



Indiscrétions

SUR DETROIT

par Silas Freeman

MAINTEANT que les constructeurs d'autos américains ont définitivement mis en vedette leur moteur V-8 à haute compression, l'attention se concentre sur la chambre de combustion, présentant des possibilités de recherches et de développement, en vue du but final qui est d'augmenter le nombre de kilomètres parcourus avec un litre d'essence. Autrement dit, les « octanes mécaniques » que les constructeurs peuvent incorporer à leurs moteurs pour compenser les octanes chimiques que le programme de défense nationale retire aux carburants actuels, se concentrent dans la forme de la chambre de combustion.

Fier de son nouveau moteur V-8 qui utilise du carburant ordinaire plutôt que du supercarburant, Chrysler, n'a pas fait mystère de sa chambre de combustion de forme inusitée qui permet d'obtenir 180 CV avec un taux de compression de 7,5. Elle est hémisphérique. Le vieux moteur Liberty utilisait aussi une chambre de combustion hémisphérique. Ensuite, la General Motors a sorti ce qu'elle appelle le moteur expérimental 19XX. Conçu principalement pour la Cadillac il a un déplacement de 4 700 cm³ seulement, contre les 5 400 du Chrysler, et un taux de compression de 12.

Comme c'est un moteur expérimental,

La Consul, de fabrication britannique, importée par Ford pour la vente aux U.S.A.



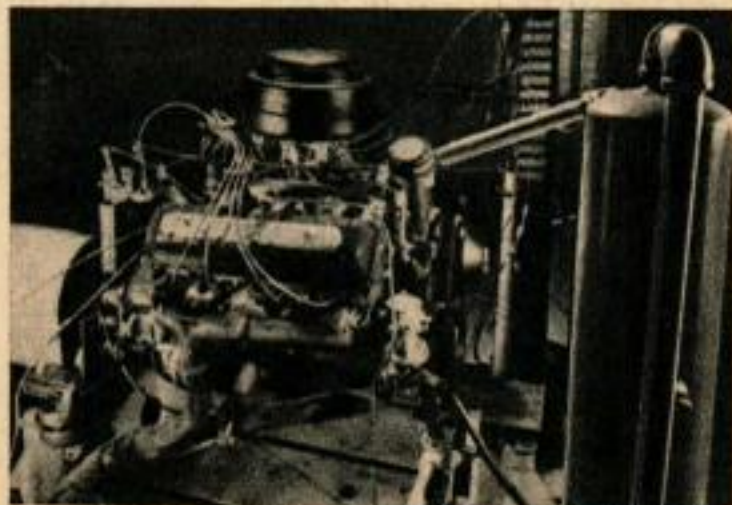
il ne se présente pas en rival du Chrysler Firepower. Toutefois, il offre des possibilités que le directeur des laboratoires de recherches de la General Motors, croit illimitées. Son déplacement peut être légèrement augmenté pour donner jusqu'à 207 CV et peut aussi être réduit à un ensemble pouvant convenir aux carburants à 95° d'octane, et ce, avec un taux de compression de 10, ainsi qu'une économie de carburant extraordinaire. La puissance, au taux de 10, pourrait atteindre 180 CV.

Quel est le secret de ce nouveau moteur, qui suit la ligne inaugurée en 1947 par le moteur Kettering à six cylindres en ligne et au taux de 12? C'est sa chambre de combustion; mais on ne tient pas à faire des révélations sur ce point.

Si Cadillac s'intéresse au nouveau moteur, il ne changera pas en 1952 son moteur actuel V-8 160 CV au taux de 7,5. C'est toujours le moteur le plus économique dans sa gamme de prix et de poids. La chambre de combustion aurait pu être adaptée au moteur actuel, sans la situation de l'outillage imposée par les conditions actuelles. Il y a peut-être des possibilités à longue échéance pour les modèles 1953 que l'on espère construire.

Mais il est une nouveauté qui touche le public américain de plus près que le moteur

Le moteur expérimental 19XX de la General Motors est un V-8 avec compression de 12, conçu pour la Cadillac.



19XX. C'est une nouvelle transmission Hydra-Matic faisant partie intégrante du nouveau moteur, presque autant que la chambre de combustion. Elle est en « tandem » avec le moteur.

On l'appelle Hydra-Matic à double gamme. En changeant la distribution, mais sans ajouter aucun engrenage, la section des transmissions de Detroit a introduit dans la transmission une troisième gamme de vitesse, pour la ville ou la montagne. Elle permet une commande plus efficace, une plus grande puissance et une plus grande économie, sans nuire à la douceur et à la facilité du maniement. La nouvelle gamme prend la place de la gamme « basse » qui accroît la puissance au détriment de l'économie.

L'Hydra-Matic à double gamme équiperait la Cadillac 1952, conjointement avec le moteur actuel au taux de 7,5. Ce n'est pas la combinaison, dont on a tant parlé, de l'Hydra-Matic et du convertisseur de couple.

Le nouveau moteur De Soto est en bonne voie aussi. C'est une modification du Chrysler V-8 Firepower. Il aura environ 130 CV au lieu de 180, par suite de l'alésage réduit et de quelques changements secondaires dans la distribution.

On dit que Plymouth essaie un nouveau moteur pour un usage ultérieur; probablement pas pour ses modèles 1952. Plymouth, qui a maintenant la plus lourde des trois grandes voitures à prix réduit peut diminuer le poids de plusieurs kilos s'il décide de renouveler quelques éléments. Dodge a également un nouveau moteur en préparation, mais le marasme subi par l'outillage pourrait en retarder la sortie.

Les nouvelles toitures rigides doivent faire leur apparition cet été. La Rambler « super-décapotable » de Nash, attendue depuis longtemps, sortira plus tard et Hudson aura son modèle prêt lui aussi; mais cela n'allongera guère la liste des constructeurs de voitures tourisme dans ce domaine.

Ford vient d'annoncer qu'il importe la Consul, de construction britannique, pour la vente aux U.S.A., ce qui a remis en faveur l'idée de pallier à la pénurie de matières premières, grâce aux voitures plus petites et plus légères. On dit que Ford et Chevrolet ont pensé de nouveau aux voitures légères de l'après-guerre, qu'ils ont finalement rejetées, le prix de revient ne laissant pas beaucoup de marge entre les modèles actuels et les nouveaux. Traditionnellement, la petite voiture n'a jamais été en faveur auprès des automobilistes américains. Mais ils préféreraient piloter une petite voiture que d'en garder une grande au garage, faute de coupons d'essence.