



Les Indiscrétions de Detroit par Art Railton

FORD LE DÉMENT —

et cela semble presque trop fantastique pour être vrai mais il y a déjà

plusieurs Ford 1958 (nous disons bien 1958) qui circulent actuellement autour du monde.

Pour la première fois dans l'histoire, les indigènes des sombres jungles de la Birmanie voient un nouveau modèle de voiture américaine avant les indigènes de cette ville civilisée qu'est Dearborn dans le Michigan.

Il se trouve que ces Ford, ont des ennuis — qui cependant ne sont pas des ennuis mécaniques. Les indigènes qui aiment les parures originales s'emparent des chapeaux de roues, des enjoliveurs et des diverses autres pièces pour les conserver comme bijoux de famille. L'usine est constamment sur les dents pour expédier les pièces de rechange faites à la main, dans les coins les plus éloignés du monde.

Ce tour du monde (qui pourrait bien être en 80 jours comme dans le film) montre ce que l'industrie fera maintenant qu'elle ne peut pas parler de vitesse, de puissance en chevaux et de performance. Les grands arguments de vente seront la sécurité et le confort — sans compter le style bien entendu. Qui sait, peut-être parlera-t-on aussi d'économie ?

Ce n'est pas parce qu'on ne peut pas parler de puissance qu'on ne peut pas faire des moteurs plus puissants. Les ingénieurs prétendent néanmoins qu'ils sont aussi plus économiques. Des déplacements plus importants, déclarent-ils, permettent d'utiliser des rapports plus économiques pour l'essieu arrière. Il en résulte une plus faible consommation au kilomètre. Évidemment, nous attendons que cela soit prouvé.

Donnez-leur de l'air

La suspension pneumatique peut devenir courante beaucoup plus rapidement que ne l'ont prédit les gens les plus optimistes. Moyennant un supplément de prix, bien entendu. Après tout, les transmissions automatiques se paient aussi en supplément et elles sont maintenant d'usage courant. Les experts prédisent qu'en 1958, 20 % des voitures à bas prix auront la suspension pneumatique.

On pense que le système pneumatique coûtera au moins un supplément de 70 000 fr. Cela les vaut bien. Au cours d'une compétition en mauvais terrain « faite les yeux bandés » par le reporter de cet article pour différencier une voiture 1958 avec suspension pneumatique d'une voiture identique 1958 à ressorts en acier, ce reporter dut faire un sérieux effort de concentration pour désigner la voiture à suspension pneumatique. Si cette différence est si difficile à apprécier, il se peut qu'on ait du mal à vendre les voitures à suspension pneuma-

tique quand l'engouement pour les dernières nouveautés aura disparu.

Dans des conditions normales de fonctionnement, avec des charges partielles et sur bonne route ou en ville, les ingénieurs eux-mêmes admettent qu'on peut difficilement apprécier la différence.

Les avantages accessoires de la suspension pneumatique peuvent justifier le prix d'un supplément. Le plus important est caractérisé par le fait que la hauteur du véhicule est constante. Quelle que soit la charge, la voiture reste horizontale et à une hauteur constante. Il est impossible qu'elle « touche » même quand elle est complètement chargée. Les phares sont toujours bien réglés. On ne racle plus la route.

Au cours de longues randonnées, la fatigue est notablement moindre, disent les partisans de cette suspension. Sur bonne route, les différences dans la conduite sont minimales, mais le corps humain se repose mieux et est moins fatigué après une longue randonnée sur ces sacs gonflés d'air. Au cours d'une tournée d'essais sur une quinzaine de kilomètres, il se peut qu'on ne perçoive pas la différence, mais à l'occasion d'un long voyage, cela sera très sensible, affirment les ingénieurs.

Notons que les amortisseurs habituels seront périmés quand la suspension pneumatique sera complètement généralisée. Avec quatre amortisseurs en moins, il se peut que le prix tombe rapidement.

Des lampes de phares à double usage

Actuellement, les industriels parlent d'ajouter un autre filament aux lampes des phares des systèmes d'éclairage à quatre phares, de façon à pouvoir les utiliser pour les indicateurs de virages. Cela supprimerait les lampes spéciales à forte tension des signaux de virage placés à l'avant de la voiture. Il pourrait même être possible d'ajouter un filament pour le feu de stationnement et de simplifier plus tard le travail du « styliste » en se débarrassant de toutes les petites lumières encombrantes qui déparent la ligne des capots.

Pontiac l'a fait l'an dernier et maintenant c'est au tour de Buick. Les vieilles « caractéristiques » (hublots) ont disparu. On ne voit plus de capots à trois ou quatre trous avec toutes les implications de rang social qu'ils suggéraient.

Autrefois (et même assez récemment) les voitures conservaient certaines caractéristiques très apparentes pour conserver leur identité en dépit des modifications annuelles de leur style. Packard eut son enveloppe de radiateur en forme de voute. Pontiac ses volets chromés. Cadillac son arrière surélevé. Ford ses feux arrière, etc. Tous ces détails ont disparu.

(Suite page 119)



Comment posséder *sans frais* des livres de luxe

**numérotés, hors commerce,
avec de somptueuses reliures**

Devenez membre du Club Français du Livre sans payer de cotisation, et profitez d'incroyables avantages : au prix des livres ordinaires, nous vous offrons des éditions luxueusement reliées; vous les recevez directement par la poste; vous êtes abonné gratuitement à une passionnante revue mensuelle contenant une critique des nouveaux livres et la reproduction des reliures. Renseignez-vous; demandez la brochure gratuite éditée pour vous par le Club : 16 pages illustrées sur le Club, la sélection des ouvrages par notre jury d'écrivains, la participation des membres aux bénéfices, etc...

A l'écoute de Detroit

(Suite de la page 23)

Voici maintenant l'Edsel avec sa calandre verticale qui semble aussi être une caractéristique. Il reste à savoir si la calandre se perpétuera à travers les siècles.

Quelqu'un l'a enfin admis — on ne peut pas être assis confortablement sur un arbre de transmission. La Thunderbird 1958 a quatre sièges indépendants, deux à l'avant et deux à l'arrière. La bosse que fait l'arbre de transmission prend la forme d'une tablette aux lignes nettes qui contient divers boutons poussoirs ou commandes. Il n'est pas question de s'asseoir à trois sur le siège avant. Cela ne fera pas aimer la T-Bird des jeunes amoureux, mais l'homme qui possède une grande famille l'appréciera plus. Ceci est susceptible de modifier toute la conception de la voiture.



GRATUIT

Découpez ou recopiez le coupon ci-contre pour recevoir gratuitement un superbe album; tous renseignements sur le Club.

BON CLUB FRANÇAIS DU LIVRE
8, RUE DE LA PAIX · PARIS-2

X. 439 Veuillez m'envoyer sans engagement votre nouvel album gratuit.

Nom _____

Adresse _____

*Pour visiter : également 15, Av. Victor-Hugo, Paris