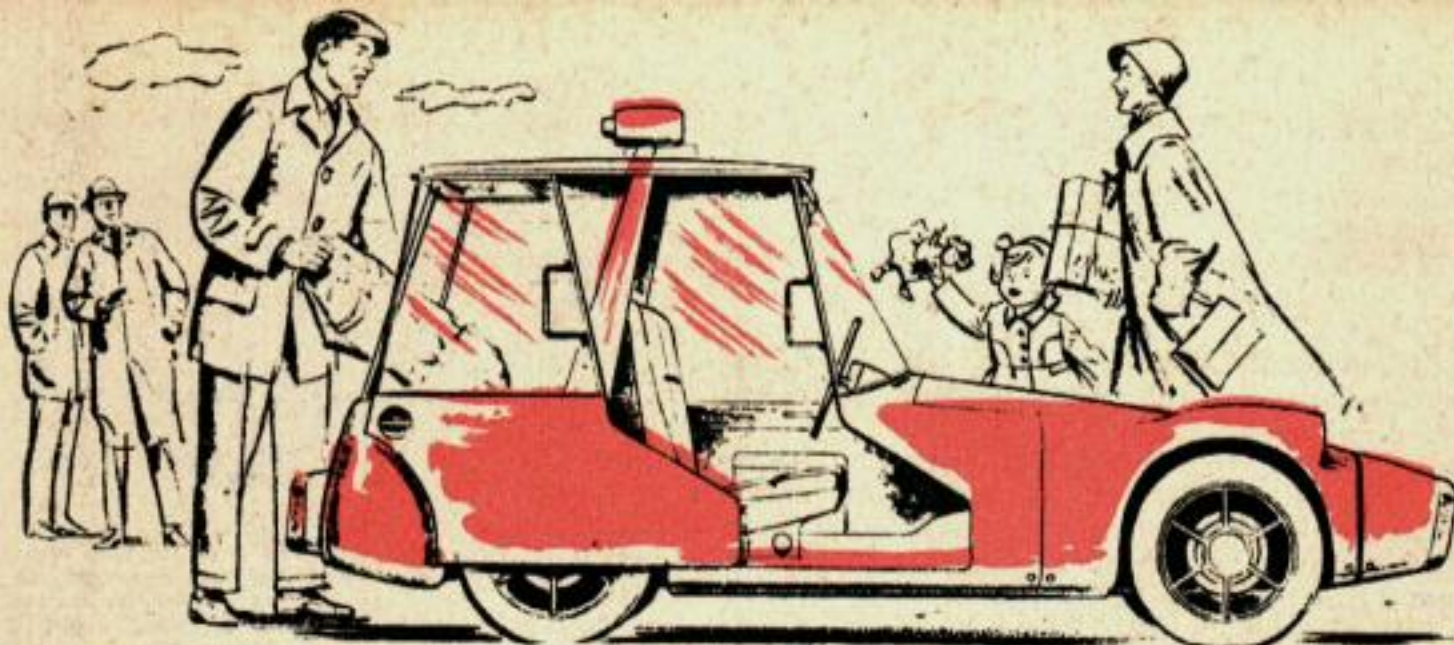




Deux techniciens vous présentent un dessin imaginaire pour le véhicule le plus utile de tous...

LA VOITURETTE SUBURBAINE

ELLE n'a pas d'ailerons de queue. Elle n'a presque pas de porte-à-faux (et le peu qu'elle en a peut être déboulonné et remplacé s'il est endommagé). Et elle ne ressemble à rien de ce que vous avez pu voir jusqu'ici.

Vue de l'avant, elle a la finesse d'une rapide voiture de sport. Et vue de l'arrière elle est aussi spacieuse qu'un autobus de grand tourisme.

Cette voiturette est un véhicule imaginaire conçu à l'intention des épouses de « banlieusards » qui font leurs commissions en automobile par deux techniciens industriels à la recherche d'une solution aux encombrements de la circulation urbaine et suburbaine.

Jay Doblin, directeur du Service des Etudes conceptionnelles de l'Institut de Technologie de l'Illinois et ancien président de la Société des Techniciens industriels américains, et W.W. Fitzgerald, directeur du Service de la Conception des Productions à la même école, ont reporté cette « voiture de rêve » pratique sur le papier à votre intention.

Mécanique Populaire a demandé à ces hommes, qui sont d'excellents représentants

de tous les techniciens industriels qui critiquent actuellement le style des productions, de donner leur suggestion d'un véhicule qui, à leur avis, serait une machine utile et pratique à l'intention du « banlieusard », de son épouse ou d'un habitant d'une petite cité... une nouvelle forme « d'appareil ménager » conçu pour le transport.

Il a été demandé à ces experts de dessiner une voiture susceptible de devenir la « première » voiture des « familles à deux voitures », familles qui deviennent de plus en plus nombreuses... une voiture qui serait utilisée la plupart du temps, tandis que la plus grosse et plus puissante voiture familiale normale serait réservée aux grands voyages et aux vacances.

La voiture suggérée, qui est conçue exclusivement pour l'usage urbain, permettrait à deux grandes personnes de s'asseoir confortablement avec un ample espace de dégagement pour la tête et pour les jambes. Trois jeunes enfants pourraient s'asseoir sur la banquette faisant face à l'arrière.

La voiture est très petite. Son empattement n'est que de 2,05 m environ et sa longueur totale n'est que de 3,57 m, ce qui la rend de près de 1,85 m plus courte qu'une Ford, une Chevrolet ou une Plymouth. Mais elle accomplira à peu près tout ce qu'un « banlieusard » moyen demande à une voiture, et elle l'accomplira, disent ses ingénieurs, à meilleur marché et avec plus d'efficacité que la grosse voiture.

Le siège arrière faisant face à l'arrière se replie vers le bas en formant une plate-forme facile à charger pour le transport des provisions et même des articles volumineux tels que des chaises ou des tables pour les réunions récréatives ou pour le club de bridge. Les sièges avant se replient individuellement, ce qui permet à l'usager-bricoleur de transporter chez lui de longues planches achetées chez son marchand de matériaux





de construction habituel à l'intention de ses travaux d'amateur de fin de semaine.

Les portières coulissent vers l'arrière (sans s'ouvrir à charnières) et la voiture peut se garer dans des espaces très resserrés sans prendre ses occupants au piège. Les lampes stop et les indicateurs de direction sont montés très haut sur le toit afin que les conducteurs des grosses voitures ne manquent pas de voir le petit véhicule. Dans la circulation normale, les feux sont visibles de plusieurs voitures en arrière.

Un « cône de pointe » garni de caoutchouc et une traverse arrière rembourrée de même absorbent les petits chocs qui peuvent se produire au cours des manœuvres. Des collisions plus sérieuses écraseraient les pièces d'impact qui absorberaient ainsi la force en réduisant les risques de blessures aux occupants. Les pièces endommagées peuvent être démontées et remplacées en dévissant des boulons très accessibles dissimulés sous des

chapeaux à ressort. Il en est de même pour tous les panneaux de carrosserie.

Une importante visibilité permet de circuler sans tension et de se garer sans effort. Une barre de renversement incorporée fait tout le tour de la cabine des passagers et supporte aussi le toit, ce qui permet de monter des montants de fenêtres aussi étroits que possible. Les freins sont ouverts, de grand diamètre, et parfaitement refroidis.

Un petit moteur à refroidissement par air est proposé pour la propulsion du véhicule, peut-être un quatre cylindres à plat. Les ingénieurs proposent aussi une boîte automatique à deux vitesses.

De toute évidence, cette voiture n'est pas destinée à remplacer la grosse voiture, mais indique ce qu'il serait possible d'obtenir si la tradition était oubliée et si les ingénieurs voulaient bien examiner d'un nouvel œil l'ancien problème consistant à se rendre d'un lieu à l'autre en restant assis.

LAMPES STOP ET INDICATEURS DE DIRECTION

