



Les indiscretions de Détroit

POUR 1959, la Chevrolet sera aussi spectaculaire que l'Exposition de Bruxelles. Les « espions » disent qu'elle sera plus large de 10 cm, plus longue de 10 cm, avec un avant de carrosserie de « voiture de rêve ». Selon certains bruits, ses deux phares de route seraient disposés verticalement au centre de la calandre et ses deux phares-code se trouveraient dans les garde-boues. La calandre elle-même serait du genre « voiture de sport ». Tout ceci n'est encore qu'à l'état de rumeur, naturellement.

Mais le fait que la Chevrolet 1959 est fraîche et nouvelle n'est pas une rumeur. Il ne reste pas un pouce carré de la tôlerie de 1958. La sortie de deux voitures entièrement neuves en deux années consécutives doit être un record de quelque sorte dans l'industrie automobile américaine.

La Ford sera elle aussi entièrement nouvelle, mais cependant reconnaissable. Son pare-chocs avant sera fractionné comme celui de la Mercury et de l'Edsel. Les feux arrière redeviennent des grandes « roues de charrette ».

Dans le Groupe Chrysler, c'est la Plymouth qui est l'objet du changement le plus important : un avant de carrosserie entièrement nouveau et un intérieur plus brillant lui donnent une nouvelle personnalité, bien qu'elle conserve la coque de base et l'allure générale du modèle 1958.

Chez Cadillac, les ailerons de queue seront plus importants que jamais. Le nouveau modèle 1959 (sur une coque entièrement nouvelle) s'allongera de 25 mm environ. Les modèles Cadillac plus courts pourraient être abandonnés. Pourquoi ? Le public n'achète pas de Cadillacs courtes. Il n'est pas étonnant que les constructeurs américains continuent à allonger leurs voitures !

La suspension à air, qui a virtuellement disparu des salons d'exposition pourrait être montée comme équipement standard sur les séries Cadillac 1959 les plus luxueuses. Il est difficile de vendre la suspension à air comme accessoire en supplément, car, dans ce cas, le vendeur doit dénigrer le confort des modèles de la marque qui sont suspendus sur les ressorts en acier ordinaires. Et il est impossible d'obtenir ceci d'un vendeur

de Cadillac. (En premier lieu, les modèles à suspension ordinaires sont parfaitement confortables, et en deuxième lieu, même si cela n'était pas le cas, le vendeur ne voudrait pas l'avouer.)

La Buick sera plus brillante, plus longue et plus basse. La General Motors se lance dans un grand effort pour redonner de la vitalité à cette marque. La faveur du public pour cette voiture, qui fut l'une des grandes étoiles de la Corporation, a fléchi considérablement. Oldsmobile n'a besoin d'aucun soin particulier, car elle continue à prouver que le chrome fait vendre des voitures (ce chrome est, en réalité, de l'acier inoxydable).

Les carrossiers contre la « pâtisserie »

Les carrossiers n'aiment pas la « pâtisserie », mais que peuvent-ils faire ? Les Américains se précipitent pour acheter des voitures décorées comme des pièces montées. Pour en avoir la preuve, il suffit de comparer le succès de l'Oldsmobile 1957 avec celui de sa contrepartie endiamantée de 1958.

Tous les modèles 1959 de la General Motors sortiront avant fin octobre. La Corporation prévoit, pour le moment, l'organisation d'un Motorama qui aurait lieu à cette époque à New York.

La General Motors s'inquiète de l'effet qu'aurait une petite voiture sur les ventes de Chevrolet. Pontiac et Buick sont les deux marques de la General Motors dont les ventes sont en baisse, et ce sont aussi les deux marques qui distribuent des petites voitures (Vauxhall et Opel). Ceci est-il une simple coïncidence, ou les petites voitures ont-elles nui à leur volume de ventes ?

Lorsque Chevrolet vendra la future petite voiture de la General Motors, que deviendront ses ventes de grosses voitures ?

Il n'a jamais circulé autant de rumeurs à Détroit qu'il en circule actuellement. Tout le monde connaît les toutes dernières nouvelles, et la plupart de celles-ci concernent la grosse voiture.

Au cours des toutes dernières années, aucun sujet n'a été l'objet d'autant de recherches, de statistiques et d'investigations. Les constructeurs de Détroit se sentent injustement condamnés, et ils n'ont pas entièrement tort. Après tout, ces industriels ne font qu'essayer de construire les voitures que le public américain leur a indiqué qu'il désirait, de par ses habitudes d'achat.

Si les critiques de Détroit, que l'on rencontre à peu près partout, pensent réellement qu'une demande considérable existe aux États-Unis pour les petites voitures, pourquoi ne placent-ils pas leur argent sur leurs propres paroles ? Qu'en pensent-ils ? Où sont les Américains qui sont prêts à risquer des millions de dollars sur une petite voiture ?

L'enthousiasme n'y est pas encore

Ceci est la question que l'industrie de l'automobile américaine se pose à elle-même. Ford et General Motors continuent

(Suite page 114)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 31)

à préparer leur programme de petites voitures, mais le cœur n'y est pas encore. Ces marques se couvrent simplement avec une mise minima contre une possibilité éloignée. Leurs gros capitaux restent sur le favori... le favori de l'Amérique, la grosse voiture.

Une éclaircie pourrait se produire dans les nuages. Pour la première fois depuis la guerre, les habitudes d'achat historiques du public américain montrent les signes d'un changement. Personne ne sait si celui-ci est dû à la récession ou à une modification dans les goûts du public, mais les ventes des modèles les moins chers (la « Del Ray » de Chevrolet et la « Plaza » de Plymouth) montrent un accroissement inusité, tandis que les ventes des modèles plus chers faiblissent. Ceci pourrait être la preuve dont les constructeurs américains ont besoin pour commencer à s'enthousiasmer pour la petite voiture.

Ceux-ci ne demandent pas une garantie de remboursement en cas d'échec. Ils demandent simplement au public américain de leur prouver qu'il achètera des petites voitures. L'industrie automobile américaine est énorme, obstinée, et il lui arrive de se tromper, mais elle est aussi un géant consentant... consentant à faire tout ce qui lui permettra de vendre des voitures avec bénéfice.

Elle construira des chariots bâchés tirés par des chevaux mécaniques si le public américain lui démontre qu'elle pourra lui en vendre assez pour gagner de l'argent.