



par J. WHIPPLE.



On demande : De meilleures ceintures de sûreté, de meilleures lampe-stop. L'allumage transistorisé ; encore plus d'alternateurs pour 1963

La sécurité préoccupe beaucoup les automobilistes et les constructeurs d'automobile cette année. Une tendance croissante se manifeste vers l'installation et l'usage des ceintures de siège, grâce au fait que les constructeurs américains incorporent des points d'ancrage à leurs voitures.

Des ancrages permettant une installation aisée de ceintures arrière sont nécessaires sur de nombreuses voitures, et ils existeront prochainement, mais personne n'a encore pu résoudre le problème consistant à tenir un remuant garçonnet de cinq ans attaché durant les 300 kilomètres parcourus pour rendre visite à grand-mère.

Tôt ou tard sera soulevée la question du choix entre les ceintures passées autour de la taille telles que celles qui sont montées sur les voitures américaines et les sangles croisées sur la poitrine. Cette dernière combinaison est en train de gagner en popularité sur les voitures européennes, la Volvo, par exemple.

La raison en est que, bien que les sangles portées autour de la taille vous maintiennent dans la voiture, elles n'empêchent pas la partie supérieure de votre corps de se replier vers l'avant et de heurter quelque chose. Récemment, un constructeur américain a procédé à un essai avec une voiture qui fut lancée à près de 50 kilomètres à l'heure contre un mur, avec un mannequin tenu à la place du conducteur par une ceinture passant autour de la taille.

La ceinture résista, mais la partie haute du mannequin, lestée au poids approximatif d'un passager mâle moyen, fut catapultée contre le volant et s'enroula autour de la colonne de direction comme un bretzel. Assister à cet essai a fait de nous en quelques secondes des partisans du harnachement d'épaule ajouté à la ceinture de taille.

La sécurité dans la signalisation se trouvera bientôt améliorée lorsque l'Association des Constructeurs aura adopté une lampe-stop à double intensité pour toutes les voitures américaines. Il s'agit essentiellement d'une ampoule stop à deux filaments, qui accroît l'intensité des signaux de stop de deux à quatre fois pendant les heures de jour auxquelles les phares ne sont pas en service. De nuit, la brillance sera diminuée afin que l'éblouissement par les lampes stop ne pro-

voque pas d'arrêts trop brusques des voitures venant par derrière, dont le conducteur pourraient être surpris et s'affoler.

D'autres bonnes idées en matière de feux de signalisation pourraient très bien être empruntées aux voitures européennes qui adoptent maintenant des verres jaunes pour les indicateurs de direction, des verres rouges pour les feux arrière et les lampes stop. Ces feux pourraient être combinés en un appareil à un seul verre qui coûterait moins cher que les lampes multiples qui décorent la malle arrière de certaines voitures américaines comme si elle était entourée de guirlandes de Noël lumineuses.

Des feux de ce genre pourraient éliminer quelques-unes des centaines de collisions « bout en bout » qui se produisent journellement sur les autoroutes.

Après un an ou deux d'activité limitée, la Ford anglaise rentre dans la partie avec ses Anglia et Consul, qui seront mises sur le marché américain par 500 distributeurs Lincoln-Mercury.

La série de modèles comprendra le station-wagon Anglia récemment présenté (en Angleterre) (la réponse de Ford à la Hillman Husky) et la nouvelle Consul « 315 Classic », qui sont des conduites intérieures et hardtops à moteur quatre cylindres et freins à disque très élégamment carrossées.

Volkswagen a été très affairé à déclarer : « Nous n'avons pas de projet d'importation aux U.S.A. de la nouvelle VW 1500 », alors que, juste de l'autre côté de la frontière, Volkswagen-Canada affirme qu'il aura ces voitures vers le printemps.

Par une source habituellement bien informée, « nous avons cependant appris que les VW 1500 seraient dans les salons de vente des U.S.A. pour l'été. Le prix « Port of Embarkation » de la conduite intérieure VW 1500 est donné pour 11.475 NF (toujours d'après notre « source »), soit 3.500 NF de plus que la Volkswagen 1962. Ceci pourrait introduire un élément nouveau dans le commerce de l'automobile aux U.S.A., la technique du retour en arrière (« Port of Embarkation » ne signifie pas « port d'embarquement » en Allemagne, mais désigne le port d'arrivée aux U.S.A. duquel la voiture

(Suite page 114)

Les indiscretions de détroit

(Suite de la page 25)

est réembarquée pour sa destination finale).

La chose pourrait se passer ainsi : Vous entrez dans un salon de vente Volkswagen ; vous inspectez la VW 1500, vous sursautez sur le prix (et sur la liste d'attente), puis le vendeur vous conduit jusqu'à la familière « coccinelle » et « attaque » : « Regardez seulement quelle « bagnole » vous pouvez avoir pour 3.500 NF de moins ! Alors, ébloui par la perspective d'une telle économie, vous achetez le coléoptère, qui est ce que les « boys » de Volkswagen avaient toujours eu l'intention de vous vendre.

En dépit de l'annonce prématurée selon laquelle toutes les voitures américaines 1962 seraient équipées d'alternateurs, seule la Chrysler Corporation les monte sur toutes ses séries et tous ses modèles. D'après une déclaration d'une importante compagnie de construction électronique, la Ford Motor Co et l'American Motors abandonneraient les traditionnelles génératrices de courant continu et passeraient aux alternateurs pour leurs modèles 1963.

Il est un autre perfectionnement électronique, l'allumage transistorisé, qui est en préparation pour plus d'un modèle 1963 américain. L'allumage transistorisé est un système dans lequel des transistors prennent en charge la commutation du courant primaire à 300 volts dans la bobine, éliminant le condensateur et utilisant des contacts de rupteur pour activer les transistors sous un simple courant à 12 volts. La division Delco-Remy de la General Motors vient juste d'annoncer qu'elle était en mesure de livrer une installation complète d'allumage de ce genre.
