



Les Indiscrétions de Detroit par Art Railton

EDSEL est là et nous attendons les réactions du public. L'année est trop incertaine pour qu'il y ait une invasion

de voitures de prix moyens dont le marché prenait son essor quand les plans d'Edsel ont été approuvés en 1955, mais qui est à présent en régression.

L'« American Motors » est florissante et à juste titre. La « Rambler » va bien. Pour cette année, tous ses modèles six cylindres sont vendus. Les vendeurs en réclament d'autres. Au rythme actuel des affaires cela suffit pour qu'un constructeur se sente à son aise surtout quand il s'agit de l'« American Motors ». Mais il y a plus que cela. Une assez grande partie de l'industrie admet que l'« A.M. » a eu raison en tous points quant à la carrosserie unitaire.

La construction unitaire, qui a été longtemps la caractéristique de l'« American Motors », sera utilisée pour la Lincoln et la Thunderbird 1958. Les ingénieurs de Ford ont eux-mêmes découvert ses avantages : rigidité, réduction du poids, capacité augmentée, meilleur ajustage des portes, conduite plus aisée.

On comprend également que George Romney, directeur de l'« American Motors » soit satisfait de la vogue croissante en faveur des petites voitures. Il y a des années déjà que Harlow H. Curtice, président de la « General Motors » a déclaré que quand le marché des petites voitures serait assez grand pour être important, la G.M. n'en serait pas absente. Comme on le sait la General Motors est maintenant dans la course, et cela prouve que la chose est importante.

Une Rambler plus petite

Cependant, Romney lui-même n'a pas mis toute sa confiance dans la petite voiture. Il a arrêté deux ans trop tôt la construction de sa Rambler de 2,54 m d'empattement. On verra bientôt la résurrection de ce modèle. L'empattement de 2,54 m avait fait le succès de la Rambler, mais il fut abandonné en faveur de celui de 2,74 m qui faisait place à quatre portes.

La décision prise de revenir à la plus petite Rambler est un indice de l'accroissement du marché des petites voitures. Au moment où nous écrivons ces lignes, nous n'avons pas vu le nouveau modèle, mais nous supposons qu'à part de très légères modifications, cela sera la même voiture que celle qu'on construisait il y a deux ans. L'« American Motors » n'aurait pas la possibilité, ni l'inconséquence de renouveler son outillage pour faire une nouvelle voiture. Elle serait capable d'utiliser le nouveau moteur six cylindres à soupapes en tête, mais même cela pourrait ne pas être possible (ni nécessaire). Cette Rambler deux portes de 1955 avait beaucoup de style et si elle se vend pour environ 1 700 dollars (400 000 fr.),

elle sera une concurrente dangereuse pour les voitures étrangères.

La Thunderbird de l'an prochain sera d'un genre tout à fait particulier. Elle est complètement différente du modèle actuel. Tout d'abord c'est une voiture plus grosse. Elle peut transporter quatre passagers. Sa carrosserie de construction unitaire sera fabriquée à l'extérieur (chez Budd). On se demande comment Ford pourra continuer à mettre sa marque personnelle sur cette plus grosse voiture qui incidemment a un aspect de dignité qui surprend.

Il n'y a pas que la T-bird qui est plus grosse. La Chevrolet sera plus grosse ainsi que la Lincoln, la Mercury, la Cadillac et la Pontiac. Il y aura une quantité de nouveaux moteurs, tous plus gros les uns que les autres. Cependant ces moteurs seront plus légers car les ingénieurs sortent des modèles plus simples et moins chers.

Toutes ces tendances à l'accroissement du volume prêtent à la confusion au moment même où Rambler projette de ressusciter sa petite voiture, quand Studebaker fait savoir que son « Scotsman » est décommandé (comme par hasard il n'y aura pas de Studebaker avec moteur Mercedes en 1958) et quand Buick et Pontiac se précipitent sur les licences d'importation Vauxhall-Opel qui sont en nombre limité. C'est une question assez embrouillée, peut-on bien dire.

Qui payera les pots cassés ?

La question suivante se pose : les importations de matériel américain fabriqué à l'étranger diminueront-elles les ventes des voitures étrangères ou les ventes de Ford, de Chevrolet et de Plymouth ?

Qui sait ? Certains des planificateurs de Detroit prédisent que les importations à intérêts américains écraseront les importations étrangères en pleine expansion. Les importateurs ne sont pas de cet avis. Ils déclarent que ces petites voitures comme les Vauxhall et les Opel vont rendre plus désirable la possession d'une voiture étrangère. Cette possession a déjà été rendue socialement acceptable par la General Motors.

Volkswagen admet quand même que sa vente est en régression. Bientôt cette firme élargira la glace arrière de ses voitures pour que les conducteurs puissent voir derrière eux.

Il sera courant en 1958 d'avoir quatre phares. Ceci va encore aggraver le problème de l'éblouissement. Depuis quand vos phares ont-ils été réglés ? Il suffit d'avoir une aile bosselée pour que les phares soient dérégés dangereusement. Du fait que dans les voitures modernes les pare-chocs et les ailes sont solidaires, il suffit que le pare-chocs entre en collision pour que les phares se dérèglent. Le problème prend encore plus d'importance avec l'éclairage plus

(Suite page 113)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 23)

brillant à quatre phares, et l'industrie de l'éclairage y est intéressée à juste titre. On peut vérifier le gonflage de ses pneus — pourquoi ne pourrait-on pas vérifier son éclairage?

On peut au premier abord être effrayé par le style de l'arrière de certaines voitures 1958. Les concepteurs ont tellement voulu donner de vie à l'arrière des voitures que sur l'une tout au moins l'arrière ressemble de loin à une calandre. Quand vous l'avez devant vous sur la route vous pourriez croire qu'il s'agit de la voiture d'un fou qui conduit sur le mauvais côté de la route. Il se peut que bientôt nous soyons forcés d'allumer nos feux arrière en plein jour pour indiquer de quelle extrémité il s'agit.



L'OCCASION

avec la

GARANTIE DU NEUF

CINÉMA, RADIO,

TÉLÉVISION, DISQUES,

Amplificateurs, Pick-up,

Films 8 mm, 9 mm, 16 mm, muets et sonores
(pour les films achetés avec possibilité d'échange constant)

Georges GAYOUT

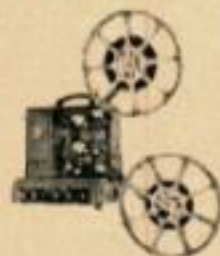
4, Boulevard St-Martin — PARIS

(Tél. NOR. 61-10)

ouvert tous les jours de 9 h 30 à 20 h, sans interruption — Fermé le dimanche — Métro : République - Strasbourg St-Denis

Venez nous voir
ou écrivez-nous.

VENTE
ACHAT
ÉCHANGE



Pour vos Cadeaux

Avions construits, prêts à voler :

de 700 francs à
2 000 francs environ

Nouveauté : LE MÉTÉOR, avion à réaction propulsé par

Jetex 50 - Envergure 0 m 40 - 200 m de vol.

modèles à hélice avec moteur caoutchouc	LE ROITELET...	Envergure 0 m 33	50 m de vol.
	LE RACER...	Envergure 0 m 45	70 m de vol.
	LE CONDOR...	Envergure 0 m 59	100 m de vol.
	L'AIGLE...	Envergure 0 m 72	150 m de vol.

Dépositaires parcourez, ou, à défaut, renseignements et notice contre timbre à 20 fr. à :

L'AVION DE FRANCE - Service P

86 bis, rue d'Estienne-d'Orves, VERRIÈRE-LE-BUISSON (Seine-&-Oise)

COLLE « GRANIT »

réfractaire à l'eau

Tous collages

modèles réduits

cartons - toiles

vaisselle - corne

matières plastiques

Livrée en tube