



Après avoir servi à la livraison des colis encombrants de ce commerçant pendant toute la semaine, la Fiat « Multipla » devient la voiture familiale du dimanche.

LE « STATION WAGON » FIAT LA FORME DES VOITURES DE L'AVENIR ?

par Arthur R. Railton

C'est un fait. L'Amérique en vient aux petites voitures. La question suivante est celle-ci : Quelle forme prendront ces voitures ?

Seront-elles des grosses voitures du type traditionnel réduites à l'échelle (semblables à des modèles d'importation américanisés tels que la Vauxhall « Victor ») ? Ou seront-elles des voitures de dessin inusité s'écartant du type conventionnel, telles que la Fiat italienne, la Volkswagen allemande ou la Citroën française ?

Les augures de Détroit parient actuellement sur la victoire de la tradition.

Et cependant, les techniciens européens pensent, avec leur longue expérience de la question, que les petites voitures ne peuvent pas réussir si elles ne sont que des grosses

voitures rapetissées. Les constructeurs américains leur prouveront peut-être qu'ils se trompent, mais le point de vue européen vaut, de toute façon, la peine d'être étudié sérieusement.

Examinons quelques-uns de ces types de voitures inusités, afin de voir ce qui les rend différents, ce qui fait leur succès auprès des Européens.

La Fiat « Multipla » offre un maximum d'utilité dans un minimum d'espace. La carrosserie de la voiture (qui est, à la base, un simple cube monté sur quatre roues) est, comme son nom l'indique, à usages véritablement multiples. Elle est à un moment une camionnette qui peut transporter des colis volumineux, y compris du mobilier. Et, au moment suivant, elle devient une spacieuse

Les Américains sont en train d'apprendre qu'elle est assez spacieuse pour transporter du mobilier et assez élégante pour être garée devant une maison de grand style.



et confortable voiture familiale. Et cependant, elle mesure moins de 3,65 m de longueur.

Ayant le moteur à l'arrière (le moteur quatre cylindres à refroidissement par eau ne prend qu'à peine un peu plus de place que le réservoir d'essence), elle ne comporte pas de porte arrière (comme la plupart des « station wagons »). Cette porte est remplacée par une très large portière installée à peu près au milieu et de chaque côté de la voiture. La banquette avant est desservie par deux autres portes montées très à l'avant du véhicule.

Le logement des voyageurs s'étend presque d'un pare-chocs à l'autre, virtuellement sans porte-à-faux. Tout l'espace se trouvant à l'intérieur de la tôlerie est utilisable et accessible. S'il vous faut de la place pour plusieurs enfants, vous pouvez en loger cinq ou six à l'arrière avec un confort raisonnable. Le siège avant peut recevoir deux grandes personnes.

La « Multipla » ne répond certainement pas à l'idée que se font les Américains d'une conduite intérieure familiale de luxe, mais elle présente des idées extrêmement intéressantes qui pourraient être adaptées aux besoins de l'Amérique.

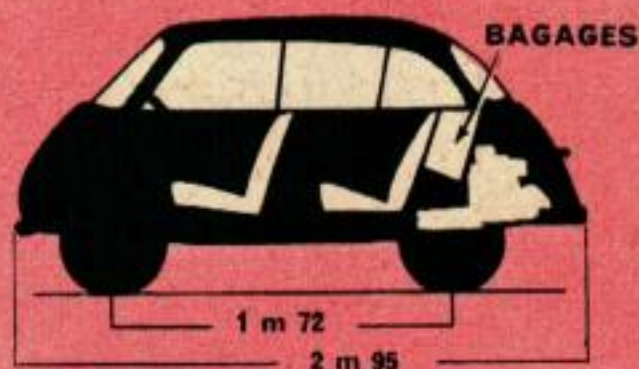
En qualité de voiture importée, elle est à recommander à de nombreux points de vue. Son prix n'est que de 670 000 fr et sa consommation d'essence est très réduite, avec moins de 8 l aux 100 km. Et elle est naturellement incroyablement spacieuse, tout en permettant une diversité d'emplois que n'ont pas des voitures américaines deux fois plus grandes.

Un autre exemple d'espace intérieur maximum dans des dimensions extérieures réduites au minimum est la nouvelle Isetta 600. Cet agrandissement de la très petite (trop petite, de toute évidence) Isetta à deux places comporte une banquette arrière et une deuxième porte sur le côté. Elle est maintenant assez grande pour loger deux grandes personnes et trois enfants, ou quatre grandes personnes, avec une longueur totale de moins de 3,05 m.

Cette voiture est également montée avec un moteur arrière et, quoiqu'elle soit considérablement trop primitive et rudimentaire pour espérer réaliser un certain volume de ventes aux États-Unis, elle offre des suggestions passionnantes aux carrossiers qui s'intéressent particulièrement à la réduction de l'encombrement.

La 2 CV Citroën, qui est à la fois l'un des véhicules les plus affreux et l'un des plus agréables, combine un moteur avant à refroidissement par air avec une transmission aux roues avant qui élimine l'arbre de transmission et le pont arrière qui font perdre tant de place dans les voitures normales. Signalons à propos de cette voiture que la laideur n'est pas obligatoirement essentielle à une petite automobile, bien que Citroën s'efforce de prouver le contraire. D'après certaines rumeurs, Renault, son concurrent, serait en

JUSQU'A QUEL POINT UNE PETITE VOITURE PEUT-ELLE ÊTRE SPACIEUSE ?



Quatre adultes et quelques petits bagages peuvent se loger à l'intérieur de la minuscule Isetta 600 de 3,05 m de longueur. Son petit moteur arrière à refroidissement par air laisse virtuellement tout l'espace intérieur libre pour les passagers.



La Fiat « Multipla », qui mesure 61 cm de plus de longueur que l'Isetta, peut transporter six personnes (deux, deux et deux). Avec six passagers à bord, elle ne laisse toutefois pas de place pour les bagages. Son moteur arrière est à refroidissement par eau.



La Citroën 2 CV est équipée d'un moteur à l'avant avec transmission aux roues avant, afin de laisser assez de place pour une carrosserie à quatre portes pour quatre grandes personnes et un coffre à bagages. La Volkswagen, ci-dessous, est un peu plus grande et comporte deux espaces réservés aux bagages. Son moteur est à l'arrière.





Les fermiers étalent leur grain sur la grand-route, afin que le déplacement d'air des véhicules qui passent en chassent la balle.



Les invalides russes peuvent acheter cette automobile à trois roues à bas prix. Le moteur arrière peut être entretenu ou approvisionné depuis le siège.

de la nuit. La première forme indistincte qui surgit dans le faisceau de nos phares se transforma soudain en un chariot sans aucune lumière, et le gémissement de nos pneus réveilla brutalement le paysan endormi sur ses rênes.

Après avoir évité de peu un accident, nous avons réduit la vitesse à quelque 70 km/h et allumé notre puissant projecteur.

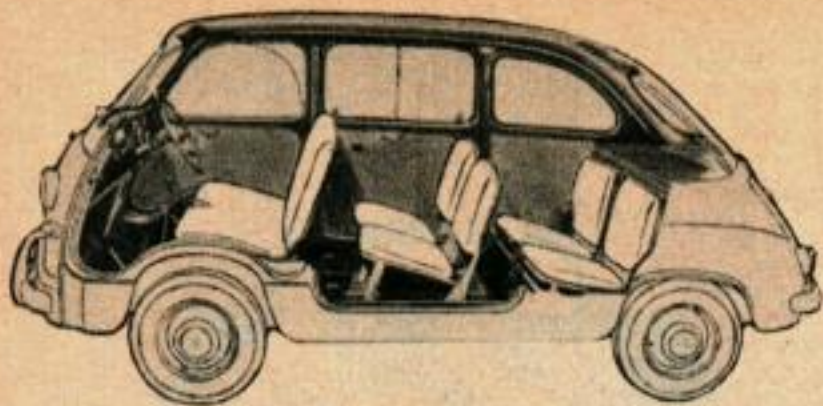
La sagesse de cette précaution se démontra quelques minutes plus tard, lorsque nous avons dépassé plusieurs grosses bûches gisant en plein milieu de la route. Un peu plus loin, nous avons aperçu quelques branches brisées et un cheval mort... mais aucune trace du véhicule qui avait apparemment tamponné le chariot.

Signalisation routière insuffisante.

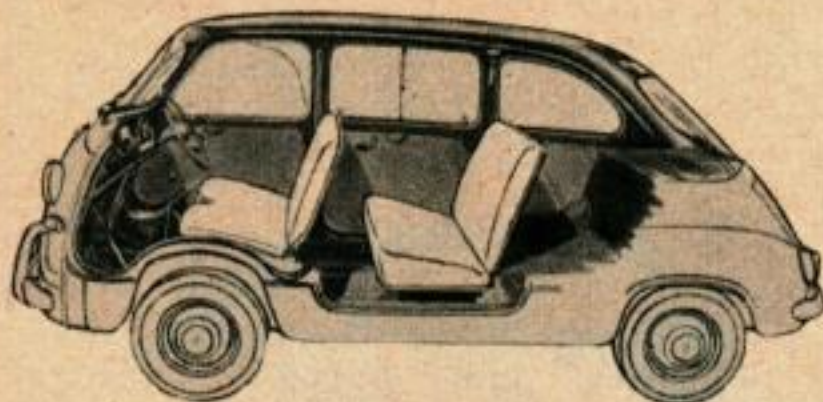
Aucun avertissement n'était prévu pour une section de la route en cours de réparation, et seul un freinage brutal nous empêcha de nous lancer dans une mer de boue et de

Les grandes voies de Minsk sont d'imposants boulevards, mais la voiture de l'auteur fut rudement secouée sur les pavés des routes secondaires.

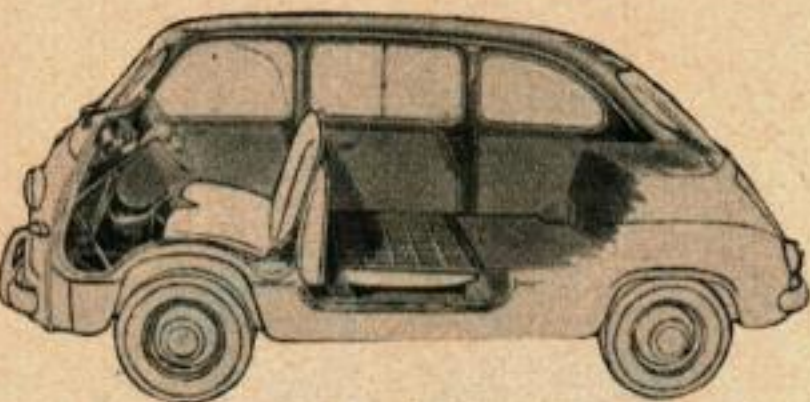




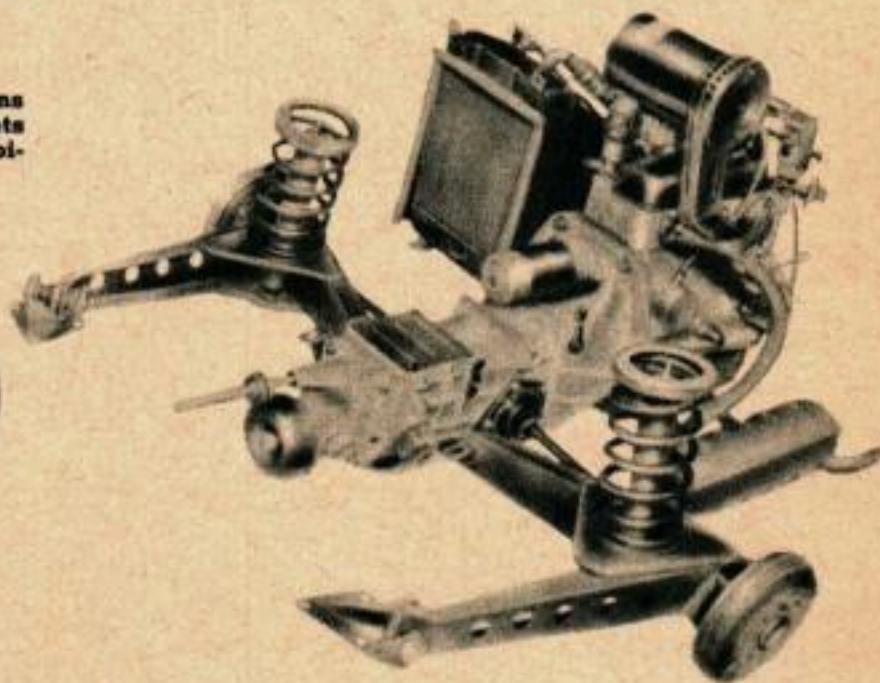
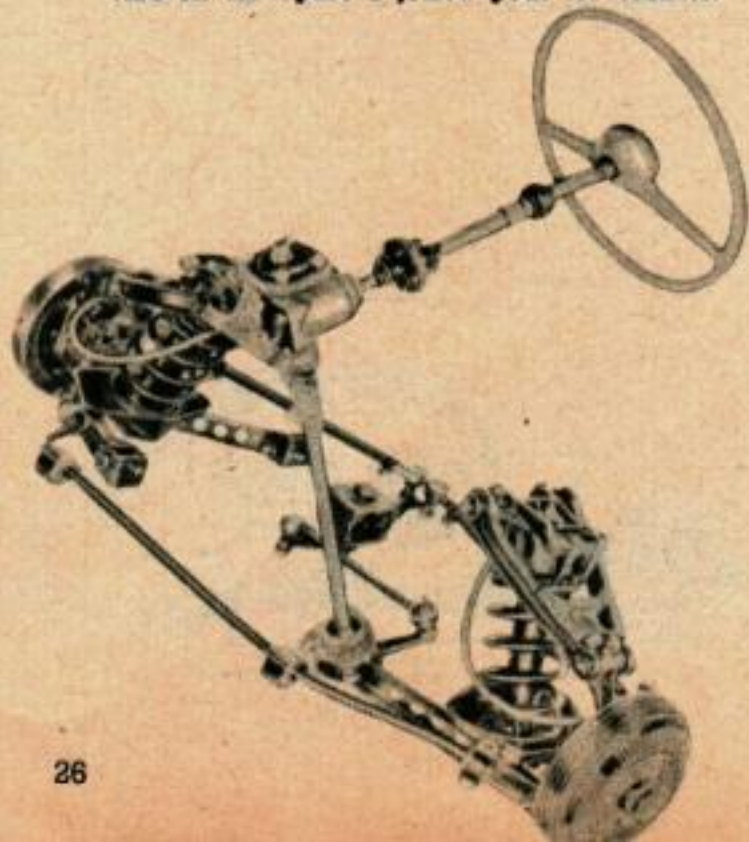
Pour prouver sa diversité d'emplois, la Fiat offre toute une variété de combinaisons de sièges. Il est possible d'installer quatre petits fauteuils séparés à l'arrière.



Une autre disposition des sièges de la Fiat comporte les banquettes traditionnelles laissant à l'arrière un grand espace pour les bagages.



Dans les deux cas, les sièges arrière se replient dans le plancher pour permettre le chargement des objets volumineux, ou pour transformer l'arrière de la voiture en un « parc à jeux » pour les enfants.



train de préparer une version élégante de la Citroën 2 CV qui entrerait en production dans un proche avenir.

La Citroën a quatre portes et loge confortablement quatre grandes personnes. Sa suspension est aussi douce qu'un lit de plumes et ses sièges sont entièrement tendus de caoutchouc.

Les paysans français ont mis cette voiture au travail comme un camion, l'utilisant occasionnellement pour transporter des animaux. Ils enlèvent simplement le siège arrière (qui se démonte en quelques secondes et peut servir de canapé de jardin) et poussent l'animal à l'intérieur. Le toit se roule pour permettre à la tête de la bête de dépasser et pour lui permettre d'admirer le paysage sans la moindre gêne. Et cependant, cette voiture n'est longue que de 3,81 m.

La Volkswagen allemande avec son moteur et sa transmission arrière est familière à tous les Américains.

Assez grande pour loger cinq grandes personnes ou deux grandes personnes et trois enfants, elle comporte, de plus, un coffre à bagages derrière la banquette arrière. Sous le capot, se trouve une place additionnelle pour les bagages (partagée avec la roue de secours et le réservoir d'essence). Au total, la Volkswagen est longue de 4,11 m, ce qui en fait la plus longue des voitures traitées dans la présente étude.

Quel est le poids de ces petites voitures et son rapport avec la charge transportée? Après tout, le poids représente de l'argent... de l'argent à payer pour les matières premières supplémentaires, et de l'argent à déboursier pour les frais d'utilisation de la voiture. Théoriquement tout au moins, plus une voiture est légère, plus elle est économique.

Voici l'illustration des conceptions inusitées de la « Multipla », dont la construction est intégrale et sans châssis. Les éléments du train de roulement se fixent directement sur la caisse. Les quatre roues sont à suspension indépendante et la voiture, quoique de petite taille, a une excellente tenue de route et un confort raisonnable dans la plupart des circonstances.

L'Isetta, le plus léger des quatre véhicules, pèse 512 kg, soit 128 kg pour chacune des quatre personnes qu'elle peut transporter.

La Fiat « Multipla » pèse 732 kg, soit 122 kg pour chacun de ses six occupants.

La Citroën pèse 512 kg, soit 128 kg pour chacune des quatre personnes transportées.

La Volkswagen pèse 730 kg, soit 146 kg pour chacune de ses cinq passagers.

Comparez ceci avec la Vauxhall, qui pèse 955 kg, un rapport poids-nombre de passagers de 191 kg pour chacune des cinq personnes transportées. La Ford américaine 6 cylindres 1958 pèse 1 476, soit 246 kg pour chacun de ses six occupants. La Plymouth 6 cylindres 1958 pèse 1 476 kg, soit 246 kg par personne. La Chevrolet 6 cylindres 1958 pèse 1 560 kg ou 260 kg par personne pour ses six passagers.

L'économie de poids et un maximum d'espace intérieur utilisable pour un minimum de dimensions extérieures sont deux des avantages des petites voitures de conception non traditionnelle. Parlons maintenant de quelques uns de leurs inconvénients.

En premier lieu, dans le cas de la Fiat et de l'Isetta tout au moins, une impression initiale d'insécurité est généralement ressentie. Vous êtes assis tout à l'avant, avec rien d'autre qu'une feuille de tôle entre votre personne et les dangers de la route. Cette impression disparaît rapidement mais elle pourrait être un obstacle psychologique à la vente de ces voitures. L'auteur de cet article n'a jamais conduit la nouvelle Isetta à quatre places (bien qu'il ait toutefois une longue expérience de la voiture à deux places plus petite), mais la Fiat « Multipla » a de si bonnes caractéristiques de maniabilité et de tenue de route que le conducteur oublie rapidement sa position très avancée. De toute façon, il n'a jamais été prouvé qu'un moteur à l'avant protégeait les passagers d'une voiture.

En deuxième lieu, le conducteur et les passagers du siège avant sont assis juste au-dessus des roues dans la Fiat et dans l'Isetta, ce qui les secoue beaucoup plus que les ache-

teurs de voitures américaines ont l'habitude de l'être, sans toutefois être absolument inconfortable. La Volkswagen et la Citroën n'ont pas cet inconvénient, car, dans celles-ci, les occupants sont assis entre les essieux et le confort de ces deux véhicules est entièrement satisfaisant.

En troisième lieu, le « nez aplati » des deux plus petites de ces quatre voitures présente plus de résistance aérodynamique et réduit de ce fait quelque peu la vitesse, tout en faisant légèrement augmenter la consommation d'essence. Les deux voitures les plus grandes, la Volkswagen et la Citroën, ne partagent pas ce désavantage, leur surface frontale étant plus réduite.

Reste enfin la question du style de carrosserie. Aucune de ces quatre voitures ne saurait être considérée comme élégante, d'après les normes américaines. La grande question du moment est de savoir si la clientèle automobile américaine acceptera de passer à quelque chose d'aussi différent que des carrosseries de ce genre. L'accroissement des ventes des voitures importées « d'aspect différent » telles que les Volkswagen et les Renault Dauphine semble indiquer dans une certaine mesure que le public américain n'est pas entièrement opposé à un style de carrosserie moins « aéronautique » que celui des voitures américaines actuelles.

Dans tout le reste du monde, les petites voitures qui ont le plus de succès sont des voitures non traditionnelles d'après les normes américaines. Il reste à voir si les Etats-Unis resteront l'exception à la règle. Rien n'indique avec certitude que l'une quelconque des quatre voitures présentées ici ou l'une des combinaisons possibles de leurs caractéristiques serait la petite voiture idéale pour l'Amérique.

Mais le public américain attend les conceptions de Détroit, et de nombreuses personnes sont anxieuses de savoir si les constructeurs de Détroit, en partant à zéro comme ils seront probablement obligés de le faire, adopteront certaines caractéristiques des voitures européennes les plus populaires.

◆◆◆