



LES INDISCRÉTIONS DE DETROIT



par J. WHIPPLE

Aucune ruée vers des voitures compactes encore plus petites dans le proche avenir. La General Motors remet en faveur la construction à carrosserie et châssis séparés pour ses grosses voitures de 1961.

Les perspectives d'une invasion générale du marché de la « petite petite voiture » par les constructeurs de Detroit ne sont pas aussi immédiates qu'on pourrait le penser. (Les Américains ne savent pas au juste comment appeler ces voitures de 2 m 54 d'empattement ou moins, qui sont plus petites que celles qu'ils appellent « compactes » et plus grosses que les plus petites voitures importées aux U.S.A.).

Ford a effectué un énorme travail sur sa propre version, mais, pour autant que nous puissions le savoir, cette compagnie n'est pas encore décidée à franchir le pas fatal à travers le Rubicon de l'automobile et à commencer à installer l'outillage.

A la base de l'affaire, d'excellentes raisons existent pour que Detroit ait adopté l'attitude « Après vous, je n'en ferai rien ». Tout d'abord, la question du prix de revient est des plus ardues. Il est actuellement très difficile de monter aux U.S.A. l'outillage de construction d'une nouvelle voiture et de vendre celle-ci très au-dessous du prix des « petites voitures » américaines les moins chères.

Etant donné que le prix de main-d'œuvre, de la construction d'une voiture de 2 m 54 d'empattement est virtuellement le même que pour la construction d'une automobile de 2 m 84, et que le coût des matériaux de la voiture légèrement plus grande ne représente qu'une très petite différence, il est presque impossible de réduire de 1.000 NF (\$ 200 le prix d'une Falcon simplement en la raccourcissant de quelques centimètres et en éliminant deux cylindres et quelques centaines de livres de poids.

Cependant, le groupe American Motors pourrait sortir une fois encore un « cobaye » en or massif, sous la forme de sa toute nouvelle Rambler American.

Cette voiture à six places aura un empattement qui ne dépassera que de 10 à 15 cm la longueur de celui des Volkswagen, Hillman et Fiat à quatre places et quatre cylindres (en longueur totale, elle sera peut-être plus longue de 45 cm. De ce fait, elle sera très proche des voitures économiques d'importation au point de vue dimension et con-

sommation d'essence, et n'en sera pas très éloignée comme prix.

Cette « petite voiture compacte » atteindra les voitures importées au moment déjà malheureux où la plupart d'entre elles commencent à voir fléchir leur courbe de vente aux Etats-Unis. La diminution frappe principalement la deuxième ligne des conduites intérieures économiques et de prix moyen. Les voitures du « peleton de tête » réellement bien établies marchent toujours à grand train.

La Volkswagen, le modèle T de l'âge de l'espace, montre une augmentation des ventes de 67 % pour les quatre premiers mois de l'année par rapport à la même période de 1959. Le scarabée est plus solidement établi aux U.S.A. que le Monument de Washington grâce à une bonne conception de base, une excellente finition et un réseau de distributeurs de tout premier ordre qui fait verdir d'envie plus d'un directeur des ventes américain.

Les voitures de sport telles que les MGA, Triumph, Sprite, Austin Healey et Sunbeam Alpine restent aussi en terrain ferme, parce qu'elles sont bien construites, d'un prix attrayant, amusantes à conduire et à posséder et parce qu'elles n'ont jusqu'ici, eu à faire face à aucune concurrence américaine.

Cependant, les importateurs de voitures de sport feront bien de surveiller les nouveautés telles que la Corvair Monza, un coupé sport rappelant remarquablement la conception Porsche.

Les modèles 1961 montrent une considérable insistance sur un retour au sens commun dans la construction automobile américaine et sur l'abandon des carrosseries « interplanétaires » qui sont redescendues sur terre par suite des protestations des usagers contre les toits trop bas, les pare-brises enveloppants qui vous brisent les genoux, et les tunnels en « tape-cul » dissimulés sous des centres de banquette arrière sans ressorts.

A la grande surprise de certains, les nouvelles carrosseries responsables de cette heureuse modification dans le logement des passagers des Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick et Cadillac 1961 ne sont pas monocoques. La Ford Motor Co a également conservé la construction carrosserie et châssis séparés pour les Ford et Mercury.

Il existe un bon nombre de raisons pour rester fidèle au châssis traditionnel, parmi lesquelles le coût élevé de la conversion des installations de construction et le problème des changements extensifs des modèles annuels.

D'autre part, les spécialistes du concept

(Suite page 118)

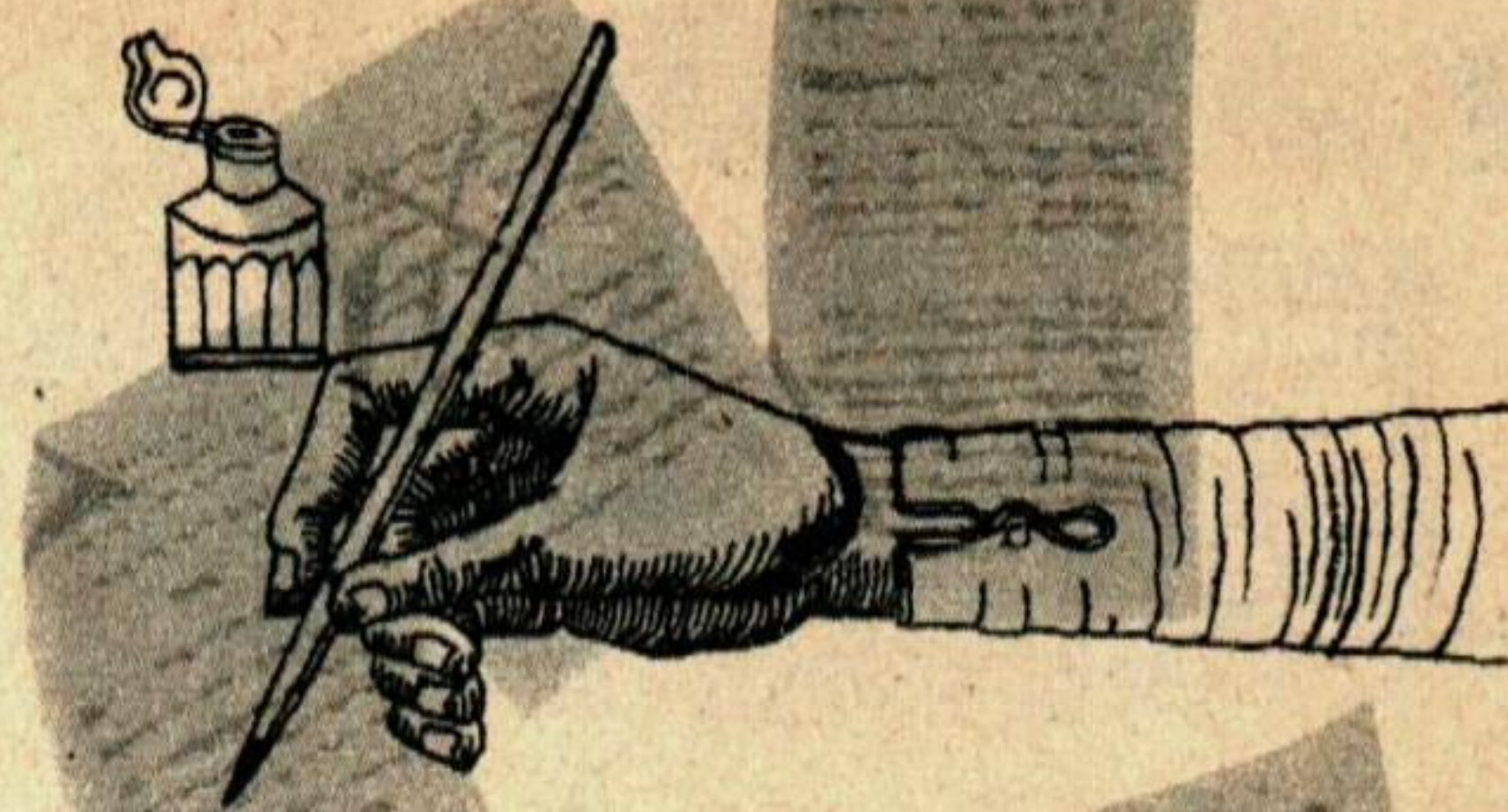
Les indiscretions de Detroit

(Suite de la page 28)

châssis-carrosserie ont maintenant réussi à obtenir de celui-ci presque toute la rigidité de la construction unifiée, ou monocoque. La structure pratiquement « insecouable » de l'Oldsmobile 1960 est un bon exemple de ce fait. Dans celle-ci, la technique du cerveau électronique a été utilisée pour disposer les isolateurs entre carrosserie et châssis à tous les points de vibration minima.

Le problème de la place est maintenant résolu avec des éléments tels que le « châssis à balancier » de la Pontiac, lequel est encore plus large que sa large voie et laisse le plancher du compartiment des passagers virtuellement plat à l'exception du tunnel central.

Buick gagne de la place au moyen d'une ligne d'arbre modifiée comportant un tube de réaction plus petit. Le groupe pont-arrière



le mieux écrire

un Art qui s'apprend
à temps perdu

Dans votre profession et dans votre vie privée, ce que vous êtes et ce que vous deviendrez dépend 9 fois sur 10 de votre style : c'est sur votre manière d'écrire et de parler que vous êtes jugé par ceux qui lisent vos lettres commerciales, vos rapports, votre correspondance privée, ceux qui vous écoutent quand vous prenez la parole pour faire un exposé ou au cours d'une simple conversation.

apprenez l'Art d'Écrire en
quelques mois par correspondance
avec des écrivains

Même si vous ne songez pas à devenir écrivain, journaliste, vous tirerez le plus grand profit du Cours A.B.C. de Rédaction. Vous le suivez chez vous à temps perdu, guidé amicalement par des écrivains de métier qui échangent avec vous une correspondance passionnante. Après quelques mois, vous êtes déjà familiarisé avec l'Art d'Écrire (et de parler); vous trouvez vos idées avec la plus grande facilité, et vous savez les mettre en ordre et les exprimer dans un style clair, précis, élégant; toute votre vie s'en trouve transformée. Vous avez tout intérêt à vous renseigner d'urgence sur le Cours A.B.C. de Rédaction.

NOUVELLE BROCHURE GRATUITE

Renseignez-vous sans tarder sur le Cours A. B. C. de Rédaction. Découpez ou recopiez aujourd'hui même le coupon ci-dessous pour recevoir gratuitement la nouvelle brochure de 36 pages sur l'Art d'Écrire.



BON V 22

école **ABC** de rédaction
12, rue Lincoln, Paris VIII

Veuillez m'envoyer gratuitement sans engagement de ma part votre brochure "l'Art d'Écrire"

nom

adresse

Texti-glass

le véritable grillage en fil de verre !

sous résine P.V.C.

C'est au fil de verre que TEXTI-GLASS doit :

sa résistance aux coups

même violents. TEXTI-GLASS ne fait jamais de "poches"... C'est un grillage qui a du ressort !

sa stabilité thermique

et dimensionnelle... c'est le seul grillage qui ne se déforme pas sous les variations de température.

sa résistance au feu

TEXTI-GLASS résiste aux agents chimiques, à la corrosion, à l'air marin.

Léger, souple, facile à travailler, à couper, à clouer, à mettre en place. Quatre coloris permettent d'heureux effets décoratifs.

attention!

Exigez bien le véritable

Texti-glass

s'identifie par son liseré rouge

CONTRÔLE
SCREENGLASS

PIERRE GÉNIN & C^{IE} S.A.

44, rue Paul Valéry - PARIS 16^e - PAS. 13-91

Atlantide T62

re-boîte de vitesses tel que celui utilisé sur les nouvelles voitures compactes de la General Motors, Pontiac, Temest, Oldsmobile F-85, Buick Special, fonctionnerait tout juste aussi bien sur un montage avec châssis et carrosserie séparés et éliminerait presque complètement l'objection du poids de la construction « en deux pièces ».

Des bourses universitaires à la recherche d'étudiants

(Suite de la page 38.)

même. Lorsque cette période purement universitaire est de durée considérable, l'étudiant doit avoir les moyens de payer son inscription initiale et ses frais d'entretien personnel. Ses appointements du « Civil Service » ne commencent à lui être payés que lorsqu'il est au travail pour cette organisation.

Lorsqu'il se présente pour remplir sa fonction pour le compte de l'armée, l'étudiant commence par des travaux de laboratoire routiniers, puis des responsabilités plus importantes lui sont données ensuite suivant son degré d'entraînement et ses capacités personnelles. Il travaille sous la direction des hommes qui sont en train d'élaborer la destinée de l'Amérique dans l'espace.

Abe Littenberg, un étudiant de troisième année de l'Université Drexel, travaille à Fort Monmouth sur un projet de « pure recherche » concernant l'étude de décharges gazeuses sous des températures de l'ordre d'un million de degrés centigrades.

Jack Crenshaw, un élève ingénieur aéronautique de l'Institut Technologique de Georgie, étudie les effets thermiques sur les cônes de pointe, ailerons et autres éléments de projectiles, dans le laboratoire aérobalistique de l'arsenal de Redstone.

Pour important que ce travail puisse être pour la défense nationale américaine, il ne compte en rien pour réduire les obligations militaires des étudiants mâles.

« Généralement », dit James M. Pride, le directeur du programme coopératif au Pentagone, « un sursis de conscription peut être accordé à l'étudiant jusqu'à ce qu'il ait fini ses cours universitaires. Etant donné qu'une grande partie des écoles du programme coopératif conduisent aussi des cours d'officier de réserve, il peut travailler en même temps pour obtenir une commission et remplir son obligation de cette façon ».

Les éducateurs et les dirigeants des laboratoires de l'armée de terre sont unanimes dans leurs louanges pour les facilités présentées par le programme coopératif.

« L'étudiant du programme coopératif arrive plus vite à maturité et il prend un intérêt accru à son travail universitaire ».

Texti-glass

le véritable grillage en fil de verre !

sous résine P.V.C.

**C'est au fil de verre
que TEXTI-GLASS doit :**

sa résistance aux coups

même violents. TEXTI-GLASS ne fait jamais de "poches"... C'est un grillage qui a du ressort !

sa stabilité thermique

et dimensionnelle... c'est le seul grillage qui ne se déforme pas sous les variations de température.

sa résistance au feu

TEXTI-GLASS résiste aux agents chimiques, à la corrosion, à l'air marin.

Léger, souple, facile à travailler, à couper, à clouer, à mettre en place. Quatre coloris permettent d'heureux effets décoratifs.

attention!

Exigez bien le véritable



s'identifie par son liseré rouge



PIERRE GÉNIN & C^{IE} S.A.

44, rue Paul Valéry - PARIS 16^e - PAS. 13-91

atlante T62

re-boîte de vitesses tel que celui utilisé sur les nouvelles voitures compactes de la General Motors, Pontiac, Temest, Oldsmobile F-85, Buick Special, fonctionnerait tout juste aussi bien sur un montage avec châssis et carrosserie séparés et éliminerait presque complètement l'objection du poids de la construction « en deux pièces ».