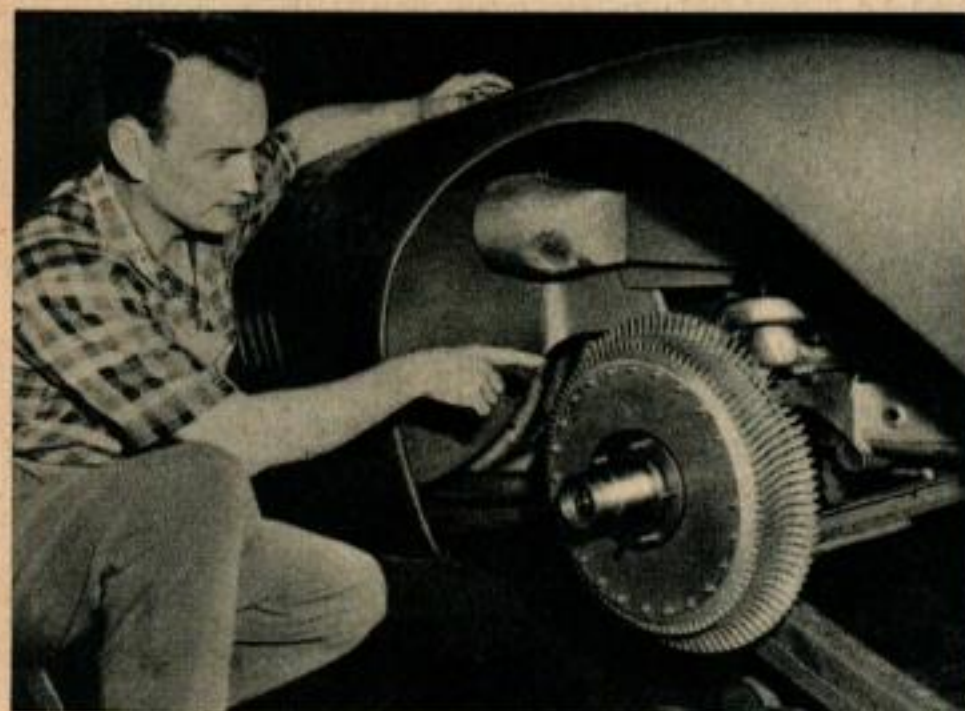


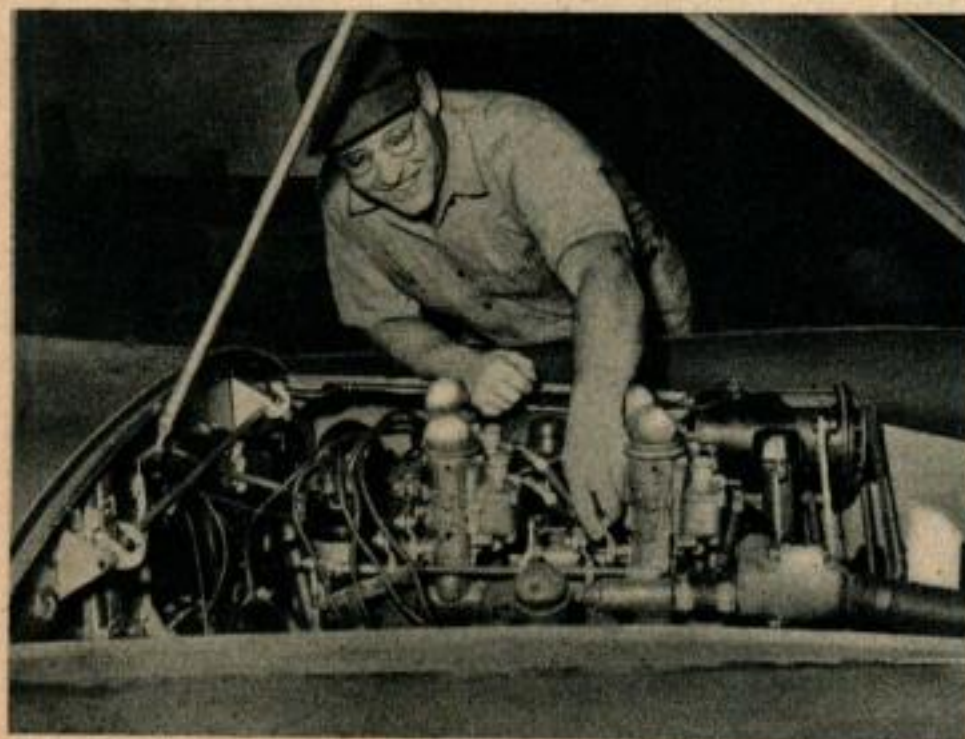
La dernière



Briggs Cunningham au volant de son nouveau chef-d'œuvre, la C-4R. Le volant de sûreté cède en cas de collision. Ci-dessous: le coureur Phil Walters montre les ailettes du radiateur, qui enverront un courant d'air sur le tambour de frein.



Le moteur de la C-4R est un Chrysler V-8 modifié développant 300 CV. Son taux de compression est de $7 \frac{1}{2}$.



LES mécaniciens de l'atelier Briggs Cunningham, à West Palm Beach, en Floride, produisent une voiture qui promet à une marque américaine d'être parmi les meilleures voitures de sport du monde.

Un moteur sur roues, aux lignes basses et aérodynamiques, avec une grille qui lui donne l'aspect d'un insecte tapi, la nouvelle Cunningham C-4R rassemble nombre d'innovations mises en œuvre sur trois modèles antérieurs. Elle pèse 350 kg de moins que la Cunningham de 1.450 kg sur laquelle, au Mans, l'an dernier, le coureur Phil Walters franchit la ligne d'arrivée à 245 à l'heure. Quelle sera la vitesse de la nouvelle? « Plus de 240 » dit Walters, en souriant. La plupart des fervents de la voiture de sport estiment qu'elle approchera de 280 km à l'heure, ses pneus de $7,50 \times 15$ gémissent comme des sirènes sur les routes droites.

Sous le capot en pente douce de la Cunningham, un moteur Chrysler Firepower V-8 modifié, avec des carburateurs spéciaux et des agencements particuliers à Cunningham, propulsera la nouvelle voiture par la poussée considérable de ses 300 CV.

La nouvelle voiture de sport américaine disposera d'une puissance double du moteur d'auto moyen, sur un châssis léger d'une seule pièce, en tubes d'acier soudés pour obtenir une rigidité et une solidité maxima. Avec une telle puissance et si peu de poids, l'accélération de la Cunningham donne au chauffeur le sentiment qu'il va enfoncer l'arrière de la voiture et amorcer sur la route une glissade sur le fond de son pantalon. Pour pousser encore plus loin l'accélération, la transmission Cadillac à trois vitesses utilisée sur les modèles précédents a été abandonnée pour une nouvelle boîte à cinq vitesses conçue et construite par Cunningham lui-même. « Elle couvre la même gamme de démultiplications », dit Phil Walters, « mais elle permettra l'usage de CV supplémentaires pendant l'accélération, puisque le chauffeur peut maintenir le moteur à une vitesse plus élevée. »

Ce qu'il y a de plus étonnant dans cette nouvelle voiture, c'est le fait que Cunningham a abandonné le fameux arrière De Dion. Inventée en 1904 par le Français de ce nom, cette suspension resta presque inconnue, après la première guerre mondiale, jusqu'au jour où Mercedes

Voiture de Sport américaine: La C-4R

la replit. L'arrière de la C-4R est de conception Cunningham entièrement nouvelle, et le constructeur reste très discret à ce sujet. « C'est la première amélioration révolutionnaire de l'arrière d'une voiture depuis De Dion », dit Walters. Sa principale caractéristique est un allègement de 25 %, avec un accroissement de solidité. »

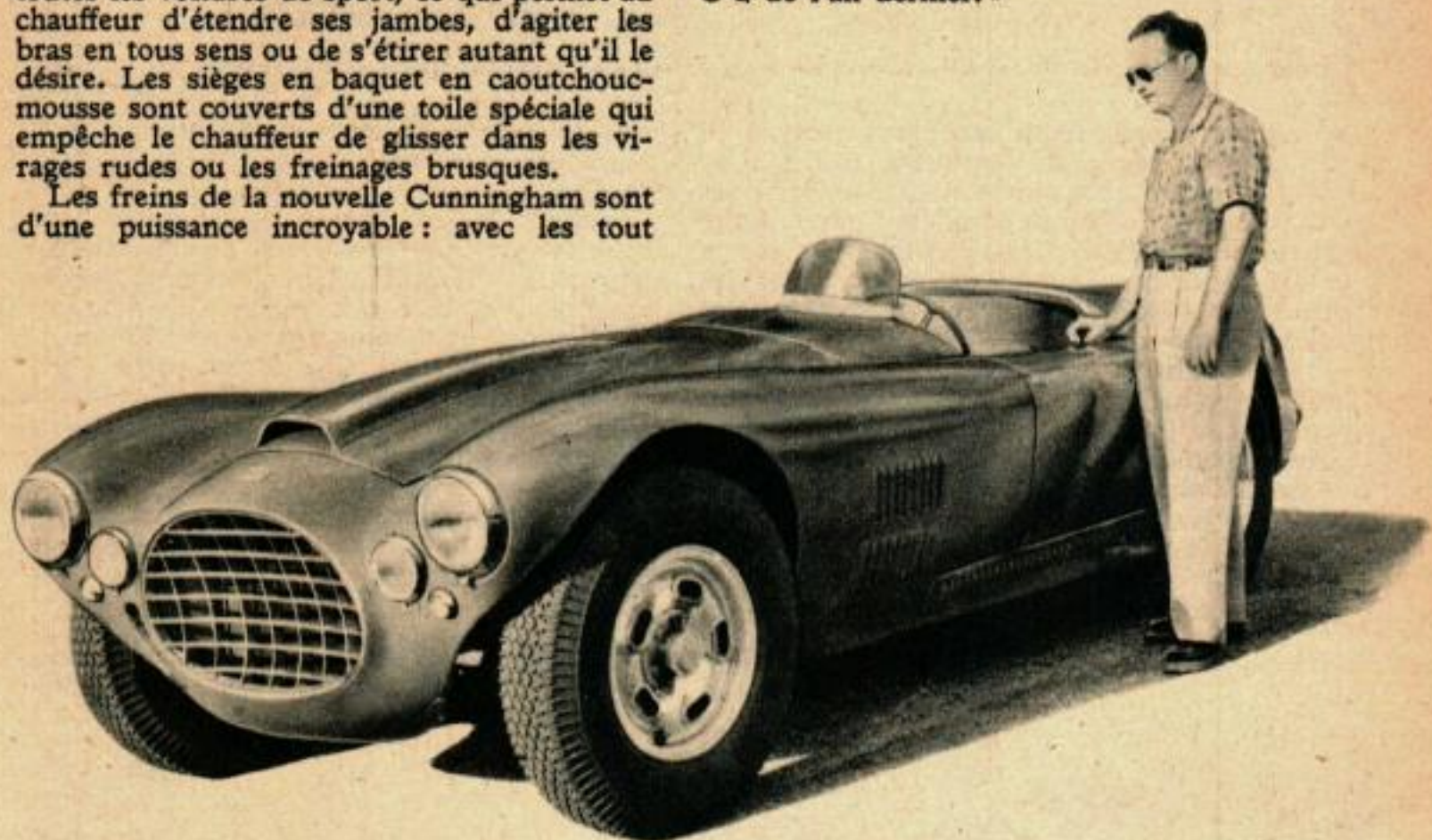
Avec son centre de gravité abaissé et une répartition de poids très étudiée, la nouvelle Cunningham colle à la route avec une ténacité remarquable et donne l'impression d'une voiture beaucoup plus lourde. « Comme la Jaguar XK-120, elle semble toujours rouler à 60 km à l'heure de moins que sa vitesse réelle », révèle un chauffeur d'essais.

Le confort et la sécurité y sont particulièrement soignés. Sa carlingue est la plus vaste de toutes les voitures de sport, ce qui permet au chauffeur d'étendre ses jambes, d'agiter les bras en tous sens ou de s'étirer autant qu'il le désire. Les sièges en baquet en caoutchouc-mousse sont couverts d'une toile spéciale qui empêche le chauffeur de glisser dans les virages rudes ou les freinages brusques.

Les freins de la nouvelle Cunningham sont d'une puissance incroyable: avec les tout

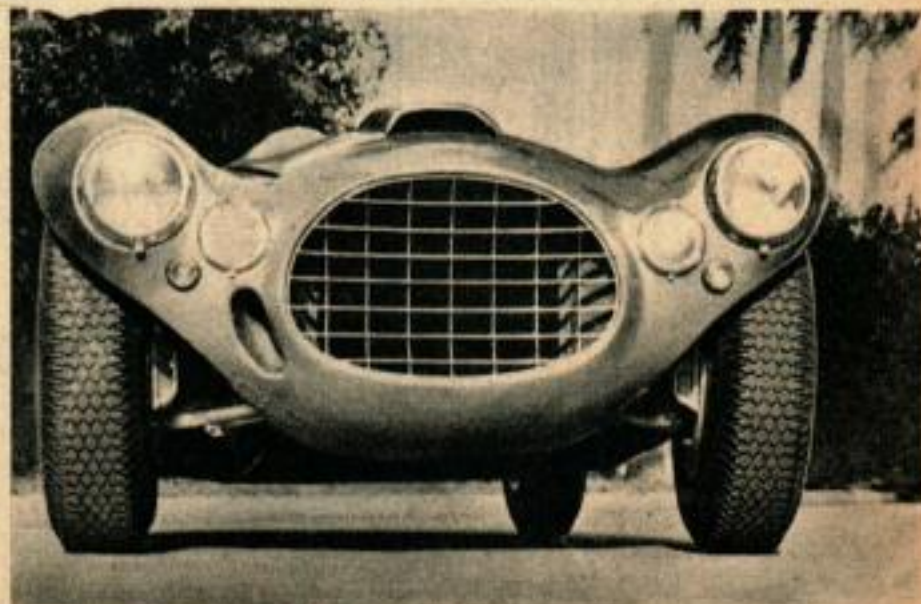
premiers modèles, eux-mêmes essayés sur une surface d'asphalte caillouteuse et rugueuse, les voitures s'arrêtaient sur 40 mètres, à près de 100 à l'heure. Qui plus est, des Cunningham ont terminé des courses avec des freins en aussi bon état qu'au moment du départ et sans le moindre signe de faiblesse, contrairement à l'inconvénient présenté par les voitures de sport rapides après des freinages répétés.

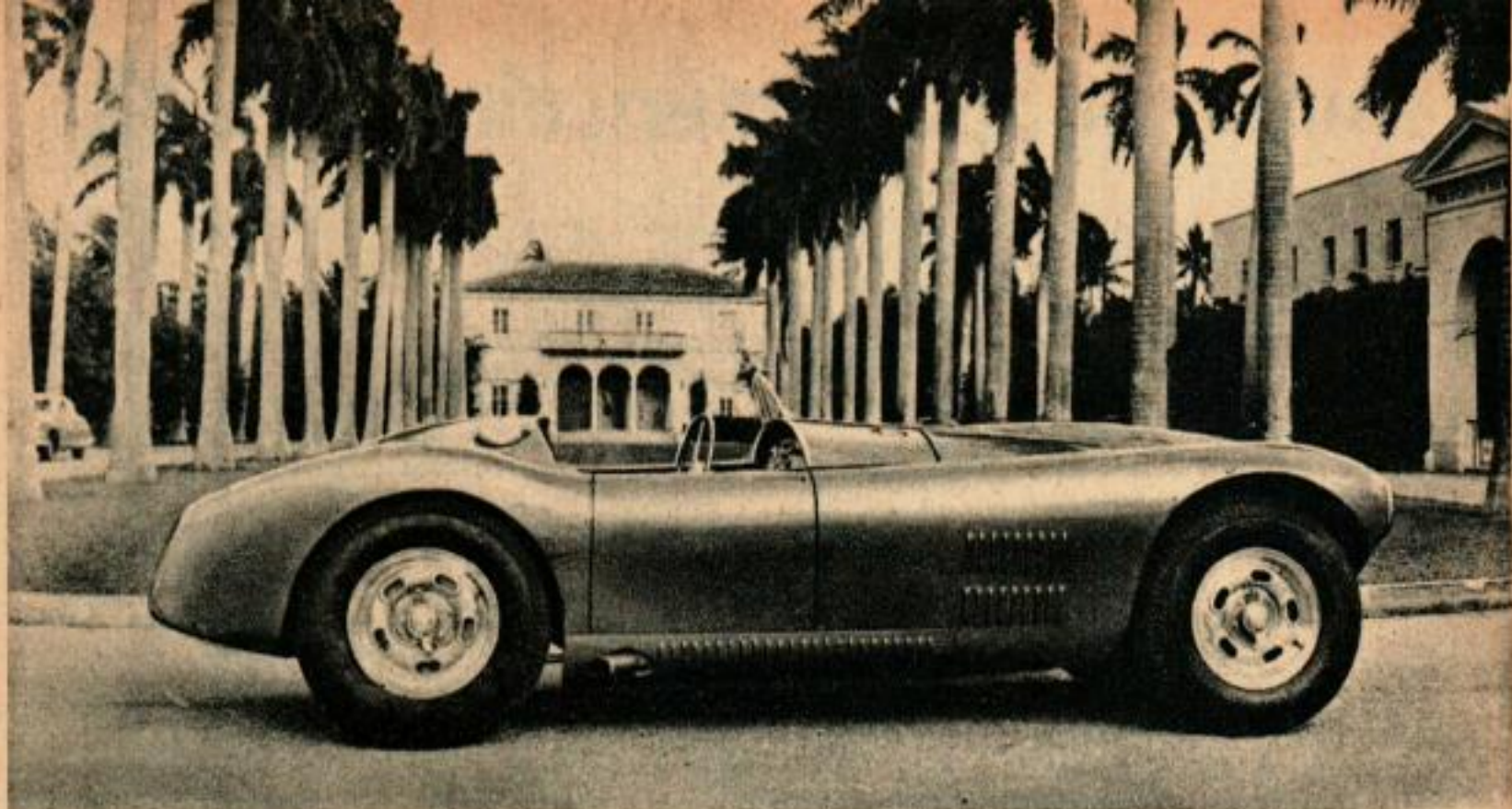
Sur la C-4R, les freins sont encore plus puissants que sur les modèles précédents. « Il y a trois manières d'augmenter le rendement des freins », explique Walters. « On peut réduire le poids de la voiture, augmenter la dimension des freins ou en améliorer le refroidissement. Nous avons employé les trois procédés. Les freins de la C-4R sont plus grands de 20 % que ceux de la Cunningham C-2 de l'an dernier. »



Vue d'ensemble de la voiture de sport Cunningham, montrant ses lignes basses et entièrement aérodynamiques. Ce modèle, créé pour la course, coûte près de 6 millions.

À droite, les éventails au sommet du capot et à gauche de la grille, amènent l'air directement au moteur. On voit à peine, à l'intérieur des roues, les éventails de refroidissement des freins.





Voici une vue de côté de la belle voiture de sport américaine, dont la vitesse doit approcher 280 à l'heure.

Le secret de la faible usure des freins, c'est un système de refroidissement inédit. Des ailettes métalliques sur le bord des tambours de freins font office de soufflets centrifuges et envoient de l'air frais provenant d'évents placés sous la voiture; cet air traverse les tambours et sort par des trous d'échappement dans les moyeux.

Cunningham expérimente un modèle à toiture rigide, aux lignes basses, se terminant en V à l'arrière. On l'essaiera dans des tunnels aérodynamiques en Allemagne, probablement dans le laboratoire même où l'on essaie les carrosseries Mercedes. Actuellement, cette voiture n'est encore qu'un modèle en argile, dans l'atelier Cunningham de West Palm

Beach où elle subit des changements continuels à mesure que les ingénieurs expérimentent l'action de l'air sur sa surface.

Comme la Cunningham est unique à beaucoup de points de vue, elle ne se prête pas à la fabrication en chaîne. Une grande partie doit en être assemblée à la main. Cependant, la production en croît lentement. Cinquante coupés Continental C-3 seront livrés cette année lorsque leurs carrosseries, faites à la main, arriveront d'Italie. Cunningham pense produire environ 25 de ces voitures cette année et 50 en 1953.

On peut avoir une C-4R pour un peu moins de 6 millions. Le Coupé Continental coûte environ 3 millions.

Depuis le châssis en tubes d'acier jusqu'aux sièges capitonnés, tout est fait à la main, dans la Cunningham. Le châssis est entièrement soudé pour obtenir le maximum de solidité.

