

LES VOITURES U.S.A. DE 1965 COMPARÉES

TANDIS que les stylistes ont refait la carrosserie, les ingénieurs ont réalisé des modifications plus importantes dans l'ossature des modèles 1965.

Les châssis en forme de bouteilles de Coca-Cola ou à éléments croisés ont cédé le pas à d'autres du type cadre, plus robustes, absorbant mieux les cahots de la route et donnant plus d'espace aux pieds dans les cuvettes de plancher. Les suspensions ont suivi une évolution parallèle et les pneus à profil bas permettent des virages plus stables. Mais les progrès les plus spectaculaires sont dans les moteurs et les freins, les uns et les autres plus puissants. Sept modèles 1965 sont équipés de moteurs surpuissants et de freins à disques, moins sujets à des éclipses.

Jusqu'à quel point ces freins ont-ils éliminé les patinages ? Et les nouveaux châssis ont-ils vraiment une si bonne tenue ? Quelles sont les nouvelles performances ? Pour le savoir, suivez les rédacteurs de l'automobile de « M.P. » dans leurs rapports sur les terrains d'essai.

La nouvelle silhouette Corvaire fait des éclaboussures sur le terrain d'essai. Des barres d'appui à l'arrière, genre Corvette, améliorent la tenue de route.



Les châssis-cadre des grandes Pontiac sont maintenant plus étroits aux deux bouts. Le roulement est plus doux. Les freins sont plus larges, mieux refroidis. Les lames d'essuie-glace avec pivot à double articulation sont maintenant facultatives sur la Catalina (à gauche).



Même la Comet adopte maintenant les phares avant superposés. La nouvelle Cyclone (ci-contre) est dotée d'une barre spéciale de calandre, et, comme équipement normal, d'un moteur de 4700 cm³ V-8 à 4 cuves — mais de ressorts 10 % moins durs à l'avant.



Des phares superposés distinguent les nouvelles Rambler des modèles des années précédentes. L'Ambassador est plus longue de 25 cm et s'équipe d'une barre antirouille à l'avant et d'un moteur de 3750 cm³ à 6 cylindres comme moteur normal.



Le roulement de la Vallant a été quelque peu adouci. Dans un essai de performance sur le plat, nous avons réalisé une accélération de 0 à 100 km/h en 13,1 secondes avec le moteur d'option de 3700 cm³ à 6 cylindres à course longue.



END
32%
GRAD



La Plymouth Sport Fury est plus longue, a une suspension plus douce, mais la tenue de route est encore bonne. Le bord du coffre plus bas permet un chargement plus facile. Mais les boutons de changement sont enfin éliminés.



La Mercury a un nouveau châssis plus robuste qui amortit les cahots. Avec une suspension tout en ressort à boudin, le roulement est plus agréable ainsi que la conduite, ce qui est surprenant.



La Olds Starfire peut semer quelques concurrents avec son accélération de 0 à 100 km/h en 10,2 secondes. Son moteur est un V-8 de 6800 cm³ avec transmission automatique à pas variable.



De nouvelles barres d'accouplement permettent les manœuvres plus rapides sur la grande Buick et la largeur de voie un peu plus grande améliore la stabilité. L'élimination du chrome a été déterminée par le succès de la carrosserie Riviera.

La Dodge Monaco est un nouveau modèle — le plus luxueux de la série. Equipée d'un moulin d'option de 6,8 l, elle vole littéralement. A l'intérieur, on trouve 4 sièges individuels, un tachymètre esthétique.

