

LE MAGAZINE DES AMÉRICAINES EN FRANCE

EN CADEAU POSTERS XXL

TORQUE

AMERICAN CARS MAGAZINE

#45 JUILLET - AOÛT - SEPT.

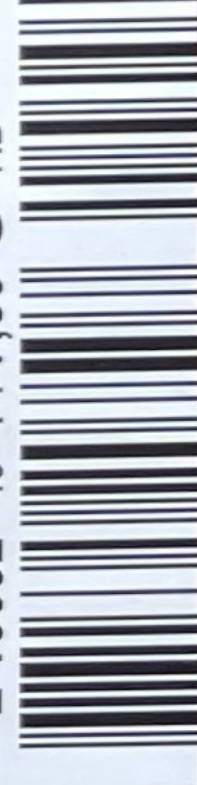
**FALCON
DRAG'**

MOINS DE 13 s
AU ¼ DE MILE !



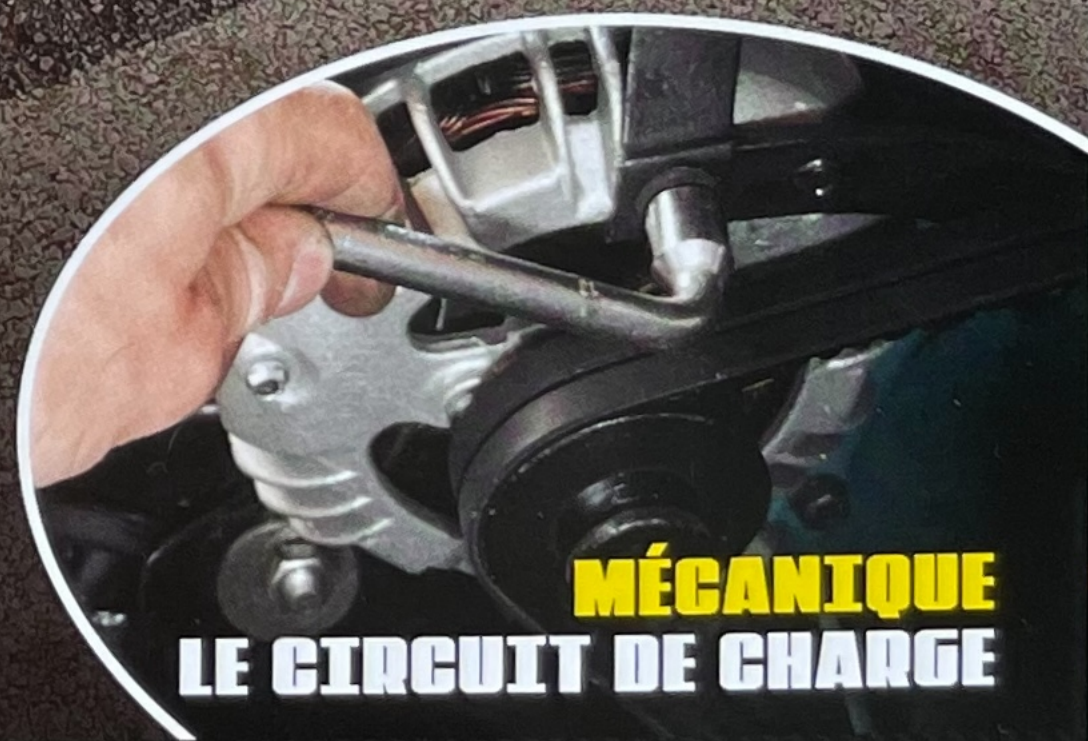
FRANCE MÉTROPOLE: 7,50 €
BELUX 8,50 € - DOM/S 9 € - ESP/PORT CONT 8,50 €
CH 13,50 CHF - CAN 13\$ CAD - TOM/S 1200 XPF

L 13652 - 45 - F: 7,50 € - RD



DUEL PREMIÈRE GÉNÉRATION

MUSTANG CABRIOLET 65 VS 71



MÉCANIQUE
LE CIRCUIT DE CHARGE

CLASSIC



CHRYSLER 300 HARDTOP 383 CI DE 1966
COLLECTOR DE CARACTÈRE

MUSCLE CAR



MERCURY CYCLONE GT DE 1970
REDOUTABLE 429 CI COBRA JET

COLLECTOR



CHEVROLET CHEVELLE SS 396 CI DE 1969
L'OPTION ULTRA SPORTIVE L78 À 375 CH

ÉVÉNEMENT



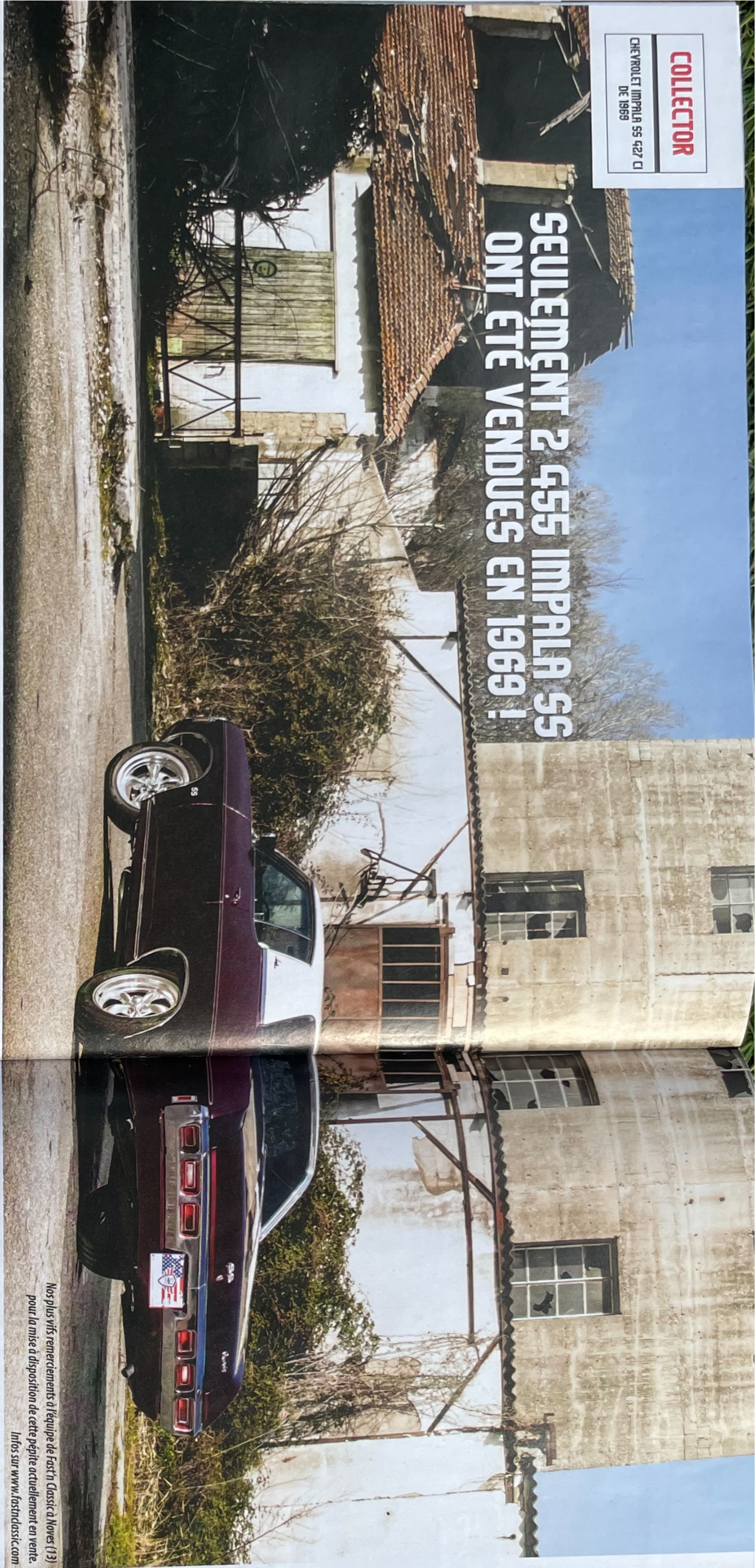
30^e MUSTANG DAY
LA FÊTE AU VIGÉANT



MACHINE DE GUYERRE

LES LISTES INTERMINABLES D'OPTIONS CHEZ LES CONSTRUCTEURS AUTOMOBILES NE DATENT PAS D'HIER. EN FONCTION DU BON DE COMMANDE DRESSÉ PAR LE PREMIER PROPRIÉTAIRE, LA VOITURE PEUT ÊTRE PLUS OU MOINS RARE. EN 1969, CHEZ CHEVROLET, SI VOUS COCHIEZ L'OPTION Z24, VOUS AVIEZ ACCÈS À LA TERRIBLE IMPALA SS. RETOUR SUR CE COLLECTOR PEU COURANT APPARTENANT À VINCENT, UN PUR PASSIONNÉ !

SEULEMENT 2 455 IMPALA SS ONT ÉTÉ VENDUES EN 1969 !



Nos plus vifs remerciements à l'équipe de Fast'n Classics à Noves (13) pour la mise à disposition de cette pépite actuellement en vente. Infos sur www.fastnclassic.com



TROIS QUESTIONS AU PROPRIO... « JE VOULAIS UNE AUTO GRAND PUBLIC, MAIS AVEC UN CARACTÈRE SPÉCIFIQUE... »



VINCENT, TU M'EN ES PAS À TA PREMIÈRE ANCIENNE ?
RACONTE-NOUS...
■ Cela fait maintenant plusieurs années que je collectionne les voitures d'exception. J'ai la chance de pouvoir rouler quotidiennement en Porsche. Du côté des classiques américaines, j'ai actuellement cette Impala ainsi qu'une Mustang.

POURQUOI AVOIR CHOISI UNE IMPALA SS DE 1969 ?

■ J'étais à la recherche d'une Américaine 70's, mais sans modèle précis en tête. Je voulais une auto grand public, mais avec un caractère spécifique. Mon choix s'est finalement tourné sur cette Impala SS en provenance de l'Ohio. J'ai eu la chance de tomber sur un véhicule superbement préservé et surtout d'origine.

QUELLES SONT LES MODIFICATIONS QUE TU AS APPORTÉES À CETTE AUTO ? DES PROJETS FUTURS ?

■ La voiture de base me plaisait vraiment, son 427 s'avère être très puissant et aussi agréable à rouler par la même occasion. En revanche, côté esthétique, je souhaitais une teinte purement 70's, c'est la raison pour laquelle j'ai opté pour ce Fun Purple. Pour ne pas dénaturer la voiture, j'ai décidé de faire appliquer un covering et non une peinture, on peut ainsi aisément revenir en arrière.

- L'intérieur n'a aucune prétention sportive, il invite plutôt à « cruiser » à l'fini.
- Les jantes d'origine ont été mises de côté au profit d'un set d'American Racing en 17".
- Pour 1969 l'option SS n'est disponible que sur l'Impala 427.
- Les six feux arrière ont été pendant de nombreuses générations la signature du modèle.
- L'Impala représente le haut de gamme de chez Chevrolet pour l'époque, on y retrouve donc une finition soignée.
- Les années 70 sont vraiment l'âge d'or des full-sizes américaines, les gabarits y seront alors plus imposants que jamais.

volume par rapport au millésime précédent avec précisément 1" de plus en longueur. Cette ultime année représente également la dernière pour la disponibilité de la finition Super Sport, uniquement proposée sur les modèles Custom, Sport Coupé et Convertible. Le pack SS incluait toute une série d'options intéressantes, la principale résidant sous le capot. Le pack donnait en effet accès au terrible 427ci réparti en trois configurations. Celle de base développait 335 ch et notre modèle dispose de la gamme intermédiaire avec 390 ch. Pour développer cette cavalerie, le V8 est alimenté par un carburateur Rochester Quadrajet. Le travail mené par les ingénieurs sur les organes internes a permis d'aboutir à un taux de compression de 10,5:1. La double ligne d'échappement montée en usine permettait aussi d'évacuer efficacement les gaz brûlés. Enfin, pour les plus techniques, Chevrolet proposait l'Impala SS avec 425 ch. Toujours motorisée par le 427 ci, qui disposait maintenant d'un vilebrequin forgé, le taux de compression étant augmenté pour passer à 11,0:1. Les classes sont désormais en aluminium et l'admission est confiée à un carburateur Holley. Cette nouvelle mécanique terriblement affûtée est capable d'atteindre un régime de 6 000 tr/min. Pour pouvoir utiliser dignement cette capacité moteur, le pack Super Sport comprenait également une série d'améliorations sur les suspensions sous la forme du pack F40. Ce dernier incluait des amortisseurs plus adaptés, des ressorts hélicoïdaux

Trouver une Impala de quatrième génération sur le vieux continent, ce n'est pas évident, et si en plus c'est une Super Sport, la tâche s'annonce particulièrement fastidieuse ! Du coup, quand nous avons découvert cette pépite chez Fast'n Classic à Noves (13), on s'est dit que ça allait pouvoir vous intéresser. Avant de nous pencher sur ce millésime 69, parcourons d'abord l'histoire

gant et s'intègre parfaitement dans cette période de la mesure américaine incarnée par le millésime 59. La berline/coupé est toujours basée sur son châssis en X. Sous le capot, il était possible d'obtenir des 6 en ligne ou en core des V8. C'est d'ailleurs à partir de ce modèle qu'est développée la El Camino, voiture polyvalente à vocation routière et utilitaire. C'est avec la troisième génération que l'Impala rejoint

la plateforme B instaurée par General Motors. Cette génération demeure aussi la plus populaire, sans doute grâce aux milliers d'exemplaires transformés en Low-Rider, culture née dans le sud de la Californie dans les années 50. Ces autos aux peintures hautement travaillées et suspendues par des systèmes hydrauliques ont marqué de nombreuses générations et sont toujours populaires aujourd'hui.

SUPER SPORT

L'exemplaire qui illustre ces pages rejoint la 4^e génération, moins populaire, mais tout aussi emblématique chez Chevrolet. En 1965, les ingénieurs de la marque décident de redonner un nouveau souffle à la gamme et abandonnent donc plusieurs technologies jugées alors hors du temps. Parmi celles-ci, on peut noter le châssis en X ou encore les moteurs issus de la

série W (348, 409 et 427 ci). Le design est désormais plus angulaire et se monte ainsi plus en phase avec son époque. Les dessinateurs n'oublient cependant pas les racines de l'Impala. On y retrouve donc toujours la signature avec l'arrière et ses 6 feux ronds. Les années passent, les modèles évoluent et suivent les différents mouvements de style qui règnent à Detroit. Arrivé en 1969, le modèle gagne encore en



1

LE MILLÉSIME 69 EST LE DERNIER À VOIR UNE IMPALA SUPER SPORT AU CATALOGUE DE CHEVROLET...

et une barre antiroulis redimensionnés en conséquence. Côté freinage, la SS comprenait de série une paire de freins à disque 11 3/4" monopistons. Les jantes étaient également plus imposantes que le modèle standard avec une taille de 15x6".

PERLE RARE

L'exemplaire présenté ici a récemment été importé des USA. Vincent, son actuel propriétaire l'a dégoté en Ohio dans le nord-est des États-Unis. Il a réussi à avoir plusieurs détails sur son passé. L'auto est restée de nombreuses années dans une même famille et c'est finalement le neveu

du propriétaire originel qui l'a récupérée pour la restaurer. Lors de cette remise en état, le seul mot d'ordre était : respecter l'origine. L'auto a donc été restaurée dans sa teinte LeMans Blue pour être la plus proche possible de sa sortie d'usine. Le bloc 427 ci est celui qui correspond au modèle, il a été révisé et a repris du service. Lors de son arrivée en France, l'Impala a rapidement été recouverte d'un covering à la teinte fun purple. C'est également dans cet esprit 70's que les jantes d'origine ont laissé leur place à des modèles issus de la gamme American Racing en 17". Rassurez-vous, ces deux modifications

ne sont pas définitives puisque le covering se retire facilement et les roues d'origine en 15" sont conservées bien au chaud dans le garage. C'est l'une des dernières 2 455 SS produites (arrêt de 1970 à 1994). Vincent a donc réussi à trouver la perle rare à ajouter à sa collection. 😊

1 En pleine accélération, mieux vaut tenir le cerceau !

2 Les badges annoncent la couleur, on a affaire au plus gros moteur de la gamme.

3 Pour 1969, dans cette configuration, le 427 ci délivre 390 ch et 470 Nm de couple, suffisant pour déplacer les presque 2 tonnes de l'Impala.

2



3



FICHE TECHNIQUE

CHEVROLET IMPALA SS 427 CI DE 1969

MOTEUR

TYPE : V8
CYLINDRÉE CM³ : 6 997
CYLINDRÉE CI : 427
NOMBRE DE SOUPAPES : 16
ALIMENTATION : Carburateur 4 corps Quadrajet
PUISSANCE : 390 ch à 5 200 tr/min
COUPLE : 624 Nm à 3 600 tr/min

TRANSMISSION

TYPE : Propulsion
BOÎTE DE VITESSES : Automatique 3 rapports, Turbo Hydra-Matic 400

CHÂSSIS

SUSPENSION AV : Ressorts hélicoïdaux / triangles
SUSPENSION AR : Pont oscillant, ressorts hélicoïdaux
FREINS AV : Disques 11 3/4", étriers monopistons
FREINS AR : Tambours 11"

ROUES

JANTES AV/AR : American Racing 17"
PNEUS AV/AR : Cooper Cobra 17"

CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR : 5 484 mm
LARGEUR : 2 027 mm
HAUTEUR : 1 392 mm
EMPATTEMENT : 3 023 mm
POIDS À VIDE : 1 920 kg

PERFORMANCES

0 À 100 KM/H : 6,3 s
VITESSE MAXI : 216 km/h

COLLECTOR

CHEVROLET IMPALA SS 427 CI
DE 1969

LE MILLÉSIME 69 EST LE DERNIER À VOIR UNE IMPALA SUPER SPORT AU CATALOGUE DE CHEVROLET...

et une barre antiroulis redimensionnée en conséquence. Côté freinage, la SS comprenait de série une paire de freins à disque 11 3/4" monopistons. Les jantes étaient également plus imposantes que le modèle standard avec une taille de 15x6".

PERLE RARE

L'exemplaire présenté ici a récemment été importé des USA. Vincent, son actuel propriétaire l'a dégoté en Ohio dans le nord-est des États-Unis. Il a réussi à avoir plusieurs détails sur son passé. L'auto est restée de nombreuses années dans une même famille et c'est finalement le neveu

du propriétaire originel qui l'a récupérée pour la restaurer. Lors de cette remise en état, le seul mot d'ordre était : respecter l'origine. L'auto a donc été restaurée dans sa teinte LeMans Blue pour être la plus proche possible de sa sortie d'usine. Le bloc 427 ci est celui qui correspond au modèle, il a été révisé et a repris du service. Lors de son arrivée en France, l'Impala a rapidement été recouverte d'un covering à la teinte fun purple. C'est également dans cet esprit 70's que les jantes d'origine ont laissé leur place à des modèles issus de la gamme American Racing en 17". Rassurez-vous, ces deux modifications

ne sont pas définitives puisque le covering se retire facilement et les roues d'origine en 15" sont conservées bien au chaud dans le garage. C'est l'une des dernières 2 455 SS produites (arrêt de 1970 à 1994). Vincent a donc réussi à trouver la perle rare à ajouter à sa collection.

1 En pleine accélération, mieux vaut tenir le cerceau !

2 Les badges annoncent la couleur, on a affaire au plus gros moteur de la gamme.

3 Pour 1969, dans cette configuration, le 427 ci délivre 390 ch et 470 Nm de couple, suffisant pour déplacer les presque 2 tonnes de l'Impala.



FICHE TECHNIQUE

CHEVROLET IMPALA SS 427 CI DE 1969

MOTEUR

TYPE : V8
CYLINDRÉE CM³ : 6 997
CYLINDRÉE CI : 427
NOMBRE DE SOUPAPES : 16
ALIMENTATION : Carburateur 4 corps Quadrajét
PUISSANCE : 390 ch à 5 200 tr/min
COUPLE : 624 Nm à 3 600 tr/min

TRANSMISSION

TYPE : Propulsion
BOÎTE DE VITESSES : Automatique 3 rapports, Turbo Hydra-Matic 400

CHÂSSIS

SUSPENSION AV : Ressorts hélicoïdaux / triangles
SUSPENSION AR : Pont oscillant, ressorts hélicoïdaux
FREINS AV : Disques 11 3/4", étriers monopistons
FREINS AR : Tambours 11"

ROUES

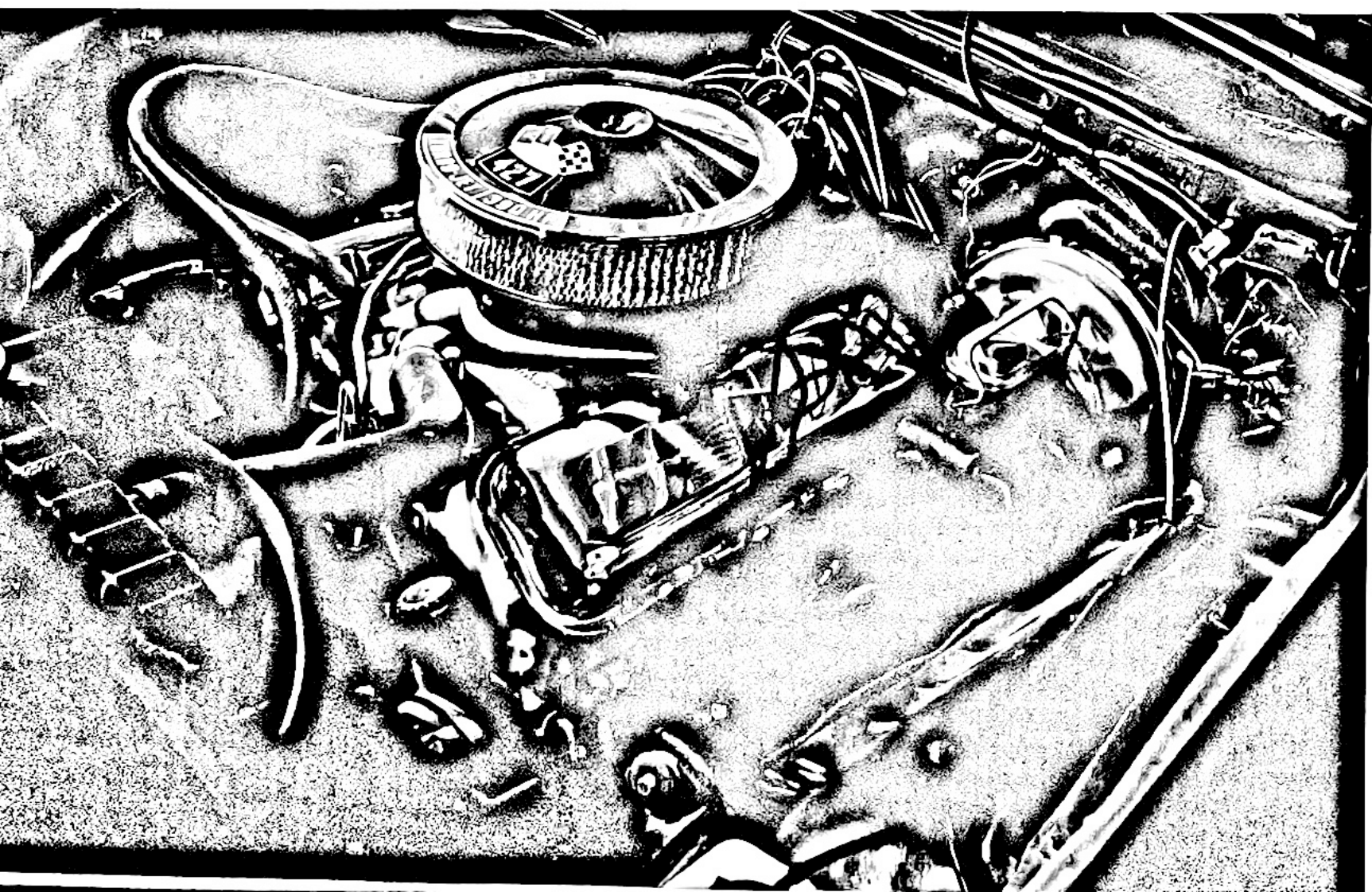
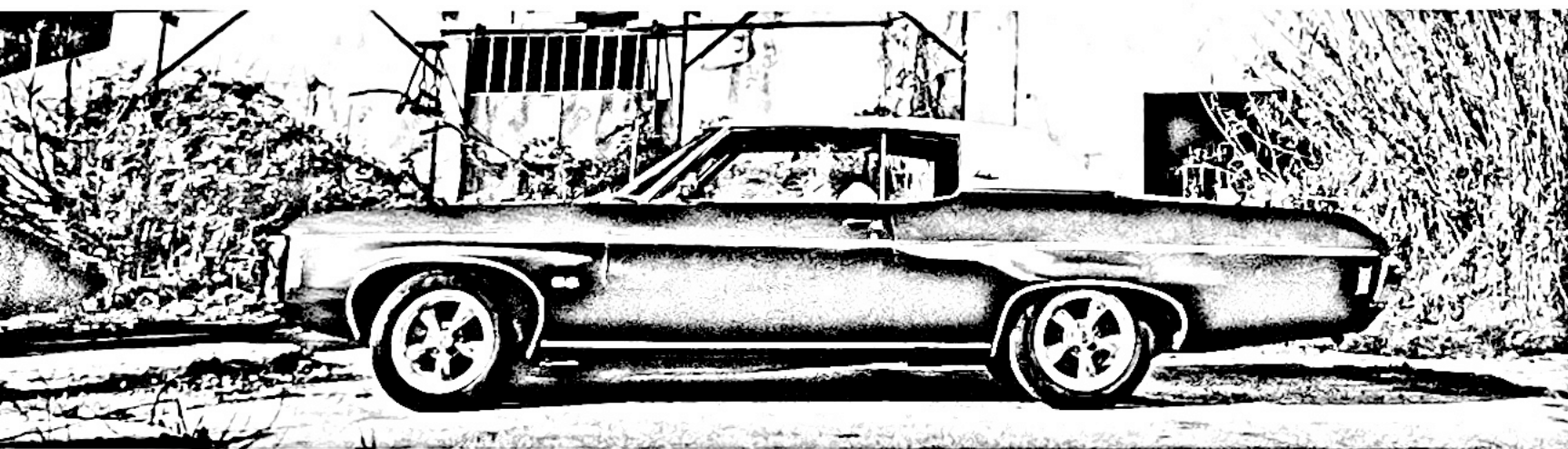
JANTES AV/AR : American Racing 17"
PNEUS AV/AR : Cooper Cobra 17"

CARACTÉRISTIQUES

LONGUEUR : 5 484 mm
LARGEUR : 2 027 mm
HAUTEUR : 1 392 mm
EMPATTEMENT : 3 023 mm
POIDS À VIDE : 1 920 kg

PERFORMANCES

0 À 100 KM/H : 6,3 s
VITESSE MAXI : 216 km/h



QUAND
VOUS REFERM
UN **torque**
AMERICAN CARS MAGAZINE
UNE NOUVELLE
S'OUVRE À LU

EN TRIANT VOS JOURNAUX,
MAGAZINES, CARNETS, ENVELOPPES
PROSPECTUS ET TOUS VOS AUTRES
PAPIERS, VOUS AGISSEZ POUR UN MO
PLUS DURABLE. DONNONS ENSEMBLE
UNE NOUVELLE VIE À NOS PRODU
CONSIGNESDETRI.FR

CITEO

Le nouveau nom d'Eco-Emballages et Eco