



RAY-BAN

à l'horizon de votre vision de la route!

de la qualité des verres de vos lunettes de soleil. Le brouillard sur la neige, le brouillard et la pluie sont les verres Driving Ray-Ban vous offrent une meilleure...

de l'éblouissement dans la journée, derrière des verres, vos yeux s'adaptent rapidement et facilement à l'obscurité, vous conservez ainsi une acuité visuelle optimale, même la nuit.

Aspect des couleurs! Certains verres à haut contraste donnent à votre univers une teinte jaune, rosée ou sombre, alors que les verres Driving n'altèrent pas votre perception des couleurs. Ils vous apparaissent dans leur éclat naturel. C'est un confort qui vous assure une sécurité!

Contre les ultra-violets et les infra-rouges... Ces rayons sont dangereux pour vos yeux. Ils peuvent rapidement fatiguer et irriter vos yeux. Parce qu'ils filtrent à 100% les UV et bloquent les infra-rouges, les verres Driving ne sont pas seulement une sécurité supplémentaire pour le conducteur, ils sont également conçus pour reposer et protéger vos yeux dans toutes les circonstances.

Qualité optique Ray-Ban. Avec leurs verres minéraux de qualité optique, les Driving sont conçues pour résister aux chocs. Travaillées et polies pour répondre à des normes de très hautes normes de qualité, ces verres sont exempts des défauts souvent responsables de la fatigue visuelle et des maux de tête.



elle incomparable pour votre sécurité. Driving : Large,

Ray-Ban

Ford Thunderbird

Un sacré oiseau du tonnerre

Le grand tourbillon de l'évolution technique européenne était tel dans les années 50 et 60 qu'il ne laissait guère le temps de regarder de l'autre côté de l'Atlantique, pour voir si les Américains faisaient quelque chose d'intéressant. Au reste, Detroit était au faite de sa splendeur industrielle et ne s'occupait pas plus du Vieux Continent. Les trois "Grands", plus les quelques indépendants qui allaient bientôt mourir se préoccupaient simplement de vendre le plus grand nombre possible de voitures, en habillant des mécaniques stéréotypées de carrosseries de plus en plus extraordinaires, pour le simple plaisir des yeux... Ces grandes caisses rutilantes créèrent d'ailleurs sans le savoir un style qui commence seulement aujourd'hui à être reconnu mais qui n'en a pas moins manifesté une belle vitalité. Et puis, histoire de se faire un peu de publicité tout en permettant aux jeunes ingénieurs turbulents de se distraire, une part, généralement infime, des bénéfices était investie dans des engins marginaux qui, à la grande surprise, de leurs auteurs, entrèrent quelquefois dans l'Histoire !... La Ford Thunderbird entre indéniablement dans cette catégorie et elle représente, avec



Photos: Alberto Martinez



Archives: Francis Reyes

Tout au long de sa carrière, la T'Bird a été proposée sous bien des aspects différents.

la Corvette dont je parle par ailleurs, l'une des initiatives américaines les plus intéressantes dans le domaine de la puissante voiture sportive. Lorsqu'elle arriva en France et que Ford accepta de m'en prêter une, la Thunderbird surprit, comme on dit, tous les observateurs. D'où sortait donc ce drôle d'oiseau d'une longueur après tout assez normale - 4,45 mètres - mais que son 1,32 mètre de haut faisait paraître interminable ? A l'époque, conduire une américaine était plutôt rare et, l'originalité de la silhouette aidant, je me précipitai avec avidité. Autant le dire tout de suite, je ne fus pas déçu et, progressivement, je fus tout naturellement amené à comparer cette vulgaire Ford avec la reine du moment, à savoir la Jaguar XK 120 ! Je vois d'ici les puristes sursauter mais, sur la route, la confrontation n'apparaissait pas ridicule.

Mieux que Jaguar ?

FORD THUNDERBIRD

- **Moteur:** Puissance fiscale 27 CV. Cylindrée 4 784 cm³. 8 cylindres en V. 95,25 x 83,82. Un carburateur quadruple corps. Allumage par delco. refroidissement à eau. Contenance du réservoir 65 litres. Taux de compression 8,5. Soupapes en tête. Arbre à cames central. Puissance au frein 195 ch à 4 400 tr/mn.
- **Transmission:** Propulsion arrière. Boîte mécanique à 3 vitesses. Commande au plancher.
- **Châssis, suspension:** Longerons rectangulaires entrecroisés en X. Suspension avant à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Suspension arrière à essieu rigide par ressorts longitudinaux à lames. Barre stabilisatrice avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues (servo-frein à dépression sur demande).
- **Direction:** A vis et galet.
- **Pneumatiques:** 6.70 x 15.
- **Carrosserie:** Poids à vide 1 470 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 3 260 cm³. Puissance au litre 40,7 ch. Rapport poids/puissance 7,5 kg/ch.



138

Reapparue sur la magnifique Lincoln Continental de la Dame de Shangai, la roue de secours extérieure fut l'un des charmes de la T'Bird.

D'abord, les performances chiffrées étaient du même ordre. La vitesse de pointe de la T'Bird comme on l'appelle encore aujourd'hui aux USA, était de 173 km/h, tout au moins avec le V8 4 784 cm³ 195 ch SAE à 4 400 tr/mn qui équipait ma voiture, dont le poids vérifié sur la bascule était de 1 470 kg. De leur côté, les 1 000 mètres départ arrêté étaient couverts en 32 s 4/5èmes et ces chiffres rejoignaient précisément ceux de la

LA COTE DE L'EXPERT

On apprécie la Corvette pour ses performances, on apprécie la Thunderbird pour sa carrosserie totalement démesurée. Un sacré morceau!

La cote de Christian Huet: 150 000 à 200 000 F. Tendances à la stabilité.

voiture de Coventry, tout comme ceux d'une Aston DB 2/4.

Plusieurs transmissions étaient disponibles mais j'eus la chance de disposer d'une boîte mécanique trois vitesses qui, adroitement combinée avec un overdrive disponible sur les 2ème et 3ème, fournissait en fait cinq vitesses beaucoup plus maniables que les quatre vitesses de l'anglaise...

En tenue de route, la Thunderbird était également plus facile que la XK 120. Il lui arrivait bien de se tortiller passagèrement sur un mauvais goudron mais son capot n'entamait pas systématiquement une danse de guerre sitôt les 140 atteints et elle virait assez sagement, en se couchant certes, mais sans que les roues touchent dans les ailes et que les échappements traînent par terre, si les amateurs de XK voient ce que je veux dire...

Les freins, de vulgaires tambours comme tout le monde, étaient munis sur demande d'une nouveauté pour l'Europe : une assistance à dépression dont le manque de progressivité à vitesse moyenne était telle que le passager atterrissait inmanquablement dans le pare-brise en cas de freinage-surprise. Au contraire, à grande vitesse, le système devenait plutôt agréable. Sitôt chauds, les tambours faisaient à proprement parler n'importe quoi mais, à tout prendre, la voiture s'arrêtait quand même, ce qui était un progrès par rapport à



L'interminable plage arrière suggérait le bain de soleil.



Une planche de bord absolument rutilante, digne d'une bande dessinée « de Luxe »!

la Jaguar.

Cela étant, il est certain que la mécanique n'était pas très raffinée. Un seul arbre à cames central commandait les soupapes par tiges et culbuteurs et la puissance au litre ne dépassait pas 40 ch... Seul le gros carburateur quadruple corps imposait un certain respect, ainsi qu'un rapport volumétrique de 8,5 qui n'empêchait pas le V8 de digérer le super français d'alors sans broncher.

Enfin, la présentation s'éloignait énormément du style européen en général et britannique en particulier. Les faux rayons de roues étaient assez ridicules, les essuie-glaces à dépression s'arrêtaient lorsqu'on écrasait l'accélérateur, les tissus pailletés donnaient aux sièges des allures équivoques et les gros pare-chocs chromés manquaient d'élégance. En revanche, le pare-brise aux montants inversés impressionnait, le chauffage était d'une puissance inconnue en Europe et le tableau de bord constitué par une bande d'alliage léger bouchonné encadrée par deux épais bourrelets façon cuir n'était pas désagréable à regarder, comparé à la simplicité monacale de l'instrumentation XK. Au reste, je n'ai qu'à reproduire la conclusion de mon essai de l'époque : "...pour sa première voiture rapide de série, Ford a fait mieux que la marque qui, par deux fois, a triomphé aux 24 Heures du Mans !" Sic transit gloria...

O Ve

Oeuvre d'art conçue par ordinateur.



Née de l'informatique et du savoir-faire des bureaux d'art, la Vectra GLS, confort et esthétique s'allient à merveille d'art



MINITEL 36.14 OPEL. CARTE OPEL AURORE