



Indiscrétions

SUR DETROIT

par Siler Freeman

LES fabricants d'automobiles éliminent petit à petit tout facteur humain dans la conduite des voitures. Si ce progrès continue, tout ce qui sera nécessaire pour parvenir à destination consistera à donner l'adresse à quelque automate ayant la commande du volant, et il fera le reste.

La transformation du conducteur en unijambiste est presque achevée. A peu près toutes les voitures actuellement en fabrication possèdent ou auront, avant longtemps, une transmission automatique. La coordination des mouvements entre le pied gauche et le droit, qui rendait si assommants et incertains vos premiers essais de conduite, n'est plus chose nécessaire.

En fait, nous sommes sur le point de devenir unijambistes, tout au moins en ce qui concerne la conduite d'une auto, à moins que quelque inventeur entreprenant, ne vous présente quelque nouveau moyen d'employer votre pied gauche.

La tenue du volant reste encore une nécessité, mais un très important fabricant recherche un appareil électrique qui faciliterait la tenue du volant. Peut-être un moteur aidera à tourner le dit volant.

Les remonte-glaces électriques vont connaître un vif succès dans le proche avenir. Le système à crémaillère est sur le point de disparaître.

Dans le système Hupp, chaque glace est actionnée par son propre moteur électrique. Ce moteur est intégré dans la porte de manière à régler les montants d'acier fixés à la glace par un système d'engrenages directs. Selon les dirigeants de la Hupp Corp., peu d'énergie est demandée à la batterie.

Hupp a aussi perfectionné un appareil semblable pour ajuster les sièges avant. Jusqu'ici la plupart des appareils automatiques de cette espèce avaient été limités aux décapotables et aux limousines de très grand luxe.

Maintenant que Ford installe la transmission automatique sur ses modèles 1951, Plymouth est la seule marque qui n'en ait pas.

Chrysler reste muet sur ses projets de nouveaux modèles qui doivent sortir au début de

l'année. Mais cette maison peut lutter contre la concurrence, soit en ajoutant la transmission fluide à la Plymouth, soit en offrant une transmission entièrement automatique comme option de montage.

A l'heure actuelle, Chrysler concentre tous ses efforts sur la préparation de sa nouvelle V. 8 pour sa gamme de voitures 1951. Le fonctionnement de l'usine de fabrication des moteurs et ses possibilités d'accroissement de la production, décideront de la mesure dans laquelle le consortium étendra l'emploi de la V. 8 par ses autres filiales. Il se peut que sa filiale de Soto l'utilise.

Encore qu'une production générale record dans l'industrie automobile a été la grande surprise de l'année, même pour les dirigeants de firmes les mieux informés, l'événement sensationnel s'est produit dans le domaine des camions. Avec deux autres mois encore de production, il y a à peu près chance égale que les ventes comme la production atteignent, si elles ne le dépassent, le record précédent établi en 1948.

Les ventes de camions débutèrent lentement, mais ne cessèrent de s'accroître à partir de mars. Plusieurs des gros fabricants se trompèrent sur leurs premières prévisions, et bien qu'ils eussent par la suite augmenté leurs programmes de fabrication, ils n'ont pu compenser leurs premières pertes. Si le rythme établi ces quatre derniers mois se maintient pendant le reste de l'année, le record de 1948 sera battu.

La nouvelle que Nash s'était assuré les services d'un constructeur italien comme ingénieur consultant a provoqué quelque surprise dans l'industrie automobile. La NXI, la prochaine Nash de 1 000 dollars, ressemble un peu aux voitures plus chères que Signor Pinin Farina de Turin, amena avec lui quand il pénétra en août dans le monde automobile d'Amérique. Naturellement, les modèles Nash pour 1951, qui circulent déjà, n'ont pas encore cette allure que les curieux recherchent dans les prochaines séries. Ces modèles furent conçus avant que Signor Farina eût été engagé par Nash.