

MÉCANIQUE POPULAIRE

OCTOBRE 1948

MAGAZINE ÉCRIT POUR TOUS
VOL. 5 N° 4



Ce que sera la Ford 1949

PAR une nuit glaciale de février dernier un nouveau modèle de la Ford 1949 fut retardé par le verglas et la neige à son retour d'un essai secret sur route. Le chauffeur était inquiet car le règlement très strict de la maison Ford exige que toutes les nouvelles voitures effectuant des essais à l'extérieur soient de retour avant l'aube pour que nul ne puisse les voir.

Comme tous les modèles d'essai, cette voiture n'avait ni chromages ni peinture. Mais malgré son allure délabrée, elle était cependant d'une ligne très moderne.

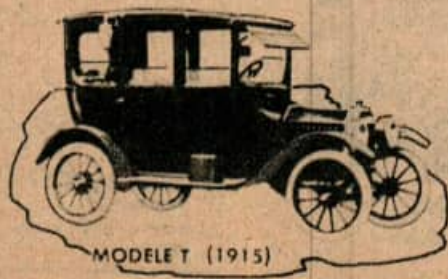
«Vraiment ce matin-là j'appuyais sur le champignon, raconta le chauffeur, et je ne m'amusais pas en route. Mais à un moment j'ai été bloqué pendant 20 minutes par un embouteillage. Les gens examinaient mon auto du coin de l'œil. Finalement plusieurs

hommes s'approchèrent et l'un d'eux me demanda : « On se demandait ce que c'était que cette voiture-là ; moi je prétends que c'est le nouveau modèle de Studebaker. Est-ce que j'ai raison ? » Je fis oui de la tête et ils furent satisfaits ».

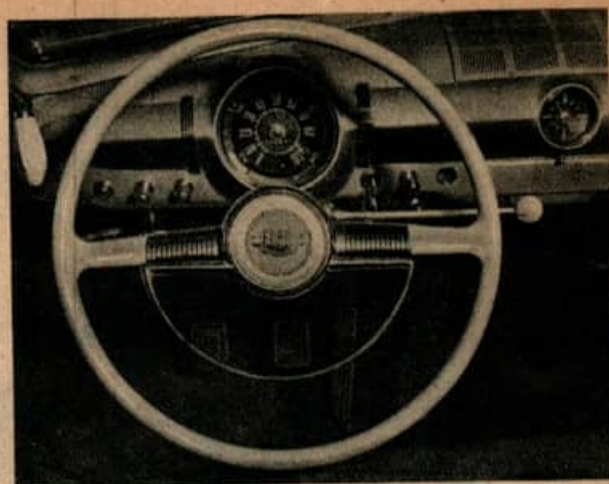
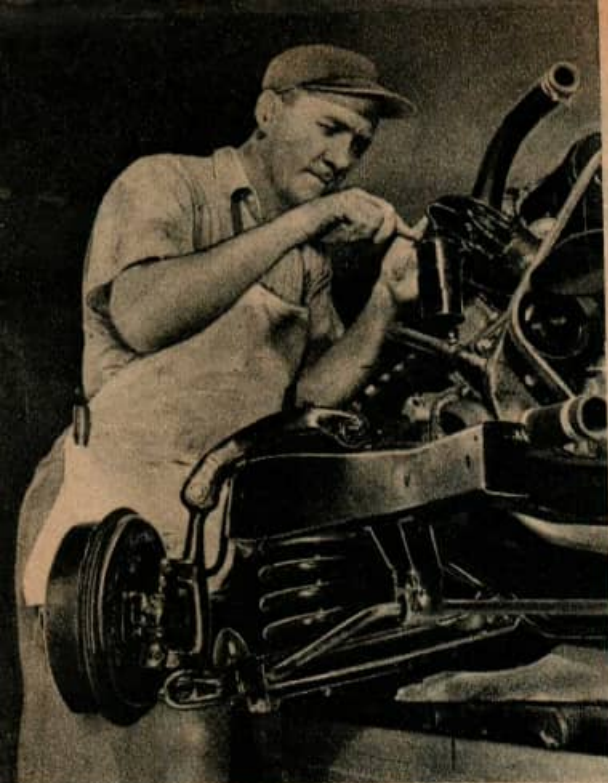
Le chauffeur en rit encore. En fait la nouvelle Ford ne ressemble pas plus à une Ford d'avant-guerre ou de 1948 qu'une Studebaker ou une Hudson.

C'est une voiture résolument moderne, construite selon les principes adoptés par Studebaker dès 1946. S'il n'y avait pas eu déjà les

nouvelles Studebaker, Hudson ou même, dans la famille Ford, Mercury la Ford 1949 serait quelque chose de sensationnel. Telle qu'elle est, elle constitue cependant une vraie révolution pour Ford et n'a rien de commun avec les modèles précédents de cette marque.



MODELET (1915)



A gauche, les ressorts remplacent à l'avant les « hydrauliques » vieux ressorts à lames transversales. Ci-dessus, tous les indicateurs sont groupés sur le cadran du tachymètre devant le conducteur.

Disparus les robustes et rustiques ressorts de suspension à lames transversales. Finis les sièges étroits et la mauvaise visibilité. Et surtout finies les ternes carrosseries noires ou grises qui, pendant des années, caractérisèrent les Ford. Pour la vivacité et la diversité des couleurs, les nouveaux modèles rivaliseraient avec l'arc-en-ciel. Ils ont des lignes simples et modernes, un capotage massif mais court, et la carrosserie est si large que les ailes arrières ont dû être supprimées.

Les seuls points de ressemblance que les nouvelles Ford ont avec leurs aînées sont : l'empattement, qui a toujours 2 m 95 ; la dimension des pneus et le fameux moteur V-8. Pour les modèles 1949 ce moteur a été tellement amélioré que les ingénieurs Ford as-

surent que la consommation est réduite de 10 % pour le même kilométrage. Il y a en outre un moteur V-6 entièrement nouveau et on peut avoir n'importe quel type de carrosserie avec l'un ou l'autre de ces moteurs.

La puissance du nouveau moteur V-8 est toujours de 100 CV, tandis que celle du V-6 a été portée de 90 à 95 CV. Ces deux moteurs sont exceptionnellement économiques et les ingénieurs de chez Ford assurent que la consommation peut être réduite de 25 % grâce à une surmultiplication qui peut être installée sur demande du client.

Si vous êtes depuis longtemps habitués à conduire des Ford vous risquez d'être complètement désorienté au début avec le modèle 1949. Presque aucun des dispositifs du tableau de bord

Voici le nouveau moteur 6-cyl. de la Ford 1949 vu par dessus. Une des caractéristiques est le filtre à huile. Le moteur est monté sur caoutchouc.

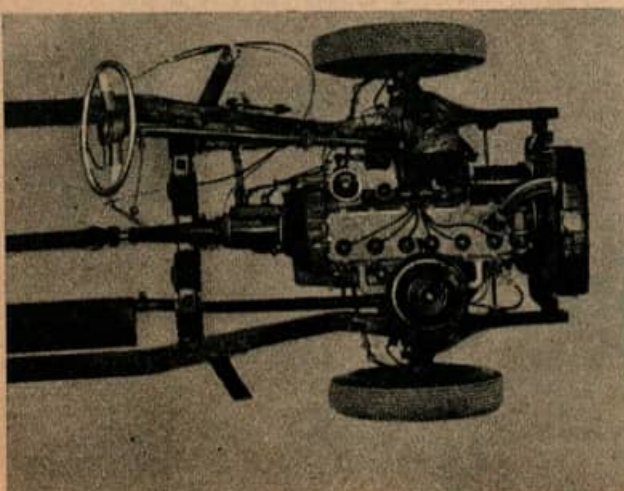
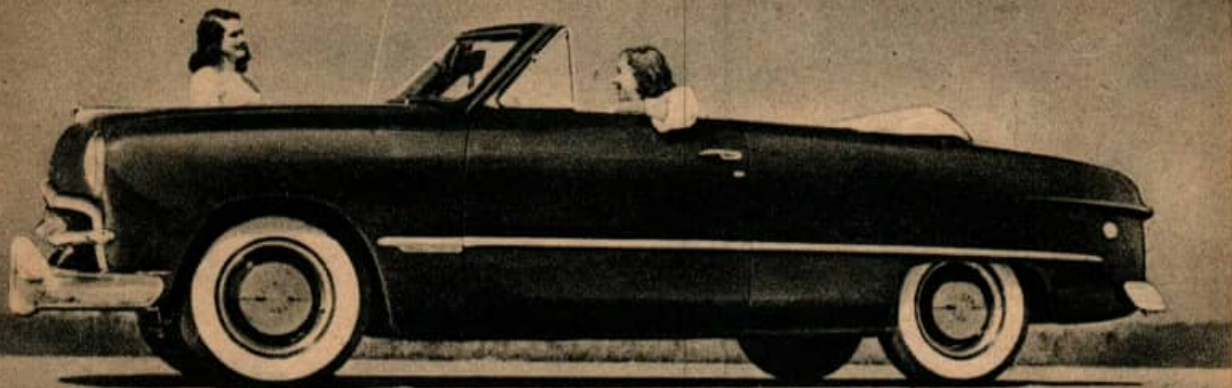


TABLEAU COMPARATIF
(Berline Ford à 4 portes)

	1948	1949
Empattement	2,96 m	2,96 m
Poids total	1604 kg	1482 kg
Longueur totale	4,96 m	4,96 m
Largeur maxima	1,88 m	1,82 m
Hauteur (en charge)	1,68 m	1,60 m
Puissance	V8: 100 CV Six: 90 CV	V8: 100 CV Six: 95 CV
Freins	Hydrauliques	Hydrauliques
Suspension avant	Lames transversales	„Spirales“ indépendants
Suspension arrière	Lames transversales	lames longitudinales
Transmission	Tube de transmission	Hotchkiss
Différentiel	3/4 flottant Spirale conique 4 pignons Différentiel	Semi-flottant Hypolde 2 pignons Différentiel
Pneus	600 x 16	600 x 16
Largeur du siège avant	1,40 m	1,55 m
Largeur intérieure centrale	1,42 m	1,54 m
Largeur du siège arrière	1,30 m	1,52 m



Digne des plus élégants décapotables, le coupé Ford 1949 est long et gracieux; il peut transporter 6 personnes. Le coffre arrière pour les bagages est deux fois plus grand qu'en 1948.

ne sont à leur place habituelle. Les indications du niveau d'essence, de la pression d'huile, du thermomètre et de l'ampèremètre sont tous groupés sur le bord extérieur du tachymètre. Ce cadran commodément condensé est placé juste devant le conducteur. La pendule a été placée plus haut et plus au centre du tableau de bord. Pour éliminer la gêne que provoquaient la nuit les cadrans illuminés, ceux-ci sont tous éclairés à la « lumière noire ».

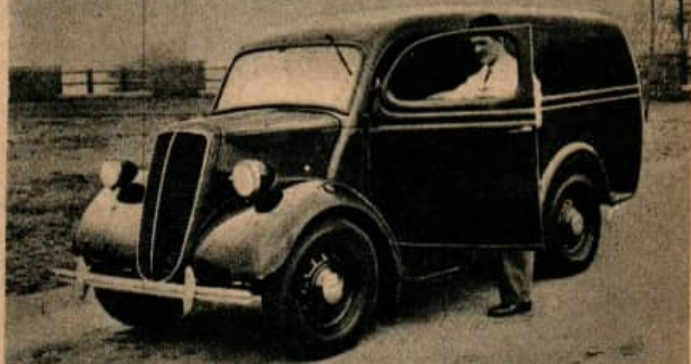
L'aménagement intérieur est nouveau et très agréable. Le siège avant est de 15 cm et le siège arrière de 20 cm plus large que sur les modèles 1948. La visibilité est excellente aussi bien devant que derrière car la Ford 1949 a près de 2 m² de fenêtres. Vous avez l'impression d'être plus près du sol, et en fait vous êtes à 20 cm plus bas que dans les modèles anciens. Cet abaissement du centre de gravité est particulièrement sensible lorsqu'on prend un virage très court à grande vitesse.

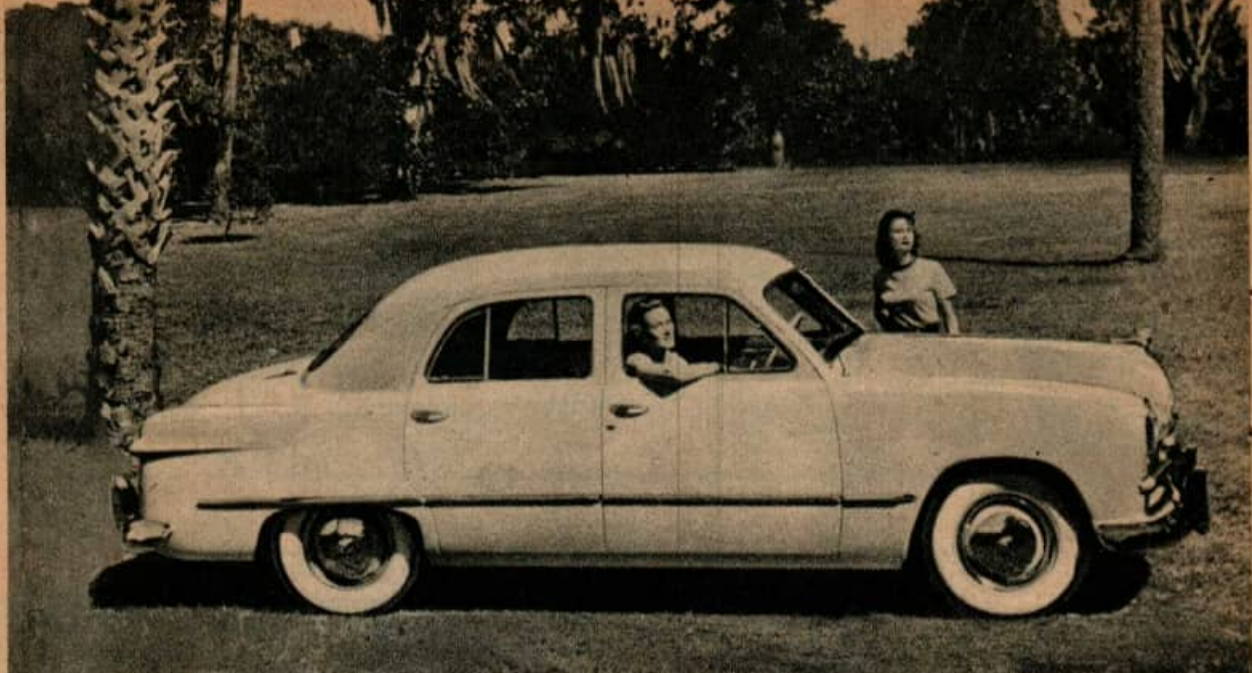
On a également l'impression d'être assis plus en avant que dans les Studebaker ou dans les Hudson. La raison en est que, à son tour, Ford a avancé sa carrosserie de quelques 15 cm, ce qui a permis d'obtenir un meilleur amortissement du siège suspendu entre les deux essieux.

L'efficacité de la nouvelle suspension est indiscutable. La voiture peut circuler sur de gros pavés, par dessus des ornières ou des cassis avec une aisance et une souplesse qui était totalement étrangère

Ces Ford, de construction anglaise sont, de haut en bas, une camionnette légère 1/2 tonne; un coach 2 portes 4 places avec empattement de 2,30 m et une berline 4 portes avec empattement 2 m 40. Toutes possèdent un moteur 4 cyl. 30 CV. 12.000 de ces voitures ont été importées aux Etats-Unis pour voir si le public américain était susceptible de s'intéresser aux voitures légères.

FORD BRITANNIQUES





Cette berline 4 portes est totalement différente des modèles précédents construits par Ford.

aux anciennes Ford. Même sur les routes d'essai, où chaque roue rencontre alternativement une série de bosses, la voiture tient la route à merveille. La raison en est que les ingénieurs de Ford, qui pendant des années s'en étaient tenus obstinément aux anciens systèmes de ressorts, ont finalement décidé d'adopter des ressorts « spirals » pour l'avant, des ressorts longitudinaux pour l'arrière et des amortisseurs type aviation. De même, le manchon du vilebrequin a été réduit par suite de l'adoption de la transmission Hotchkiss et d'un pont arrière « hypoïde ». Ces modifications ont permis d'éliminer les bruits de la route et les vibrations ont été grandement diminuées par un moteur semi-flottant.

Le nouveau système de chauffage à contrôle thermostatique peut être utilisé comme conditionneur ou comme brasseur

d'air ou comme réchauffeur. Les entrées d'air sont situées à l'avant, juste derrière le radiateur.

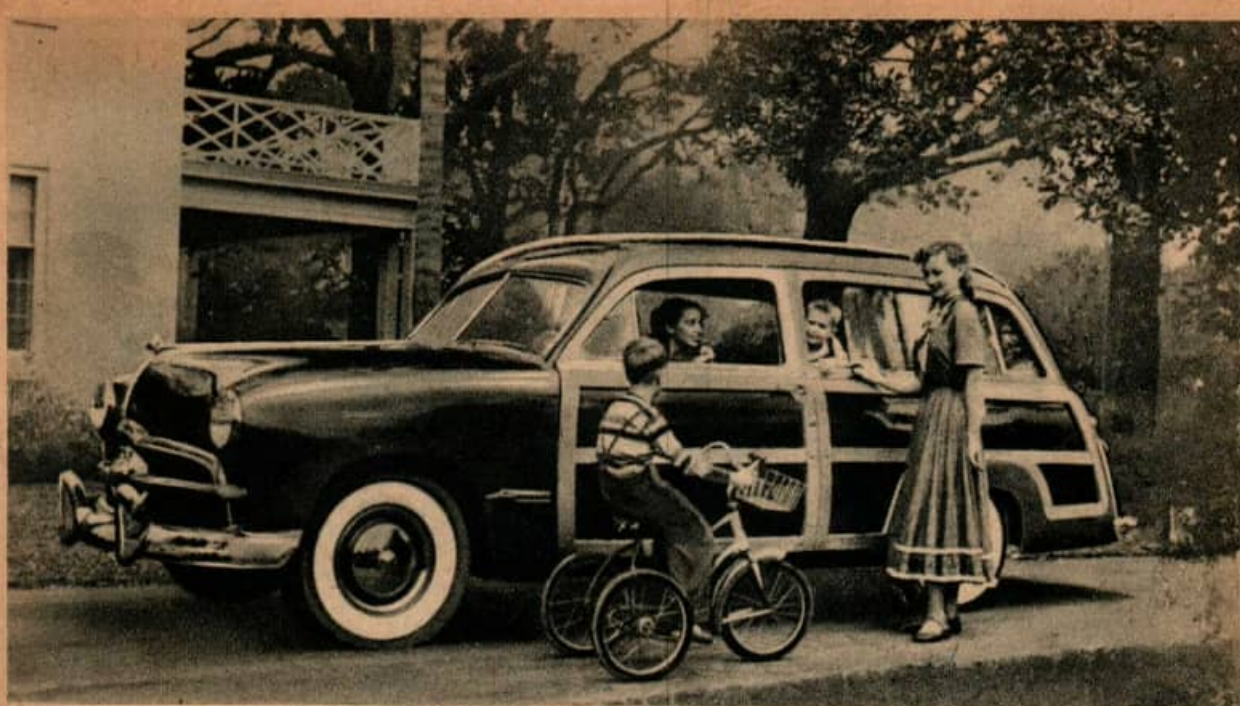
Une meilleure distribution du carburant est obtenue par un collecteur d'admission qui est fixé au moteur parallèlement au sol. Ceci diminue la tendance qu'a l'essence brute à refluer vers les cylindres arrières et donne au moteur un fonctionnement plus souple. Dans le nouveau système de refroidissement « equa-flow » de la Ford 1949, tout le volume d'eau circule sur la masse entière du bloc-moteur. La température des « points critiques » a été ainsi diminuée de 8 degrés. Dans la nouvelle V-8 les pompes à eau sont plus importantes. Les chambres de combustion ont été modifiées et il y a un nouveau système de ventilation du carter.

Bien que la nouvelle berline à 4 portes soit plus légère de 110 kg que celle de 1948, les ingénieurs de Ford affirment qu'une plus grande sécurité a été obtenue grâce aux nouveaux châssis et carrosseries 1949. La carcasse est assemblée à soudeuse continue, alors que les carcasses normales étaient généralement soudées par points.

Bien que cette carcasse soit plus légère, les essais ont démontré que, lorsque la carrosserie y est montée, elle est de 59 % plus rigide que celle des modèles antérieurs. Un autre élément de sécurité est que toutes les portes ont leurs charnières à l'avant et que les poignées fonctionnent en se relevant et non en se

Ce coach à 2 portes donne une visibilité totale grâce à la largeur du pare-brise et des fenêtres.



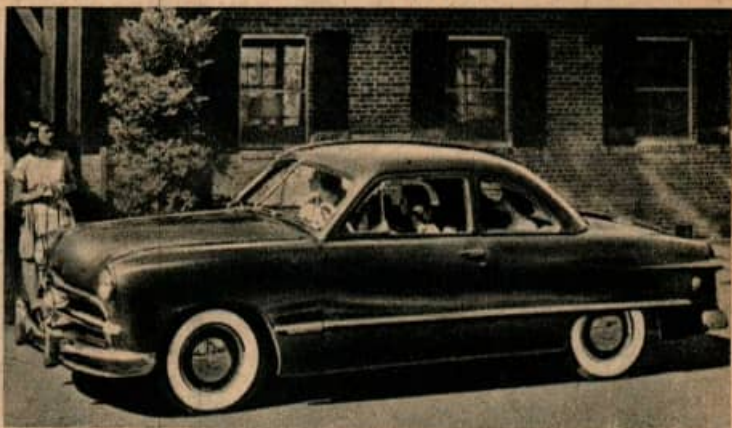


Le nouveau «station-wagon» Ford 1949 a une carrosserie tout-acier; les panneaux de contreplaqué sont boulonnés sur la coque d'acier. Il peut transporter 8 passagers. Les deux sièges arrière sont amovibles.

baissant. Ces deux éléments empêchent d'ouvrir les portes accidentellement. Ces portes ont un nouveau système de verrouillage qui empêche de les fermer lorsque les clés sont restées dans la voiture.

La conduite de la Ford est très sensiblement améliorée. Elle donne une réelle impression de puissance et colle à la route même par grand vent. Les secousses ont été réduites au minimum. Cela est en partie obtenu par un nouveau dessin de l'articulation dans lequel le centre de pivotement des jambes de force est sur le même axe que les roues.

Il y a deux séries de Ford 1949 : la Ford proprement dite et la Ford Custom. Les modèles des deux séries comprennent un coupé, une berline 4 portes et un coach deux portes. Les décapotables ainsi que les « station wagons » à deux portes carrosserie tout-acier, n'existent que dans la série Custom et le coupé 3 places uniquement dans la série Ford. Les nouvelles teintes comprennent « Bleu de Mer Métallique », « Gris de Bouleau », « Vert Brume de Mer », « Vert d'Arabie », « Bleu des Colonies », « Bronze Militaire », Brun Métallique et Noir. Il y a deux autres couleurs qui n'existent que pour les décapotables. Ce sont « Rouge Fez » et « Crème de Miami », qui risquent de faire se retourner dans leurs tombes les anciens Modèles T de l'époque héroïque.



Le coach ci-dessus est offert dans les deux séries Ford et Ford Custom. Le châssis, ci-dessous, montre plusieurs détails nouveaux tels que les ressorts spirals à l'avant qui remplacent les ressorts à lame.

