



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par Jim WHIPPLE



Fraîche réaction aux voitures de "taille familiale". Les "compactes" échouent aux essais de la police de Chicago

Les premières rumeurs de la réaction du public américain aux automobiles de la « nouvelle » taille, celle que « Mécanique Populaire » appelle la « taille familiale », avec des empattements de 2 m 92 - 2 m 95 proviennent de deux sources : Dodge et Plymouth (en raison de leur tardive mise en vente, il n'y a pas encore eu de réactions enregistrées au sujet de la Ford Fairlane et de la nouvelle Mercury Meteor au moment où nous mettons sous presse).

Plusieurs rapports de distributeurs Dodge ont signalé que les nouvelles voitures 1962 avec leur longueur totale de 5 m 13 avaient été reçues « fraîchement » par le public comme étant « trop petites ».

Dans les derniers rapports sur la Plymouth 1962, on remarque que de nombreux anciens propriétaires de Plymouth 1958, 1959 ou 1960 qui ont échangé celles-ci contre la voiture de plus petite taille sont contents de cette dernière, mais aimeraient qu'elle soit « un peu plus longue ».

Ce que nous avons ici n'est peut-être que la réaction normale des premiers acheteurs fidèles à une marque, mais légèrement déçus par la soudaine diminution de taille. N'oublions pas que, lorsque les voitures américaines actuelles ont grandi jusqu'à leur « pleine taille » présente à partir de la « vieille » dimension (2 m 95 d'empattement, 5 m 08 de longueur hors-tout), la croissance a été graduelle, s'échelonnant de 1955 à 1960.

Mais, lorsque les constructeurs d'automobiles américains ont étudié les « nouvelles » tailles d'aujourd'hui, aux environs de 1958, tous les États-Unis retentissaient de protestations contre la grosseur des « insolents chariots » américains. C'est pourquoi ces constructeurs ont été quelque peu pris de panique et ont, après les deux ou trois années de mise au point nécessaires, sorti ces quatre voitures de taille familiale intermédiaire.

Ne serait-il pas ironique de voir les Fairlane, Plymouth, Dodge et Meteor de taille très pratique « manquer le coche » si le public américain s'est déjà divisé de lui-même en deux camps : celui des partisans des compactes, et celui des « fans » des voitures en « pleine grandeur » ? Il est trop tôt dans l'année des modèles 1962 pour élever plus qu'un doigt mouillé pour prendre le vent, c'est pourquoi nous ne nous hasarderons pas à des prédictions rédactionnelles pour le moment.

Un vote pour les grosses voitures vient d'être émis par les Services de la Police de

Chicago, après un essai de six mois de 125 voitures compactes en service de patrouille urbaine. George Rupprecht, le directeur du Service de l'Entretien Automobile de la Police, déclare que les hommes en patrouille pendant huit heures dans les compactes avaient à s'accroupir, ne pouvaient pas porter leurs casquettes, et se plaignaient de crampes et de mal aux reins.

Il a aussi déclaré que les compactes ne convenaient pas à la poursuite parce « qu'elles ne tiennent pas si bien la route à grande vitesse ». Les essais ont porté sur un échantillonnage loyal de Rambler, Lark, Valiant et Falcon.

Mais nous pouvons quand même laisser les « compactes » sur une note optimiste. Bien que celles-ci aient été rejetées par les anges gardiens de Chicago, nous pouvons nous attendre à les voir encore plus largement employées dans l'industrie de la location de voitures, d'après un haut dirigeant de la compagnie de location Avis. Dès maintenant, les compactes représentent environ 20 % des « flottes » de voitures de location américaines.

La plus grande partie de l'angoisse encourue dans la mise en vente de nouveaux modèles est centrée autour du problème de l'élimination des « pépins » qui ne se sont pas manifestés sur les prototypes d'essai, mais qui ressortent dans les premières séries de voitures produites en grande quantité.

Par exemple, les premières Ford Fairlane 6-cylindres émettaient une gênante vibration partant de la ligne de transmission et se répercutant dans la carrosserie, sur les modèles à changement de vitesse manuelle. Un dispositif d'amortissement de vibration a été ajouté sur la poulie de vilebrequin dès la mise en marche de la chaîne de fabrication.

Le nouveau moteur V-8 de 3.620 cm³ de la Fairlane ne délivrait pas aux roues arrière autant de puissance que l'avaient prévu les ingénieurs Ford d'après les essais au dynamomètre. La solution de ce problème fut relativement simple... plus gros collecteurs et plus gros tuyaux d'échappement.

Mais il arrive quelquefois que des innovations mécaniques fonctionnent parfaitement dès le début, comme par exemple le nouvel embrayage automatique à engagement par pression d'huile de la Rambler American, appelé le « E-Stick ». D'après une source American Motors habituellement très franche, les services de l'entretien de cette

(Suite page 107)

Les indiscretions de Détroit

(suite de la page 23)

compagnie n'ont reçu encore aucune réclamation sur ce montage facultatif, qui équipe actuellement 20 % de tous les véhicules produits par le groupe American.

Dans le groupe Chrysler, quelques « pépins » se sont produits avec les alternateurs, par suite de défaillance des diodes qui redressent le débit de courant alternatif pour le transformer en courant continu. Un programme de traitement technique rapide de cette défaillance est en cours, et tout devrait bientôt rentrer dans l'ordre.

Les coupés à sièges-baquet ont, aux U.S.A., autant de succès pour 1962 qu'ils en ont eu en 1961. Il en existe maintenant une version Mercury Meteor appelée la « S-33 », ce qui la place numériquement à un cran au-dessus de la Comet « S-22 ». En étudiant les ventes de Plymouth, nous constatons que 40 % de la production des modèles Valiant sont représentés par la « Signet » à l'allure très sportive, tandis que, chez Oldsmobile, le modèle de luxe Starfire à siège-baquet compte pour 13 % du « mélange » sortant des chaînes de production.