

Note du Rédacteur en chef : Ce mois-ci, les pages d'Art Railton deviennent plutôt « Les Indiscrétions de Francfort ». Nous l'avons en effet envoyé dans cette ville afin qu'il nous envoie son rapport sur les voitures européennes présentées à Francfort, Allemagne de l'Ouest.



LES INDISCRÉTIONS DE DETROIT

PAR ART RAILTON

FRANCFORT, Allemagne. Plus grandes dimensions, plus de luxe, plus d'espace et plus de fantaisie, telle est la tendance automobile européenne actuelle, si l'on en croit le témoignage du Salon de l'Automobile de Francfort. Au moment où Detroit commence à agir d'une façon plus sensée que jamais avec des conceptions plus petites et plus pratiques, les Européens vont vers un plus grand luxe et une plus grande opulence.

La tendance ne prête à aucune confusion. Lors du Salon de Francfort d'il y a deux ans, les Allemands étaient passionnés par les « minicars » qui devaient remplacer les dangereux et inconfortables scooters. Les Allemands qui avaient de l'argent dans leur poche se pressaient autour de ces automobiles miniatures... des voitures qui n'étaient pas beaucoup plus que des scooters. Mais ceci était il y a deux ans. Cette année, les minicars sont rares et les scooters virtuellement inexistants.

A l'exception des Messerschmidt difficiles à vendre, dont les constructeurs reconnaissent la défaite partielle en insistant sur leur modèle à quatre roues au lieu de celui à trois roues, les voitures miniatures ne sont représentées que par la Goggomobil. Et la « Goggo » elle-même a salué le progrès avec un nouveau modèle, l'Isar, dont les moteurs commencent à 600 cm³, l'une des rares voitures à monter encore un moteur proche du demi-litre de cylindrée.

Il y a deux ans, les cylindrées d'un demi-litre étaient aussi communes au Salon de Francfort que la bière et les saucisses. Il est évident que l'Europe est actuellement piquée par la même mouche que celle qui infesta les États-Unis après la guerre. Les voitures deviennent plus grosses ; les moteurs sont plus gros.

Les pare-brise (comme celui de la D.K.W.) deviennent enveloppants, les ailerons (comme ceux de la Mercedes) poussent sur les garde-boue arrière, les feux arrière (comme ceux de la Fiat) sont plus gros et plus brillants. Et la clientèle est très satisfaite. C'est en ceci que nous voyons le résultat de l'élévation rapide du niveau de vie. Les fabricants de bicyclettes et de scooters allemands devront bientôt expédier leurs marchandises aux Indes ou en Chine.

Lorsque vous roulez sur une « autobahn », vous n'avez plus à vous faufiler entre des motocyclettes et des minuscules engins à trois roues. Aujourd'hui, la circulation est rapide et chargée, composée de voitures de la dimension de la Volkswagen et au-dessus, plutôt qu'au-dessous. Il y a quatre ans, la Volkswagen était une voiture de classe « moyenne-supérieure » conduite par des

docteurs, des avocats et des hommes d'affaires. Il y a deux ans, elle est devenue la voiture du spécialiste, du contremaître d'usine, du technicien. Aujourd'hui, elle est la voiture de l'ouvrier.

Les parkings des usines Volkswagen sont pleins de Volkswagen neuves et les longues rangées de râteliers à bicyclettes sont virtuellement vides. Jamais auparavant les Allemands ne s'étaient pressés aussi nombreux autour du stand Volkswagen au Salon de Francfort. Jamais auparavant les Allemands n'avaient été aussi anxieux de voir, de toucher et d'essayer la voiture qui est plus courante en Allemagne que la Chevrolet l'est aux États-Unis (une voiture allemande sur trois est une Volkswagen).

Maintenant, les Allemands touchent la voiture et projettent d'en devenir propriétaire. Il fut un temps où ils devaient se contenter de regarder, mais maintenant ils peuvent faire des projets d'achat. Les officiels de la compagnie sont enchantés de cela et n'ont aucun souci pour l'avenir. Ils voient en cette tendance un élargissement du marché de base qui a fait de leur société l'enfant prodige de l'Europe d'après-guerre. Ils sont sûrs que ceci représentera plus de ventes et plus de commandes. Pour satisfaire à cette demande, une nouvelle usine et une nouvelle chaîne d'assemblage sont en construction.

Que feront les acheteurs américains ? L'automobiliste américain sophistiqué qui conduit actuellement une Volkswagen sera-t-il aussi satisfait de celle-ci lorsqu'elle sera devenue la voiture des masses européennes ? Le docteur Heinz Nordhoff, le brillant et éloquent directeur général des usines Volkswagen, n'est nullement inquiet. Il considère sa voiture comme répondant au besoin de transport de toutes les nations et de toutes les classes — la véritable automobile internationale — une voiture qui est « comme chez elle » dans tous les pays comme dans toutes les couches de la société. La Volkswagen deviendra peut-être l'automobile universelle.

Lors d'une conférence de presse tenue

(Suite page 116)

défense et de moyen de mise en valeur d'un territoire. »

Il n'existe pratiquement aucune industrie en Alaska, et les lignes d'approvisionnement y restent longues et coûteuses. La plus grande quantité des carburants, combustibles et matériels continue toujours à y arriver par mer. Le chemin de fer de l'Alaska, de même que les lignes aériennes et routières qui lui font concurrence, souffre surtout d'être une route « à sens unique », avec très peu de « transport en retour ».

L'Alaska reste cependant un grand Etat américain ; il a un besoin constant de machinerie lourde pour les camps de construction et d'exploitation minière et pour les énormes installations de dragage de l'or. Cette machinerie ne peut être transportée que par fer. Il est donc peu douteux que cet impressionnant chemin de fer qui fut le premier à ouvrir réellement l'Alaska à la civilisation continuera à fonctionner pendant un long temps encore.

Et ceci convient parfaitement aux Alaskans, qui lui conservent toute leur reconnaissance.

Les circuits d'éclairage à commandes multiples

Le fil métallique de petit diamètre présentant des faux plis peut être redressé très aisément. Enfoncez une rangée droite de petites pointes dans un bloc de bois, en utilisant de 6 à 10 pointes espacées d'environ 20 mm. Serrez le bloc de bois à l'étau et faites passer le fil métallique alternativement entre les pointes jusqu'à ce que son extrémité sorte au bout de la rangée. Saisissez cette extrémité et tirez sur le fil. Une seule passe sera généralement suffisante pour le redresser.

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 23)

pendant le Salon de Francfort, le professeur Nordhoff a déclaré à un groupe de journalistes américains spécialisés dans l'automobile qu'il ne modifierait pas la Volkswagen spécialement pour satisfaire aux demandes du marché américain. L'Amérique, a-t-il souligné, n'est qu'un seul des cent dix pays où la voiture est vendue. Bien que l'Amérique soit le meilleur client au point de vue volume des ventes, la voiture ne peut pas être modifiée pour plaire à une seule nation au détriment des autres.

Cependant, Nordhoff a annoncé que Volkswagen livrerait à partir du printemps prochain, facultativement et avec supplément de prix, un embrayage automatique « Saxomat » qui éliminerait entièrement la pédale d'embrayage. Ce dispositif intéressera les

Américains plus que tout autre groupe d'acheteurs. Nordhoff n'a pas voulu en révéler le prix, mais on estime que celui-ci sera d'environ 25 000 à 37 500 francs.

Nordhoff a démenti des rumeurs (européennes et américaines) d'après lesquelles Volkswagen envisagerait la construction d'une voiture plus grosse. La société a pour le moment une liste de commandes arriérées suffisante pour couvrir six mois de sa production.

« Pourquoi changerions-nous ? dit le docteur Nordhoff. Nous n'effectuerons des changements, ajoute-t-il, que pour une ou deux raisons : 1° Si une solution technique de haut intérêt se présente et, 2° S'il devient nécessaire de stimuler les ventes. Dans le cas contraire, nous continuerons simplement à améliorer notre produit. »

La Volkswagen de cette année est une illustration de ce concept. Elle est plus silencieuse et plus confortable ; le moteur fait moins de bruit et les bruits de la route s'entendent moins dans la voiture.

Personne ne fait de bruit à ce propos, mais les camions et autobus Volkswagen ont un nouvel ensemble moteur-boîte de vitesses. Le nouveau type de moteur peut développer jusqu'à 30 % de plus de puissance en chevaux-vapeur, et la nouvelle boîte de vitesses est synchronisée en première. Il est vraisemblable que les conduites intérieures seront équipées de même vers le début de 1960.

Et que deviennent les nouvelles voitures allemandes telles que la B.M.W. 700, la D.K.W. Junior, la Ford Taunus 12, l'Opel 1200, toutes concurrentes de la petite « coccinelle » de Wolfsburg ? De nombreux Allemands se tournent en ce moment sérieusement vers ces voitures pour la première fois parce qu'ils veulent quelque chose de différent. Lorsque tout le monde porte un uniforme, on en arrive à préférer l'aspect d'une paire de bleus de travail elle-même. Certains disent, en Allemagne, que la Volkswagen a l'air d'une Volkswagen, mais que l'Opel a l'air d'une automobile. Et les usagers pourraient commencer à rechercher une automobile qui ressemble à une automobile. Toutes ces nouvelles voitures, qui coûtent un peu plus cher que la Volkswagen, sont d'un nouveau style plus italien qu'allemand. Elles ont des lignes droites, des toits plats, des larges fenêtres et des grands coffres. Elles font inévitablement paraître la Volkswagen démodée.

Cependant, jusqu'à ce qu'arrive le jour où la demande de Volkswagen ne sera pas supérieure à la production, la voiture ne sera pas modifiée radicalement, dit Nordhoff, un homme qui devrait savoir de quoi il parle. De toute façon, ajoute-t-il, la cinq millionième Volkswagen aura exactement le même aspect que la trois millionième, qui a été fabriquée cet été.

Il y a deux ans, Nordhoff déclara à l'auteur de cet article que la quatre millionième Volkswagen serait la même. On ne remarque

Américains plus que tout autre groupe d'acheteurs. Nordhoff n'a pas voulu en révéler le prix, mais on estime que celui-ci sera d'environ 25 000 à 37 500 francs.

Nordhoff a démenti des rumeurs (européennes et américaines) d'après lesquelles Volkswagen envisagerait la construction d'une voiture plus grosse. La société a pour le moment une liste de commandes arriérées suffisante pour couvrir six mois de sa production.

« Pourquoi changerions-nous ? dit le docteur Nordhoff. Nous n'effectuerons des changements, ajoute-t-il, que pour une ou deux raisons : 1° Si une solution technique de haut intérêt se présente et, 2° S'il devient nécessaire de stimuler les ventes. Dans le cas contraire, nous continuerons simplement à améliorer notre produit. »

La Volkswagen de cette année est une illustration de ce concept. Elle est plus silencieuse et plus confortable ; le moteur fait moins de bruit et les bruits de la route s'entendent moins dans la voiture.

Personne ne fait de bruit à ce propos, mais les camions et autobus Volkswagen ont un nouvel ensemble moteur-boîte de vitesses. Le nouveau type de moteur peut développer jusqu'à 30 % de plus de puissance en chevaux-vapeur, et la nouvelle boîte de vitesses est synchronisée en première. Il est vraisemblable que les conduites intérieures seront équipées de même vers le début de 1960.

Et que deviennent les nouvelles voitures allemandes telles que la B.M.W. 700, la D.K.W. Junior, la Ford Taunus 12, l'Opel 1200, toutes concurrentes de la petite « coccinelle » de Wolfsburg ? De nombreux Allemands se tournent en ce moment sérieusement vers ces voitures pour la première fois parce qu'ils veulent quelque chose de différent. Lorsque tout le monde porte un uniforme, on en arrive à préférer l'aspect d'une paire de bleus de travail elle-même. Certains disent, en Allemagne, que la Volkswagen a l'air d'une Volkswagen, mais que l'Opel a l'air d'une automobile. Et les usagers pourraient commencer à rechercher une automobile qui ressemble à une automobile. Toutes ces nouvelles voitures, qui coûtent un peu plus cher que la Volkswagen, sont d'un nouveau style plus italien qu'allemand. Elles ont des lignes droites, des toits plats, des larges fenêtres et des grands coffres. Elles font inévitablement paraître la Volkswagen démodée.

Cependant, jusqu'à ce qu'arrive le jour où la demande de Volkswagen ne sera pas supérieure à la production, la voiture ne sera pas modifiée radicalement, dit Nordhoff, un homme qui devrait savoir de quoi il parle. De toute façon, ajoute-t-il, la cinq millionième Volkswagen aura exactement le même aspect que la trois millionième, qui a été fabriquée cet été.

Il y a deux ans, Nordhoff déclara à l'auteur de cet article que la quatre millionième Volkswagen serait la même. On ne remarque

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 23)

pendant le Salon de Francfort, le professeur Nordhoff a déclaré à un groupe de journalistes américains spécialisés dans l'automobile qu'il ne modifierait pas la Volkswagen spécialement pour satisfaire aux demandes du marché américain. L'Amérique, a-t-il souligné, n'est qu'un seul des cent dix pays où la voiture est vendue. Bien que l'Amérique soit le meilleur client au point de vue volume des ventes, la voiture ne peut pas être modifiée pour plaire à une seule nation au détriment des autres.

Cependant, Nordhoff a annoncé que Volkswagen livrerait à partir du printemps prochain, facultativement et avec supplément de prix, un embrayage automatique « Saxomat » qui éliminerait entièrement la pédale d'embrayage. Ce dispositif intéressera les

BEMBI LC 50

TOUR PARALLÈLE A CHARIOTER ET A FILETER

HP 50 - EP 250



Le BEMBI LC 50 est en vente également au BHV, chez Mestre et Blatgé et dans de nombreux magasins.

le plus petit tour du monde capable des plus grandes possibilités se trouve :

- tout monté - en pièces détachées avec de nombreux accessoires

VENTE A CRÉDIT

SADEC 9, RUE LABIE - PARIS 17^E

aucun indice de hâte aux Établissements Volkswagen, mais le jour du changement pourrait venir plus vite que leurs dirigeants ne l'admettent. Et, lorsque ce jour viendra, ils seront prêts sans aucun doute. Nordhoff a déclaré que ses ingénieurs dessinaient une nouvelle voiture chaque année, et que les nouveaux plans étaient mis au panier chaque année, parce qu'ils ne se révélaient pas nécessaires. Mais un jour, peut-être plus proche que Nordhoff veut bien l'admettre, il faudra forcément s'arrêter de mettre les plans au panier.

La route la plus courte peut être la plus longue

(Suite de la page 39)

hauteurs de vagues excédant celles qu'un navire particulier pouvait surmonter avec aisance. Cette prédiction devait pouvoir être faite à temps pour calculer une traversée ou pour avertir un navire déjà parti.

Le docteur James et ses collègues commencèrent leurs calculs à partir de bulletins de prévisions météorologiques de cinq jours préparés par le Bureau météorologique de la Marine américaine. Ils préparèrent ensuite des tableaux synoptiques de hauteur et de vitesse des vagues en étudiant les observations des navires marchands sur toute la largeur de l'océan. A ces graphiques vinrent

s'ajouter des données concernant les courants, les vitesses des bateaux et les caractéristiques des diverses conceptions de navires. Dans les zones pour lesquelles les observations sur place étaient rares ou inexistantes, les conditions saisonnières de l'état des vagues furent déterminées par une étude des conditions météorologiques passées et des éléments connus concernant les courants.

Les transmissions sont la clé du système

La clé de la réussite de tout le système était un service de transmissions rapides. Ce n'est qu'en connaissant les conditions météorologiques et océanographiques du moment dans la plupart des zones couvertes ou dans la totalité de celles-ci que l'équipe du docteur James pouvait établir des prédictions précises.

Reporté sur les graphiques d'acheminement du docteur James, cet ensemble d'informations indiquait quelles étaient les zones dangereuses les plus probables. Il était alors très simple de faire passer l'itinéraire d'un navire autour des zones de hautes vagues ou de modifier le cours d'un navire déjà parti au fur et à mesure de la réception de nouvelles données météorologiques et océanographiques.

L'application de ces expériences à des traversées de navires réelles produisit des résultats spectaculaires.

COLOCOO

PLASTIC

Vous ne collerez rien...

avec précision et Solidité
sans

"COLOCOO PLASTIC" qui colle **TOUT**,

du papier au métal. Son flacon incassable, muni d'un embout parfait, permet l'application en traits fins comme des traits de plume. Ne s'obstrue jamais : c'est un outil indispensable.

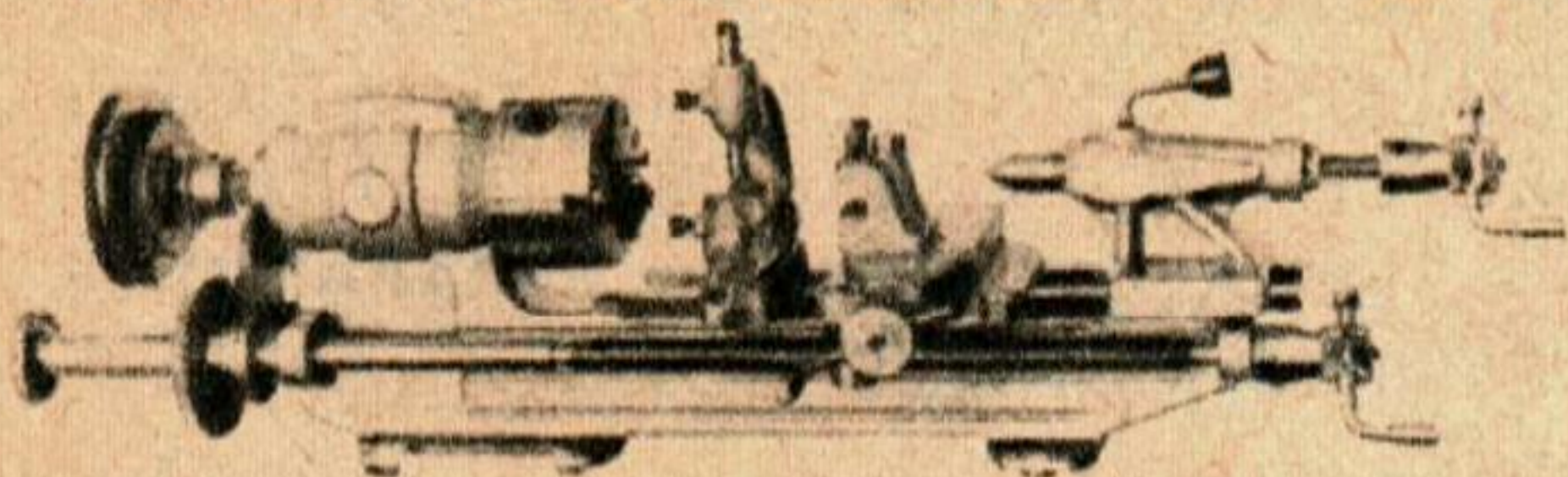
En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut, franco contre 200 frs en timbres-poste à

HERBIN M. P., 19, RUE MICHEL-LE-COMTE, PARIS-3^e



BEMBI LC 50

TOUR PARALLÈLE A CHARIOTER ET A FILETER



HP 50 - EP 250

le plus petit tour du monde capable des plus grandes possibilités se trouve :

- tout monté - en pièces détachées avec de nombreux accessoires

VENTE A CRÉDIT

Le BEMBI LC 50 est en vente également au BHV, chez Mestre et Blatgé et dans de nombreux magasins.

SADEC 9, RUE LABIE - PARIS 17^E

aucun indice de hâte aux Etablissements Volkswagen, mais le jour du changement pourrait venir plus vite que leurs dirigeants ne l'admettent. Et, lorsque ce jour viendra, ils seront prêts sans aucun doute. Nordhoff a déclaré que ses ingénieurs dessinaient une nouvelle voiture chaque année, et que les nouveaux plans étaient mis au panier chaque année, parce qu'ils ne se révélaient pas nécessaires. Mais un jour, peut-être plus proche que Nordhoff veut bien l'admettre, il faudra forcément s'arrêter de mettre les plans au panier.



Vous ne collerez rien...

avec précision et Solidité
sans

"COLOCOQ PLASTIC" qui colle **TOUT**, du papier au métal. Son flacon incassable, muni d'un embout parfait, permet l'application en traits fins comme des traits de plume. Ne s'obstrue jamais : c'est un outil indispensable.

En vente chez votre fournisseur habituel, ou à défaut, franco contre 200 frs en timbres-poste à

HERBIN M. P., 19, RUE MICHEL-LE-COMTE, PARIS-3^e