

LES critiques de l'automobile américaine pourraient bientôt être obligés de se rendre à l'évidence, ou de se taire.

Une véritable surprise est en train de se préparer dans l'Indiana. Et cette surprise (la Studebaker 1959) pourrait enfin trancher la question qui se pose déjà depuis deux ou trois ans : les voitures américaines sont-elles trop grosses, trop luxueuses, trop interplanétaires ?

La nouvelle Studebaker est une automobile pratique, nette, élégante (certains diront même « chic »), qu'il est indispensable de voir pour s'en faire une idée. Elle semble être une voiture entièrement nouvelle (elle ne l'est pas, naturellement, bien que la plus grande partie de sa tôlerie extérieure le soit). Elle roule et tient la route mieux que n'importe quelle Studebaker qui ait jamais été construite.

Les détails sont encore confidentiels, mais certains faits peuvent être révélés sans trahir aucun secret. La voiture a un empattement de 2,75 m et une longueur de 4,45 m, ce qui fait qu'elle est de 7,5 cm plus courte que la Rambler, et seulement de 38 cm plus longue que la Volkswagen.

Son intérieur est cependant de dimension normale d'après les standards américains. Six passagers pourront y prendre place dans un confort raisonnable et l'espace des bagages est adéquat. Elle sera livrable en un modèle à quatre portes et plusieurs modèles à deux portes, parmi lesquels un « station-wagon ».

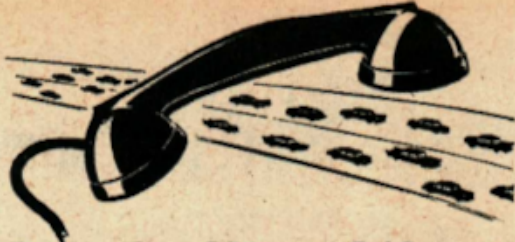
Carrossée virtuellement sans aucun porte-à-faux, elle est aussi maniable qu'une voiture de sport. Avec une conception simple, des garnitures intérieures et extérieures de bon goût, elle est cependant capable de performances élevées. Elle sera livrée, soit avec un moteur six cylindres, soit avec un moteur V-8, tous les deux réglés pour l'économie.

Studebaker devancera ainsi les petites voitures de la General Motors et de Ford d'au moins une bonne année sur le marché, et cette avance pourrait suffire à redonner à Studebaker son ancienne position sur celui-ci.

La chose la plus étonnante est que la Studebaker puisse tellement changer (à la fois en apparence et en rendement) tout en se transformant si peu... et qu'elle puisse le faire en un temps si court. La voiture a apparemment passé directement du stade du modèle en argile à celui du prototype, prenant ainsi une avance de plusieurs mois.

Le six-cylindres n'est pas mort

Une conception qui a été considérée plusieurs fois comme abandonnée, mais qui remonte régulièrement à la surface, est celle du moteur six-cylindres. Il y a deux ans, ce type de moteur avait pratiquement disparu des voitures américaines. En ce moment, les ingénieurs de Detroit passent des nuits blanches pour le remettre



Les indiscretions de Detroit

par Art RAILTON

au goût du jour. On pense que la General Motors présentera un nouveau six-cylindres en 1960, et Ford est en train de modifier les siens. L'un d'eux pourrait être monté avec un vilebrequin à sept paliers.

Si une fraction seulement du travail qui est entré dans le perfectionnement du V-8 avait été appliquée au six-cylindres, ce dernier pourrait, d'après certains techniciens, être aujourd'hui monté sur presque toutes les voitures américaines actuelles.

Lorsque les nouvelles petites voitures General Motors et Ford sortiront, elles auront des moteurs six cylindres. Le problème consiste à fabriquer un moteur qui soit assez petit pour ces voitures économiques tout en restant adaptable aux séries normales. Certains pensent que cela est possible, d'autres affirment que l'écart est trop grand.

Dans quelles proportions une carrosserie nouvelle est-elle vraiment nouvelle ? Avec la tendance américaine vers l'interchangeabilité des pièces, une carrosserie peut avoir l'air entièrement nouvelle, tout en conservant environ 90 % de sa structure des années précédentes.

Dans une chaîne américaine de construction de carrosseries, on compte environ 350 pièces de tôlerie emboutie pour chaque marque de voiture, depuis les immenses pavillons ou panneaux de toit jusqu'aux petites entretoises et autres pièces de fixation qui sont invisibles, mais très nombreuses. Pour donner à une voiture l'air d'être entièrement nouvelle (et pour pouvoir de ce fait dire qu'elle est vraiment entièrement nouvelle), il suffit à un fabricant de changer environ 10 % de ces pièces embouties, soit 30 ou 40 d'entre elles en chiffres ronds. En procédant ainsi, il a changé tout ce que vous pouvez voir de l'extérieur, en conservant les 300 pièces qui se trouvaient déjà sous la « peau » du véhicule.

L'avantage de l'interchangeabilité.

Ceci fait ressortir l'avantage des pièces interchangeables. Si vous ne pouvez pas voir les 300 pièces internes, peu vous importe que votre voiture chère comporte les mêmes entretoises, montants et membrures structurales que la voiture bon

(Suite page 113)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 48)

marché de votre voisin. C'est pourquoi une grande compagnie peut utiliser les mêmes tôleries embouties sur toutes ses séries, et économiser ainsi de l'argent... beaucoup d'argent.

Ford fabrique toujours trois coques de carrosseries séparées. Combien de temps pourra-t-il continuer à le faire avec la concurrence qui existe dans l'industrie automobile américaine? Quelle direction prendra Ford lorsqu'il devra adopter une plus grande interchangeabilité tout en continuant à lutter contre ses concurrents? La carrosserie intégrale de Lincoln sera-t-elle généralisée, ou abandonnée? Il semble peu probable que Ford puisse continuer indéfiniment les deux systèmes. Il est plus vraisemblable que ce groupe adoptera la construction intégrée pour toutes ses séries.

On dit aussi que Chrysler passera à la carrosserie intégrée au châssis (en 1960?). La General Motors est toujours le plus important partisan de la construction classique, mais il semble qu'elle ait tendance à l'intégration, tout en conservant le montage châssis et carrosserie. Certains panneaux et certains éléments des carrosseries General Motors sont actuellement assemblés de façon à devenir des membrures structurales. Les deux éléments, châssis et carrosserie, ont de plus en plus tendance à en devenir un seul, ce qui laisse peut-être entrevoir un changement d'ordre évolutif.

L'INSTRUMENT NOUVEAU ET MODERNE



POUR LE
DESSIN
TECHNIQUE
ET
L'ECRITURE
ARTISTIQUE



Pelikan
Graphos

**Porte-plume
réservoir**

**à
encre de chine**

60

plumes différentes
pour

le dessin technique

l'écriture artistique

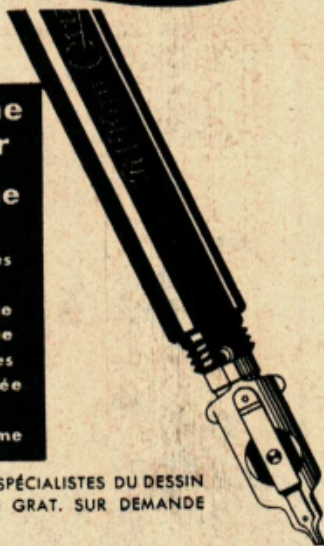
et au trace-lettres

le dessin à main levée

et

les croquis à la plume

EN VENTE CHEZ LES SPÉCIALISTES DU DESSIN
BROCHURE ENVOYÉE GRAT. SUR DEMANDE



ENCRE DE CHINE

Pelikan

LIVRABLE

EN CARTOUCHES
OU EN FLACONS



Agent général :

Établissements NOBLET

178, Rue du Temple, PARIS-3^e - TUR. 25-19