



Les indiscretions de Detroit

par Art RAILTON

LES constructeurs américains l'admettent enfin. Ils admettent ce que nous savons tous depuis un an ou plus. Les « Trois Grands » de Detroit sortiront des petites voitures à l'automne prochain. Il y a encore naturellement des « si » et des « mais » dans les déclarations officielles.

Mais ne vous laissez pas tromper par ces « si » et ces « mais ». Les petites voitures américaines sortiront à l'automne aussi sûrement que les feuilles des arbres tomberont des arbres à cette saison. La petite voiture de la General Motors sera sur le marché vers fin septembre, la petite Ford sortira vers fin octobre, et la petite Chrysler vers fin novembre.

Signalons à propos de cette situation que certaines inquiétudes commencent à poindre au sujet des petites voitures américaines. Elles ont été l'objet de tant de spéculations et d'enthousiasme que les experts craignent que leur sortie soit une déception. Il faudra qu'elles soient vraiment miraculeuses pour attirer la moindre attention.

La petite voiture Ford (et, d'après une histoire persistante, il y a aurait deux petites Ford, l'une avec la marque Ford et l'autre avec la marque Edsel), conservera le style Ford, aux lignes nettes si appréciées, du carrossier George Walker. Elle aura le toit plat et rectiligne et les plissements horizontaux de la Thunderbird.

Chrysler se lance sur une voie différente. Sa petite voiture représentera une nouvelle conception en matière de style. Elle n'aura pas d'ailerons suivant l'image Chrysler créée par Exner. Pour la petite voiture, Exner a prévu une personnalité toute fraîche. Ce ne sera pas une Plymouth réduite à l'échelle. Vous aurez du mal à reconnaître son apparentement.

Elle sera équipée d'un nouveau moteur six cylindres à soupapes en tête (lequel était nécessaire depuis longtemps dans la famille Chrysler). Ce même moteur, en une version plus importante, sera probablement livré sur les Plymouth et sur les Dodge. Pour la première année au moins, il sera en fonte. Mais il est presque certain qu'il sera en aluminium par la suite.

L'adoption de l'aluminium dans la construction automobile américaine sera progres-

sive pendant un an ou deux, puis prendra ensuite une ampleur explosive. D'ici cinq ans, plus de la moitié des moteurs américains seront en aluminium. Et dans dix ans, ils seront presque tous en aluminium.

Plusieurs usines sont déjà en train de couler des pièces d'aluminium pour les petites voitures. Les pipe-lines commencent à se remplir.

Il y aura de nombreux bouleversements dans la construction américaine au cours des toutes prochaines années. Le domaine des « prix moyens » s'éclaircira. Il est actuellement trop encombré pour permettre de réaliser des bénéfices.

Surveillez Dodge. Cette marque recevra toute une série de nouveaux noms pour ses modèles 1960. Et il doit y avoir une bonne raison pour cela. Les compagnies américaines ne changent les noms de leurs voitures que lorsqu'une série est sur le point d'être abandonnée ou qu'une voiture doit changer de classe de prix, ou pour toute autre manœuvre similaire. Attendez-vous à ce que Dodge présente aussi un modèle plus petit en 1960. Il se pourrait aussi que Dodge soit chargé de la vente des petites voitures du groupe Chrysler.

La tendance vers des voitures plus basses et encore plus basses se continuera en 1960. Tous les modèles américains seront plus bas, sauf ceux du groupe American Motors. Ceci est pour le meilleur ou pour le pire... c'est à vous d'en décider. Certains peuvent se rebeller, mais ceci est inévitable, alors il vaut mieux en prendre son parti et en profiter. La Rambler aura une tôlerie extérieure entièrement nouvelle, mais sa coque et ses planchers sont dits rester à peu près inchangés.

Les voitures les plus changées, les plus sensationnelles et peut-être celles dont la ligne sera la plus améliorée pour 1960, seront les modèles Chrysler de grandeur (américaine) normale à carrosserie intégrée, ou monocoque. Suivant la tradition de Chrysler, ces modèles présenteront des ailerons importants. Elles seront silencieuses, massives, spacieuses (quoique basses) et, d'après les gens bien informés, leur technique sera aussi parfaite que celle de n'importe quel véhicule introduit à ce jour sur le marché.

Chrysler conservera la commande de changement de vitesses automatique à presse-bouton, mais on pense que le groupe American l'abandonnera.

Les voitures d'importation tiennent encore une part importante dans les nouvelles concernant l'automobile aux U.S.A. Simca offre quatre nouveaux modèles cet été, portant à onze le nombre de modèles vendus par cette marque. Volvo importe son Amazone aux États-Unis, une élégante conduite intérieure à quatre portes très à la page, qui a déjà été présentée en Europe il y a deux ans.

Mais la plus grande nouvelle vient d'une autre direction... du Japon. Les Japonais

(Suite page 102)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 30)

ont déjà réalisé des merveilles dans les domaines de la radio à transistor, des appareils de photographie et d'optique. Et maintenant, ils se lancent dans le « business » de l'automobile.

Vers la fin de cette année, Toyopet importera aux U.S.A. une conduite intérieure à deux portes et quatre places élégante et d'allure sportive qui donnera des maux de tête aux constructeurs de Detroit, de Paris et de Wolfsburg. On dit que son système de suspension est révolutionnaire. Il est, paraît-il, si simple que vous vous demanderez pourquoi vous n'y avez pas pensé plus tôt. Sa carrosserie ultra-légère (la Toyopet actuelle a un châssis massif et une carrosserie très lourde) sera nette, spacieuse et élancée. Le but de cette voiture est de prendre une partie du marché de la Karmann-Ghia et de la Renault Caravelle. Le prix du modèle le plus luxueux est dit rester au-dessous de 1 million de francs.

Européens, attention... L'Orient est en train de s'éveiller!