



Plus large et plus basse, la nouvelle Plymouth n'a plus l'allure « carrée » que lui reprochaient les critiques l'an dernier.

Les Voitures « Plymouth » se mettent à la Mode 1953

VOUS connaissez peut-être ce vieux film où l'on voit une secrétaire particulière, intelligente et tout et tout, qui abat à elle seule le travail de trois employés, mais qui, hélas ! ne reçoit de son patron — jeune et beau comme il se doit — que des messages d'affaires et encore davantage de travail. Puis, vers le milieu du film, elle rejette ses grosses lunettes, change sa coiffure, passe une jolie robe et... épouse illico son patron qui vient tout juste de s'apercevoir que... etc... etc...

A peu de choses près, c'est l'histoire des automobiles Plymouth. Cette année, cette bonne vieille voiture en qui on peut avoir toute confiance, est revêtue d'une carrosserie qui fera se retourner les gens sur son passage. Mais, sous cet habit prometteur, se retrouvent les qualités qui ont fait sa renommée.

Totalement rénovée, la carrosserie de la Plymouth 1953 est surbaissée, mais pas assez pour la rendre inconfortable. En réalité, sa hauteur totale n'est diminuée que de 2 1/2 cm environ, mais des modifications de style donnent l'impression que le surbaissement est au moins de 15 cm... Les sièges sont encore à la hauteur normale d'une chaise, bien que légèrement plus bas que ceux de l'an dernier.

Le moteur n'a subi pratiquement aucune transformation, si ce n'est que le taux de compression passe de 7 à 7,1, grâce à quelques modifications de la chambre de combustion : cela et d'autres modifications mineures font passer la puissance de 97 à 100 CV.

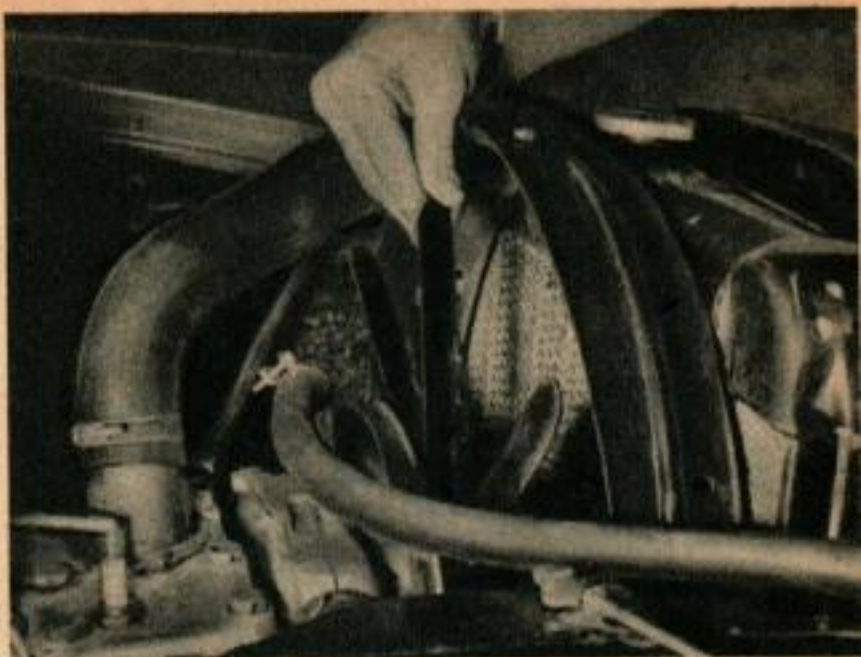
On ne saurait maintenant se plaindre du manque de stabilité de la voiture dans les virages. Par l'intermédiaire d'un bras oblique de contrôle de la suspension avant, Plymouth a rapproché le centre de suspension du centre de gravité, d'où une appréciable augmenta-



tion de la stabilité. On a aussi virtuellement supprimé le coup de raquette du pont arrière en avançant l'axe arrière sur ses ressorts de suspension qui ont été élargis de 5 cm. Cette nouvelle position des roues arrière les empêche également de patiner trop facilement lors des départs sur la neige ou les surfaces glissantes.

Cette caractéristique reste d'ailleurs à prouver; car, lorsque l'on a procédé aux essais de la Plymouth 1953, il n'y avait pas la moindre neige dans le secteur. Nous n'avons pas procédé aux tests de consommation d'essence et d'accélération (cela devant avoir lieu plus tard, sur un modèle de grande série), mais nous avons pu apprécier les qualités réelles de stabilité de ce véhicule: deux virages en S sur route non relevée pris à 90 à l'heure n'ont pas fait crisser les pneus et n'ont pas obligé le chauffeur à se cramponner au volant. D'autres essais, sur de raboteuses routes de campagne ou sur des chemins recouverts de graviers, nous ont donné toute satisfaction en ce qui concerne la suspension, la traction et l'accélération.

La nouvelle voiture est un peu plus courte, que les modèles de 52. L'empattement est en effet, de 2,85 m au lieu des 2,95 de l'an passé. Le modèle «Concord» de 2,77 m est supprimé. Cette modification procure un meilleur équilibre et, par conséquent, de meilleures performances, améliorations qui sont, d'ailleurs, le résultat des nombreuses modifications apportées sur la voiture, y compris la suspension et la direction, déclarent les ingénieurs de Plymouth.



L'abaissement du capot a obligé les ingénieurs à installer une plus petite hélice de ventilateur, à 6 pales, complétée par un carter empêchant la recirculation de l'air. Elle tourne plus lentement, d'où moins de bruit à grande vitesse.

Quant au style, il est net et comporte peu de fioritures ou d'accessoires chromés inutiles; cependant, ceux qui aiment les décorations chromées peuvent en obtenir, moyennant un supplément de prix.

La carrosserie paraît plus basse qu'elle n'est parce que les lignes verticales ont été adoucies ou supprimées.

Le pare-brise monopièce, en verre courbe, ne déforme pratiquement pas la vision. Il ne

Même sur le modèle de luxe «Cranbrook», les fioritures sont rares. L'absence totale de garde-boue arrière donne à la voiture l'apparence d'une longueur qu'elle n'a pas, puisque son empattement est un peu plus court que celui des Plymouth 1952.





Le vide-poche a été installé au milieu du tableau de bord, à bonne portée de la main du chauffeur.



La malle est plus vaste et son couvercle plus large. Notex le bouchon du réservoir d'essence, au-dessus du pare-chocs.



Ci-dessus: la porte arrière de la Plymouth 1953 est bien plus large en haut, pour que les passagers puissent voir à l'extérieur sans se pencher en avant: une très heureuse innovation.

Ci-dessous, au-dessous de la photo d'une «Craghead», 1953, l'on a tracé la silhouette du même modèle de 1952. La nouvelle voiture semble bien plus basse qu'elle n'est réellement.

s'arrondit pas brusquement sur les côtés, mais garde une courbure à peu près constante ce qui évite les déformations latérales, parfois si gênantes.

Cette année, les garde-boue arrière font partie intégrante de la carrosserie. L'arrière a été élargi, ainsi que le couvercle de la malle qui, dit-on, offre 30 % de place en plus, bien qu'il semble improbable d'y faire tenir cette quantité supplémentaire de bagages.

Le moteur a été avancé de 6 1/2 cm, ce qui augmente la place disponible pour allonger les jambes. Par de petites modifications à l'arrière, on a augmenté la place et les coussins de la banquette.

Voici enfin une liste des autres améliorations: Le vide-poche a été installé au milieu du tableau de bord, à bonne portée de la main du chauffeur. Le bouchon du réservoir d'essence est placé au-dessus du pare-chocs arrière à gauche de la plaque de police. Le bas du tableau de bord est légèrement recourbé vers l'avant, ce qui augmente l'espace disponible pour caser les genoux des passagers de l'avant. Sur les modèles à deux portes, le siège du chauffeur est assez large pour que deux personnes y restent assises tandis que le dossier voisin est replié pour permettre l'entrée des passagers de l'arrière. Les charnières du couvercle de la malle sont montées aux extrémités où elles ne peuvent pas abîmer les bagages, ni les divers paquets entreposés.

