

La production française des équipements pour automobiles

Autor(en): **Cuny, L.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue économique franco-suisse**

Band (Jahr): **38 (1958)**

Heft 1

PDF erstellt am: **29.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-886385>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

La production française des équipements pour automobiles

par L. Cuny

vice-président délégué

du Syndicat des Fabricants d'équipements

et de pièces pour automobiles, cycles et avions

Aux côtés des Constructeurs, qui intensifient leur effort pour augmenter les sorties de véhicules et accroître le succès de la voiture française, les Fabricants d'Équipements apportent largement leur participation.

Il fallait persister dans la voie de l'amélioration de la qualité car les équipements actuels durent aussi longtemps que le châssis. C'est le résultat d'un travail acharné de recherches, d'essais de nouveaux matériaux, de perfectionnement dans les méthodes de fabrication et de contrôle.

Néanmoins il fallait continuer à inventer pour mettre l'automobile française à la tête du progrès. Les Salons montrent que les Fabricants d'équipements ont fait aussi effort d'invention, bien que la sortie en série vienne souvent longtemps après les premières réalisations. On le verra particulièrement dans les quelques exemples cités plus loin.

Les cadences ont dû être augmentées. Des usines nouvelles ont été construites et les usines existantes ont été agrandies et ont vu leur outillage se perfectionner, d'où un grand effort financier.

Quelques chiffres significatifs montreront les résultats obtenus :

La production automobile française a atteint durant les 3 années 1954, 1955, 1956, les chiffres : 600.040, 725.061, 827.032. Le chiffre de 900.000 sera dépassé en 1957, alors que le chiffre d'avant-guerre était de 239.200.

Les Fabricants d'Équipements ont assuré les cadences avec un personnel très peu accru : de 46.487 personnes occupées avant-guerre, les effectifs sont passés respectivement à 56.370, 62.405, 63.333, 64.000, ce qui donne, calculé sur les sorties de véhicules, les taux de productivité : 2,1-2,25-2,6-2,75.

Or les voitures sortent maintenant de plus en plus complètes et la part des fournisseurs croît sans cesse, puisque les constructeurs leur demandent d'assurer complètement des

fabrications dont ils faisaient une partie (radiateurs, embrayages, équipement électrique, etc.); les chiffres ci-dessus doivent donc être sensiblement majorés.

Arrêtons-nous un instant sur quelques apports caractéristiques de 1957.

Le faisceau d'éclairage asymétrique, idée originale française, développée avec les divers fabricants européens, conduit à une telle amélioration de l'éclairage code et à un tel accroissement de la sécurité, que des conventions internationales l'ont imposé pour tous les véhicules neufs dans la plupart des pays européens. Bien entendu, la transformation est possible, sans être obligatoire, pour les véhicules anciens; mais les avantages du nouveau système dit « code européen », sont tels que la transformation sera faite spontanément par les usagers.

L'embrayage automatique a fait l'objet de nouvelles réalisations d'une firme bien connue en Suisse. La mise au point s'est poursuivie durant plusieurs années; le succès a été éclatant. Et la voiture française ainsi équipée, se présente en très bonne place dans la compétition internationale.

N'oublions pas non plus les appareils nés des difficultés du ravitaillement en essence et destinés à renseigner le conducteur pour obtenir une conduite économique.

Dans le domaine du matériel de garage et de station-service on trouvera l'aboutissement de nombreux travaux visant à une sécurité accrue — en particulier les nouveaux appareils pour le contrôle des directions et trains avant, ainsi que les appareils d'équilibre des roues. On verra aussi un accroissement des outillages spéciaux facilitant et simplifiant le travail des réparateurs.

La clientèle suisse, habituée au travail soigné, appréciera en connaissance de cause les réalisations de l'industrie française des équipements.