



Les indiscretions de Detroit

par Art RAILTON

Jusqu'où sera-t-il possible d'aller? Telle est la question qui se pose pour l'industrie automobile américaine. Il y a quelques années, celle-ci s'inquiétait de la diminution du nombre des modèles; maintenant, il s'agit de leur multiplication.

Ne nous parlez pas des accroissements de population explosifs! Detroit subit actuellement une véritable explosion de modèles. De nouvelles voitures surgissent comme des champignons sous la pluie. La Comet sort toute une nouvelle série, comprenant deux stations-wagons. Lark s'est ajouté cette année une station-wagon à quatre portes et une décapotable. American a ajouté sa conduite intérieure à quatre portes et offre maintenant une nouvelle série Custom équipée du moteur six cylindres à soupapes en tête. Corvaair ajoute un coupé à deux portes et étudie actuellement la réaction du public envers son coupé Monza GT (Gran Turismo).

L'an prochain sortiront des voitures compactes Buick-Oldsmobile-Pontiac (toutes équipées du même petit moteur V-8), la Valiant allongée de Dodge, et le station-wagon Corvaair qui prendra des allures d'autobus.

Jusqu'où sera-t-il possible d'aller?

Pour le moment, tous les chiffres ont tendance à monter. La Falcon représente 27 % du total des ventes de la division Ford. Lorsque les stations-wagons Falcon sortiront par quantité, le pourcentage montera encore considérablement (Rambler American vend, par exemple, 40 % de stations-wagons). Bientôt les ventes de la Falcon égaleront les ventes des grosses Ford. Bientôt, la charnue passera avant les bœufs. La Valiant représente déjà 40 % de la production Plymouth.

Les voitures compactes sont en train de faire littéralement éclater le « business » de l'automobile américaine. Et la chose la plus stupéfiante est qu'elles ne semblent causer aucun tort aux voitures importées... même pas aux grosses voitures importées. La révolution des voitures compactes a peut-être donné à ces voitures d'importation l'air de respectabilité qui leur manquait. Il n'est plus considéré comme excentrique pour un Américain adulte de désirer

une voiture plus petite... la chose est devenue à la mode tout en devenant sensée.

On dit que la Rambler American 1961 sera d'un style plus élégant que tout ce qu'American Motors a construit jusqu'ici. Ceux qui l'ont vue en sont encore éblouis. Son obésité actuelle a disparu. Elle aura un toit plat d'aspect avancé, des portes minces, des flancs droits. Mais elle conserve la même tôle de plancher et les mêmes dimensions générales.

Elle sera équipée du moteur six cylindres à soupapes en tête qui vient juste d'être rendu facultatif pour la voiture actuelle. Avec ce moteur à plus haut rendement (même cylindrée que le vieux six cylindres à soupapes latérales), la puissance augmente au point qu'un pont arrière à taux de démultiplication de 2,87 à 1 peut être utilisé, ce qui réduit la consommation d'essence. Cette démultiplication est la même que celle utilisée sur l'Ambassador V-8, ce qui fait qu'aucun outillage de fabrication additionnel n'est nécessaire.

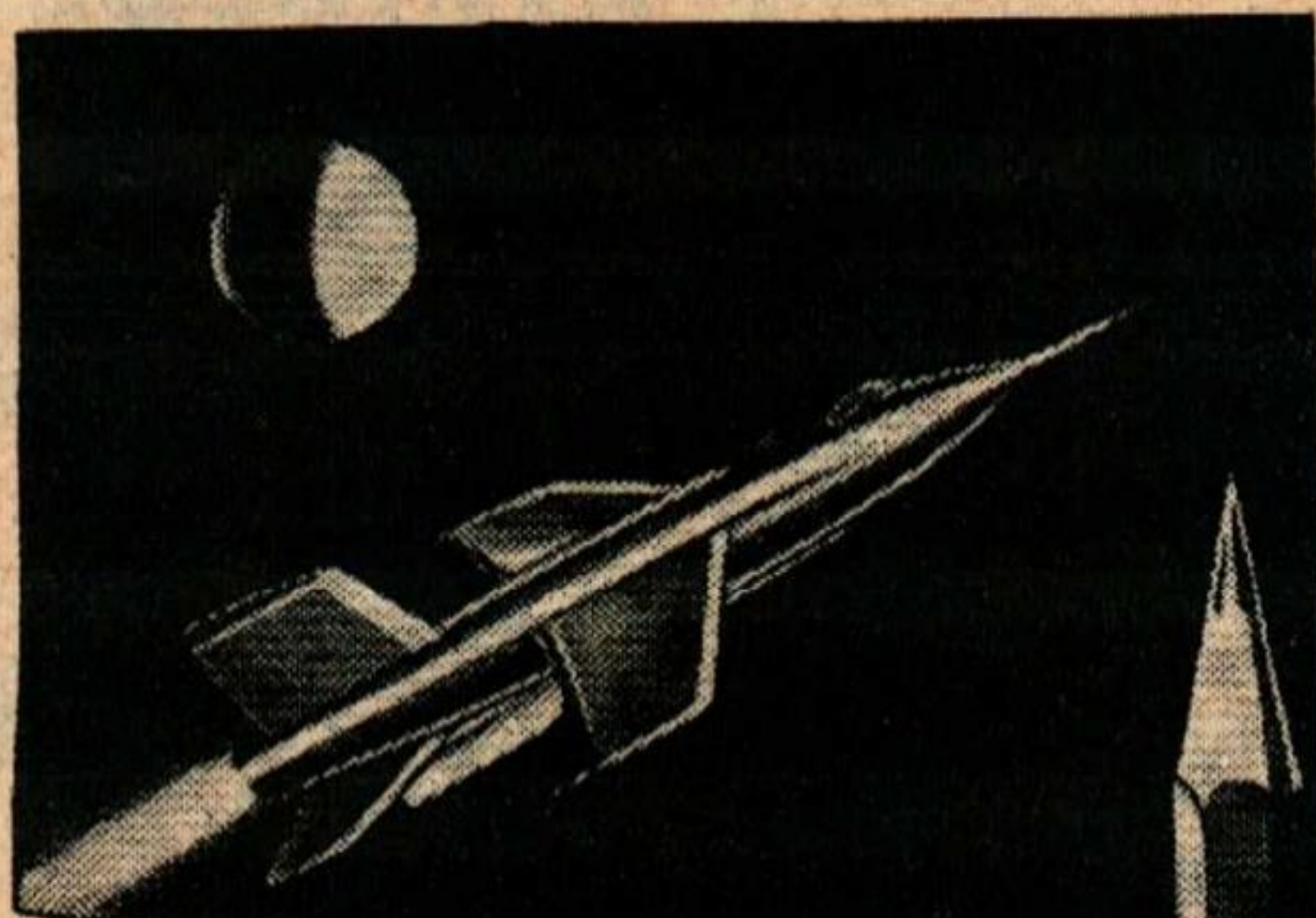
Apparemment, cependant, le poids n'est réduit en rien. La voiture restera la plus lourde des « petites voitures » américaines. Peut-être en est-il bien ainsi? Les Américains aiment toujours l'impression de lourdeur. Ils ont appris à associer la lourdeur avec la qualité. Des portières plus lourdes « sonnent » mieux, ont l'air plus sûres, plus chères. Les voitures plus lourdes sont sensées mieux rouler, mieux tenir la route, offrir plus de protection. Ces choses ne sont pas exactes, mais le public américain croit qu'elles le sont.

L'année prochaine sera une grande année pour les carrosseries, à la General Motors. C'est ainsi que la balle rebondit d'un budget à l'autre pour que les Américains continuent à acheter des voitures et à faire le bonheur des vendeurs. Le groupe pont arrière-boîte de vitesses de la G.M. ne sera peut-être que pour 1962, bien que certains disent qu'il pourrait apparaître en 1961.

La General Motors a des ennuis avec son distinctif toit plat. Toutes ses voitures en sont pourvues, depuis la Corvaair jusqu'à la Cadillac. Et il a ainsi si bien perdu son caractère d'identification que vous ne pouvez plus reconnaître la voiture d'après son toit. Avez-vous remarqué combien de temps il vous faut pour reconnaître une Pontiac d'une Oldsmobile? Ou d'une Chevrolet? Ou d'une Corvaair? Eh bien! la General Motors a décidé de changer tout ceci. L'an prochain, on verra toute une variété de lignes de toit. La Cadillac aura le toit net et bien coupé qui caractérise l'Eldorado Brougham de cette année. L'Oldsmobile 98 recevra un toit distinctif, et la Buick également.

Ford a aussi des difficultés de toiture. Cette marque a trop abusé d'une bonne chose. Depuis la Thunderbird jusqu'à la Comet, elle utilise le toit type coupé de ville (et elle essaie même de revigorer la souf-

(Suite page 106)



Ingénieurs, Architectes !

Pour arriver aux sommets de la technique, vous devez avoir des instruments de travail parfaits . . .

Seuls le crayon et la mine
MARS - LUMOGRAPH
vous assurent cette perfection.

- Bois de cèdre facile à tailler.
- 19 graduations régulières.
- Résistance incomparable de la mine à la casse et à l'usure.
- Pouvoir couvrant renforcé par un ingrédient spécial assurant des tirages très nets.
- Présentation très soignée, vernis bleu, tête noire, graduation sur les 6 faces.

CRAYONS ET MINES DE COULEURS

MARS-LUMOCHROM
mine dure.

MARS-CHROMA
mine demi-dure.


STAEDTLER

Agent Général :

Ets NOBLET

178, RUE DU TEMPLE PARIS-3^e

TUR. 25-19



Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 30)

frante Lincoln avec celui-ci, cette année). Mais ceci changera aussi.

La Plymouth subira certain rétrécissement des ailerons. Qu'est devenue la discussion au sujet de la stabilité qu'assureraient ces fameux ailerons? Eh bien! les carrossiers sortiront encore un nouveau « truc ». Quoi que celui-ci puisse être, ils vous convaincront de son utilité. L'industrie automobile américaine ne cesse de s'instruire!

Pauvre Buick. Après avoir réalisé la plus spectaculaire performance technique de l'histoire de l'automobile, il lui a été donné l'ordre de ne pas en parler. Vous souvenez-vous du serment des constructeurs? Nous ne baserons pas notre publicité sur les performances. (Il se peut que l'affaire se soit ébruitée avant que vous lisiez ceci. Mais pas forcément.)

Une Buick 1960 a parcouru l'incroyable distance de 10 000 milles (16 000 km) en moins de 5 000 minutes... soit une moyenne de 193 km/h pendant près de trois jours et demi. Voilà ce qui s'appelle rouler, messieurs!

Ceci s'est passé à Daytona. Deux tentatives furent nécessaires. La première Buick fut éliminée lorsqu'un montage de tuyauterie d'essence fit appauvrir le mélange carburant et « brûler » les soupapes. Neuf trains de pneus furent utilisés. Le ravitaillement en essence s'est effectué à 193 km/h. La voiture ne s'arrêta au total que pendant vingt-neuf minutes à son stand. La seule pièce qui eut une défaillance fut une poulie de ventilateur.

Quelle performance! Quelle voiture! Mais Buick est supposé ne pas devoir en parler. A nous de voir si le serment sera vraiment tenu!

2 merveilles



REFLEX petit format

Objectif interchangeable
1 : 3,5 ou 1 : 2,8

verre dépoli — télémétrique
tube pour super macro-photo.
Tous les perfectionnements.

Vous devez le connaître.

GARANTIE TOTALE

410 NF

24 x 36
automatique
100 %



Ce 24 x 36
objectif Berthiot 1 : 2,8
entièrement automatique

Exclusivité **GRENIER**

Fait pâlir de jalousie, les
Allemands et les Japonais.

Vous devez le connaître

et tellement d'autres merveilles
décrites dans le plus magnifique ouvrage -
128 pages - 20 x 25 - 300 images :

“ VIVE LA PHOTO - VIVE LE CINÉ ”

Vous serez fier et heureux d'avoir en main une
telle preuve de dynamisme basée sur l'expérience
GRENIER - 27, rue du Cherche-Midi, PARIS-6^e
(une seule maison)

BON A DÉCOUPER OU A RECOPIER

Je désire recevoir
GRATUITEMENT
sans engagement l'ouvrage

**“ VIVE LA PHOTO -
VIVE LE CINÉ ”**

NOM _____

ADRESSE _____

GRENIER - 27, rue du Cherche-Midi
Angle boulevard Raspail - rue d'Assas - **PARIS-6^e**