


ENGLEBERT MAGAZINE

32 ^e année Janvier-Février 1952 N° 215	Administration-Rédaction Publicité Rue Auguste Hock, 16-18 LIÈGE	Abonnements Belgique : Un an : 75 francs Le n° : 20 francs	Téléphone : 43.85.22 Télégr. : Enmagazine, Liège C. Ch. Post. : 38.665	Tirage contrôlé 
---	---	---	--	--

Affilié à l'Union de la Presse Périodique Belge

BRUXELLES, SALON EUROPEEN DE LA VOITURE AMERICAINE

PAR JACQUES ICKX

EN cette seconde après guerre, tous les Salons d'Europe ont pris un caractère nettement international. Visiblement confiants dans un avenir meilleur qui verrait s'effondrer les très artificielles barrières que l'on s'évertue partout dans le monde à dresser contre les échanges, et qui permettrait à chacun de chercher sa clientèle dans l'univers entier, tous les constructeurs d'automobiles — ou presque — prétendent être présents partout où l'on expose des voitures, même s'il n'y est pas question pour eux d'en vendre. Le caractère dominant d'un Salon n'est donc plus tant déterminé par ceux qui y participent que par ceux qui y présentent leurs nouveaux programmes. Ainsi, dans le concert des Salons de l'Automobile, celui de Bruxelles apparaît-il surtout comme le Salon de la voiture américaine.

On pourrait croire que c'est dans la logique des choses, notre industrie automobile nationale se consacrant presque entièrement aujourd'hui à l'assemblage de voitures en provenance des Etats-Unis. Mais la logique n'a rien à voir à la situation qui nous occupe, et qui est due exclusivement à ce mouvement pendulaire qui régit tant d'activités humaines et qui, dans le cas de l'industrie automobile américaine en particulier, après l'avoir poussée à doter du millésime de l'année suivante les modèles qui naissent aux premiers jours du printemps, la conduit aujourd'hui à se refuser à la présentation d'un modèle 1952 avant que la dite année 1952 soit effectivement commencée.

Exposer ces modèles d'outre-Atlantique en priorité, c'est en définitive le seul avantage que vaille au Salon de Bruxelles sa date mal choisie jusqu'à l'absurdité, sa date « entre deux chaises » si j'ose dire. Un Salon

d'automne permet au constructeur de préparer ses positions — l'industrie automobile ayant atteint un stade où l'on ne saurait envisager d'autre activité qu'à long terme. Un Salon de printemps permet aux distributeurs d'accumuler les ventes. Un Salon de janvier?... Admettons en tout cas qu'il donne lieu à quelque chronique, bienvenue en ces mois d'hiver où le charme de l'automobilisme se réfugie au coin du feu...

Les bouchées doubles...

L'évolution de la voiture américaine était en principe la plus uniforme comme la plus régulière de toutes. Mais pour 1952, il en va tout d'un coup tout autrement. Deux mouvements accusés se dessinent et s'opposent : attentisme complet chez les uns, activité débordante chez d'autres. La raison en est claire : elle réside dans ce fameux décret fédéral interdisant l'entrée en fabrication de nouveaux modèles après le 1^{er} février.

Sans doute son application n'a-t-elle pu être dépourvue d'une certaine élasticité, puisque aussi bien c'est le 14 mars seulement que l'on présentera aux Etats-Unis les nouvelles Nash dessinées par Pinin Farina, et ce n'est pas avant quelques mois que les nouvelles Willys, exposées à Bruxelles, seront en construction. Mais il n'en est pas moins vrai qu'à cause de cette date fatidique, les constructeurs les plus avancés dans leurs plans de rénovation ont mis les bouchées doubles, tandis que les autres ont renoncé à poursuivre un effort qui s'avérerait inutile.

Le premier groupe comprend la Ford Motor Company qui présente à la fois deux nouveaux moteurs, deux

nouveaux châssis et un troisième fortement modifié, et trois gammes de carrosseries entièrement nouvelles, empreintes d'un « styling » non moins nouveau; la Willys-Overland reprenant la construction de voitures classiques après dix ans d'interruption et présentant de ce fait un modèle nouveau pratiquement depuis A jusqu'à Z; la Nash-Kelvinator qui nous prépare une impressionnante surprise en matière de carrosseries.

Le second groupe réunit la General Motors et la Packard Motor Company qui limitent leurs innovations à des améliorations techniques apportées à leurs modèles de classe, ainsi que la Kaiser-Frazer Corporation dont la surprise 1952 se résume à la mise en vente de son Henry J — baptisée Allstate à cette occasion — par les grands magasins Sears-Roebuck.

Entre les deux, la Chrysler Corporation présente un moteur nouveau chez De Soto, et étend l'emploi de dispositifs existants chez Chrysler, mais ne touche pas à ses modèles courants; Studebaker lance une nouvelle carrosserie du type « hard top coupé »; et Hudson crée sans grand effort un modèle nouveau en mariant deux modèles existants, l'un fournissant le moteur, l'autre la carrosserie-coque.

Faux passeport.

Il est de coutume, en bien des pays, de profiter du Salon pour établir, par voie de statistique, la fiche d'identité de la voiture de l'année, en fixant chaque caractéristique d'après le pourcentage rencontré par les diverses solutions en cours. Une telle fiche d'identité ne saurait être qu'un faux passeport, car elle se base uniquement sur la liste des modèles sans pouvoir tenir compte de leur diffusion respective. Au surplus, la voiture normale qu'elle définit n'est guère moins abstraite que l'homme normal des traités de médecine, et que le médecin ne rencontre précisément jamais. J'ai constaté récemment que, même en se limitant à dix points essentiels et à dix solutions catégoriquement majoritaires, à savoir : moteur en ligne à 4 ou 6 cylindres — disposé à l'avant — soupapes en tête commandées par culbuteurs à partir d'un seul arbre à cames dans le carter — alimentation par un seul carburateur — boîte de vitesses mécanique, non automatique, à 3 ou 4 rapports — roues arrière motrices — châssis formé d'un cadre à longerons et traverses — suspension avant à roues indépendantes à ressorts hélicoïdaux et guidage trapézoïdal — essieu

arrière rigide et suspension par ressorts semi-elliptiques longitudinaux — freins hydrauliques sur les quatre roues, on ne trouverait dans le monde entier que deux voitures normales...

La leçon qu'il faut en tirer, me semble-t-il, c'est que, plutôt que de chercher à définir l'insaisissable personnalité de la voiture actuelle — qui au surplus se trouve toujours en plein « devenir » — il est à la fois plus aisé et plus effectif de définir les tendances qui s'y appliquent.

Celles-ci se traduisent à livre ouvert par un rapide examen des réalisations nouvelles qui s'ajoutent, unité par unité, à la masse — aussi confuse qu'elle est vaste — des réalisations existantes et dont la survivance dépend précisément d'un tas de facteurs, généralement économiques, qui aliènent la liberté du constructeur.

Les soupapes latérales s'éteignent.

Que ressort-il d'une telle revue de ce que la construction américaine a présenté à l'occasion du Salon de Bruxelles ?

Les trois moteurs nouveaux qui sont apparus : Ford 6 cylindres, Lincoln, De Soto Fire Dome,

sont tous trois à soupapes en tête. Les deux premiers remplacent purement et simplement un modèle précédent à soupapes latérales. Et quant au six cylindres Willys, qui est à proprement parler une « refonte » d'un moteur à soupapes latérales, il en diffère principalement par l'adoption d'une culasse à soupapes d'admission en tête. Concluons donc que les soupapes latérales, dont la construction américaine était le dernier bastion, sont en voie de disparition.

Des quatre moteurs précités, le Ford est à course courte, le Lincoln et le De Soto à course ultra-courte. Les cotes du moteur Willys n'entrent pas en ligne de compte puisqu'elles ne font que reproduire celles d'un moteur existant. Admettons donc qu'en Amérique le moteur à course courte ait gagné la partie, encore que l'on voie précisément Chrysler allonger la course de son moteur Windsor, mais ceci pour une raison que l'on verra plus loin.

En revanche, les chambres de combustion hémisphériques du moteur De Soto Fire Dome ne doivent sans doute pas être prises pour l'expression d'une tendance, car ce moteur n'est autre que la réplique exacte, en légère réduction, du Chrysler FirePower, tandis que sur ses moteurs entièrement nouveaux, Ford ne s'est pas rallié à cette disposition.



Au cours de sa visite officielle, S. M. le Roi fit arrêt au stand du Pneu Englebert, que lui présenta M. Georges Englebert. Reçu par les membres du Comité Exécutif du Salon, parmi lesquels nous reconnaissons ici M. Charles Petit, Trésorier, M. G. Joassart, Vice-Président et M. E. Desgain, le Roi fut accompagné par M. L. Brondeel, Président, qui lui fit les honneurs du 35^e Salon belge de l'Automobile et du Cycle.

Convient-il néanmoins, en dépit de ce caractère de réplique du moteur Chrysler, de voir dans le nouveau De Soto un apport à la cause du V-8? Certes, car sans même être intégralement nouveau, il n'en constitue pas moins une extension de cette tendance. Et nous relèverons au même titre, la naissance de la Chrysler Saratoga, adaptant le V-8 existant au châssis du modèle six cylindres, notant au surplus que l'absence d'un nouveau V-8 chez Ford n'est pas à porter au passif de la tendance, attendu qu'un tel moteur était en voie d'achèvement et que c'est le décret fédéral dont j'ai parlé plus haut qui en a fait remettre l'apparition *sine die*.

Des chevaux en veux-tu, en voilà...

Ceci posé, allons voir, au delà de la physionomie des moteurs, leur caractère propre.

Celui-ci nous révèle quelques faits plus ou moins surprenants à première vue. Tout d'abord l'Amérique commence à adopter des régimes de rotation réellement élevés, allant jusqu'à 4.400 t./m. pour le De Soto Fire Dome et le nouveau moteur Willys. Ensuite, le classique moteur américain, qui fournissait son couple maximum dès 1.100 t./m. parfois et en tout cas en dessous de 1.600 t./m., fait place à un moteur de comportement plus « européen », dont le couple n'atteint son maximum

qu'aux environs de 2.000 t./m. On assiste enfin à une course aux puissances élevées dépassant de beaucoup le rythme d'une progression normale.

Voici quelques faits qui poseront le problème. Chez Cadillac, la puissance a été portée de 160 à 190 CV, notamment par l'emploi d'un carburateur à quadruple corps sur lequel nous reviendrons plus loin. Sans doute s'agit-il là de la puissance développée par le moteur au taux de compression adopté en Amérique, mais celle des exemplaires moins comprimés, destinés à l'exportation, ne sera pas de beaucoup plus faible, si l'on en juge par le cas du moteur Oldsmobile. Doté du même dispositif, celui-ci qui a vu sa puissance passer de 135 à 160 CV en Amérique, en développe encore 156 sous sa forme « européenne ».

Par ailleurs, la Chrysler Corporation dote la De Soto Custom, normalement équipée d'un moteur de 116 CV, de son nouveau Fire Dome de 160 CV. Par ailleurs encore, on voit Willys adapter un moteur de 90 CV à une de ces voitures légères qui ne disposait jusqu'à présent que de 80 à 82 CV. Et chez Ford, si l'on voit fort logiquement les nouveaux moteurs à soupapes en tête développer, en dépit d'une cylindrée un peu réduite, une puissance un peu plus élevée que celles des moteurs à soupapes latérales qu'ils remplacent (101 CV au lieu de 95 pour le six cylindres Ford; 160 CV au lieu de



Le stand du Pneu Englebert dans le Palais des voitures, par la fraîcheur et la sobre distinction de sa réalisation, fut unanimement admiré par les visiteurs du 35^e Salon de l'Automobile de Bruxelles. Quelques pneus qui, dans les grandes épreuves de la saison sportive 1951, triomphèrent avec Loos, Ascari, Gonzalès, Claes et Ickx, rappelaient, symbolisés par la Victoire de Samothrace, les succès en course du Pneu Englebert. Ils étaient entourés par des types de pneus pour motos, autos et poids lourds, représentatifs de sa gamme complète de fabrication.

156 pour le V-8 Lincoln), on note en même temps des augmentations de puissances relatives beaucoup plus fortes pour les V-8 à soupapes latérales, simplement retravaillés, de la Ford (110 CV au lieu de 100) et de la Mercury (125 CV au lieu de 112).

On comprend mal l'opportunité de doter de tels excédents de puissance des voitures qui étaient déjà « surpuissantes », trouvaient difficilement à utiliser tous les chevaux dont elles disposaient, et dont les usagers sont, en principe, bien en peine, vu la législation américaine, de faire appel aux vitesses assez formidables dont leurs véhicules sont capables ! Ou plus exactement, on le comprendrait mal si l'on ne savait qu'en Amérique, et du fait même que la clientèle étendue à la nation tout entière ne s'intéresse plus au moteur en soi et n'y voit plus qu'un organe comme un autre, la seule caractéristique susceptible de parler encore au public est

précisément cette puissance maximum, aussi universellement célébrée qu'elle est factice. Dès lors, cette matière tombe dans le domaine de la publicité... Et Chrysler ayant monté un coup prodigieux, l'année dernière, en faisant passer de 135 à 180 CV la puissance de ses gros modèles, la General Motors ne pouvait être en reste avec elle. A son tour, Chrysler se devait de réappuyer sur le même registre, et cela nous a valu la De Soto Fire Dome. Et l'augmentation de puissance passant à l'ordre du jour, chacun se devait aussi de fournir à l'appétit du public un morceau plus copieux que les classiques 2 CV gagnés d'une année à l'autre.

Pour réussir, la nouvelle Willys Aero devait être nettement plus puissante que les autres voitures légères. Pour se maintenir, la Chrysler Windsor devait acquérir un supplément de cylindrée, et la façon la plus simple de procéder dans ce cas particulier était d'augmenter la course. Et Hudson devait « gonfler » sa Pacemaker en la dotant d'un moteur Commodore de 16 CV plus puissant, à la façon dont l'année précédente elle avait créé la Hornet en dotant une Commodore d'un supplément de puissance de 22 CV.

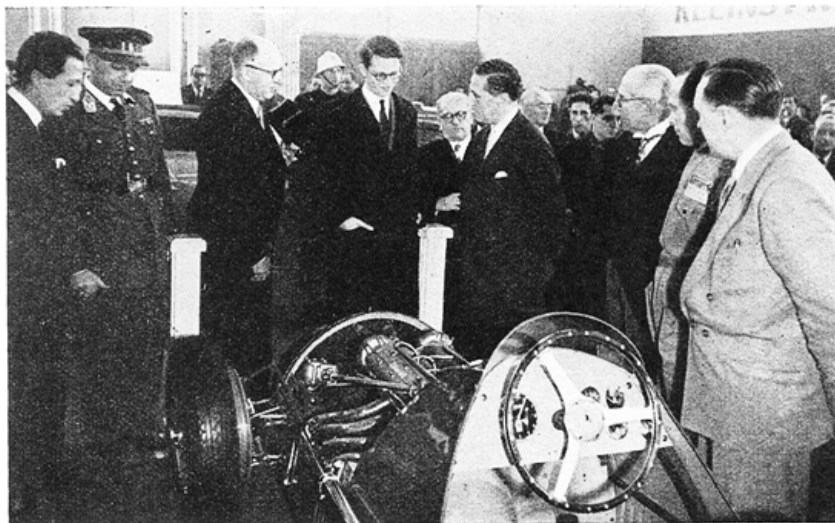
Corps multiples à ouverture différentielle.

Il ira donc de soi que nous nous intéressions, bien plus qu'aux puissances aujourd'hui atteintes, à la façon dont elles l'ont été.

Ceci nous ramène d'une façon générale aux deux faits énoncés en tête du paragraphe précédent : l'augmen-

tation des régimes, due en principe à l'adoption des courses courtes ; et la modification de la courbe des couples reportant son sommet vers les régimes plus élevés, modification autorisée — comme Paul Frère l'établissait récemment — par l'adoption toujours plus accentuée de transmissions automatiques à convertisseur de couple, ou tout au moins à embrayage hydraulique, apportant au comportement général de la voiture la souplesse de cet élément fluide de la transmission, et éliminant du fait même l'obligation de rechercher cette souplesse exclusivement dans le moteur.

Mais au surplus cette course aux puissances fracassantes nous a valu deux intéressants efforts dans le domaine de l'alimentation aux hauts régimes. D'une part, Willys tirant parti au maximum d'une disposition particulière laissant la seule soupape d'admission dans le fond de la chambre de combustion, a donné à celle-ci



Accompagné du Lieutenant-Colonel B.E.M. Dinjaert, de MM. Louis Brondeel, Georges Englebert et Louis De Smeth, Vice-Président du Comité Exécutif du Salon, le Souverain s'arrêta au stand Ferrari où il fut accueilli par M. Richard, représentant de cette marque dans notre pays. Le Roi montra un intérêt particulier pour les modèles Ferrari de course, et réunissant les noms de Ferrari et d'Englebert, exprima ses félicitations pour les succès qu'ils remportèrent en commun au cours de la dernière saison sportive.

le diamètre assez impressionnant de 45 mm. pour un cylindre dont l'alésage est inférieur à 80 mm. D'autre part, la General Motors a lancé ses carburateurs à corps multiples et ouverture différentielle, que nous avons vus au Salon sur la Cadillac et l'Oldsmobile, mais dont se trouve dotée également la Buick Roadmaster 1952 qui ne fait plus partie du programme propre de la General Motors Continental.

Si nous ne devons pas y voir un dispositif de suralimentation — comme le laisse entendre une propagande à l'américaine — mais seu-

lement une application de plus, d'un principe presque aussi ancien que l'automobile : la multiplication des carburateurs pour assurer une alimentation satisfaisante aux régimes élevés, la nouveauté réside dans cette ouverture « différentielle » des deux corps qui alimentent chaque rangée de cylindres, car elle permet en service courant d'alimenter économiquement le moteur par un seul carburateur présentant un réglage normal, tout en disposant de l'alimentation riche fournie en temps opportun par le carburateur supplémentaire pour assurer de hautes performances ; ou encore, inversement, de disposer de l'alimentation par corps multiples nécessaire pour les hautes performances, tout en conservant un fonctionnement économique et normal dans des conditions normales d'utilisation.

Le système G.M. prévoit l'interdépendance des papillons des deux corps, le papillon du second ne commençant à s'ouvrir qu'au moment où le premier est à mi-course, mais s'ouvrant dès ce moment à une vitesse double, de façon que l'ouverture complète des deux

papillons soit atteinte en même temps. Mais au surplus, l'ouverture du papillon secondaire est encore commandée par la dépression du collecteur d'admission et ne s'ouvre en aucun cas avant un régime correspondant à 130 km./h. environ en quatrième.

Coïncidence.

Mais voilà que par un phénomène assez curieux, une des seules nouveautés de la participation européenne au Salon de Bruxelles réside précisément dans l'adaptation à l'Alfa-Roméo 1900 C (Supersport) d'un carburateur double à ouverture différentielle, dû à Colombo...

Bien entendu, ces deux solutions relativement similaires (car pour l'Alfa, l'ouverture du papillon secondaire est uniquement fonction de l'ouverture du primaire, et l'effet recherché est la souplesse aux bas régimes d'un moteur débitant ses 50 CV au litre) sont issues de travaux entièrement indépendants les uns des autres...

Concluons donc, en tenant compte de tout ce qui précède, qu'en matière de moteurs, l'Amérique s'euro-péanise aujourd'hui comme l'Europe s'est américanisée en matière d'habitabilité. Les deux voies différentes, sinon opposées, par lesquelles l'Europe et les Etats-Unis traitent le problème de la voiture, se rapprochent décidément de plus en plus !

Carrosserie autoportante chez Willys.

En matière de châssis, on peut considérer que la construction américaine reste fidèle au châssis séparé, puisque la Ford Motor Company, présentant deux réalisations au moins entièrement nouvelles, ne s'écarte aucunement de la technique précédente. Mais si la construction autoportante de la carrosserie n'a pas encore gagné la partie en Amérique comme elle l'a fait en Europe, on décèle tout au moins une nouvelle avance dans cette voie avec Willys qui rejoint aujourd'hui Hudson et Nash dans cette conception. Et comme Willys en profite précisément pour obtenir un sérieux allègement et présenter, plutôt qu'une voiture légère, une voiture moyenne (2,74 m. d'empattement) du même poids qu'une voiture légère, l'exemple pourrait bien frapper l'opinion américaine.

En matière de suspension, les solutions classiques restent en faveur : ressorts hélicoïdaux et guidage trapézoïdal à l'avant (à l'exemple déjà lointain, mais universellement imité, du dispositif « knee action » de la General Motors), ressorts semi-elliptiques à l'arrière, mais ceux-ci toujours de plus grande longueur. La Willys, cependant, s'écarte du classicisme en disposant

le ressort hélicoïdal directement au-dessus de la fusée et prenant appui sur la structure autoportante, comme Nash l'a fait pour sa Rambler. Libérant ainsi les bras triangulés transversaux de tout effort de flexion, cette disposition autorise l'allègement du train avant.

A noter encore, en ce chapitre des suspensions, la toute première apparition aux Etats-Unis d'une technique courante en Europe : la suppression des porte-fusée, et le montage sur rotules de la fusée elle-même à l'extrémité des bras transversaux. Et cette innovation — pour l'Amérique — se rencontre à la fois sur la Lincoln et la Willys.

Régénération de l'Hydra-Matic.

En matière de transmissions, si les programmes américains 1952 n'apportent pas d'innovation transcendante, on peut cependant conclure à un nouveau pas en avant vers la généralisation de l'automatisme.

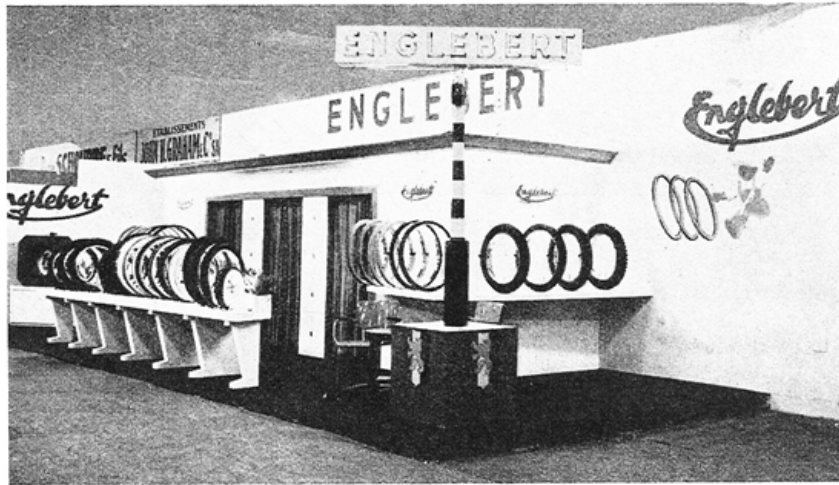
Et en effet, nous voyons à la fois la Ford Motor Company mettre aujourd'hui l'accent sur ses transmissions Ford-O-Matic et Merc-O-Matic, qui étaient à peine nées l'année précédente, Packard utiliser en exclusivité pour son programme belge la transmission Ultramatic, Hudson en faire autant pour la boîte Hydra-Matic et la General Motors, enfin, développer et améliorer sérieusement cette dernière.

Au fond, s'il y a eu surprise, c'est uniquement dans le fait de la Lincoln, que l'on s'attendait à voir munie d'une nouvelle transmission à convertisseur de couple hydraulique similaire à celle des Ford et Mercury, et qui nous revient sous sa forme renouvelée, avec la

même boîte Hydra-Matic que les années précédentes.

Faudrait-il voir dans ce phénomène, ainsi que dans ce fait que c'est sur la boîte Hydra-Matic et non sur ses transmissions à convertisseur de couple que la General Motors a fait porter son effort d'amélioration pour 1952, un revirement vers les transmissions à rapports étagés ?

Ce n'est probablement pas tout à fait le cas. Mais j'ai la conviction que l'expérience pratique de ces dernières années aura ramené les plus optimistes à l'idée que si un convertisseur de couple n'est pas un embrayage, ce n'est pas plus une boîte de vitesses aux rapports infiniment variables. S'il doit y avoir, dans un délai plus ou moins court, une transmission automatique aussi idéale que peuvent l'être les créations des hommes, c'est dans la combinaison (déjà adoptée par Chrysler, Ford et Studebaker) d'un convertisseur de couple



De l'ensemble complexe des palais du Centenaire, tout un hall immense fut réservé aux exposants motos et vélos par suite de l'importance de leur activité dans notre économie. Dans ce Palais, Englebert était présent, et réunissait ici quelques modèles de ses pneus pour vélos et pour motos.

hydraulique et d'une boîte de vitesses automatique qu'on la trouvera.

Dès lors, il est aussi important de travailler l'un de ces éléments que l'autre. Et c'est probablement ce que la General Motors a cherché en remettant sur le métier sa très classique boîte Hydra-Matic, la plus ancienne comme la plus répandue des transmissions automatiques.

Dans sa version 1952 — réservée jusqu'à présent aux marques de la G.M., mais qui équipera, j'ai tout lieu de le croire, les futures Nash — la boîte Hydra-Matic comble opportunément deux lacunes de son fonctionnement initial. Une position supplémentaire du levier sélecteur assure d'une part que la boîte ne dépasse pas la troisième dans les conditions de trafic où le passage en quatrième n'est pas souhaitable; et d'autre part, que le conducteur puisse désormais revenir volontairement en seconde. Ce retour en seconde ne peut s'effectuer à vrai dire qu'à des allures fort réduites, puisque inférieures à 32 km./h.; mais ce n'en est pas moins un réel progrès, au même titre que l'élimination de l'inévitable passage en quatrième sitôt les gaz coupés, qui forçait à prendre dans ce rapport virages en épingle ou descentes.

Est-ce suffisant pour faire d'une boîte Hydra-Matic une solution parfaite de l'automatisme de la transmission? Non. Dès lors, pourquoi s'être arrêté en si bonne voie? Peut-être comprendrons-nous que, quels que soient les miracles dont nous la supposons capable, l'industrie automobile américaine ne saurait encore tirer tout ce qu'elle voudrait des prodigieux automates qu'elle a mis au monde, et que le moindre de leurs perfectionnements est sans doute le fruit d'une dure bataille technique!

Voir ses quatre ailes.

Et nous voici arrivés aux carrosseries. Que pouvons-nous déduire de celles que nous avons vues au Centenaire? La leçon générale à en tirer, me semble-t-il, c'est que le caractère rationnel prime aujourd'hui le « styling ».

Il n'y a pas bien longtemps que la Chrysler Corporation semblait braver le public quand elle revint à des formes simples et relativement carrées qui autorisaient un supplément d'ampleur interne tout en réduisant l'encombrement de la voiture, et, renversant le processus admis depuis des années, dessina le véhicule « de l'intérieur vers l'extérieur », c'est-à-dire en habillant un habitacle confortable, et non en tâchant de loger un habitacle dans une carapace dessinée principalement

en fonction du « styling ». Or, c'est le principe que nous voyons appliquer aujourd'hui par Ford aussi bien que par Willys.

La Ford, la Mercury, la Lincoln présentent toutes trois un encombrement réduit pour une ampleur interne nettement accrue. Et si l'encombrement de la Willys est supérieur à celui des autres voitures américaines de la classe légère, sa largeur utile — qui se traduit par deux sièges de 1,55 m. chacun — est en revanche supérieure à celle des réalisations de la catégorie moyenne.

En même temps, la vision panoramique — créée autrefois par Studebaker, et combattue à ce moment

par une clientèle qui y voyait une attaque à la « privacy » — a bel et bien gagné la partie. On ne conçoit plus guère de lunette arrière qui ne soit bombée et n'échancre fortement les faces latérales de la custode, ne laissant pratiquement qu'un montant entre elle et les glaces de côté. Ces glaces de côté elles-mêmes sont de beaucoup plus grande dimension que précédemment, et le cas de Willys prouve péremptoirement que cela ne nuit pas forcément à l'esthétique. Le pare-brise bombé avec mon-



Mgr. Cento, Nonce apostolique et doyen du corps diplomatique, fit également au Salon de l'Automobile une visite officielle en compagnie de MM. L. Brondeel et Georges Englebert, respectivement Président du Comité Exécutif et Vice-Président du Comité d'Honneur du 35^e Salon.

tants rejetés loin en arrière, est désormais une valeur établie, maintenant que la Ford Motor Company aussi l'a adopté pour toutes ses marques. Et pour couronner le tout, le capot plongeant entre deux ailes surélevées se généralise à un rythme inattendu.

Nous ne pouvons que nous en réjouir car il y a là, sous une forme peu apparente, un des progrès les plus sensibles en matière d'utilisation pratique. Voir le sol de la route jusqu'à trois mètres à peine en avant du pare-choc, distinguer ses deux ailes de sa place au volant, voilà qui est de nature à transformer le pilotage d'une voiture américaine. Il ne faudra plus bien longtemps avant qu'on se demande comment on a pu s'en passer si longtemps!

Willys réalise d'ailleurs un joli record en la matière — et c'est une finesse qui vaut son poids d'or — en relevant légèrement comme une dérive l'extrémité des ailes arrière, non dans un but de « styling », mais pour rendre les quatre ailes visibles du siège du conducteur.

A noter que ce capot plongeant des voitures de la Chrysler Corporation, des nouvelles réalisations de la Ford Motor Company, de la Willys, on le retrouve aussi sur les Studebaker 1952, et on le retrouvera encore sur les Nash à venir.

Et le « styling » lui-même? Il n'est certes pas mort, et les nouvelles Ford, Mercury et Lincoln sont là pour démontrer que l'imagination américaine n'est jamais à court d'innovations en la matière. Certaines sont

rationnelles malgré leur caractère fantaisiste, car elles ont pour effet de permettre à des voitures raccourcies de donner l'illusion qu'elles ont été allongées. Certaines laissent parfois un esprit européen, par exemple l'élimination de la grille de radiateur... remplacée par un pare-choc à deux étages, plus modelé, plus sculpté, plus volumineux que jamais, et en même temps, moins que jamais destiné à parer les chocs...

Mais voilà qu'avec la Willys Aero, nous notons une première réaction en ce domaine, et une réaction d'une extrême vivacité. Jamais depuis la guerre une voiture américaine n'a eu un aspect aussi simple, aussi exempt de fioritures, de chromes abondants, de détails à effet. Et, je ne crains pas de le dire, jamais depuis la guerre non plus, il n'y a eu de voiture américaine d'une présentation si plaisante. Willys a fait merveille. Puisse son exemple porter des fruits!

L'Europe découvre l'habitabilité.

Les nouvelles voitures européennes présentées à Bruxelles étant au nombre de trois — y compris le nouveau « minicar » Kleinstwagen belge — il serait bien difficile de bâtir à leur sujet un système de conclusions valable, d'autant plus que par son origine particulière, la E.M.W. 342, construite en Allemagne orientale, ne saurait participer tout à fait au concert européen.

Pourtant, à défaut d'enseignements, la Taunus 12 M et même la 342 apportent, l'une et l'autre, des confirmations. Et la première d'entre elles réside dans ce phénomène apparemment paradoxal qu'au moment même où l'Amérique, précédemment indifférente au moteur, se met à travailler la mécanique, l'Europe commence à son tour — comme les Etats-Unis l'avaient fait vingt ans plus tôt — à ne considérer dans le moteur qu'un organe comme un autre, après y avoir vu si longtemps l'âme même de la voiture.

Par quatre fois au cours des douze derniers mois, nous avons vu transformer une voiture sans toucher au moteur existant, les cas précédents étant ceux de la Simca Aronde et des Vauxhall. Et chaque fois, le public acheteur s'est enthousiasmé plus encore qu'il ne l'eût fait autrefois pour un supplément de puissance de 30%.

Peut-être n'entre-t-il pas dans l'intention de tous ces constructeurs de laisser perdurer cet état de choses? Peut-être ont-ils simplement décidé de procéder en deux stades successifs, comme Mercedes-Benz l'a fait pour sa 220, dont le châssis destiné au moteur six cylindres à l'étude a d'abord été équipé — sous le nom de 170 S — du quatre cylindres existant simplement rénové? Peut-être, ou même sans doute, verrons-nous ces voitures dotées ultérieurement de moteurs aussi nouveaux que le sont leurs carrosseries autoportantes? Mais il n'en est pas moins vrai que le suffrage populaire acquis à l'Aronde, aux Vauxhall, à la Taunus 12 M, conservant le moteur des modèles qui les avaient précédées, indique à suffisance qu'en cette moitié du vingtième siècle, l'automobiliste européen accorde une valeur primordiale à l'habitabilité, et que c'est désormais la voiture elle-même à laquelle il s'attache et non plus, comme autrefois, à son moteur et à sa vitesse de pointe.

En dépit de son moteur à soupapes latérales et de sa boîte à trois vitesses, la nouvelle Taunus 12 M promet de plaire infiniment, car elle combine avec

opportunité tous les plus récents apports en matière d'habitabilité, jusqu'au capot plongeant d'une part, jusqu'aux petites roues d'autre part, qui autorisent un sérieux élargissement du siège arrière.

Coopération internationale.

Le Salon de Bruxelles a encore mis en valeur une des plus récentes tendances de la construction automobile, qui est peut-être en même temps une des plus précieuses, ou qui, tout au moins, le sera au bout de quelques années de mise au point : la coopération internationale.

Il n'y en avait pas moins de quatre exemples au Salon, à commencer par la nouvelle Vanguard-Belgique, dotée à Nessonvaux, en cours d'assemblage, d'un châssis renforcé par des goussets, d'un surbaissement général de la carrosserie, de deux ailes arrière, et d'un relais overdrive agissant sur les trois vitesses alors que sur le modèle d'origine il n'intervient que sur la troisième.

Le second était fourni par les Jaguar XK 120 et Mark VII carrossées en Italie par les Stabilimenti Farina, et qui se trouvaient être les prototypes de trois petites séries (baptisées : Flying Jaguar, Meteor et Golden Arrow) approuvées par le constructeur britannique.

C'est au stand Kaiser-Frazer qu'on rencontrait le troisième sous la forme de deux Henry J transformées l'une en découvrable, par les soins d'un carrossier allemand, l'autre en cabriolet d'une réelle élégance par le grand carrossier parisien Franay, et cela pour une différence de prix de 40.000 fr. à peine par rapport à la berline deux portes d'origine.

Il y avait enfin ce cas peu banal de la Kleinstwagen belge, conçue pour le compte d'une firme belge par un ingénieur allemand, assemblée en Belgique au moyen d'éléments divers de provenance allemande... et portant un nom allemand appartenant à la firme belge...

Curiosité ou suffrage ?

Cette dernière réalisation posait d'ailleurs un dernier problème : celui de la voiture simplifiée vendue au prix d'une moto de classe.

Si l'on m'avait demandé mon opinion avant le Salon, j'aurais dit que c'était une utopie, au même titre que la voiture de 1.000 dollars qui ne saurait naître en Amérique parce que, pour ce prix, on peut y acheter une magnifique voiture d'occasion. Du reste, nous avons encore présent à la mémoire l'échec complet des minicars français...

Mais voilà que le stand Kleinstwagen belge a été sans contredit un des plus courus, un des plus encombrés du Salon. Simple curiosité? Expression vivante du rêve qui ne quitte jamais tout à fait le cœur de l'homme? Ou bien, réponse à un désir que, pour ma part, je n'aurais pas su déceler? Sans doute y a-t-il bien des bourses pour lesquelles dix mille francs c'est une somme, pour qui économiser ces dix mille francs vaut bien de passer sur plus d'un confort ou d'un agrément. Pourtant, la voix du bon sens ne dit-elle pas que celui qui en est à dix mille francs près, ne saurait raisonnablement rouler en voiture...

Seul l'avenir pourra trancher la question. Mais l'avenir est prompt à rendre de tels verdicts. Nous serons fixés avant un an.

Jacques ICKX.