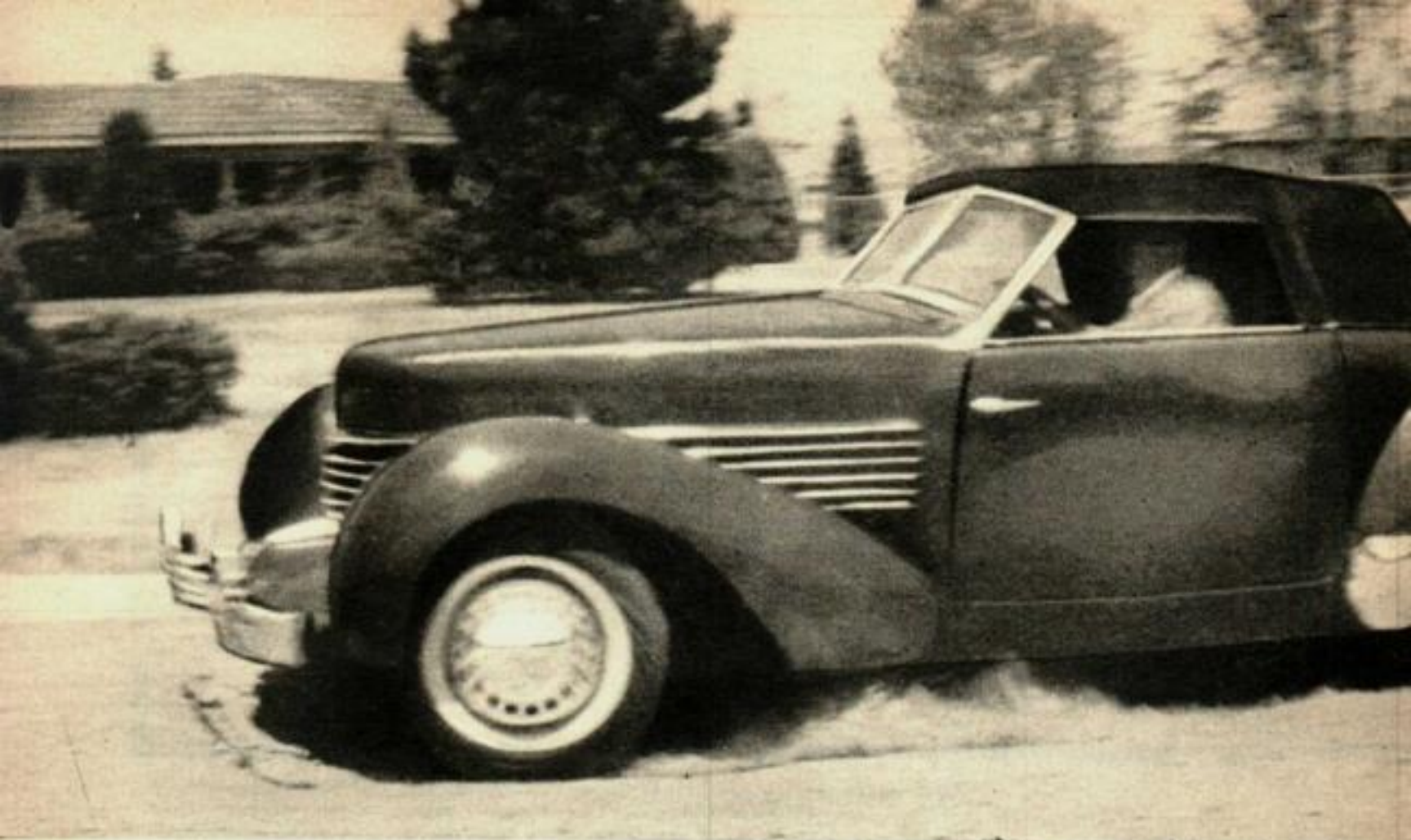




Les habitants de la banlieue de Tulsa ont été très intrigués quand ils ont vu passer la nouvelle Cord Sportsman 8/10 avec le rédacteur de « M.P. » au volant. L'U.S. Royalite a annoncé des vitesses de pointe de 178 et 195 km/h avec le moteur Corvaire de 150 CV à turbo-compresseur dans le capot à profil droit de la Cord.

LA CORD 1965

Après une attente longue et angoissante, la première « Cord » de la nouvelle couvée est enfin sortie.

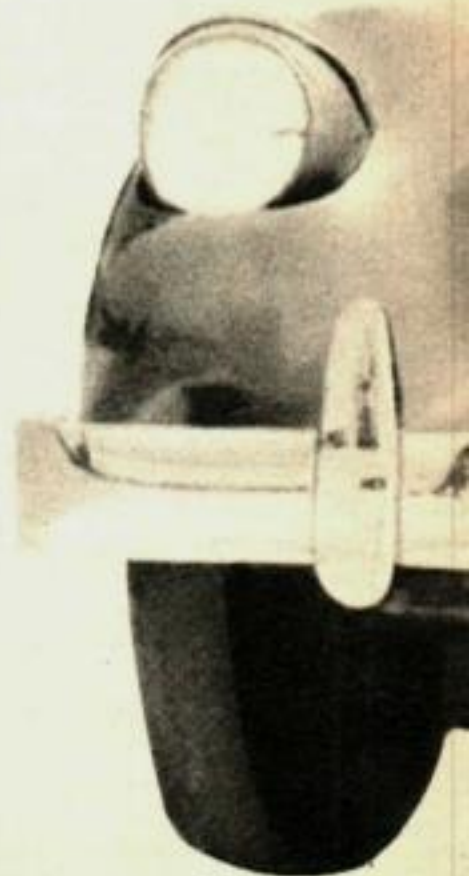
Par H.E. DARK

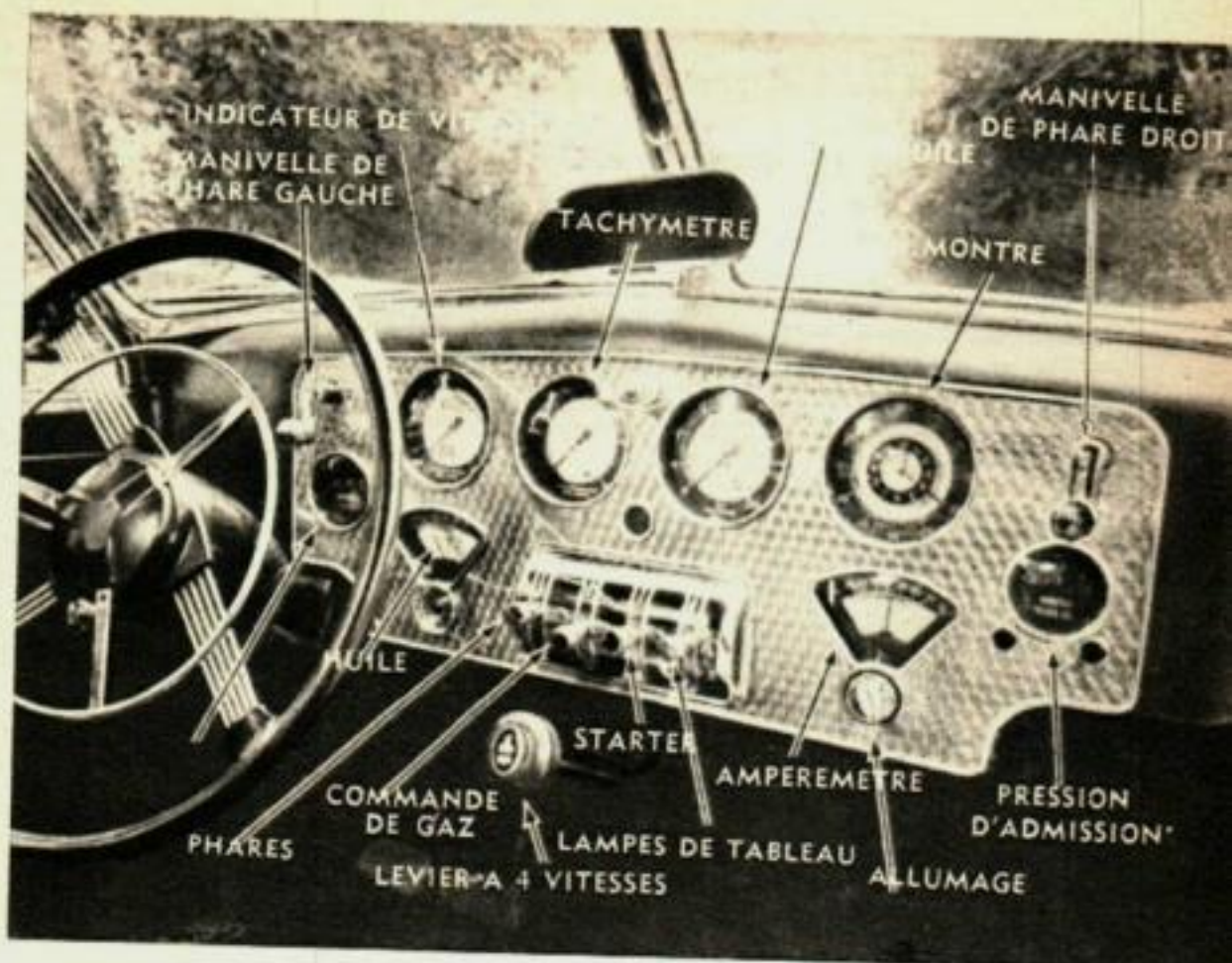
LA conception fut longue et pénible, mais la fameuse « Cord » reprend enfin la route — tout au moins un exemplaire complètement monté. Et il y a des raisons d'espérer que les gens qui attendent depuis si longtemps cet événement pourront d'ici peu de temps acheter une de ces merveilles.

J'ai pris le volant du premier prototype une demi-heure à peine après son achèvement. Ce fut une véritable partie de plaisir, bien qu'il fallut corriger quelques petits défauts sur ce « prototype n° 1 ».

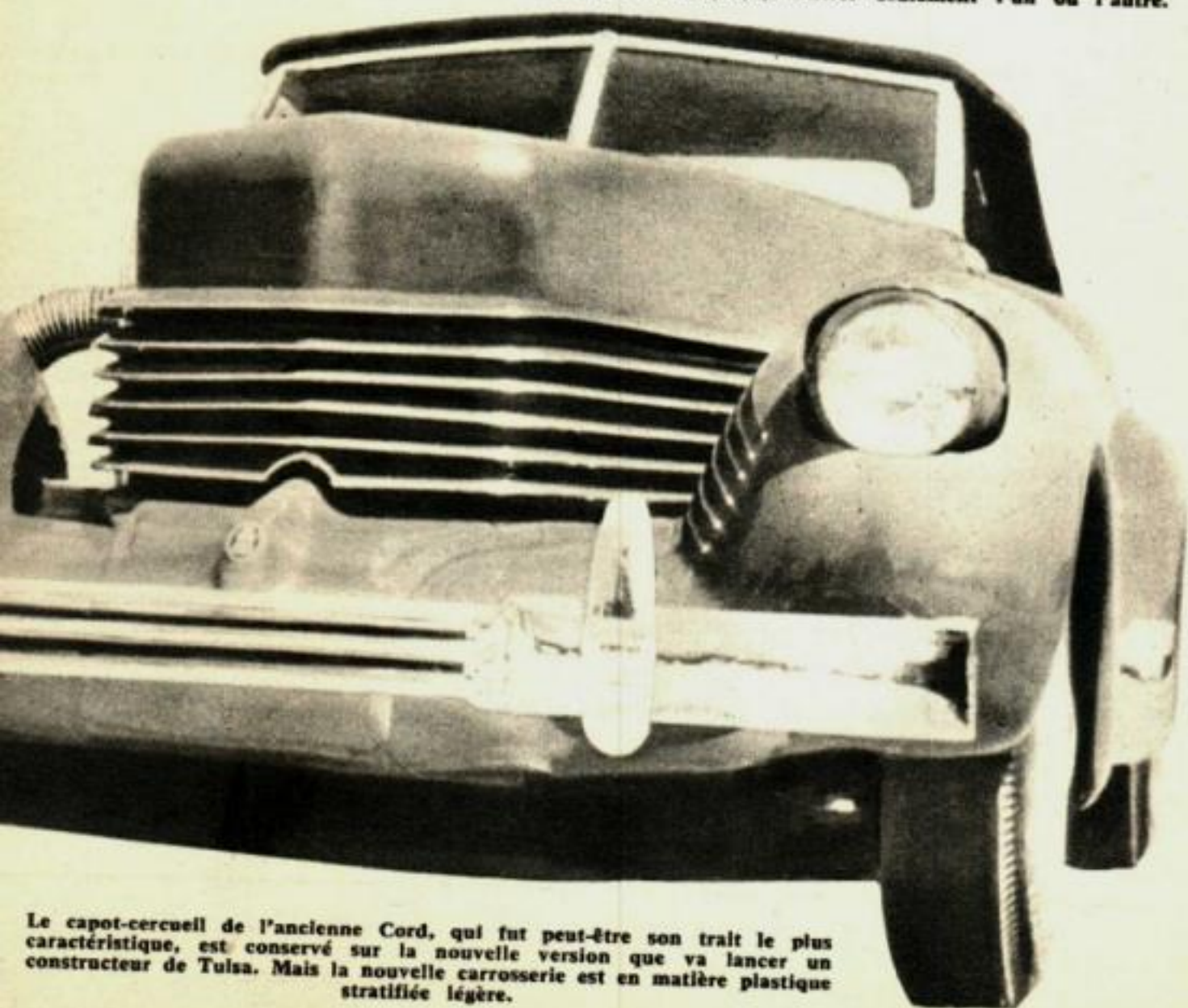
Il n'est pas question de pousser à fond un prototype qui n'a pas encore été mis au point. D'ailleurs, il est seulement équipé d'un moteur Corvaire de 150 CV tandis que les « Cord » qui seront distribués aux acheteurs auront un nouveau moteur Corvaire à turbo compresseur de 180 CV. Mais même ainsi, après mise au point et réglage, ce même prototype a réalisé des vitesses de 178 à 195 km/h, a annoncé officiellement l'U.S. Rubber.

Mais à notre avis, leur indicateur de vitesse doit être un peu optimiste, parce que d'après le poids, la puissance, la boîte de vitesse et le diamètre des roues donnés, cette voiture ne devrait pas dépasser les 170 à 174 km/h. (Une Corvette Spyder à turbo compresseur essayée par « M.P. » dont le poids était proche





Les commandes de la Cord comprennent une paire de manivelles, une pour chaque phare. Vous pouvez escamoter les deux phares dans les ailes, ou suivant les circonstances, rentrer seulement l'un ou l'autre.



Le capot-cercueil de l'ancienne Cord, qui fut peut-être son trait le plus caractéristique, est conservé sur la nouvelle version que va lancer un constructeur de Tulsa. Mais la nouvelle carrosserie est en matière plastique stratifiée légère.

de celui du prototype a été chronométrée à 174 km/h).

Mais même ce premier modèle est très nerveux, bien que la carrosserie et le châssis n'aient pas encore été réglés. J'ai assez poussé le moteur pour m'enfoncer complètement contre le dossier du siège. Il n'y a aucune difficulté à faire patiner les roues entre deux croisements de rues, bien que l'effet du turbo-compresseur ne se fasse vraiment sentir que quand on a atteint les vitesses les plus élevées.

J'attribue une partie de cette nervosité à la légèreté du modèle. Mais ce prototype pèse quand même 1150 kg; malgré la carrosserie légère, un modèle d'avant-série est presque toujours nettement plus lourd que le poids sur le plan. Glenn Pray, patron de la nouvelle firme Auburn-Cord-Duesenber Co a affirmé que les modèles de série n'auront qu'un poids de l'ordre de 1050 kg, à 25 kg près.

Ce ne fut pas tout à fait un jeu d'enfant d'essayer ce nouvel engin. Ce fut presque aussi délicat que de le construire. Pray, un ancien instituteur de l'Oklahoma, qui fut si captivé par la légende de la « Cord » qu'il l'avait ressuscitée (voir « M.P. octobre 1963 ») était aussi angoissé que ses collaborateurs lorsqu'ils me laissèrent monter dans le prototype à deux places.

Pray tenait absolument à me donner une leçon de conduite, et c'était une fort bonne idée. Pour commencer, la « Cord » Sportsman 8/10 (son empattement de 254 cm est égal aux 8/10 de celui de l'ancien « Cord » 810 de 1937) a une boîte de vitesse étrange pour les habitudes de 1964. C'est la boîte ordinaire à 4 vitesses au plancher de Corvair mais sur la « Cord », elle est montée sous le tableau de bord. Le levier suspendu semblait avoir trop de ressort et il me parut difficile de distinguer la première de la vitesse arrière. Il y eut quelques grincements embarrassants au début. Les ingénieurs de Pray découvrirent par la suite que tout l'ensemble moteur — axe de transmission avait été monté avec trop de jeu, ce qui rendait les changements de vitesse particulièrement vagues. Le lendemain, on monta des supports plus durs.

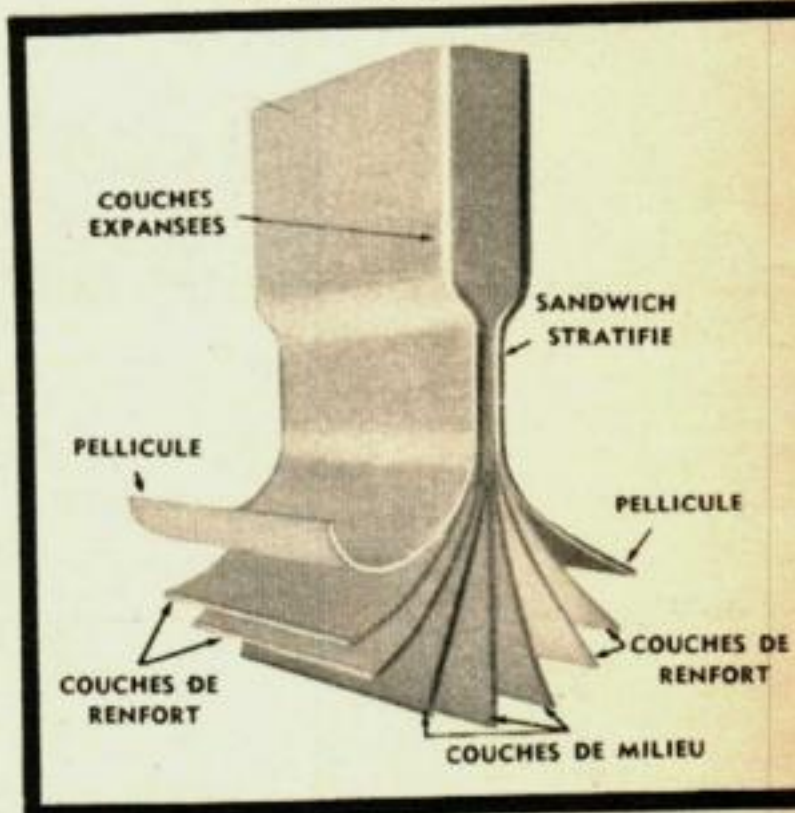
La commande du régime moteur était également difficile sur ce premier prototype. Une pédale d'accélérateur devrait être très douce pendant un cm ou deux puis devenir de plus en plus dure. Celle de la « Cord » fait tout à fait l'inverse. Il fallait d'abord faire effort sur la pédale mais une fois qu'elle avait cédé, elle allait toujours trop loin. On m'a assuré que ce défaut a été corrigé par une petite modification de l'articulation.

Le taux de volant de 1/18 sur le prototype Sportsman 8/10 était le même que sur les Corvair 1965. Avec son empattement plus petit, la « Cord » tournait facilement, tout à fait ce que j'aimerais avoir sur une petite voiture de sport personnelle. Il est beaucoup plus doux qu'on ne s'y attendrait sur une traction avant. Mais l'associé de Pray, a dit

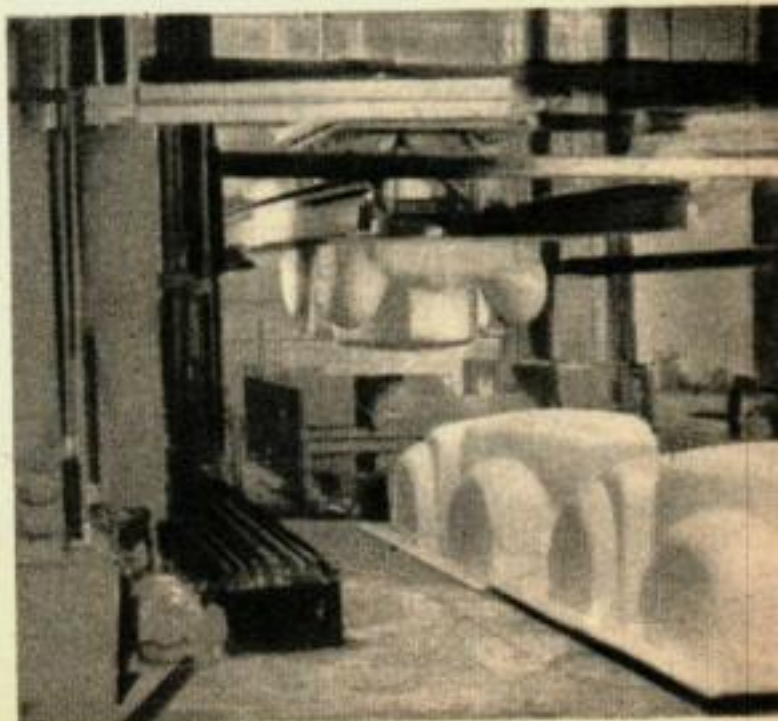
à « M.P. » que le taux moyen pour les modèles de série n'est pas encore déterminé. Une traction avant vous permet de faire un virage assez facile sur du gravier parsemé. Il est presque impossible de faire un tête-à-queue involontaire. Les roues avant tirent l'engin pendant tout le virage et les roues arrière suivent bon gré mal gré.

Sur la « Cord » n°1, la suspension arrière était cahoteuse et avait besoin d'un réglage. Mais cela n'offrait aucune difficulté. Il suffisait d'enlever un peu de ressort aux amortisseurs réglables. Une fois cela fait, les in-

Le matériau produit par l'U.S. Royalite pour la nouvelle carrosserie Cord contient du gaz emprisonné dans les couches du milieu. Une fois chauffé, il se dilate pour devenir plus solide. La pellicule de surface est étanche.



La carrosserie sort du moule après 15 à 20 minutes de refroidissement. Elle est constituée à l'origine par de grandes feuilles de plastique molles et souples.



général de « Cord » me donnèrent l'explication : le n° 1 a des ressorts à lames, mais on compte mettre des ressorts à boudin sur les modèles de grande série. Les barres de torsion déjà utilisées pour la suspension avant seront conservées sur les modèles de série.

La carrosserie de la nouvelle « Cord » est justement ce qui rend possible sa production en série limitée. Les matériaux et l'outillage nécessaires pour une construction du type courant coûteraient 100 fois plus que le montage de carrosserie en Royalite expansé qui sera utilisé.

La production commencera uniquement avec le modèle décapotable à toit souple. (On construira ensuite un modèle à toit dur démontable). La carrosserie du modèle décapotable est en deux pièces ; d'une part la cloison pare-feu, le plancher, un siège arrière miniature avec étagère à paquets ; d'autre part, le capot, le plancher du coffre et les quatre ailes. On coupe la grande partie en deux le long du bord avant de la porte, après la mise en forme.

Puis on éloigne suffisamment les deux

(Suite page 112)

Le long capot type Ford est dû à la position du siège du conducteur en arrière du milieu du châssis. La nouvelle petite Mustang de Ford a obtenu tout de suite un grand succès en adoptant le même genre.



Une vue de l'arrière de la dernière version de la Cord classique montre la partie aplatie où se trouve les feux arrière et le plancher du coffre. Cette forme ne réduit nullement l'espace au-dessus de la tête quoiqu'elle rappelle l'arrière fuyant de certains des derniers modèles de Detroit.



Exceptionnel !... le

POSTE A TRANSISTORS

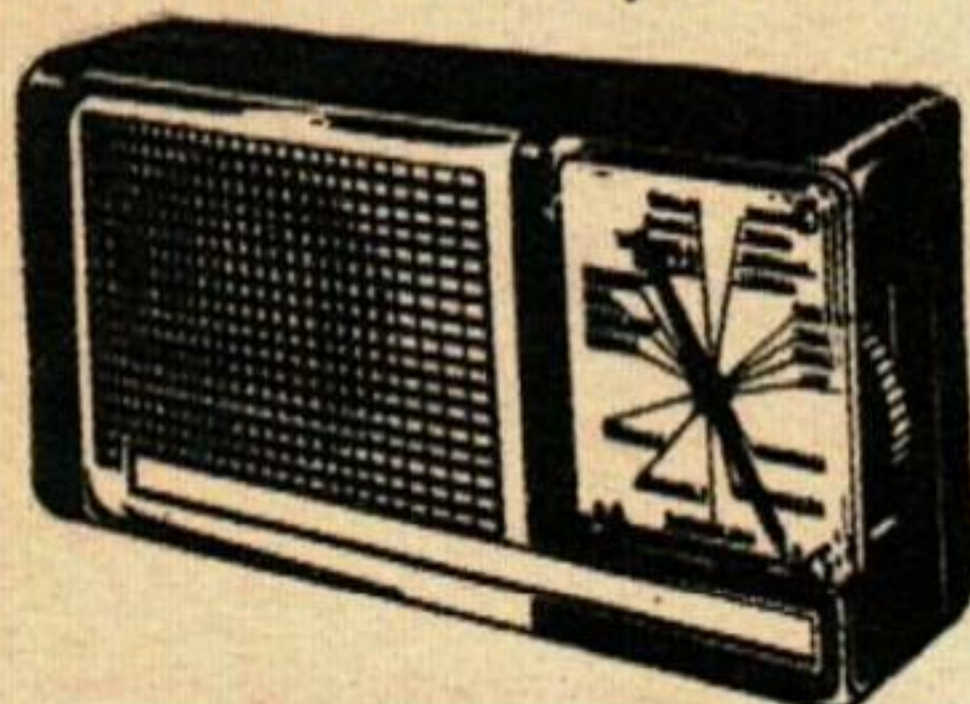
"Sabaki-Luxe"

Technique
Japonaise

que tout le monde, petit ou grand, peut monter, sans aucune connaissance spéciale, dans ce magnifique coffret en matière plastique avec décor doré et cadran 2 couleurs sur fond OR.

L'ensemble, comprenant : le coffret complet avec condensateur variable, schémas, plans, notice de montage et catalogue des pièces "Sabaki",

Vendu au prix incroyable de :



18,00 Frs

(toutes taxes comprises)
Expédition : 3 F

Vous pouvez payer : en timbres poste français ou par mandat, chèque ou virement à notre C.C.P. TECHNIQUE-SERVICE 5643-45 PARIS.

Bon spécial N° 33 à découper ou à recopier.
Ecrire très lisiblement - (Offre valable jusqu'au 31-3-1965).

Veillez m'envoyer coffret "Sabaki Luxe"

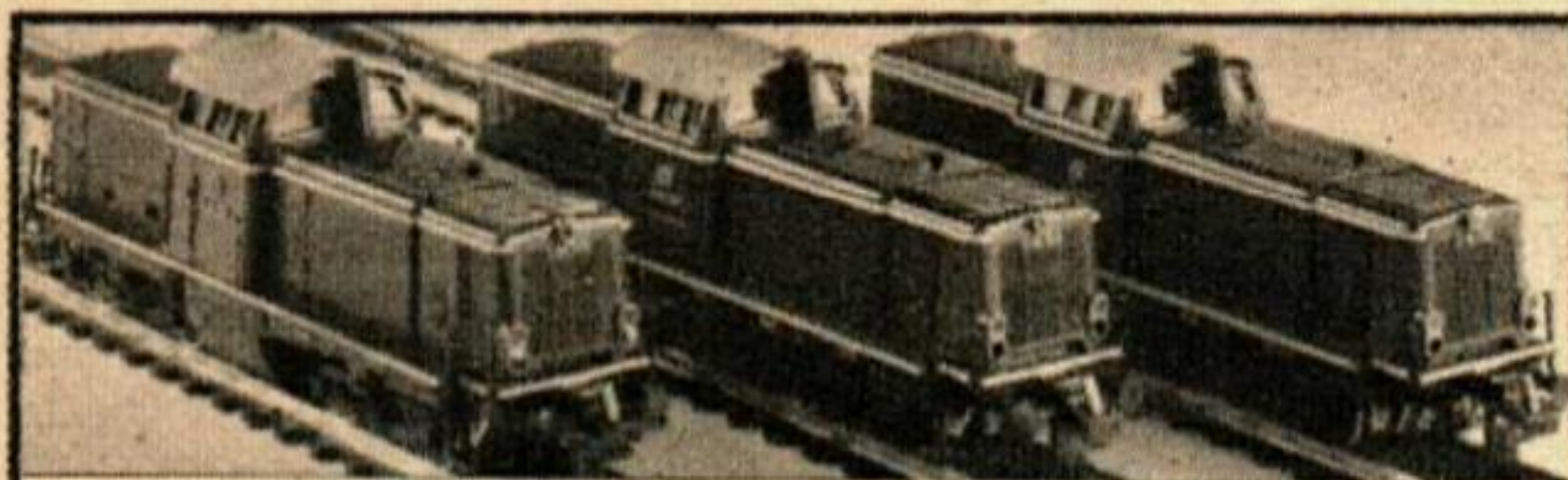
Nom :

Adresse :

Je vous envoie ce jour, par

la somme de : F

pour cette commande, (Pas d'expédition contre-remboursement). TECHNIQUE-SERVICE
17, passage Gustave-Lepeu, PARIS XI^e



MODELISTES,

Trix-Express,

La marque de Nuremberg
vous rappelle
ses dernières nouveautés HO
et ses Attelages Universels
sur matériel roulant

Le deux-rails TRIX

pour toutes les locos

Les locos TRIX

pour tous les réseaux

Tous renseignements sur demande :

Trix-Express 2, rue Béranger
PARIS (3^e) TUR 52-84



MINI-TRIX électrique (voie 9 mm) 12 volts

La Cord 1965

(Suite de la page 41)

bords pour faire la place pour les portes.

Avant que cette conception ait été mise à l'épreuve, on avait exposé le plan de carrosserie « Cord » à un comité d'ingénieurs en carrosserie de la S.A.E. Certains membres avaient franchement émis des doutes sur la possibilité de réalisation du système de revêtement souple et sur son utilisation pratique. On ne peut guère leur donner tort. Voici comment on a exposé le système aux ingénieurs.

Vous prenez trois feuilles minces de matière plastique contenant des bulles d'azote et vous les stratifiez ensemble avec deux feuilles de « liaison » plus solides de part et d'autre. Ajoutez une feuille étanche de chaque côté. Ensuite, on serre ce « sandwich » qui mesure 3 m sur 5,5 m dans un cadre d'acier et on le suspend devant une rangée d'éléments chauffants. On le retourne de temps en temps comme une crêpe pendant environ une demi-heure pour le chauffer régulièrement et élever sa température à 150° environ. Il ne faut pas s'inquiéter si le sandwich se déforme, c'est prévu. Au bout d'un certain temps, le milieu pendra comme du linge mouillé à 1,50 m plus bas. (Au cours du chauffage, le sandwich s'épaissit par dilatation des bulles d'azote).

On applique ensuite rapidement cette espèce de crêpe molle dans un moule en creux contre lequel on l'aspire fortement avec des pompes aspirantes. Quelques cales en saillie sont appliquées aux angles difficiles sans forcer.

15 minutes dans le four

Le moule froid permet au moulage de devenir assez rigide au bout de 10 à 15 minutes pour pouvoir être enlevé. Il sera encore

chaud mais pas au point d'être désagréable à manipuler.

Il était assez naturel que les représentants de la S.A.E. — surtout les spécialistes en carrosserie métallique — aient accueilli cette idée avec un certain scepticisme. Mais l'U.S. Rubber, qui a mis le Royalite au point, a donné son appui à la réalisation de la carrosserie « Cord ». D'après tout ce que nous avons vu, ils y ont réussi.

La carrosserie en Royalite a deux avantages particuliers. D'abord, elle est invulnérable à la corrosion. Le sel hivernal (disons même les embruns de la mer) n'ont pas beaucoup d'effet sur elle, quoique le vernis de surface soit tout aussi vulnérable sur le Royalite que sur l'acier.

Ensuite elle est facile à réparer.

Si vous pouvez vous procurer le matériau, il vous suffira d'un jet d'air chaud pour réparer la carrosserie. J'ai vu une carrosserie qui avait été mitraillée par des éclaboussures de soudure et semblait avoir reçu des décharges de petit plomb. En peu de temps, les trous furent éliminés par un ouvrier.

L'opération de moulage est impressionnante d'un bout à l'autre. La voiture elle-même est sensationnelle. Les futurs propriétaires qui ont attendu si longtemps — et payé plus de 4 000 \$ pour être sur la liste d'attente — ne seront sans doute pas déçus.

Intégralement télécommandé auto**MALIK**

304

- Ambisecteur 110x220 V
- Objectif **VARIMALIK** 85/135
- Ventilation par turbine jusqu'à lampe 500 W
- Prise de synchronisation magnétique
- Editor pour repositionnement d'une vue en cours de projection
- Utilise plusieurs types de paniers-classeurs

480^F + lampe

CLAVIER DE TÊLÉ COMMANDE

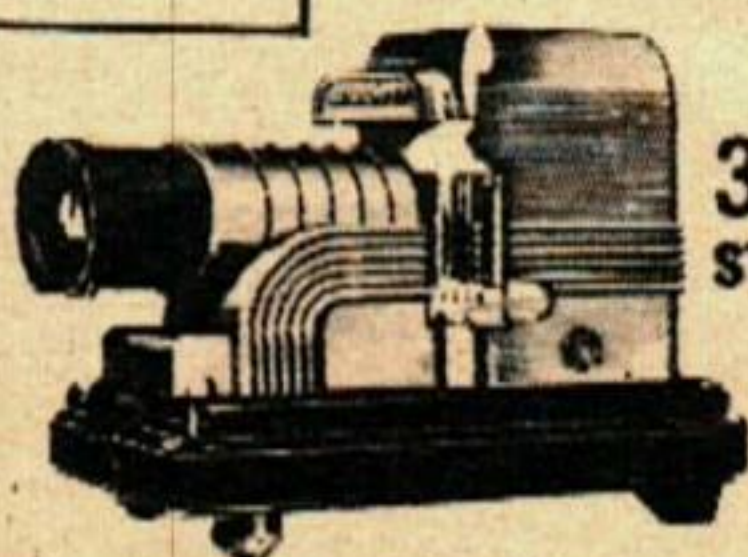
- Changement de vue
- Marche avant ou arrière
- Mise au point
- Allumage lampe de salle



PUBLI-CITÉ-PHOT

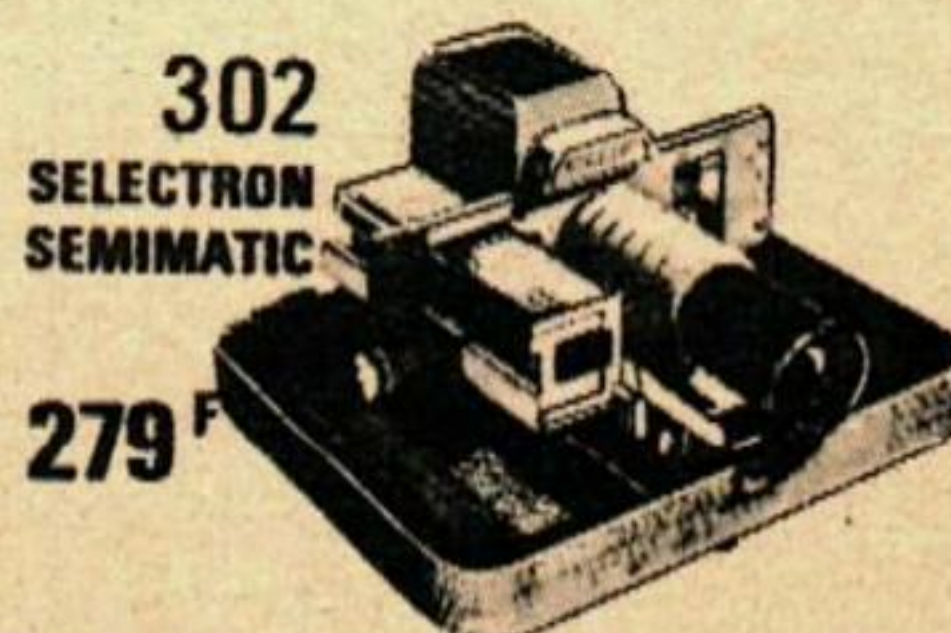
MALIK

CONSTRUIT PAR L'USINE **MALIK** DE LIBOURNE
LA PLUS FORTE PRODUCTION DANS LA SPÉCIA-
LITÉ) L'AUTOMALIK 304 BÉNÉFICIE DE L'EXPE-
RIENCE TOTALE **MALIK**. IL EST, EN TOUS POINTS,
IGNÉ DE SES AÎNÉS QUI POURSUIVENT LEUR
TRIOMPHALE CARRIÈRE.



300
STANDARD

198^F



302
SELECTRON
SEMIMATIC

279^F

CHEZ TOUS LES CONCESSIONNAIRES AGRÉÉS