Les indiscrétions de Detroit

par Art RAILTON

DETROIT est en ébullition. Jamais il ne s'y est manifesté autant d'anticipation depuis le jour où Henry Ford annonça qu'il allait remplacer le modèle T. Mais, cette fois, l'anticipation est plus généralisée, car elle s'applique à tous les constructeurs.

Pour la première fois depuis plusieurs générations, trois voitures dont la conception est « partie de zéro » sortiront en une seule année... des voitures sans aucune ascendance visible. Les trois corporations constructrices ont préparé des programmes de construction de petites voitures au cours de nombreuses années de leur histoire, mais ces nouvelles automobiles n'auront plus aucun rapport avec ces activités passées. Les anciens plans ont été mis au panier et une feuille de papier blanc a été utilisée dans chaque cas.

Personne ne s'attend à des difficultés de vente. Le véritable problème consistera à créer un désir d'achat sans que celui-ci deviennent une épidémie. Il y aura en effet aussi des grosses voitures à vendre. Et, de toute façon, la production des petites voitures américaines sera limitée.

On estime que les Trois Grands de Detroit construiront moins de 1 million de petites voitures en 1960, soit environ 350 000 chaque pour Ford et General Motors et 250 000 pour Chrysler. En faisant travailler le personnel pendant sept jours avec heures supplémentaires, le débit total pourrait être porté à 1 500 000 véhicules, chiffre qui serait peut-être encore inférieur au chiffre des demandes.

Mais les constructeurs américains n'aiment pas du tout les heures supplémentaires. Leur prix majoré réduit le bénéfice. On dit qu'une voiture construite en faisant des heures supplémentaires coûte 50 dollars de plus, soit 25 000 francs, somme qui ne peut pas être ajoutée au prix de vente et doit, de ce fait, être déduite du bénéfice. Personne ne sait encore exactement quel sera le bénéfice réalisé sur les petites voitures américaines, mais l'une des grandes compagnies au moins s'attend à gagner sur une petite voiture le même nombre de dollars que sur une grosse, bien que le prix de la petite voiture soit inférieur à celui de la grosse.

Les passagers auront autant de place dans les petites voitures américaines que dans les voitures américaines courantes actuelles, et même un peu plus dans certains cas. La malle arrière sera suffisante (bien que le moteur arrière de la Chevrolet puisse poser quelques difficultés). La longueur totale est d'environ 4,55 m, soit de 75 à 100 cm de moins que les marques populaires actuelles. Les Américains vont enfin pouvoir fermer leurs portes de garage de nouveau!

L'une des craintes des constructeurs américains est que les petites voitures avec leurs carrosseries intégrées, leurs moteurs entièrement nouveaux et leurs suspensions inédites soient si maniables et répondent si bien aux commandes que les grosses voitures risquent de souffrir de la comparaison. Des millions d'Américains seront exposés pour la première fois à une « maladie » qui a converti 500 000 de leurs concitoyens aux petites voitures étrangères. Comment sera-t-il possible d'empêcher ces millions d'Américains de succomber au « microbe » de la petite voiture ?

Les Trois Grands ne livreront probablement pas de carrosseries *hardtop* dès le début. Leurs séries ne seront pas non plus très variées. Ceci ne signifie pas que les constructeurs américains cherchent à retarder la conversion vers la petite voiture, mais simplement qu'ils n'ont pas eu le temps de tout faire à la fois. Des stations-wagons seront mis sur le marché, mais initialement en très petite quantité.

De nombreux experts pensent que les Trois Grands ne pourront pas produire suffisamment de véhicules pour satisfaire la demande de l'An Un de la petite voiture américaine. De ce fait, Rambler et Studebaker profiteront encore d'une année relativement facile. Il en sera de même pour les voitures importées. Plus la voiture américaine moyenne deviendra petite, plus les voitures importées paraîtront grosses, et plus elles deviendront acceptables.

Il est de plus en plus apparent que la révolution automobile attendue depuis longtemps par les usagers américains est arrivée. Les dirigeants de l'industrie sont au courant de ce fait et, de même que tous les chefs au pouvoir au cours de n'importe quelle révolution, ils ne cessent de regarder par dessus leur épaule pour voir quels sont ceux qui cherchent à leur prendre ce pouvoir. Et ceci est dû à l'usager américain. La goutte d'eau qui a fait déborder le vase a été le succès de vente de la Studebaker Lark. Pour la première fois au cours des récentes années, une compagnie américaine a fait monter son chiffre de ventes en raccourcissant ses voitures.

Il doit être signalé tout de suite, cependant, qu'il est des experts de la construction automobile américaine qui s'attendent toujours à ce que la mode des petites voitures

(Suite page 119)

Les indiscrétions de Detroit

(Suite de la page 44)

disparaisse d'ici une année ou deux... et ils pourraient bien avoir raison.

Mais les prototypes des modèles 1961 des petites voitures sont déjà aux essais routiers (sous des déguisements savants, bien entendu). Les modèles d'argile en grandeur nature des modèles 1962 ont déjà été retenus. Le public n'a pas encore vu les modèles 1960 (aucun des dessins qui ont été publiés ne se rapproche de la réalité). Personne ne sait encore comment ils se vendront (bien que personne n'ait jamais été aussi confiant à ce sujet), et cependant Detroit est forcé par le vieil élément des prévisions de temps à dépenser de l'argent sur 1961 et 1962. Il n'est pas étonnant que les dirigeants de ce genre d'industrie aiment agir avec prudence.

Ces petites voitures américaines deviendront-elles plus grosses, plus luxueuses, plus coûteuses chaque année? Plusieurs spécialistes sont de cet avis. Mais ceci n'est pas tellement vraisemblable. Les constructeurs américains ont appris leur leçon. Il est plus vraisemblable que ce sont les grosses voitures qui deviendront plus petites.

Le deuxième « chapelet » de petites voitures américaines sortira l'an prochain. Ces voitures se placeront nettement entre les 2,75 m d'empattement des nouvelles petites voitures et les 3 m des « anciennes » petites voitures. Avec quelque 2,85 m d'empattement, ces véhicules porteront des noms familiers, tels qu'Edsel, de Soto et Buick. La hiérarchie des voitures américaines pourrait alors devenir la suivante : Corvair-Falcon-Valiant ; Buick-Edsel-De Soto ; Pontiac-Oldsmobile-Mercury ; et naturellement Cadillac-Lincoln (ou Thunderbird)-Impérial. Tout change avec le temps!

Recette pour apprendre à DESSINER

1 Prenez du papier et un crayon

2 Nous nous chargeons de tout le reste

SAVOIR dessiner est à la portée de tout le monde ; et non seulement aucun effort pénible ne vous est demandé, mais vous n'avez même pas besoin de vous déplacer à heures fixes pour suivre des cours. Vous avez juste à observer les œuvres des grands maîtres, à comprendre leurs secrets progressivement dévoilés tout au long du Cours Grands Maîtres, à vous laisser guider par l'artiste chargé de vous conseiller par correspondance, et dans quelques mois vous dessinerez déjà avec talent. Vous qui voulez devenir un artiste, et réussir vite dans un métier indépendant et lucratif, renseignez-vous aujourd'hui même sur le Cours Grands Maîtres.

GRATUIT !

Envoyez aujourd'hui le coupon ci-dessous. Vous recevrez gracieusement une merveilleuse brochure contenant plus de 200 illustrations et donnant tous détails sur le Cours "Grands Maîtres"

COURS GRANDS MAITRES DU DESSIN
48, Rue Mazarine, Paris (6e) - Atelier **L1**

Veuillez m'envoyer votre brochure gratuite sur le Cours "Grands Maîtres" (ci-joint 1 timbre pour frais d'envoi).

Nom .....

Adresse .....

.....

Les élèves ne sont pas admis au-dessous de 14 ans

● *Recommandez-vous de « Mécanique Populaire » lorsque vous écrivez à nos annonceurs.*