



LES INDISCRÉTIONS DE DÉTROIT



par J. WHIPPLE



Nous reverrons la Ford Cardinal.

Pour 1963, attendez vous à voir de nouvelles formes sur de vieilles compactes

Cet oiseau fugitif qu'est la Ford Cardinal, bien que retiré de la fabrication commerciale pour les U.S.A., est cependant loin d'être « fini ».

La super-compacte (c'est-à-dire voiture à quatre passagers, pesant moins de 900 kg de poids total) à quatre cylindres et traction avant n'est pas une Edsel mort-née. Elle n'a pas été annulée parce que la haute direction Ford craignait des fortes réductions de prix de la part de Volkswagen ou des réactions défavorables de la part des acheteurs américains à propos de la transmission à l'avant.

Une explication plus simple et moins spectaculaire est que Ford n'a pour le moment pas l'impression que les perspectives de vente justifieraient le prix de l'installation de chaînes d'assemblage et de l'organisation d'un réseau de distribution des voitures et des pièces de rechange.

Comme les autres constructeurs américains, Ford se rend compte du déclin de la demande de voitures strictement économiques qui s'est produit dans les derniers mois, et il a décidé de laisser cette affaire en sommeil. Un autre facteur à considérer est l'apparition d'une grande quantité de voitures compactes sur le marché américain de la voiture d'occasion. La possibilité d'acheter des voitures compactes d'occasion, mais encore en bon état pour 4 000 à 5 000 NF ferait du lancement d'une voiture plus petite telle que la Cardinal, qui coûterait 8 500 NF, une tentative vraiment hasardeuse.

Cependant, nous pourrions fort bien voir la Cardinal en vente aux U.S.A. en tant que voiture d'importation... comme l'Anglia de la compagnie Ford anglaise, ou l'Opel de la filiale allemande de la General Motors. En annonçant la décision de la compagnie de ne pas mettre la Cardinal en fabrication aux U.S.A., Henry Ford II a fait remarquer que celle-ci n'était pas conçue seulement pour le marché américain et qu'elle pourrait être produite soit par la compagnie Ford allemande, soit par la compagnie Ford anglaise, ou par les deux. En Allemagne, Ford a besoin d'une voiture concurrençant la Volkswagen, tout comme Volkswagen a besoin de sa nouvelle VW 1500 pour concurrencer la Taunus M 17 de la compagnie Ford allemande.

Entre-temps, sur le front automobile des U.S.A., Chevrolet est en train de battre tous les records, avec 30 % du total du marché au moment où ces lignes sont écrites, en comparaison avec 21 % pour Ford. Ces chiffres

concernent tous les modèles Ford et Chevrolet, y compris les Thunderbird, Corvair et Falcon.

Si l'on considère les Chevrolet et Ford de taille américaine normale (c'est-à-dire : Galaxie contre Impala, Bel Air contre Biscayne), Chevrolet dépasse Ford de plus de deux voitures pour une... 101 000 contre 48 000 en février... le dernier mois pour lequel les chiffres ont été fournis au moment où nous écrivons ces lignes. Si l'on ajoute les voitures de taille intermédiaire, la Fairlane ajoute 22 000 véhicules au total de Ford. Si l'on ajoute la Chevy II, les ventes de Chevrolet s'augmentent de 21 000 unités. Pour le même mois, les ventes de Plymouth (Valiant non comprise) ont été d'un peu plus de 17 000 voitures.

Vous vous souvenez du temps où Ford et Chevrolet couraient côte à côte presque jusqu'au poteau d'arrivée ? Il n'y a pas longtemps encore, ces deux géants terminaient la course avec aussi peu que 10 000 ou 20 000 voitures de différence pour un volume de vente combiné de deux millions et demi d'automobiles.

Un regard dans une boule de cristal nébuleuse appelée 1963 nous révèle des changements de nature plus évolutionnaire que révolutionnaire.

A l'exception de la coûteuse voiture de sport à carrosserie en fibre de verre et à fabrication limitée que produira Studebaker sous le nom d'Avanti, nous ne verrons pas de nouvelles plaques de nom américaines. Nous ne verrons non plus aucune plaque de nom disparaître, pour autant que nous puissions en juger à cette date.

1963 sera une année d'observation, les constructeurs américains attendant de savoir combien de leur quelque trente voitures différentes se maintiendront, ou progresseront suivant le cas. Pour le moment, quelques-unes de ces trente voitures en sont au-dessous du chiffre de vente critique, c'est-à-dire qu'elles se vendent en un nombre ne justifiant pas les frais d'outillage et de fabrication.

Plusieurs des « compactes », qui sont maintenant dans leur troisième année de production sans grands changements de style, subiront d'importantes modifications de carrosserie.

Dans le cas des voitures à gros volume de vente telles que les Falcon, le changement deviendra nécessaire parce que les matrices

(Suite page 113)

instruments de vérifications pendaient à l'intérieur de la voiture comme des glands décoratifs au bout de cordelières de tapisserie. Tandis que Baier conduisait, Fletcher enregistrait les indications, favorables et défavorables, transmises par les instruments tandis que le modèle « volait » sur la voiture sur les grandes routes des faubourgs de Philadelphie.

Aujourd'hui, cependant, un WingDingy plus nouveau, plus gros, à l'épreuve de l'air et de la mer, est un fait acquis. Peu après que vous aurez lu ces lignes, les vols d'essai du prototype expérimental biplace seront en cours sur les voies d'eau de Chesapeake pour l'approbation de l'appareil par l'Agence Fédérale de l'Aviation des U.S.A. Ces vols seront terminés cet été. Et, si tout va bien, peu de temps après, de nombreux Américains commenceront à voir apparaître les premiers bateaux volants dans les garages du voisinage.

Cet ingénieur français qui a mis la fusée de GLENN sur son orbite...

... s'appelle
**Jacques
POUSSET**



Il est sorti en 1949 de l'ÉCOLE CENTRALE de T.S.F. et d'ÉLECTRONIQUE après y avoir suivi les cours d'Agent Technique et d'Études Supérieures d'électronicien.

Le lendemain de son succès, il a écrit à son ancien Directeur, M. E. Poirot :

" Sans l'éducation exceptionnelle que j'ai reçue à votre école, je n'aurais pu obtenir ma situation actuelle "



COMME LUI,
CHAQUE ANNÉE

Des milliers d'élèves suivent régulièrement nos cours du JOUR, du SOIR et par **CORRESPONDANCE.**

PRINCIPALES FORMATIONS :

Enseignement général (de la 6^e à la 1^{re})

Monteur Dépanneur

Contrôleur Radio Télévision

Agent Technique Electronicien

Études Supérieures d'Electronique

Opérateurs Radio des P et T

EMPLOIS ASSURÉS EN FIN D'ÉTUDES

ÉCOLE CENTRALE DE TSF ET D'ÉLECTRONIQUE

12, RUE DE LA LUNE, PARIS-2^e - CEN 78-87

DEMANDEZ LE GUIDE DES CARRIÈRES N° 28 MP
(envoi gratuit)