



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT

par A. Railton

Le Salon International de l'Automobile, au Colisée de New York, a été une magnifique étude de contrastes. Dans l'un de ses stands, un ouvrier et sa famille pouvaient faire claquer les portes et essayer les sièges d'une British Anglia de 8 000 NF tandis qu'à 15 mètres seulement de là, une autre famille accompagnée de son chauffeur en livrée scrutait le confort d'une Rolls-Royce de 125 000 NF.

Par ailleurs, des foules entouraient une voiture de rêve Simca (qui était sans aucun doute beaucoup plus le produit des Services des Ventes de Chrysler que celui des services techniques de cette compagnie), écoutant un « aboyeur » expliquer que cette voiture électrique de demain parcourra 5 000 km sans recharger ses batteries. Tout auprès de là étaient enregistrées des commandes pour des voitures de course Formule Junior et pour une voiture aussi grande qu'une maison... parce qu'elle était précisément une maison, une maison sur roues avec chauffage thermostatique.

A ce salon étaient présentés 312 modèles différents, représentant 86 constructeurs différents appartenant à dix nations, y compris les États-Unis.

Parmi ces voitures, se distinguait une conduite intérieure Jaguar 3,8 litres sur laquelle toutes les garnitures avaient été plaquées or, ce qui donnait à l'aspect normalement sobre de la « Jag » une personnalité aussi révoltante que si des ailerons de queue lui avaient été ajoutés. Si la voiture avait été à vendre, disait l'homme du stand, elle aurait coûté 125 000 NF. En dépit des lustres et du décor de cathédrale dans lequel elle était présentée, cette Jaguar était si peu britannique, si peu conforme à l'idée que les Américains se font d'une Jaguar que vous en détourniez vos regards avec embarras.

Le Japon exposait pour la première fois aux États-Unis la Toyopet Tiara, un modèle plus léger et plus économique, qui devrait concurrencer sérieusement Volkswagen et Renault. Cette voiture a des performances de vitesse, grâce à son faible poids et à son moteur de 75 ch. Sa suspension serait

incroyablement bonne, avec des barres de torsion (tout comme Chrysler) à l'avant et de larges ressorts en porte-à-faux à une seule lame à l'arrière. Si sa distribution est convenablement organisée, cette voiture pourrait bien être le réel « outsider » du Salon. Vendue 8 000 NF sur la côte du Pacifique (ainsi que l'annonce la rumeur), elle pourrait rendre la vie difficile à de nombreux vendeurs d'automobiles économiques. Le Japon a déjà réussi sur le marché de la photo et de la radio. Peut-être fera-t-il de même dans celui de l'automobile. Attendons les événements.

Volvo exposait la P-1800 Sport, une voiture de sport élégante et d'allure puissante dite tenir la route comme une voiture de sport devrait le faire. Et elle le fera puisqu'elle est construite par Volvo. Le véhicule ne sera livrable que vers la fin de l'année, et coûtera environ 20 000 NF.

Une autre voiture également montrée pour la première fois aux États-Unis était la Triumph Herald. Cette automobile, de style carré et peu élégant, marque une nouvelle réussite dans le domaine de la conduite sans entretien. C'est une voiture que vous pouvez presque oublier en ce qui concerne le service. Elle ne compte que quatre points de lubrification. Deux de ceux-ci sont à graisser tous les 10 000 km et les deux autres tous les 20 000 km seulement. La carrosserie est construite en sept sections boulonnées les unes aux autres, ce qui permet de les remplacer rapidement et à peu de frais en cas de dommage accidentel. Voici un véhicule précurseur de l'automobile de demain, qui sera aussi sûr et n'exigera pas plus d'entretien que votre réfrigérateur.

Les Américains peuvent se demander la raison de toutes ces activités dans le domaine de la voiture d'importation à un moment où tous les experts prévoient une régression du marché de la petite voiture. Cette raison est probablement le fait que les constructeurs de voitures importées se rendent compte que les mêmes anciens modèles ne pourront pas concurrencer pour toujours les nouvelles « voitures compactes » américaines.

Même Volkswagen a admis presque officiellement qu'un nouveau et plus gros modèle à quatre portes était en vue, probablement pour sortir vers le printemps de 1961. Celui-ci sera un modèle additionnel, car la fabrication de la « deux-portes » actuelle continuera. Il est d'autres compagnies qui montrent l'influence de la révolution américaine. Les boîtes de vitesses automatiques efficaces et bon marché, que l'on trouve actuellement sur les Hillman, Singer et D.A.F., vont s'étendre à d'autres voitures importées, non seulement à cause du marché américain, mais aussi parce que les Européens désirent maintenant profiter eux aussi de la commodité de la conduite sans changement de vitesses (manuel).

On pense que les voitures de luxe et de sport n'auront aucune peine à maintenir leur chiffre de vente actuel, et peut-être même à

(Suite page 113)

Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 32)

le faire monter lentement au cours des années. Mais les voitures auxquelles s'intéressent le plus les constructeurs américains sont les voitures économiques de 8 000 à 12 500 NF. Ces petites automobiles à quatre cylindres n'ont en fait que de l'économie et de la maniabilité à vendre. Lorsque vous les conduisez vous-même, elles consomment moins d'essence que n'en consomment les « voitures compactes » américaines lorsqu'elles sont conduites par des spécialistes des épreuves de consommation. Pour les usagers qui désirent sérieusement se transporter à bon marché, ce sont les seules voitures disponibles sur le marché américain. Mais les experts de Detroit affirment que les Américains désirent plus que du transport à bon marché.

Quoi qu'il en soit, si les voitures importées sont en difficulté, quelqu'un a oublié d'en informer le public américain. Les foules du Colisée étaient plus sérieuses que jamais dans leur façon d'acheter. Elles ne poussaient plus des cris d'admiration, mais discutaient calmement des prix. Elles n'étaient plus désorientées par la multiplicité des modèles ; elles savaient maintenant ce qu'elles désiraient voir et ce qu'il leur fallait éviter.

Le public américain a accepté la voiture importée. A partir de maintenant, l'avenir de celle-ci dépendra de ses distributeurs.