



Les Indiscrétions de Detroit *par Art Railton*

QU'EST-ce que vous en pensez ? Des voitures de 1958, nous voulons dire. Nous vous avons posé la même question l'an dernier, et vous nous l'avez fait savoir (à nous-mêmes et aux constructeurs). Qu'en dites-vous maintenant ?

Ces affaires de services secrets sont une curieuse chose. Deux jours avant que l'Edsel soit présentée pour la première fois au public, le rédacteur automobile de l'édition américaine de « Mécanique Populaire » visita les pistes d'essai d'un concurrent de la marque. Et là, aussi naturellement que possible, il aperçut une Edsel 1958 dans un garage. Cette voiture avait déjà subi des milliers de « miles » d'essais sur route et sur piste. Comment cela était-il possible ? demanda-t-il.

Les ingénieurs lui expliquèrent qu'il s'agissait d'un accord d'échanges mutuels. « Nous leur donnons nos nouveaux modèles à l'avance, et ils en font de même à notre égard. Nous en savons probablement aussi long sur l'Edsel, maintenant, que les dirigeants de Ford eux-mêmes. »

Le secret qui entoure les nouveaux modèles est destiné, ainsi que le savent maintenant tous les spécialistes de l'automobile, à protéger le système des ventes au détail, et non à empêcher les concurrents de percer les mystères d'une marque. Il y a toujours, après tout, des milliers de voitures des modèles courants dans les salons d'exposition, et rien ne doit servir à rendre ceux-ci moins intéressants pour les acheteurs. Les grands pontifes de l'automobile pensent apparemment que le public ne s'attend pas à voir sortir un nouveau modèle tous les ans, et ils ne veulent pas détruire cette illusion.

Quelques observateurs bien informés disent qu'une crainte similaire est la raison pour laquelle on ne verra pas de longtemps une version américaine de petite voiture chercher à concurrencer les voitures importées. Vous ne pouvez pas soudainement détruire le marché pour les voitures d'occasion vieilles de deux ou trois ans seulement. Ceci risquerait de ruiner vos propres distributeurs.

C'est pourquoi vous faites venir des Opel, des Ford anglaises, des Metropolitan et des Vauxhall pour lutter contre les étrangers. Mais le volume de ces importations se limite de lui-même. Le nombre des cales de bateaux disponibles est limité. De ce fait, les voitures importées ne risquent guère de pénétrer aux U. S. A. en nombre suffisant pour gêner beaucoup les ventes de voitures américaines.

Le marché noir

Dans le même ordre d'idée, on peut citer l'histoire du marché noir des Volkswagen, lequel est devenu une grosse affaire aux États-Unis. On raconte qu'un pilote de ligne d'avia-

tion a gagné 10 000 dollars dans les six premiers mois de 1957 en achetant des Volkswagen sur la côte Est et en les revendant dans le Moyen-Ouest Américain. Il commande une Volkswagen à chaque distributeur de chaque ville où le fait passer son service aérien. Lorsque les voitures sont livrées, il les expédie dans une cité du Moyen-Ouest et les vend avec un bénéfice de 100 dollars par voiture. Il vend ainsi plus de Volkswagen que certains distributeurs de la marque eux-mêmes !

Un autre « racket » est celui consistant à donner aux soldats américains sur le point de quitter l'Allemagne pour les États-Unis l'argent nécessaire pour acheter une Volkswagen, soit à un employé de l'usine, soit à l'usine même. L'Armée Américaine expédie gratuitement aux États-Unis tout ce que possède un soldat américain et l'homme qui a avancé l'argent attend le soldat et la voiture à l'arrivée aux docks. Il donne au « G. I. » quelque 100 dollars pour sa peine, et il peut encore vendre la voiture avec un bénéfice intéressant.

L'inconvénient est qu'une grande partie de ces voitures ont été construites pour être utilisées en Allemagne et que leurs verres de sécurité, leurs phares et divers autres articles ne sont pas réglementaires pour les U. S. A. L'acheteur qui n'est pas au courant de cette particularité doit encore payer toute une transformation avant de pouvoir faire enregistrer sa Volkswagen.

Si vous préférez les gros feux arrière Ford en roues de chariot à la nouvelle variété oblongue des modèles 1958, attendez d'avoir vu la nouvelle Thunderbird. Elle porte quatre des gros feux ronds à son extrémité arrière. Elle présente aussi un certain traitement en relief de ses panneaux latéraux qui rappelle beaucoup la Lincoln 1958.

**Regardez un peu en arrière,
s'il vous plaît !**

Les techniciens sont toujours en train d'essayer de résoudre le problème du rétroviseur. Un constructeur expérimente actuellement un miroir monté sur un court piédestal vissé sur le toit au-dessus de la tête du conducteur. Comment peut-il voir dans celui-ci ? A travers un trou percé dans le toit et fermé par une lucarne en matière plastique. La vue vers l'arrière est inégalable. La question suivante est de savoir si le public acceptera un miroir qui a l'air d'avoir poussé sur le toit comme un champignon.

Il y a plus de trois ans, lorsque nous avons mentionné le problème de la rétrovision dans cette rubrique, un inventeur de l'Indiana présenta aux bureaux américains de notre édition un périscope qu'il avait incorporé au toit de sa voiture (voir « Mécanique Populaire » de Novembre 1954, page 62). Ceci est peut-être encore la meilleure solution.

(Suite page 122)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 38)

La nouvelle Rambler diminuée du Groupe American Motors, appelée « the American » est destinée à être une chose à part. Elle n'aura pas de modification annuelle de carrosserie et elle devra durer 10 ans au moins. Ceci permettra d'en réduire grandement le prix et, ainsi que l'espèrent les dirigeants de la Corporation, sa valeur à la revente devrait se maintenir très favorablement.

D'après certain rapport, la « British Motor Corporation » (Austin, MG, Morris, Riley et Wolseley) ne sortirait aucun nouveau modèle tant que les ventes se maintiendront.

D'après les dirigeants de cette compagnie, ceci éliminerait le ralentissement annuel des ventes qui se produit lorsque le public se retient d'acheter en attendant un nouveau modèle en instance de présentation. Les constructeurs américains adoptent l'attitude opposée. Leur théorie est que les changements de styles de carrosserie font augmenter le volume des ventes en faisant paraître les voitures courantes démodées.

Comme vous avez pu le constater par ailleurs dans ce numéro, les cylindrées continuent à augmenter, et dans de fortes proportions, aux U. S. A. Et personne ne voit la fin de cette tendance. Il semble qu'elle continuera jusqu'aux 8 200 cm³.

opérateurs aperçurent sur l'écran de re