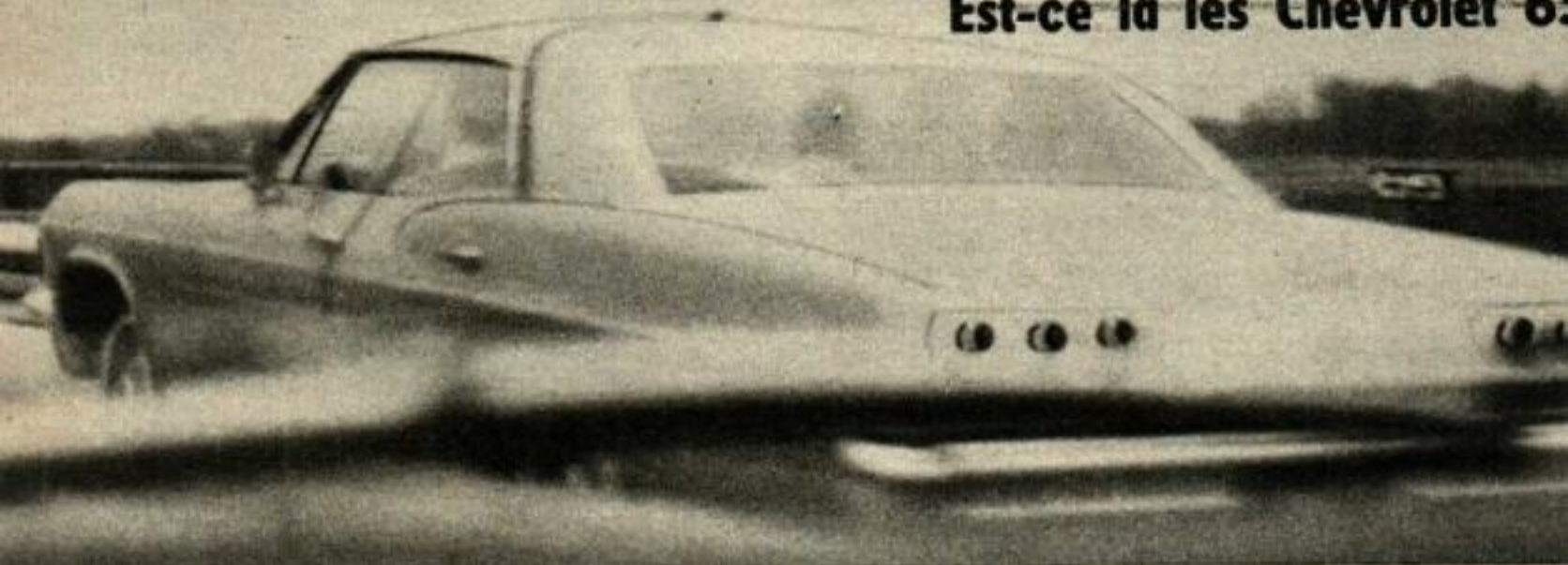
et à l'arrière. Le châssis en bouteille actuel de Ford ne porte qu'un cadre partiel. Il présente une dépression importante pour les passagers aux sièges arrière, mais les longerons latéraux se rapprochent vers l'avant et encouragent l'emploi d'un coussin bas pour un grand confort aux sièges avant.

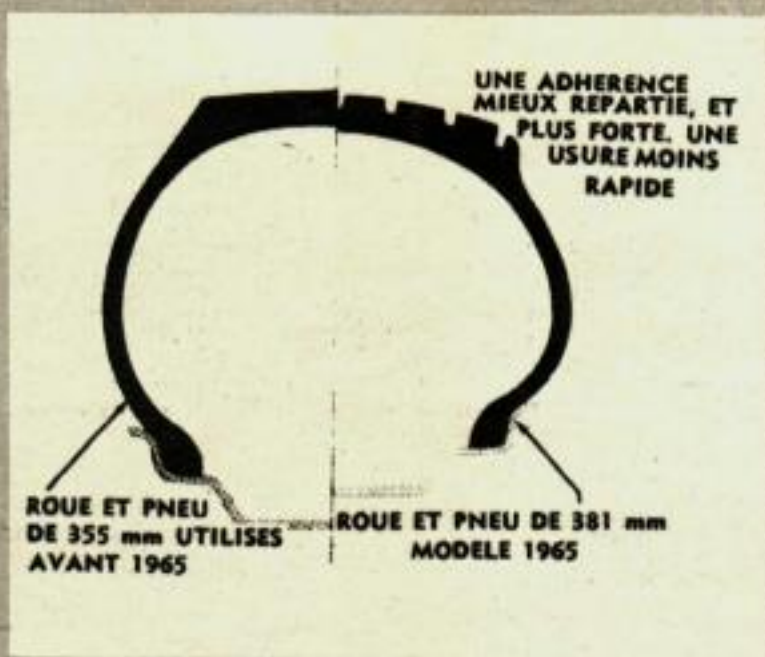
Les planchers à dépression de la nouvelle carrosserie des Galaxie et Mercury profiteront du nouveau châssis en cadre pour donner plus de hauteur de plafond aux sièges sans augmenter la hauteur totale de la voiture.

Les Falcon et les Comet auront la carrosserie renouvée et la Lincoln Continental sera « personnalisée » par quelques modifications à l'avant.

Plymouth, Dodge, Chrysler. Le thème dominant de la silhouette 1965 des Chrysler et des Plymouth et des Dodge grand modèle sera un amincissement vers les bouts avec une pente du coffre vers l'arrière. Les profils peuvent avoir une certaine ressemblance avec les modèles de GM, mais sur les

Est-ce là les Chevrolet 65





Les tailles des pneus seront changées sur les voitures grands modèles, Detroit et Akron ayant décidé en commun d'utiliser des pneus à profil tassé et de faire un retour aux roues de 381 mm sans augmenter la hauteur totale de la voiture.

l'inclinaison du pare-brise et de la fenêtre arrière est plus prononcée.

Les Plymouth et les Dodge du modèle ordinaire auront une nouvelle carrosserie sur un empattement de 2,97 mètres, mais elles n'auront pas les vitres latérales bombées qui sont si prisées par GM et American Motors.

Toutefois, il est possible que la nouvelle carrosserie du type C de la Dodge 880 et des grands modèles de Chrysler porte des verres bombés, mais ce n'est pas certain. Son empattement sera de l'ordre de 3,08 à 3,12. Un modèle Plymouth complètement nouveau, la Satellite, pourrait avoir également cet empattement. Elle est destinée à concurrencer les modèles de prix moyen tels que les Dodge 880. La Chrysler Imperial aura comme toujours sa propre carrosserie.

Rambler, Classic et Ambassador. Les Américains montreront quelques modifications de calandre et de décoration pour la « distinction » tandis que les Classic changeront plus nettement leurs tôles à l'avant et à l'arrière.

L'Ambassador prendra une allure nette-

ment plus imposante, moins genre Rambler, pour 1965. Son empattement passera de 2,85 m à 2,95 et sa longueur totale de 4,85 à 5,10 m. Toutes les voitures de l'American Motors garderont les mêmes portes et encadrement de portes que cette année mais l'Ambassador aura sa carrosserie modifiée à la partie inférieure sur toute la longueur. La décoration intérieure et extérieure sera beaucoup plus soignée.

Un nouveau modèle, à l'arrière incliné, qu'on nommera probablement le Sceptre et qui aura la silhouette du fameux Tarpon, sera peut-être présenté en automne. On lui donnerait peut-être simplement les lignes de l'Ambassador rénové pour lui assurer un bon départ.

Révolution dans la conception des pneus

Le changement le plus important pour les voitures de 1965 est axé sur l'emploi d'un nouveau type de pneu à profil tassé dont le rapport hauteur/largeur de la section sera seulement de 82 % au lieu de 88 % pour les pneus actuels.

Les épaulements seront arrondis pour diminuer le crissement et augmenter l'adhérence dans les virages humides.

Les nouveaux pneus existeront en 355 mm comme en 381 mm, mais beaucoup de constructeurs d'autos remplaceront quand même leurs roues de 355 mm par des roues de 381 mm parce que le diamètre total du pneu à profil bas ne sera pas supérieur malgré la roue plus grande.

La roue plus grande simplifie les problèmes de refroidissement des freins et d'adaptation de freins à disques puisque dans ce cas, la capacité dépend étroitement du diamètre des disques. Les nouveaux pneus à profil bas ont un indice de charge de 13 à 30 kg supérieur pour des dimensions équivalentes, ce qui veut dire qu'ils peuvent supporter des surcharges occasionnelles avec moins d'échauffement.

Voici quelques calibres qu'on pourrait bien trouver dans les nouveaux pneus : 6.85 x 14 ; 7.75 x 14 ; 7.35 x 15 ; 7.75 x 15 ; 8.15 x 15 ; 8.45 x 15 ; 8.85 x 15. De sorte qu'un chan-

(Suite page 113)



Bernard Dahl le crut quand il les aperçut en train de faire des fantaisies sur la route à péage de l'Indiana, le 30 avril 1964. Il se peut qu'il ait eu raison, les feux arrière et les pare-chocs sont caractéristiques de Chevrolet et les bords plus arrondis, la pente de la verrière à l'arrière et le relèvement des ailes à la porte arrière correspondent bien avec les rumeurs qui courent sur la Chevrolet 1965.

M. Dahl avait d'abord remarqué une Chevrolet 1964 portant des plaques minéralogiques du Michigan qui l'avait doublé parce qu'elle portait une petite antenne montée de telle manière qu'elle se projetait au-dessus du toit. Puis, ces deux voitures portant des antennes montées de la même manière le dépassèrent à leur tour. Les personnes qui étaient à l'intérieur surveillaient des appareils de contrôle.

Dahl accéléra, doubla ces voitures et, au premier rond-point qui se présenta, sortit son appareil photo du coffre. Il l'avait réglé à l'avance, ce qui lui permit de reprendre la route à temps pour prendre ces photos, peu avant que les voitures mystérieuses aient pris un tournant qui rejoind justement l'autoroute de Detroit.

A quoi ressembleront les voitures de 1965 ?

(Suite de la page 43)

gement typique à prévoir pour l'année prochaine serait par exemple de remplacer un 7.75×14 ou 15 par un 7.50×14 .

Des freins à disque plus généralisés

Thunderbird encouragera la tendance croissante des freins à disque en offrant quelques nouveaux modèles mis au point par Kelsey Hayes comme option pour les roues avant seulement. (Vous pouvez aussi vous attendre à les voir sur la liste des pièces détachées comme options pour les Ford Galaxie et les Mercury grand modèle, en temps voulu pour la saison des courses).

Ces nouveaux freins auront des disques aérés portant des passages d'air venus de moulage dans l'épaisseur des disques entre les surfaces frottantes. Les mâchoires auront quatre cylindres hydrauliques et des semelles de frottement segmentées.

Un nouveau frein à disque Bendix de conception similaire équiperait suivant certaines rumeurs l'Ambassador, le Rambler et peut-être aussi, les gros Chrysler, à titre d'option. Ces freins ne sont pas les mêmes, il faut le dire, que ceux qui ont été adoptés sur les Falcon et les Studebaker.

Changements dans les transmissions pour 1965

Il faudrait bien que quelqu'un baisse le ton chez Pontiac, l'année prochaine, quand on parle de transmissions bruyantes. On dit que Pontiac a ajouté une transmission à 3 vitesses tout synchromesh et manuelle à la série des 4 vitesses à levier et automatiques qui équipent leurs grands modèles et les Tempest. Et on sourit quand on apprend que cette nouvelle boîte toute synchro vient de chez Ford.

Pontiac estime (ils n'ont pas tout à fait tort) que les conducteurs partisans du changement de vitesse manuel voudraient avoir une vitesse basse qui ne grincerait pas sans avoir à faire la dépense d'une boîte à 4 vitesses. Voilà pourquoi on a acheté ces belles boîtes toutes neuves chez Ford.

General Motors remettra en ordre son catalogue de transmissions automatiques pour 1965 en remplaçant l'hydramatic dans les grands modèles d'Oldsmobile et de Pontiac par le nouveau type à 3 vitesses plus convertisseur de couple dont on a équipé les grands modèles de Buick et certains Cadillac.

Les plus petits modèles GM tels que la Pontiac Catalina, l'Olds Jetstar et la Buick Le Sabre utiliseront l'autre nouvelle boîte automatique GM qui possède un convertisseur de couple, un engrenage à 2 vitesses et un « stator changeur de pas » dans le convertisseur, pour démultiplier en passage et en débrayage.

Une version plus simple de cette transmission continuera à équiper Chevelle et Tempest.

Le Powerglide serait peut-être conservé sur

L'ARMÉE DE TERRE

offre une

SITUATION IMMEDIATE

et de très intéressantes perspectives

D'AVENIR

aux jeunes gens âgés de

18 ANS

et possédant au moins un niveau égal au

CERTIFICAT D'ETUDES PRIMAIRES

Pour favoriser le recrutement de ses cadres de commandement et de ses spécialistes, l'Armée de Terre vient d'adapter aux besoins actuels de la jeunesse les conditions offertes aux engagés volontaires et aux jeunes sous-officiers.

Les engagés choisissent leur arme, leur régiment ou leur école et préparent dans d'excellentes conditions l'une des 321 spécialités offertes par l'Armée de Terre (électronique, radio, auto, etc...).

DES leur entrée au service, ILS NE SONT PLUS A LA CHARGE DE LEUR FAMILLE, même pour l'argent de poche. Pendant les dix-huit premiers mois, défrayés de tout, ils perçoivent pour leurs besoins personnels de 160 à 360 F par mois, suivant la nature de leur engagement.

Ils peuvent être nommés très rapidement sous-officiers — à partir de dix mois — et percevoir à la fois, après la durée légale du service :

- une solde mensuelle de début de 600 F ;
- une surprime pouvant atteindre 7 350 F.

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser : Centre de Documentation et d'Accueil de l'Armée de Terre :

PARIS : A l'angle de la rue de Reuilly et du boulevard Diderot (12^e) ;

PROVINCE : Au chef-lieu de votre département ;

OU ECRIRE A :

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE TERRE

Direction Technique des Armes
et de l'Instruction

37, boulevard de Port-Royal, PARIS (13^e)



**des milliers de techniciens,
d'ingénieurs,
de chefs d'entreprise,
sont issus de notre école.**

Avec les mêmes chances de succès, chaque année, des milliers d'élèves suivent régulièrement nos

COURS du JOUR et du SOIR

Un plus grand nombre encore suivent nos cours **PAR CORRESPONDANCE** avec l'incontestable avantage de travaux pratiques chez soi (nombreuses corrections par notre méthode spéciale) et la possibilité, unique en France, d'un stage final de 1 à 3 mois dans nos laboratoires.

PRINCIPALES FORMATIONS :

- Enseignement général de la 6^e à la 1^{re} (Maths et Sciences)
- Moteur Dépanneur
- Electronicien
- Cours de Transistors
- Agent Technique Electronicien
- Cours Supérieur d'Electronique
- Carrière d'Officiers Radio de la Marine Marchande

EMPLOIS ASSURÉS EN FIN D'ETUDES

par notre bureau de placement

Commissariat à l'Energie Atomique
Minist. de l'Intér. (Télécommunications)
Ministère des P.A. (MARINE)
Compagnie Générale de T.S.F.
Compagnie Thomson-Houston
Compagnie Générale de Géophysique
Compagnie AIR-FRANCE
Les Expéditions Polaires Françaises
PHILIPS, etc...

...nous confient des élèves et recherchent nos techniciens.

Sur simple demande, vous recevrez les photocopies et lettres références de ces organismes. **PREUVE INDISCUTABLE** d'un enseignement valable et sérieux.

ÉCOLE CENTRALE des Techniciens DE L'ÉLECTRONIQUE

Reconnue par l'Etat (Arrêté du 12 Mai 1964)
12, RUE DE LA LUNE, PARIS 2^e - TÉL. : 236.78-87 +



Conseil National de
l'Enseignement Technique
par Correspondance

NOM

à découper ou à recopier

Veuillez m'adresser sans engagement la documentation gratuite **410 M P**

NOM

ADRESSE

les Chevrolet, les Chevy II et les Corvairs mais il finira par être éliminé de série en faveur des deux autres transmissions automatiques.

D'autres nouveaux moteurs

Ford aura un 6 cylindres moderne pour remplacer l'ancien 6 cylindres en ligne de 3 600 cm³, robuste mais quelque peu encombrant, qu'il utilise depuis de nombreuses années. Le nouveau 6 cylindres, un « grand frère » dans la famille des 6 cylindres en fonte à paroi mince qui équipe Falcon et Fairlane, aura une cylindrée de 3 900 cm³ et une puissance nominale de 150 CV environ. Il sera ainsi au sommet de la hiérarchie des 6 cylindres Ford qui commence à la base par la Falcon 2 350 cm³ et progresse avec les modèles de 2 800 et 3 250 cm³ qui équipent les Falcon aussi bien que les Fairlane.

Comme les autres moteurs, le nouveau 6 cylindres portera 7 paliers d'axe et des culbuteurs à rotule. Il aura un grand nombre de pièces détachées en commun avec ses petits frères, ce qui en rend la fabrication assez économique pour Ford.

Les grandes innovations de l'American Motors en matière de moteurs sont déjà faites avec la conversion actuellement en cours du nouveau 6 cylindres léger de 3 750 cm³ et 145 CV.

Oldsmobile sera équipé d'un nouveau 6 900 cm³ V8 pour ses séries de grand modèle 88 et 98. Ce moteur remplacera le V8 actuel de 6 400 cm³.

Quoique pourvu d'un nouveau bloc cylindre, d'un nouveau moulage de tête et de nombreuses nouvelles pièces intérieures, ce moteur sera usiné sur les mêmes plans que l'ancien, et aura le même écartement d'alésage, le même écartement vilebrequin-came, les mêmes alésages de poussoirs et les mêmes boulons de têtes entre autres. Mais le moulage à paroi mince l'allégera d'au moins 23 kg. Le nouveau moteur coûtera moins cher à construire, en partie parce qu'il a beaucoup de pièces et d'outillage en commun avec le nouveau moteur de 5 350 cm³ qui a équipé le Jetstar 88.

Pour arracher les dents au « Tempest »

On dit qu'une controverse de moteur est en cours chez GM à la suite de la décision de la haute direction d'obliger le directeur général de Pontiac, Pete Estes, à éliminer le V8 de 6 250 cm³ comme équipement facultatif de la série de Tempest et de se replier sur les V8 de 5 300 cm³.

Cela en alignera la puissance et les performances avec les V8 de 5 000 à 5 400 cm³ des Chevelle F-85 et des Buick Special.

Il semble que le moteur GTO Tempest de 6 250 cm³ soit trop poussé, trop écarté du slogan officiel de GM : « Nous ne construisons pas de voitures de course ». Mais ce moteur a rendu le Tempest assez populaire, aussi la tension monte entre les promoteurs de vente en contact avec le public et les chefs de production retranchés derrière leurs bureaux d'acajou. L'issue de cette lutte est encore douteuse.