

Nash construit

UNE VOITURE DE SPORT

CE n'est pas sans raison que la nouvelle voiture de sport américaine, la Nash Healey 1951, présente une ligne nautique dans sa carrosserie basse et robuste. La voiture vit le jour en plein Atlantique sur un tapis de table sur lequel se penchaient deux passagers d'un paquebot : le président de la Nash Motors, et Healey, le constructeur britannique de voitures de sport bien connu.

Celui-ci indiqua à son partenaire qu'il venait en Amérique afin de trouver un

moteur d'auto pour une carrosserie de sport. Le président de la Nash lui dit de faire sa tournée et de rendre visite à son usine à Detroit.

La rencontre fortuite de ces deux sommités de l'automobile eut pour résultat la première voiture de sport américaine lancée par un grand constructeur depuis les environs de 1925. La Nash-Healey biplace sera strictement un article de luxe. Sa vitesse est évaluée à 200 km à l'heure.

Basse et luxueuse, la Nash-Healey, modèle sport biplace, a une vitesse évaluée à 200 km/h. Le sommet du capot n'est qu'à un mètre de la route.



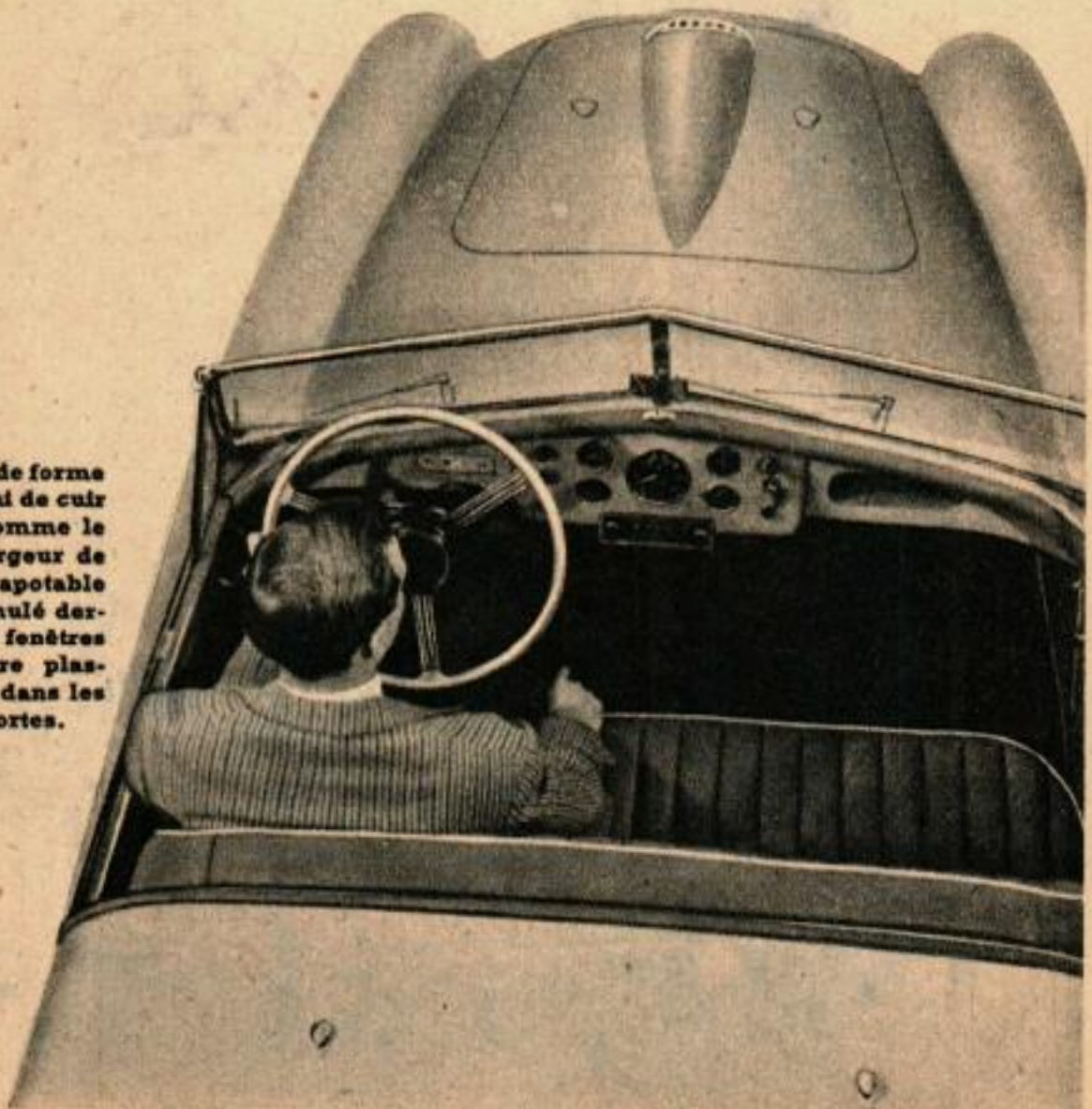
La grille avant de la Nash-Healey conserve la ligne familière de la Nash Airflyte. Sa silhouette basse et aérodynamique est accentuée par un large capot et des lignes horizontales courant gracieusement d'avant en arrière. La voiture n'a qu'un mètre de hauteur de la roue au sommet du capot. Les plaques de la carrosserie sont en aluminium ainsi que beaucoup d'autres éléments. La voiture a un poids maximum d'environ 1200 kg, une distance entre roues avant et arrière de 2,60 m, une longueur de 4,30 m et une largeur de 1,70 m. Elle a un rayon de virage de 5,2 m et une garde au sol de 18 cm. Le tableau de bord est d'une conception rationnelle, avec garniture en cuir et le siège unique est réglable et recouvert de cuir anglais de première qualité sur des coussins en caoutchouc mousse. Le siège étant bas, le volant de direction est réglable.

Des carrosseries de Nash-Healey seront construites en Angleterre par la Cie Healey, qui, depuis des années, satisfait le goût des sportifs européens. Le moteur (basé sur le Nash Ambassador) et les autres éléments mécaniques sont construits par Nash aux U.S.A. Le moteur est à 6 cylindres, à soupapes en tête, à haute compression, équipé spécialement d'une culasse de course en aluminium, et comporte d'autres modifications importantes pour les grandes vitesses. La nouvelle culasse de cylindre en aluminium

donne un taux de compression de 8,1 avec une puissance de 125 cv à 4000 tours/minute. Il y a deux carburateurs horizontaux S.U., de construction britannique, fonctionnant conjointement avec une tubulure d'admission d'un seul tenant, d'un diamètre exceptionnel. Les raccords de celle-ci sur le côté du moteur sont venus directement de fonderie avec le bloc cylindrique, ils sont refroidis par eau de deux côtés, assurant une distribution régulière d'essence et un meilleur contrôle de la température, lequel permet d'utiliser des taux de compression plus élevés et plus avantageux et de tirer ainsi le maximum d'énergie de l'essence. Le vilebrequin est complètement équilibré, permettant ainsi une répartition uniforme de l'effort pour faire face à la poussée imposée aux paliers par le taux de compression élevé.

Une autre caractéristique importante de cette voiture est son châssis utilisant la suspension avant. Ce système fut créé par Healey pour permettre à ses voitures de sport, rapides et basses, de tenir mieux la route dans les courbes et pour faciliter la direction en tous temps. Les roues avant sont montées sur des « bras articulés », dont le pivot est en avant du centre de la roue. Ce bras s'appuie sur un ressort à boudin. Quand on roule sur une bosse, chaque roue est déviée verticalement, sans changement de cap ni oscillation.

Le tableau de bord, de forme rationnelle, est garni de cuir anglais de luxe, comme le siège qui a une largeur de 1,35 m. Un toit décapotable en étoffe est dissimulé derrière le siège. Des fenêtres latérales en matière plastique dure rentrent dans les panneaux des portes.

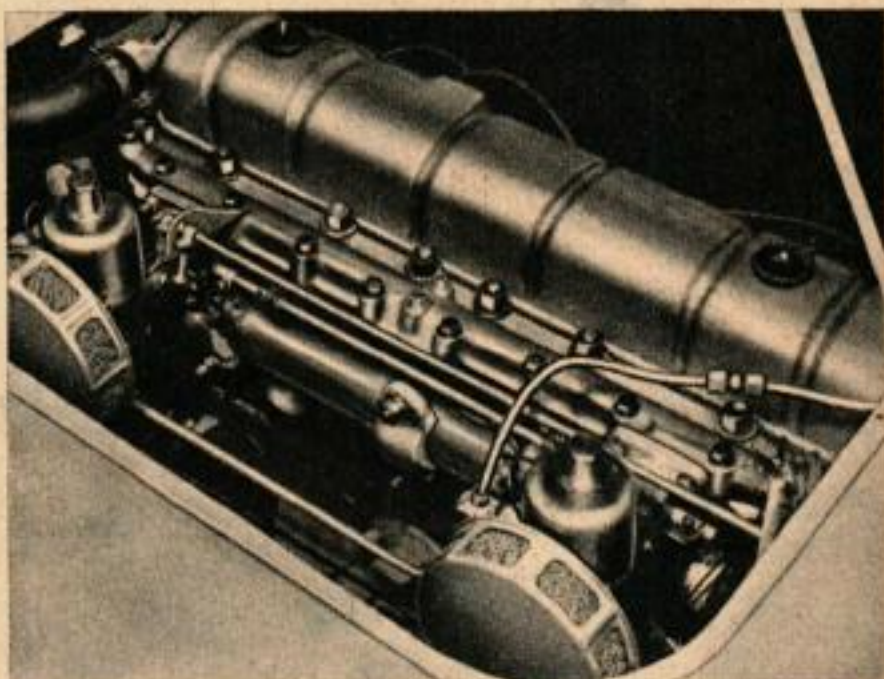


Le long capot de la Nash Healey donne un aspect européen à la voiture de sport qui a une longueur hors tout de 4,30 m. La carrosserie et la plupart des éléments du châssis sont en aluminium.



La suspension arrière de la Nash Healey emploie aussi des ressorts à boudin combinés avec des amortisseurs à action directe, montés sur des colonnes fixées au châssis. Cette suspension est analogue à celle employée dans la Nash Ambassador, avec des modifications dans la forme des ressorts et la taille de l'amortisseur pour s'adapter au poids et aux caractéristiques de la Nash Healey. Elle est dotée d'un arbre moteur tubulaire permettant d'utiliser une suspension par ressorts à boudin à l'arrière. L'arbre tubulaire moteur et la prise du mouvement à l'arrière du moteur de la Nash Healey sont plus courts que ceux de l'Ambassador, par suite de la distance plus réduite entre les roues de la voiture de sport. Avec une largeur arrière de 1,35 m, les axes arrière sont plus courts. La voiture est équipée de freins hydrauliques Duo Servo et de pneus à face extérieure blanchie de 640 x 15. L'Overdrive permet d'atteindre de grandes vitesses sur route avec une vitesse modérée du moteur. Les éléments du châssis, caractéristiques des voitures de sport anglaises, sont massifs pour résister à des tensions très élevées.

La Nash Healey est munie d'un toit décapotable en étoffe placé derrière le siège, avec une lucarne arrière en matière plastique molle. Les glaces latérales sont en matière plastique dure, et rentrent dans les panneaux des portes. Des compartiments carrés pour les pneus et les bagages sont ménagés dans l'arrière presque horizontal de la carrosserie.



Moteur de la voiture du sport Nash Ambassador, 6 cylindres, soupapes en tête, moteur à haute compression muni de deux carburateurs horizontaux S.U. anglais. Ci-dessous, vue montrant la suspension des roues avant.

