

A L'ÉCOUTE DE DÉTROIT

Par E. NELSON

Une indication plus précise du kilométrage de la vitesse pour toutes les voitures.

LES moteurs de course hémi-culasse de Chrysler, qui ont eu tant de succès dans les courses de la NASCAR, l'année dernière, n'ont pas été rangés dans le magasin aux accessoires. Quand Bill France les a mis à l'index de la NASCAR, les Plymouth et les Dodge (avec leurs admirables conducteurs et équipes de piste) se sont consacrés aux courses de Dragster.

Ont pris le même chemin une douzaine de prototypes hémis à came en tête que Ford avait construits avant que les décisions de la NASCAR aient modifié toutes les règles du jeu.

Tony Nancy, un vétérinaire de la piste, convoite l'un des Ford, bien qu'il ait utilisé jusqu'à présent des moteurs Chrysler. Ce n'est pas qu'il soit mécontent des Chrysler. Ils ont donné 510 CV à 6 800 tr/mn à la sortie de l'usine avec seulement des injecteurs et des bougies neufs. Poussé à fond, Nancy compte tirer 800 CV à 6 800 tr/mn de son dernier Chrysler.

Les hémis à came en tête de Ford, avec un équipage de soupapes à faible inertie, peuvent être poussés jusqu'à 7 000 tr/mn et faire encore mieux.

D'autre part, beaucoup de techniciens de chez Ford pensent que la came en tête va s'imposer — qu'un de ces jours, on pourrait même trouver un six à came en tête sur une voiture aussi courante que le Falcon.

Il faut réaliser encore de nombreux perfectionnements techniques, et les progrès réalisés pour battre les concurrents seront sans doute à l'honneur si ces puissants moteurs sont un jour au service du public. Un problème actuel : les réglages du jeu dans l'équipage de soupapes. En ce moment même, Ford essaie de mettre au point une vis d'arrêt qui est peut-être la bonne solution.

On a souvent exprimé des doutes, même parmi les dirigeants de la General Motors, au sujet des progrès techniques réalisés grâce aux compétitions. Mais le dernier moteur de la G.M., le Chevrolet V 8 de 6,5 litres, est sans aucun doute dérivé du moteur à « culasse en hérisson » (les tiges de soupape font saillie de tous les côtés), mis au point il y a deux ans pour une compétition limitée à 6,5 litres de la NASCAR.

La divergence des soupapes permet de donner à l'admission du mélange air-essence un

parcours moins tortueux que sur le moteur ancien Chevrolet de 6,75 litres, par exemple.

Autrement dit, le moteur dérivé du hérisson respire mieux. Et la chambre de combustion est un peu arrondie — comme sur l'hémi de Chrysler — bien que les gens de chez Chevrolet maintiennent qu'elle est en réalité techniquement angulaire. Le 396 (6,5 litres) de Chevrolet, baptisé Mark IV, n'a pas été exclu des compétitions de la NASCAR, de sorte qu'il faut bien croire que cette courbe est un angle. Voilà bien les miracles de la sémantique.

Un des dirigeants des courses de la NASCAR, voulant encourager la concurrence, a révélé à un auditoire de Californie qu'on trouvera en mars sur le marché 60 000 moteurs Mark IV Chevrolet à \$ 500 (2 500 F) pièce.

A ce prix, cela rapporte, pour Chevrolet, d'aller aux courses.

Des sources généralement dignes de foi affirment qu'on verra un moteur arrière Chevrolet dans la catégorie de cylindrée de la Chevelle, peut-être l'automne prochain. Les gens de chez Chevrolet démentent catégoriquement cette rumeur, la qualifiant au moins de fantaisiste. On peut penser qu'ils n'ont aucune raison d'aller de ce côté, ayant déjà sous la main une nouvelle Corvair.

A la suite de nombreuses plaintes de la part des gens qui ont l'habitude de louer des voitures, les constructeurs américains d'automobiles ont décidé de modérer leurs compteurs kilométriques trop ardents. Au lieu d'une tolérance de 0 % en moins à 5 % en plus, le nouveau réglage sera de 3,75 % en moins à 3,75 % en plus. A première vue, il semble que la marge d'erreur soit plus grande, atteignant 7,5 % au lieu de 5 %. Mais, en tenant compte de considérations pratiques, elle est en réalité plus petite.

En utilisant la « marge inférieure » de la tolérance, on agit en même temps sur l'indicateur de vitesse, nous a dit un représentant de la S.A.E. Et, comme l'a fait remarquer Pete Estes, directeur général de Pontiac :

« Imaginez ce qui peut arriver quand un propriétaire de Pontiac reçoit pour la première fois une contravention pour excès de vitesse quand notre indicateur lui a fait croire qu'il était dans les limites réglementaires. » Aussi, pour être tout à fait pratiques, les

(Suite page 118)

A l'écoute de Détroit

(Suite de la page 35)

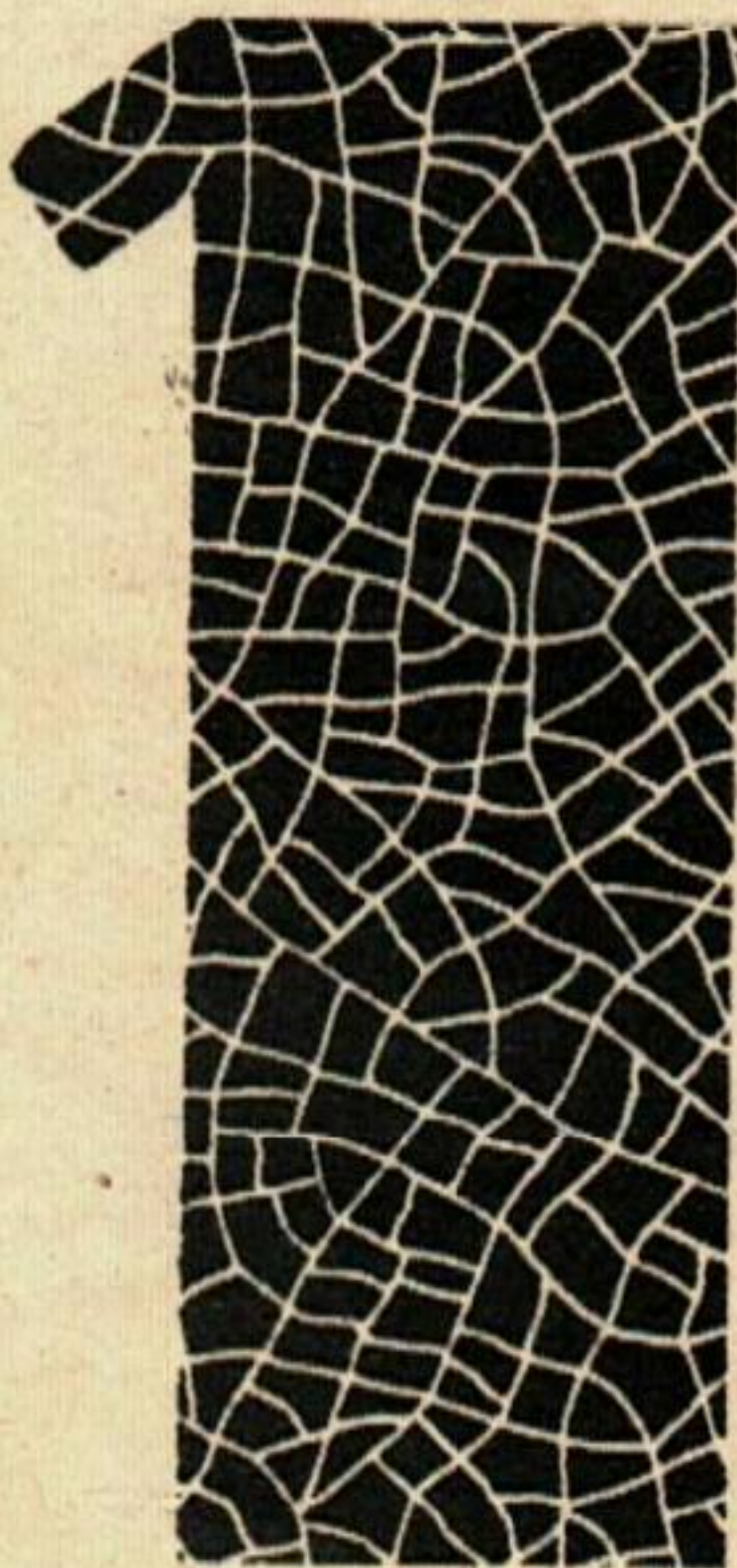
gens de Detroit chercheront à réaliser une marge de 0 à 3,75 % en plus.

Toutes les voitures entreprises construites après le 1^{er} janvier, auront le système perfectionné. Et, à mesure que le stock de vieilles pièces s'épuisera, les nouveaux appareils seront montés aussi sur toutes les voitures neuves.

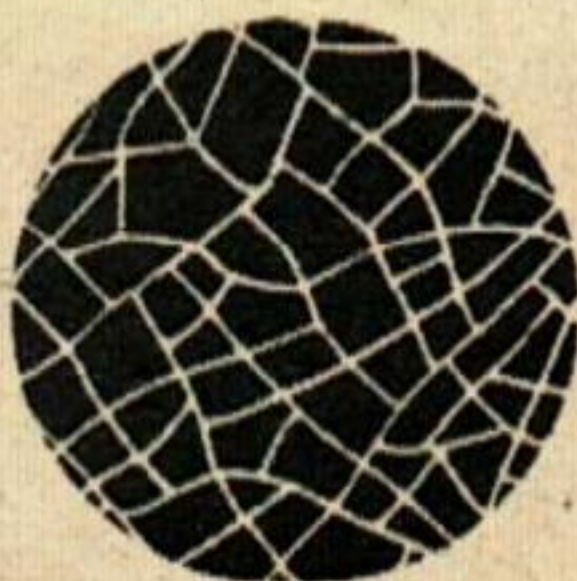
Il est impossible de réaliser une précision absolue dans les indicateurs de vitesse. Il y a toujours des erreurs dues à la taille du pneu, à la pression, à l'usure. Cela coûte cher aussi de réaliser une trop grande précision.

Il faudra un équipement réglé spécialement pour chaque taux à l'extrémité arrière.

Les grands Olds esquivent ce problème en faisant passer le câble de l'indicateur contre la roue avant gauche, au lieu de l'arbre de



**seul
produit
pour
tout
coller !...**



***l'adhésif
exigé par le bricoleur***

ARALDITE!



ARALDITE!

**est le meilleur
et le moins cher**

ARALDITE est également présenté en tubes géants de 100 g. à usage professionnel.

en vente dans toutes les bonnes maisons

une production Société Européenne de Bonding **prochad**

sortie de transmission. Nous avons demandé à Estes pourquoi Pontiac n'a pas suivi l'exemple de Olds. Il nous a dit qu'il est très difficile de ménager un passage pour le câble à travers la suspension avant de Pontiac.

Essai gratuit!

J'AI COMPRIS
la RADIO et la TELEVISION grâce à
l'ÉCOLE PRATIQUE D'ÉLECTRONIQUE

Sans quitter votre occupation actuelle, et en y consacrant 1 ou 2 heures par jour, apprenez la radio qui vous conduira rapidement à une brillante situation.

Vous apprendrez montage, construction et dépannage de tous les postes.

Vous recevrez un matériel ultra-moderne : transistors, circuits imprimés et appareils de mesure les plus perfectionnés qui resteront votre propriété.

Sans aucun engagement, sans rien payer d'avance, demandez la

première
leçon gratuite!

Si vous êtes satisfait, vous ferez plus tard des versements infimes de 20 F à la cadence que vous choisirez vous-même. A tout moment vous pourrez arrêter vos études sans aucune formalité.

Notre enseignement est à la portée de tous et notre méthode vous émerveillera.

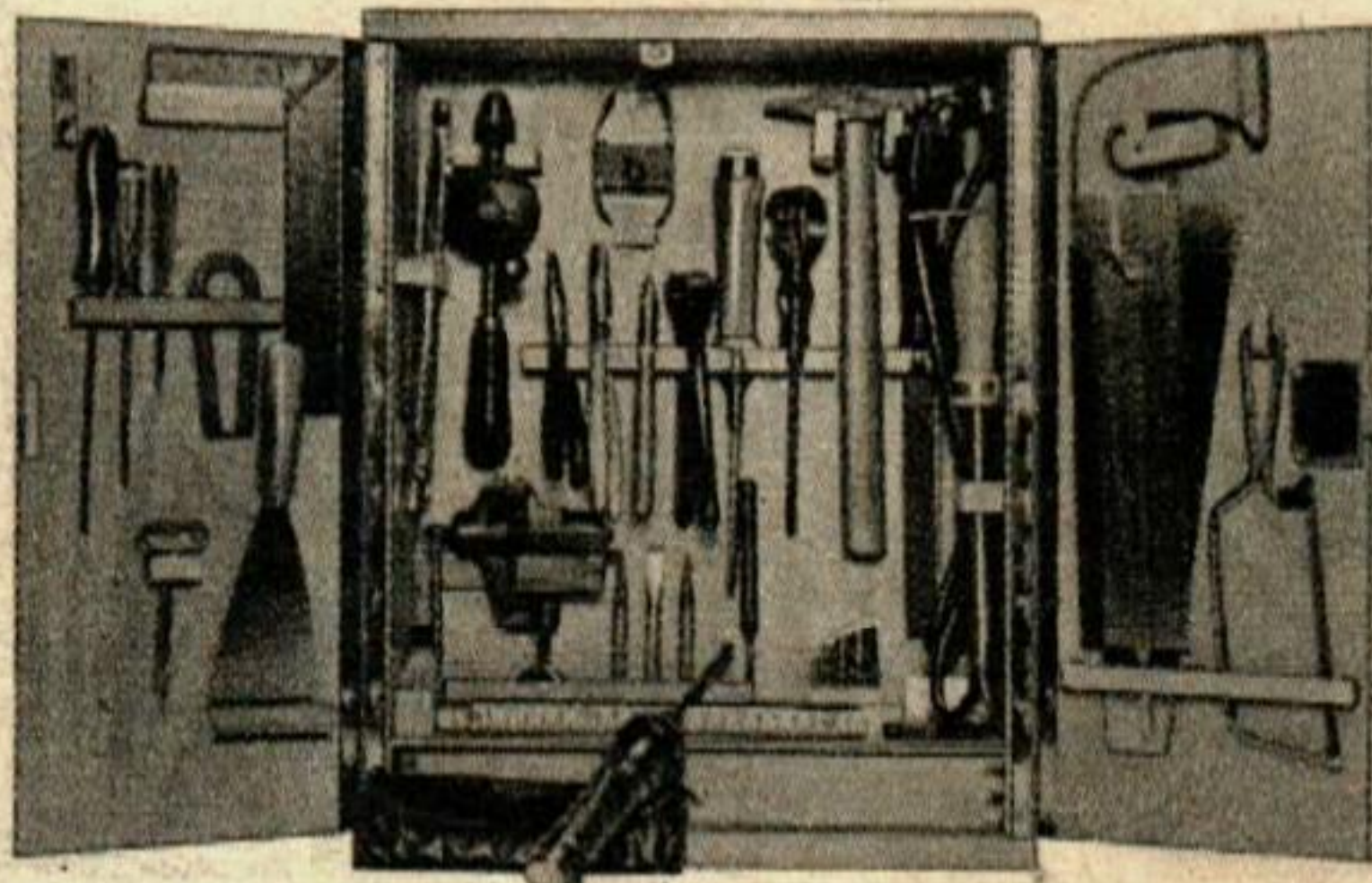


ÉCOLE PRATIQUE D'ÉLECTRONIQUE
RADIO - TÉLÉVISION

11, RUE DU 4-SEPTEMBRE - PARIS (2^e)

J'offre à tous les lecteurs de MÉCANIQUE POPULAIRE

Pendant 15 jours seulement (en raison du prix très bas) le formidable "ATELIER 100 pièces" et accessoires avec son armoire en hêtre 48 x 37 x 13 cm, le tout au **PRIX INCROYABLE** de 199 F au comptant ou à **CRÉDIT** avec de très **GRANDES FACILITÉS** de **PAIEMENT**. Tous nos outils sont **GARANTIS 1 AN**. Remplacement ou échange sur simple demande de tout outil jugé défectueux. **REMBOURSEMENT IMMÉDIAT INTÉGRAL** en cas de non satisfaction.



CADEAU - Les 100 premières commandes recevront un magnifique **TOURNEVIS LUMINEUX JAPONAIS**. Vite écrivez à **BENZ et Cie, 16, bd Ste-Agathe, NICE (A.-M.)**

BON à découper

Veuillez me faire parvenir sans aucun engagement de ma part, la documentation illustrée et détaillée en couleurs de votre "armoire 100 pièces" avec toutes indications utiles concernant les facilités de paiement. Il est bien entendu que j'aurai droit au cadeau en cas d'achat.

MP 1

NOM _____

ADRESSE _____