



DKW



FIAT



HILLMAN



MORRIS



RENAULT



AUSTIN

Par
Arthur
R. Railton

QUELLES SONT LES VOITURES

SUPPOSONS que vous soyez un Américain et que vous ayez pris l'audacieuse décision d'acheter une voiture d'importation. Un demi-million environ d'Américains prennent cette décision cette année, et vous ne vous trouveriez donc pas isolé le moins du monde.

Mais que feriez-vous ensuite ? Quelle est la voiture qui vous conviendrait le mieux ? Les voitures importées offrent autant de variétés de conception que les voitures américaines vous offrent de similarités.

Il est possible d'acheter des moteurs à quatre cylindres, à trois et à deux cylindres, à refroidissement par eau ou par air, à deux temps ou à quatre temps ; des suspensions à ressorts à boudin ou à ressorts à lames, à barres de torsion ; des essieux articulés, des carrosseries monocoques, des châssis de conception mixte — à peu près tous les concepts figurant dans le « livre de textes » de l'automobile.

Que déciderez-vous donc ? Comment ferez-vous votre choix ?

Les rédacteurs de l'édition américaine de *Mécanique Populaire* ont questionné 2 000 Américains propriétaires de voitures

importées des dix marques les plus représentatives — dix des marques qui se vendent le plus aux U.S.A., dix marques comportant enfin une large variété de conceptions.

Nous avons demandé à ces usagers de tout vous dire à propos de leurs voitures, de vous dire ce qu'ils aiment et ce qu'ils n'aiment pas en elles. L'ingénieur Dale Kelly, chargé des essais pour l'édition américaine de *Mécanique Populaire*, a, de plus, fait subir à ces dix voitures un « test » standard afin de vous procurer des données normalisées sur leurs performances, données que vous pourrez ainsi utiliser pour établir des comparaisons vraiment valables.

Nous ferons aussi bien de nous « débarrasser » tout de suite de la question carrosserie, puisque celle-ci est très importante dans le choix de quelque voiture que ce soit (bien qu'elle le soit peut-être un peu moins pour les Américains acheteurs de voitures d'importation).

Le style de carrosserie est une affaire de préférences personnelles. Personne ne peut vous donner de conseil à ce sujet. Si vous n'aimez pas l'aspect d'une voiture et si vous pensez que vous n'aimerez jamais cet aspect,

Quel est le classement général établi par les usagers américains ?



	Excellent %	Moyen %	Médiocre %
Saab	96,9	0,0	3,1
Volkswagen	94,0	3,6	2,4
Volvo	93,3	6,7	0,0
Renault	85,4	13,8	0,7
DKW	85,4	12,2	2,4
Austin	82,6	17,4	0,0
Fiat	78,7	20,2	1,1
Morris	76,9	19,4	3,7
Hillman	70,6	26,1	3,3
Simca	64,6	28,3	7,1



SAAB



SIMCA



VOLKSWAGEN



VOLVO

IMPORTÉES PRÉFÉRÉES PAR LES AMÉRICAINS?

il est de toute évidence que cette voiture n'est pas celle qu'il vous faut. Il n'est peut-être pas très scientifique de juger une voiture d'après son aspect, mais ceci est, en réalité, peut-être plus rationnel. Vous ne voudriez jamais acheter un costume que vous n'aimeriez pas regarder, et vous ne devriez pas non plus acheter une automobile que vous n'aimeriez pas contempler.

Le point de vue particulier le plus important, dans l'achat d'une voiture (et souvent négligé) est la mise à disposition d'un bon service et des pièces de rechange.

Ceci est spécialement vrai pour une voiture étrangère. De nombreux garages refusent de réparer une voiture d'importation, et de nombreux autres n'ont aucune facilité d'approvisionnement en pièces de rechange d'importation. Certains, enfin, entreprendront la réparation, mais auront des difficultés à la terminer.

De nombreux Américains possédant leur première voiture importée ont été dégoûtés de celle-ci par des délais exagérés dans l'obtention des pièces et dans le service ou l'entretien. Ils ont eu toute satisfaction de la voiture elle-même, mais les difficultés ren-

contrées à propos des pièces et du service en ont fait des adversaires de la marque.

Si nous regardons bien les choses en face (avec l'esprit d'un Américain), nous devons reconnaître que, lorsque vous achetez une voiture d'importation, vous êtes d'accord pour accepter quelques inconvénients que ne présentent pas les voitures américaines. Parmi ces inconvénients figurent un siège arrière moins spacieux et souvent même très resserré, un coffre à bagages qui peut être adéquat pour un emballage spécialisé, mais qui ne fait aucune part aux excédents éventuels (dans certaines voitures, il est même impossible d'y loger certaines « nécessités » américaines telles que les clubs et chariots de golf... Il est à noter à ce propos que le golf fait partie des sports populaires aux U.S.A.). Les accessoires ne seront pas aussi soignés ou aussi sûrs que ceux auxquels vous êtes habitué (par exemple, les essuie-glace, chauffages, dégivreurs, indicateurs de direction, serrures de portes, glaces de custode fixes). L'accélération et la vitesse de pointe sont probablement inférieures à celles auxquelles vous êtes accoutumé, spécialement à

Quelles sont les voitures les plus économiques en moyenne générale?

	Litres aux 100 km
Austin A40 conduite intérieure 2 portes et station-wagon	7,350
Renault Dauphine conduite intérieure 4 portes	7,450
Fiat Multipla station-wagon 4 portes	7,600
Volkswagen conduite intérieure 2 portes	8,400
DKW hardtop 2 portes	9,050
Saab conduite intérieure 2 portes	9,050
Morris Minor 1 000 conduite intérieure 2 portes	9,050
Simca Aronde conduite intérieure 4 portes	9,400
Hillman Minx conduite intérieure 4 portes	10,700
Volvo conduite intérieure 2 portes	11,750



Quels sont les usagers les plus satisfaits ?

VOLKSWAGEN



LA PROCHAINE VOITURE ACHETÉE SERA :

	De la même marque	Une autre voiture d'importation	Une voiture américaine	Pas encore pris de décision
	%	%	%	%
Volkswagen	49,1	16,6	14,8	19,5
Volvo	47,5	18,5	4,7	29,3
Austin	40,0	20,0	4,0	36,0
Saab	35,9	27,2	4,6	32,3
DKW	35,7	23,8	16,7	23,8
Fiat	30,9	21,2	14,9	33,0
Renault	30,5	19,8	16,3	33,4
Morris	19,4	34,9	17,1	28,6
Hillman	15,8	29,5	18,0	37,0
Simca	14,1	20,2	20,2	45,5

pleine charge (l'une des exceptions à cette règle pourrait être la Volvo).

Mais, en compensation de ces inconvénients de détail (qui peuvent être de majeurs inconvénients pour certains usagers américains), vous avez droit à quelques avantages.

Parmi ces avantages figurent un prix d'achat initial moins élevé, la différence atteignant parfois 300 000 francs de moins que les moins chères des voitures américaines; une consommation d'essence très réduite, soit 9,5 litres aux 100 km en moyenne approximative; un minimum de ces petits « pépins » qui accompagnent souvent les machines plus complexes; une réduction de la perte annuelle par dépréciation; une plus grande facilité de stationnement; une plus grande maniabilité dans la circulation; plus de place libre dans le garage — et une bonne occasion de vous remettre à « bricoler » vous-même avec la mécanique, bien que certaines marques, telles que Volkswagen, soient plutôt hostiles aux bricoleurs.

Vous vous souviendrez peut-être aussi que les Corsair, Falcon et Valiant, réponse de Détroit aux voitures importées, viennent de

sortir, et vous voudrez peut-être les mieux connaître. Cependant, ces voitures n'entreront pas en concurrence avec la plupart des voitures importées. Elles seront plus grandes, plus rapides, plus chères, plus élégantes (et elles pourront être livrées avec des boîtes de vitesses automatiques, signalons-le en passant).

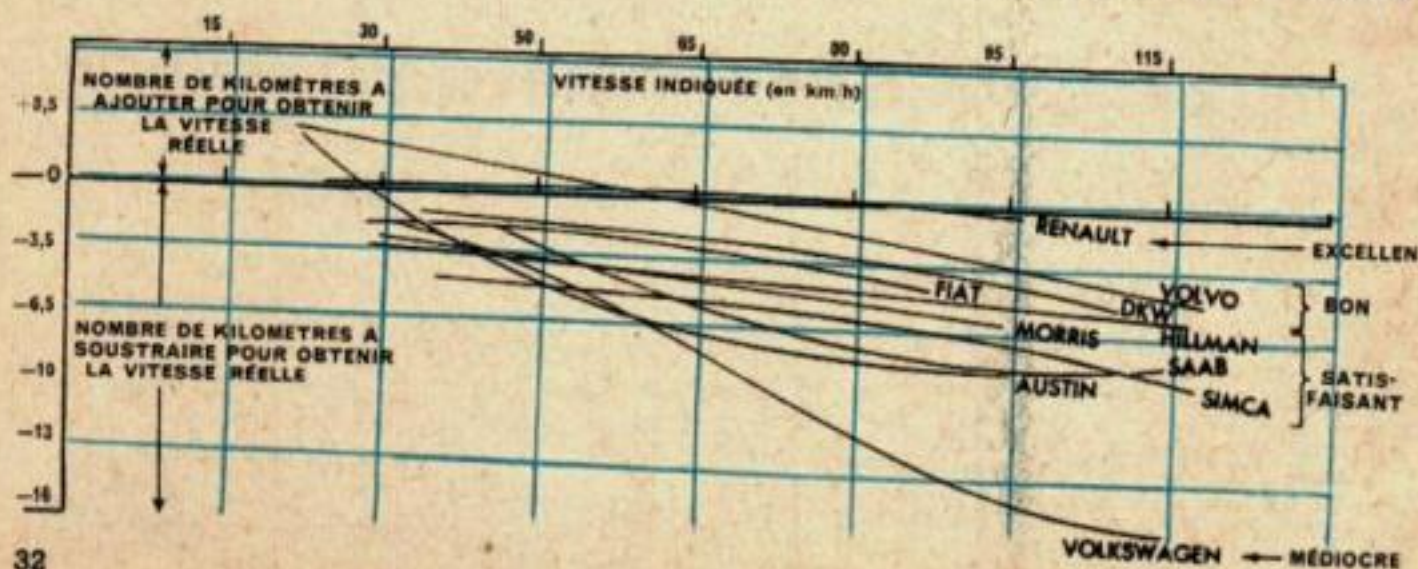
Après cette introduction générale, examinons maintenant chacune des dix voitures (par ordre alphabétique) et essayons d'établir un bref rapport de ce que *Mécanique Populaire* a appris à leur sujet en questionnant leurs propriétaires américains.

L'Austin britannique.

Les propriétaires de l'Austin sont très satisfaits. Aucun d'entre eux ne la classe comme « médiocre » (la seule autre voiture qui puisse se vanter de cette classification sans tache est la Volvo). Les distributeurs Austin sont également très haut classés par les usagers, avec 66,7 % de ces derniers décrivant leur service comme excellent.

40 % des usagers achèteront une Austin de nouveau, et une autre tranche de 20 % de ceux-ci restera sur le marché de la voiture

QUEL EST LE DEGRÉ D'EXACTITUDE DES COMPTEURS DE VITESSE ?



Quelle est la voiture ayant la meilleure accélération ?

0 à 65 km/h 0 à 80 km/h 0 à 95 km/h

Volvo	6,5	9,5	14
Simca	11,0	16,5	26,5
Saab	11,5	18,0	27,0
DKW	13,0	20,0	31,0
Volkswagen	13,5	21,5	41,0
Austin	14,0	21,0	34,0
Renault	14,0	21,0	
Morris	14,5	21,0	
Hillman	14,5	21,5	35,0
Fiat	25,0	50,0	

Les chiffres sont en secondes, et ils représentent les performances obtenues en conduisant prudemment sans « dépasser » la ligne rouge d'accélération du moteur.



importée. 4 % seulement ont l'intention d'acheter une voiture américaine la prochaine fois, et 36 % sont encore dans l'indécision.

L'ingénieur Dale Kelly a essayé la toute nouvelle Austin A40, une conduite intérieure à deux portes qui ressemble beaucoup à un petit station-wagon. Son style à l'italienne lui donne une apparence très différente de celle des Austin précédentes.

L'Austin A40 a réalisé la meilleure économie de consommation de l'ensemble des dix voitures importées, avec une moyenne de 7,350 litres aux 100 km. Il est très important de se souvenir que l'essai de consommation général de Kelly comprenait un roulage avec de nombreux arrêts et démarrages et qu'il a été effectué de la façon la plus représentative de la conduite normale d'un conducteur moyen. Sur de longs parcours ou à vitesse constante, les consommations de toutes les voitures essayées seront inférieures à celles indiquées par Kelly, mais ces chiffres sont toutefois très rapprochés de ceux auxquels vous devez vous attendre dans la conduite ordinaire de tous les jours.

La capacité en bagages de l'Austin A40

est à peu près moyenne avec quatre personnes dans la voiture (moyenne par rapport aux normes européennes, bien entendu, c'est-à-dire qu'elle a à peu près la moitié de la capacité d'une malle américaine moyenne). Avec deux personnes seulement dans la voiture et avec le siège arrière replié, la capacité en bagages devient supérieure à celle d'un coffre arrière américain standard.

Voici quelques citations décrivant les louanges et les reproches les plus souvent exprimés par les usagers de cette voiture :

« Le prix de revient d'utilisation est d'environ 4 francs au kilomètre. Ma consommation est de 8,550 litres environ aux 100 km. » — Un directeur des ventes de l'Illinois.

« La voiture a une très bonne tenue sur les routes glissantes. Je l'ai conduite pendant tous les jours de l'hiver sans un seul mauvais dérapage. » — Un aide-ingénieur de Pennsylvanie.

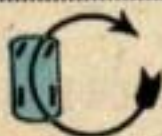
« La petite dimension permet de garer plus facilement dans les rues et dans les garages. Il est aussi plus facile de conserver son bel aspect au véhicule. Le lavage et le polissage sont plus aisés. La voiture n'est

01234

LES TOTALISATEURS SONT-ILS PRÉCIS ?

Pour un parcours réel de 160 km, les totalisateurs indiquent :

	km
Austin	160
DKW	160
Morris	160
Saab	160
Simca	160
Renault	158
Fiat	164
Hillman	166
Volkswagen	166
Volvo	167



QUELLE EST LA MANIABILITÉ DES VOITURES ?

Cercle de braquage minimum :

	m
Fiat	8,70
Renault	9,45
Volkswagen	10,05
Morris	10,35
Simca	10,35
Volvo	10,65
Hillman	10,80
Austin	11,15
Saab	11,30
DKW	12,65



QUELLES SONT LEURS VITESSES DE POINTE ?

Plus de 115 km/h :

Volvo
Simca
Hillman
DKW

115 km/h environ :

Saab
Austin
Morris
Volkswagen
Renault

90 km/h environ :

Fiat

Comment les usagers classent-ils leurs concessionnaires?



	Excellent	Moyen	Médiocre
	—	—	—
	%	%	%
Saab	73,0	19,1	7,9
Volkswagen	66,1	29,0	4,3
Austin	66,7	25,0	8,3
Morris	55,9	32,3	11,8
Fiat	53,8	31,2	15,0
Renault	52,6	32,8	14,6
Hillman	45,4	41,2	13,4
DKW	45,2	40,5	14,3
Volvo	42,9	47,9	9,2
Simca	31,9	44,7	23,4

pas étouffée par les chromes. » — Un vendeur de Californie.

« Très nette finition de l'intérieur. » — Un marchand d'appareillages électriques de Californie.

« Pas de pannes. Garantie de douze mois. Moins de dépréciation. » — Un homme d'affaires de l'Illinois.

« Je désirerais dépenser moins d'essence. Ma consommation générale est de près de 11 litres aux 100 km. » — Un vendeur de l'Illinois.

« Voiture à l'accélération trop « molle » pour les dépassements. » — Un assureur de Californie.

« J'ai eu des difficultés à me procurer des pièces de rechange lorsque je suis tombé en panne sur une grande route lors d'un jour férié. » — Un instituteur de Californie.

La DKW germanique.

Les propriétaires de la DKW allemande ne semblent pas être troublés par le fait que le moteur de celle-ci est à deux temps. Ce genre de moteur ne comporte pas de soupapes (dans le sens usuel du mot) et, de même qu'un moteur hors-bord, il exige que

de l'huile soit ajoutée à l'essence. Un seul des usagers consultés a semblé considérer ce fait assez gênant pour être mentionné.

La traction avant de cette voiture lui assure une excellente adhérence sur la glace et sur la neige. Elle est plus grande que la plupart des autres voitures faisant l'objet de cette enquête; seule la Volvo est plus longue.

Ses distributeurs ne sont pas très bien classés par les usagers, 45,2 % seulement d'entre eux sont notés comme excellents, et 14,3 % sont notés comme médiocres. L'insuffisance du service est la réclamation la plus fréquemment mentionnée, avec 21,4 % des propriétaires. La caractéristique préférée est l'économie de consommation, mentionnée par 73,8 % de ceux-ci.

Lors de l'essai par Kelly du modèle « hardtop » (conduite intérieure sans montants de porte centraux), la moyenne générale de consommation a été de 9,050 litres aux 100 km. L'espace réservé aux bagages est égal à la moitié environ de celui d'une voiture américaine 1959. Son cercle de braquage est le plus grand des dix voitures essayées en raison de la plus grande taille

Dans quelle mesure peut-on compter sur ces voitures?



Pourcentage de pannes survenues sur la route

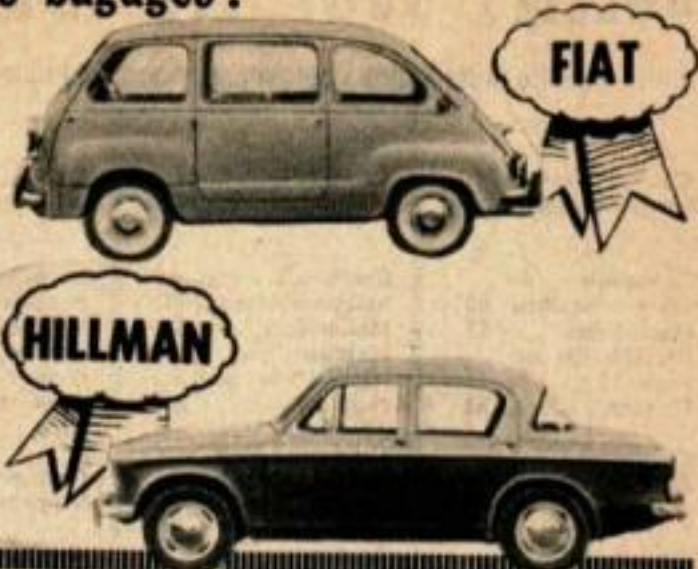
	%
	—
Volkswagen	3,6
Fiat	5,3
Hillman	5,8
Renault	5,8
Volvo	5,8
Austin	8,0
Morris	8,7
DKW	9,5
Saab	10,9
Simca	11,1

Et la question de l'espace pour les bagages?

Nombre de boîtes en carton de 0,028 m³ pouvant entrer dans le coffre.

Fiat	15
Hillman	8
Volvo	8
Austin	6
DKW	6
Simca	6
Renault	5
Volkswagen	5
Saab	4
Morris	3

Le nombre moyen de boîtes en carton de 0,028 m³ contenu dans la malle arrière d'une voiture américaine 1959 dite « bon marché » est de 14.



du véhicule et de la transmission à l'avant qui limite le braquage des roues. La DKW exige, en fait, pour faire demi-tour, plus d'espace qu'une Ford ou une Chevrolet 1959.

Cette automobile est une excellente voiture routière d'une tenue de route confortable et silencieuse à une vitesse relativement élevée. Parmi ses avantages figure le blocage du volant de direction par la clé de contact, un dispositif qui peut décourager les voleurs de voitures. Parmi ses inconvénients, on peut citer des portes à charnières arrière, s'ouvrant donc par l'avant et risquant d'être violemment ouvertes par le vent au cas où leur serrure s'ouvrirait accidentellement lorsque la voiture est en marche.

Voici quelques citations des usagers :

« Ce que j'apprécie par-dessus tout, c'est l'économie générale : sur la dépréciation, sur l'essence, sur les factures d'entretien et de réparation. » — Un vendeur de Californie.

« Bonne impression de solidité. Le couvercle de la malle arrière fonctionne comme la porte d'un réfrigérateur et se ferme sans résonner. » — Un employé de bureau de Californie.

« Quatre grandes personnes y sont confortablement à l'aise. Le coffre arrière est très grand. La voiture peut suivre le mouvement de la circulation même en montagne et sous pleine charge » — Un technicien de l'électronique californien.

« Le mélange huile-essence complique beaucoup les ravitaillements en carburant. Il est quelquefois difficile de passer les vitesses. » — Un conseiller récréatif de l'Ohio.

« Je m'attendais à consommer 7,350 litres aux 100 km, mais je consomme en réalité 10,230 litres aux 100 km. » — Un homme d'affaires de Californie.

« Lorsque vous vous arrêtez dans une station-service, il est pénible d'entendre le contremaître dire : « Encore une de ces petites machines étrangères. Quelle perte de temps ! » — Un directeur général de l'Illinois.

« A cause de la traction par les roues avant, j'ai eu quelques ennuis avec les vibrations et l'usure des pneus. » — Un étudiant du Montana.

« Le chauffage met trop longtemps à débiter de la chaleur. » — Un chef de paie du Missouri.

« Son appétit pour les bougies d'allumage »

LES USAGERS SE SENTENT-ILS PLUS EN SÉCURITÉ DANS CES VOITURES ?

	%
DKW	95,2
Volvo	95,1
Austin	92,0
Saab	90,8
Renault	85,1
Morris	83,8
Hillman	83,5
Volkswagen	83,2
Simca	81,8
Fiat	80,8

SONT-ELLES LA SEULE VOITURE ?

	%
Volvo	63,1
Austin	60,0
Saab	59,4
Simca	57,6
Renault	53,9
Hillman	52,9
Morris	52,4
Fiat	45,8
Volkswagen	41,3
DKW	40,5

LES USAGERS ONT-ILS POSSÉDÉ PRÉCÉDEMMENT UNE VOITURE ÉTRANGÈRE ?

	%
Renault	91,5
Fiat	86,2
Simca	85,9
DKW	78,6
Hillman	77,7
Morris	77,1
Volkswagen	74,3
Austin	68,0
Volvo	65,1
Saab	61,0

QUELLES SONT LES LOUANGES ET LES CRITIQUES

AUSTIN	DKW	FIAT	HILLMAN	MORRIS
Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées
Economie de fonctionnement. 80	Economie de fonctionnement. 73,8	Economie de fonctionnement. 89,4	Economie de fonctionnement. 83,4	Economie de fonctionnement. 84,7
Maniabilité. 88	Maniabilité. 84,8	Maniabilité. 83,2	Maniabilité. 87,0	Maniabilité. 84,7
Facilité de garage. 44	Facilité de garage. 23,8	Facilité de garage. 38,2	Facilité de garage. 37,1	Facilité de garage. 24,8
Finition. 24	Finition. 21,4	Confort de roulage. 17,0	Finition. 16,8	Finition. 18,1
Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes
Aucune critique. 20	Aucune critique. 30,9	Aucune critique. 38,1	Aucune critique. 29,3	Aucune critique. 31,4
Consommation plus élevée que prévu. 12	Service inadéquat. 21,4	Puissance insuffisante. 21,3	Service inadéquat. 16,6	Puissance insuffisante. 16,2
Puissance insuffisante. 8	Consommation plus élevée que prévu. 16,7	Pas assez d'espace. 10,6	Roulage inconfortable. 10,7	Roulage inconfortable. 13,3
Service inadéquat. 8	Puissance insuffisante. 14,3	Service inadéquat. 8,8	Pas assez d'espace. 10,0	Pas assez d'espace. 11,4

est insatiable. » — Un entrepreneur de peinture de Californie.

« Pas assez de concessionnaires à travers le pays pour assurer l'entretien au cours de longs voyages. » — Un usager de Californie.

La Fiat italienne.

La marque Fiat présente une si grande variété de modèles qu'il est impossible de les décrire tous. Le plus populaire aux États-Unis est pour le moment le modèle 600, la plus petite des dix voitures faisant l'objet de l'enquête. La 600 est livrée sous la forme d'une conduite intérieure à deux portes ou sous celle de l'incroyablement spacieuse carrosserie Multipla, dans laquelle six personnes peuvent s'asseoir deux par deux comme dans un autobus. En essayant la Multipla, Kelly a obtenu une moyenne générale de consommation de 7,600 litres aux 100 km, ceci classant la voiture en très bon rang au point de vue économie, juste au-dessous de l'Austin et de la Renault.

L'espace pour les bagages est égal aux normes américaines avec quatre personnes dans la voiture, et devient invraisemblablement important avec seulement deux passagers à bord. Le style de la carrosserie n'est toutefois conçu ni pour le confort ni pour la vitesse. Le siège avant est situé directement au-dessus des roues, mais le roulage est cependant remarquablement confortable en dépit de ce fait. Il n'est par contre pas très aisé d'entrer dans la voiture et d'en sortir, particulièrement pour une femme.

Toutefois, tout usager désirant une voiture pratique et éclectique lui permettant éventuellement de transporter des enfants ou des marchandises en roulant en ville sera très intéressé par la Multipla.

Les propriétaires américains classent la Fiat à peu près dans la moyenne, avec 78,8 % la

considérant comme excellente. Le service concessionnaires, lui aussi, se place à peu près dans la moyenne parmi les dix voitures. La réclamation la plus fréquemment mentionnée concerne le manque de puissance (ceci à propos seulement de la petite 600 et de la 500 plus petite encore — les modèles plus puissants seraient largement adéquats).

Le cercle de braquage de la Multipla 600 est le plus petit de toutes les voitures essayées. La vitesse maxima est d'environ 90 km/h, ce qui fait que cette voiture est la seule ne se classant pas dans la gamme approximative des 110 à 115 km/h. Cette limitation de vitesse s'applique à la carrosserie Multipla seulement, et n'est nullement une caractéristique typique de toutes les voitures Fiat, ni même de tous les modèles 600.

Les portes des Fiat s'ouvrent par l'avant, une caractéristique que certains usagers estiment indésirable.

Vous pouvez acheter une Fiat à moteur avant ou à moteur arrière, à refroidissement par air ou à refroidissement par eau. Fiat construit à peu près tout, depuis une voiture de sport jusqu'à une conduite intérieure à moteur 6 cylindres. Cette compagnie est la plus importante d'Italie.

Voici quelques commentaires de propriétaires américains de voitures Fiat :

« Ma note d'essence est « descendue » d'environ 21 000 francs par mois à quelque 7 000 francs seulement. » — Un agent d'assurances de la Caroline du Sud.

« Bonne maniabilité. C'est une voiture routière aux performances surprenantes, bien qu'il vous faille prévoir un peu plus de temps pour vos voyages. » — Un employé de l'Oklahoma.

« Très facile à manœuvrer. Facile à garer. »

DES USAGERS AU SUJET DE CES VOITURES?

RENAULT	SAB	SIMCA	VOLKSWAGEN	VOLVO
Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées	Caractéristiques les plus appréciées
Economie de fonctionnement. 88,8	Maniabilité. 88,8	Economie de fonctionnement. 72,7	Economie de fonctionnement. 85,1	Economie de fonctionnement. 70,9
Maniabilité. 80,2	Economie de fonctionnement. 67,2	Maniabilité. 88,8	Maniabilité. 82,9	Maniabilité. 88,0
Facilité de garage. 29,1	Bonne tenue de route. 28,1	Facilité de garage. 34,4	Facilité de garage. 29,3	Facilité de garage. 37,9
Prix d'achat initial peu élevé, dépréciation réduite. 15,8	Finition. 26,8	Finition. 16,2	Finition. 26,4	Finition. 12,8
Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes	Critiques les plus fréquentes
Aucune critique. 32,8	Aucune critique. 33,4	Aucune critique. 18,2	Aucune critique. 27,8	Aucune critique. 27,2
Pas assez d'espace. 13,5	Puissance insuffisante. 18,6	Service inadéquat. 23,2	Chauffage insuffisant. 19,2	Service inadéquat. 16,5
Chauffage insuffisant. 13,5	Fenêtre arrière trop petite. 10,9	Pas assez d'espace. 17,2	Puissance insuffisante. 13,8	Moteur bruyant. 10,2
Voiture trop légère, embardées sur la route. 9,2	Service inadéquat. 9,4	Consommation d'essence plus élevée que prévu. 10,1	Voiture trop légère, embardées sur la route. 13,8	Roulage inconfortable. 9,7

— Un psychotechnicien de l'Etat de New York.

« Bien finie intérieurement et extérieurement. Très confortable, même pour les longs parcours. » — Un secrétaire de Floride.

« Cette Multipla est très éclectique. Six personnes peuvent y prendre place. Elle permet de transporter des articles volumineux tels que des chaises ou de grandes caisses de produits alimentaires. Vous avez une voiture neuve pour 950 000 francs et vous ne consommez que 6,700 litres aux 100 km. » — Un ingénieur de l'Arizona.

« Il ne lui manque qu'un peu plus de puissance. Pas beaucoup plus, mais juste ce qu'il faudrait pour les dépassements et les montées. Elle développe actuellement 22 ch, et je pense que 28 ch conviendraient parfaitement. » — Un chef de service de l'Arizona.

« Il n'y a pas assez de place dans la malle de la « 600 » à deux portes. » — Un ingénieur du Texas.

« Le chauffage est trop fort à l'arrière et pas assez à l'avant. Il est difficile de trouver des pièces de rechange et des mécaniciens spécialisés, sauf dans les grandes cités. » — Un militaire de l'Illinois.

« Les vents latéraux causent des difficultés. Ils ont tendance à « bousculer » la voiture. » — Un employé de laboratoire de l'Ohio.

« Les portes avant s'ouvrent par l'avant. » — Un poseur de câbles de l'Oklahoma.

L'Hillman anglaise.

L'Hillman fut l'une des premières voitures européennes vendues aux U.S.A. après la deuxième guerre mondiale. Cependant, en dépit de ce départ précoce, elle ne semble pas avoir aussi bien développé ses facilités

de service que certaines des dernières arrivées.

Les usagers la classent assez bas sur la liste, avec 70,6 % d'entre eux la notant comme « excellente » dans l'ensemble. Une seule voiture s'est classée au-dessous.

Le service des concessionnaires est aussi classé extrêmement bas si l'on considère le long temps depuis lequel la voiture se vend aux Etats-Unis. 45,4 % seulement des usagers décrivent ce service comme excellent (trois voitures sont classées au-dessous dans cette rubrique).

Le « test » de l'Hillman Minx par Kelly a accusé une consommation d'essence de 10,700 litres aux 100 km en moyenne générale. La capacité de son coffre à bagages est la plus importante de toutes les carrosseries de conduites intérieures essayées.

L'Hillman est livrable en une certaine variété de modèles, parmi lesquels une élégante décapotable et un spacieux « station-wagon » à quatre portes. Toutes ces voitures sont plus proches des conceptions et des « impressions » américaines que n'importe lesquelles des 9 autres voitures essayées.

Voici quelques citations des usagers :

« Note d'essence réduite de 20 000 à 6 000 francs par mois. » — Un contremaître d'usine de Pennsylvanie.

« C'est un plaisir de conduire une voiture dans laquelle vous n'avez pas à vous tordre le cou pour garer ou pour n'importe quelle autre manœuvre. » — Un dessinateur de l'Oklahoma.

« Voiture fabriquée avec un soin exceptionnel et une carrosserie particulièrement bien finie. J'aime voir une belle pièce de machinerie. » — Un militaire de l'Illinois.

« Très bonne maniabilité à haute vitesse.

(Suite page 109)

Quelles sont les voitures importées préférées par les Américains?

(Suite de la page 37)

Je conduis tout le temps à 110 ou 115 km/h. » — Un opérateur du Missouri.

« Confort surprenant pour une si petite voiture. Quatre personnes peuvent s'y asseoir confortablement avec autant d'espace pour les jambes qu'à l'arrière des voitures américaines. » — Un comptable du Missouri.

« Pas de tromperie esthétique. » — Un psychiatre du Texas.

« En dépit du fait que les concessionnaires affirment avoir les pièces en stock, j'ai commandé un mécanisme de contact depuis dix semaines déjà, et il n'est pas encore arrivé à ce jour. » — Un homme d'affaires de Californie.

« Pas si confortable que les voitures américaines. Le changement de vitesses est disposé en sens inverse. » — Un médecin de la Louisiane.

« Pas assez d'espace au-dessus de la tête. » — Un instituteur de la Caroline du Nord.

« La consommation d'essence est supérieure à celle que j'espérais. Ma moyenne de consommation générale est de 11,750 litres aux 100 km. » — Un contremaître de Georgie.

La Morris britannique.

Les propriétaires de Morris, de même que la plupart des propriétaires de voitures importées, classent l'économie de fonctionnement comme la caractéristique la plus appréciée, avec la maniabilité en deuxième lieu. L'essai de la Morris par Kelly a donné une moyenne générale de consommation d'essence de 9,050 litres aux 100 km, ce qui la classe à peu près vers le milieu de la liste.

La réclamation la plus fréquente est que la voiture n'est pas assez puissante, ainsi que le disent 16,2 % des usagers. Cette critique concerne probablement les vitesses supérieures à 80 km/h, car, au-dessous de ce chiffre, l'essai de Kelly a démontré que la Morris était à peu près dans la moyenne.

Les concessionnaires sont assez haut classés par les propriétaires, 55,9 % de ces derniers les décrivant comme excellents, ce qui les place au quatrième rang sur les dix voitures essayées.

Dans l'ensemble, la Morris se classe huitième, avec 76,9 % de ses usagers la décrivant comme excellente.

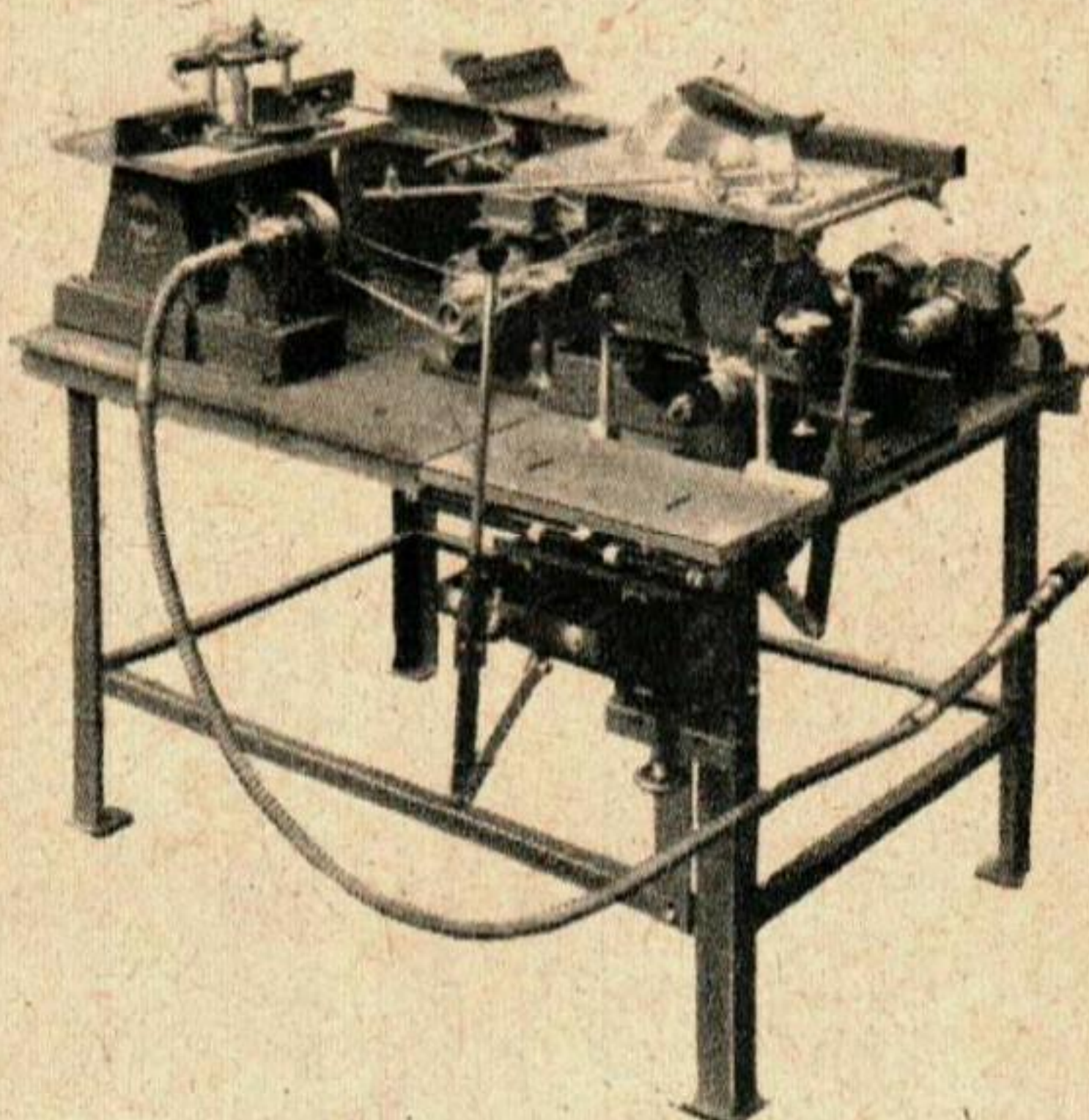
De toutes les dix voitures essayées, la Morris est peut-être celle qui se rapproche le plus de la « sensation » de voiture de sport si chère à de nombreux propriétaires de voi-



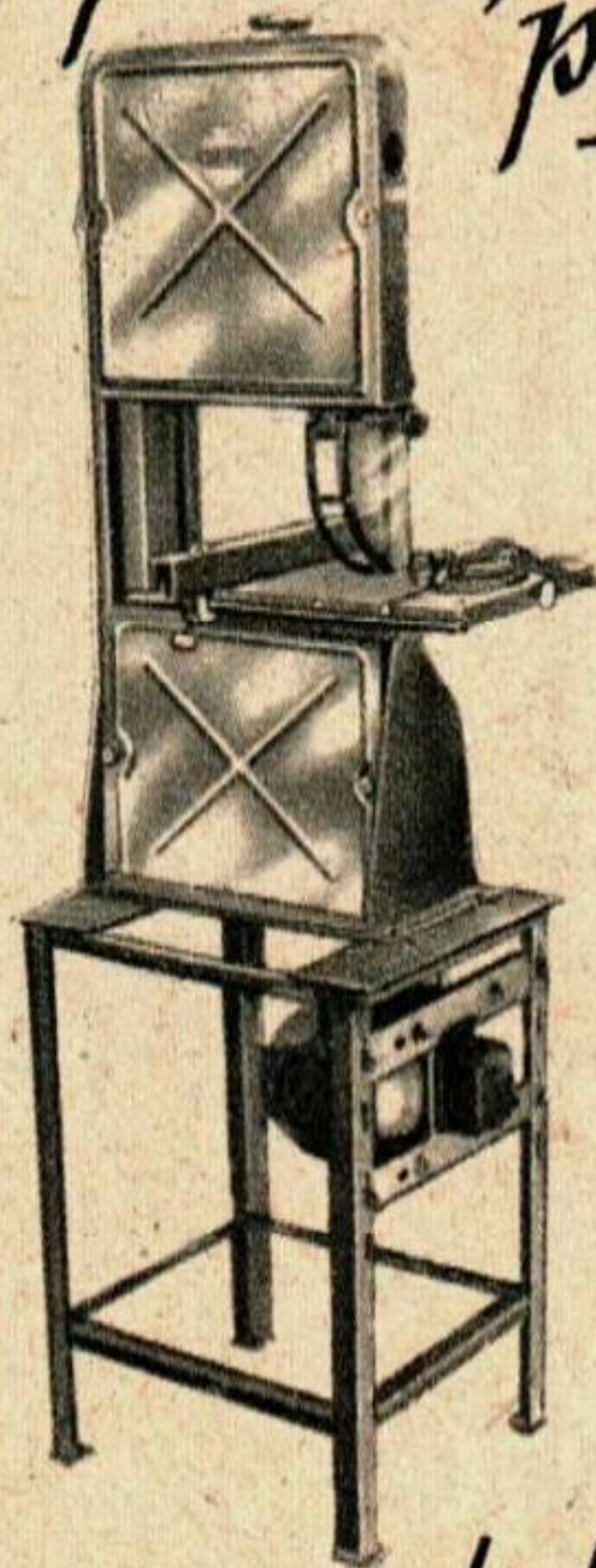
Les véritables

PETITES MACHINES A TRAVAILLER LE BOIS

Ensembles jusqu'à 12 machines entièrement métalliques, actionnées par un seul moteur, ou machines individuelles



*pour le professionnel
pour l'amateur*



Scie circulaire	N° 610
Scie circulaire	N° 611
Scie à ruban	N° 612
Toupie	N° 620
Dégauchisseuse	N° 630
Raboteuse	N° 631
Affûteuse	N° 640
Touret	N° 641
Mortaiseuse	N° 650
Ponceuse fixe	N° 651
Mortaiseuse	N° 652
Tour à bois	N° 660
Servantes	N° 672
Flexible	N° 690
Compresseur	N° 691

Dépôt à PARIS (10°)
5, rue Henri-Feulard
Téléph. : BOT. 48-71

Démonstration aux 20 principales foires et expositions

Demandez le catalogue illustré
72 pages - 132 gravures et dessins

à **CHRIMA**

Tél. 32.30.12

24, rue Kagenneck, Strasbourg (Bas-Rhin) France
Envoi franco contre fr. 150 en timbres-poste

JEUNES GENS

**Préparez-vous
une belle carrière dans la
MÉCANIQUE et l'ÉLEC-
TRICITÉ AUTOMOBILE
en suivant nos cours par
correspondance.**

MÉCANIQUE, ÉLECTRI-
CITÉ, AUTO, MOTO,
DIESEL (fonctionnement,
entretien, dépannage, répa-
ration).

Devenez aide-mécanicien
autos et motos, mécanicien
et électricien de garage,
employé, magasinier, ven-
deur de voitures, contre-
maitre, chef de garage, etc.

Préparez-vous au C.A.P. et
au brevet d'automobiliste
militaire, aux concours de
mécanicien-dépanneur des
P.T.T. et à l'examen profes-
sionnel pour les autorails.
Cours suivant temps dispo-
nible; diplôme de fin d'étu-
des. Facilités de paiement.

**COURS
TECHNIQUES
AUTOS
SAINT-QUENTIN
AISNE-FRANCE**

Ces cours sont patronnés
par des constructeurs
Français et Anglais



Ce bon à retourner rempli vous donne droit
à une **documentation gratuite n° 6**

NOM :

PRÉNOMS :

ADRESSE :

N°

VILLE : DEP'

tures d'importation américains. Sa direc-
tion est précise et sa suspension est ferme.
Des barres de torsion sont montées à l'avant
et la direction est à pignon et crémaillère.
Si vous désirez vous habituer à la « façon
de vivre » de la voiture de sport, sans faire
trop de frais et tout en logeant votre famille,
essayez la Morris.

Voici quelques déclarations des usagers :

« Ma facture d'essence mensuelle s'est
trouvée réduite des deux tiers. » — Un em-
ployé de bureau de Californie.

« Facilité de garage et de circulation dans
un trafic très dense. Je me sens sincèrement
plus en sécurité dans ma petite voiture
étrangère que dans la grande voiture amé-
ricaine que je possédais auparavant. » — Un
secrétaire de l'Etat du Maine.

« Ce que j'apprécie principalement est la
direction type voiture de sport. La mania-
bilité est excellente. » — Un manoeuvre de
Pennsylvanie.

« La finition est très soignée. L'entretien
ne cause que peu ou pas de soucis. Il suffit
de se conformer au manuel, lequel est un
petit livre très complet. » — Un vendeur de
Pennsylvanie.

« Le prix d'achat initial est peu élevé. Je
n'aurais pas eu les moyens d'acheter une
voiture américaine neuve. » — Un institu-
teur de Rhode Island.

« Nous faisons maintenant des voyages
simplement pour le plaisir de conduire. » —
Un instituteur du Colorado.

« Les reprises sont insuffisantes pour le
dépassement. » — Un monteur en téléphones
du Texas.

« Tenue de route très cahoteuse. » — Un
employé des services sociaux de l'Illinois.

« Je mesure 1,83 m et ma jambe gauche
se trouve quelque peu recroquevillée lorsque
je conduis. » — Un détective de Washington.

« Système de chauffage médiocre, parti-
culièrement en ce qui concerne le dégivrage. »
— Un acheteur de Pennsylvanie.

« Service des concessionnaires très mé-
diocre. Il est impossible d'obtenir rapide-
ment les pièces de rechange. J'ai crevé un
panneau de porte il y a deux mois, et j'at-
tends toujours le panneau de remplacement. »
— Un reporter de Pennsylvanie.

La Renault française.

La Renault est en train de s'imposer rapi-
dement et furieusement sur le marché amé-
ricain de la voiture d'importation. Dans le
petit nombre d'années pendant lequel la
Dauphine (qui fut spécialement conçue pour
le marché américain) a été livrable aux
U.S.A., ses ventes ont monté au point que,
cette année, elle « talonne » de près la Volks-
wagen pour la première place.

C'est une voiture qui amène de nombreux
nouveaux clients à la voiture importée, car
elle se classe au premier rang dans la statis-
tique des premiers achats de voitures étran-
gères, 91,5 % de ses propriétaires déclarant
que cette voiture est leur premier véhicule
d'importation.

Dans l'ensemble, elle se classe à peu près au milieu de l'échelle, avec 85,4 % de ses usagers la décrivant comme excellente. Son classement dans les appréciations comme « médiocre » est flatteur, car ce qualificatif ne lui est attribué que par 1 % de ses usagers.

Les concessionnaires tombent dans la moyenne, avec 52,6 % décrits comme « excellents », ce qui les classe au sixième rang parmi les dix marques.

La caractéristique la plus appréciée, disent les usagers de la Renault, est l'économie de consommation d'essence, une qualité mentionnée par 88,6 % d'entre eux. La consommation de Kelly a été dans l'ensemble de 7,450 litres aux 100 km, ce qui la met deuxième du classement, juste après l'Austin.

Le reproche le plus fréquent des propriétaires de Renault est que la voiture n'est pas assez spacieuse et que le chauffage est insuffisant par temps très froid (ces deux critiques sont formulées par 13,5 % des usagers).

Voici quelques citations des usagers :

« Ce que j'aime, c'est son économie. La consommation d'essence est très satisfaisante, avec 7,130 litres aux 100 km. Le changement de l'huile du moteur me coûte 250 francs et un graissage, environ 75 francs. Je fais tout cela moi-même. » — Un employé de magasin de l'Ohio.

« Commodité et facilité de conduite. Vous avez l'impression de prendre le départ en sautant et d'être déjà à moitié chemin de votre destination dans le temps qu'il vous fallait pour sortir votre vieille conduite intérieure américaine du garage et la retourner pour repartir. » — Un fonctionnaire de la Virginie.

« La voiture devient une partie de vous-même. C'est comme si vous enfiez une paire de gants. » — Un ouvrier de l'Indiana.

« Sur les mauvaises routes, elle se comporte mieux que certaines voitures américaines. L'adhérence est meilleure et les virages se prennent plus facilement. » — Un conducteur de machines-outils du Michigan.

« Bonne construction avec pratiquement aucun bruit de ferraille. Peinture excellente. » — Un pilote d'avion de l'Arkansas.

« Il faudrait agrandir l'espace des jambes à l'avant. Les passages de roues devraient disparaître. » — Un employé de laboratoire du Delaware.

« Système de chauffage inadéquat lorsque les températures descendent au-dessous de -18 °C. » — Un usager de l'Etat du Maine.

« Voiture trop légère. Elle fait le bruit d'une boîte à conserves lorsque les portes sont fermées. » — Un instituteur du Tennessee.

« Elle fait des embardées sous les bourrasques de vent. » — Un technicien de Rhode Island.

« Les concessionnaires ne semblent pas être munis des outils en mesures métriques nécessaires. Les pièces de rechange coûtent

Pour vos MACHINES A BOIS

... adressez-vous plutôt à

L'UNION FRANÇAISE TECHNIQUE ET COMMERCIALE

(la plus importante dans sa spécialité)

VOUS PAIEREZ MOINS,
VOUS AUREZ MIEUX !



Nos combinées sont les moins chères du marché parce qu'elles sont vendues sans intermédiaires, jugez-en :
Combinée 200, tout fonte, poids 175 kg., prix spécial
Combinée 320, lourde, 289.900 F
Combinée 420, lourde d'atelier 385.000 F
(machines 4 opérations, motorisées, avec protecteurs)
Consultez-nous également pour

CHARIOTS A TENONNER ET TOUTES MACHINES SÉPARÉES

Nous sommes sans concurrence.

Références mondiales - Documentation gratuite

UFTEC

26, AV. TRUDAINE, PARIS-9^e
TÉL. : TRUDAINE 51-85



Les matières plastiques
matériaux d'avenir
offrent des débouchés
énormes.

Voici 2 nouvelles presses :

PRESSE MINIATURE

pour formage sous vide

D'une grande simplicité de manœuvre,
elle permet de réaliser
petites et moyennes séries; destinée
aux inventeurs, mouleurs de modèles
réduits, artisans.

PRESSE INDUSTRIELLE AUTOMATION T-J

Bâti en tôle, plié et soudé.
Poids 160 kg, hauteur 1 m 20,
panneau radiant, surface
400 x 400 mm, maximum de
formage 370 x 370 mm,
drapage jusqu'à 80 mm de
hauteur, automatisme d'enle-
vage du panneau radiant.
Porte-moule amovible, adap-
table selon travaux
mâles ou femelles.



En démonstration et documentation : service G.P.

É^{te} J.-P. GRUSSEN

79, fg Saint Martin
Paris X^e - BOT 46-50

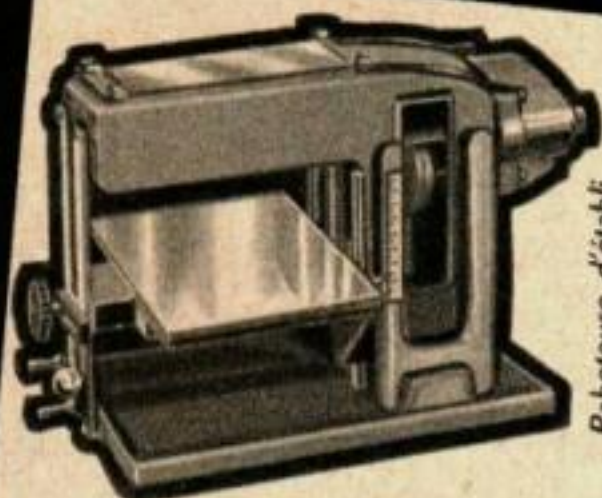
MACHINES-OUTILS

DE FORMAT RÉDUIT

BREVETÉES

ENTIÈREMENT MÉTALLIQUES
montées sur paliers autograisseurs

PRÉCISION - ROBUSTESSE - SÉCURITÉ



Raboteuse d'établi

DÉGAUCHISSEUSE SCIE A RUBAN
RABOTEUSE SCIE CIRCULAIRE
TOUPIE, TOURS PERÇEUSE ETC.

plus de 20 modèles

marquet



MOTEUR DE 1,5 & 3 CV.

pour barques de pêche
canots, kayacks etc...

**PROPULSEURS
DE HORS-BORD**

CATALOGUE & ADRESSE DE NOS DÉPOSITAIRES
Ets LYMA, 3 rue H.-Berlioz - Villeurbanne (Rhône)

très cher. Un assemblage de pare-chocs avant vaut 16 000 francs. » — Un officier de marine en retraite de la Louisiane.

« Il faut changer trop fréquemment de vitesse parce que le moteur est trop petit. » — Un employé de Washington, District of Columbia.

La Saab suédoise.

La Saab remporte les honneurs suprêmes à deux points de vue. Dans la classification générale, la Saab est notée comme excellente avec une écrasante majorité de 96,9 % de ses usagers. Aucun propriétaire ne la classe comme moyenne, et 3,1 % des usagers la considèrent comme médiocre.

Les concessionnaires sont très bien notés aussi par les usagers de la Saab, 73 % des usagers les classant comme excellents, ce qui place Saab à la tête de la liste. 7,9 % seulement des concessionnaires sont notés comme médiocres.

Les usagers de la Saab sont les seuls à classer la maniabilité au-dessus de l'économie de fonctionnement dans la liste des caractéristiques les plus appréciées. La tenue de route de la voiture est aussi très bien classée par les propriétaires, de même sur le confort du roulage.

Les reproches comprennent une puissance insuffisante, mentionnée par 15,6 %, et une visibilité arrière insuffisante à travers une fenêtre haute et étroite, mentionnée par 10,9 % des usagers.

Une grande partie des propriétaires de Saab ont eu une précédente expérience des voitures importées. 61 % seulement de ceux-ci notent la Saab comme étant leur première voiture importée, ce qui est le plus faible pourcentage parmi les dix voitures.

L'essai de Kelly a placé la Saab à la troisième place pour l'accélération, tout juste derrière la Simca. La consommation d'essence générale lors de cet essai a accusé 9,050 litres aux 100 km, plaçant la voiture à la cinquième place ex æquo avec la DKW (qui emploie un moteur similaire) et la Morris. Le moteur Saab est un trois cylindres deux temps et la traction se fait par les roues avant. Ceci assure une excellente tenue de route et une excellente adhérence par mauvais temps, et le résultat de ceci est que la Saab est fréquemment gagnante de rallies, aussi bien aux Etats-Unis qu'en Europe.

Quelques usagers (7,8 %) se plaignent de ce que le principe du deux temps exige que l'huile et l'essence soient mélangées. Ceci est l'un des petits inconvénients que vous aurez à prendre en considération lors de l'achat d'une voiture.

La capacité du coffre arrière est fortement limitée par la ligne fuyante de la carrosserie. Cependant, le siège arrière est conçu de façon à pouvoir s'enlever facilement afin d'ouvrir le coffre par l'intérieur, ce qui permet de transporter des chargements de grande longueur.

Le diamètre du cercle de braquage est

aussi plus grand que celui de la plupart des autres voitures, par suite de la conception à traction avant.

Voici quelques commentaires des propriétaires de Saab :

« Bonne maniabilité. La traction avant est sensationnelle. Elle vous donne une grande sensation de sécurité lorsque vous prenez les virages. » — Un pharmacien du Wisconsin.

« Économique au point de vue fonctionnement, frais d'enregistrement et réparations. Je consomme 8,400 litres aux 100 km. » — Un usager de l'Illinois.

« Merveilleuse dans la neige et sur les routes glissantes. La voiture dérape rarement et, lorsque ceci se produit, la traction avant la redresse immédiatement. Sa petite taille la rend parfaite pour la conduite par circulation dense. » — Un instituteur de l'Etat du Maine.

« Bonne qualité et bonne finition. Meilleure impression de « fait sur mesures. » — Un urbaniste du Nouveau Hampshire.

« Sa petite dimension laisse un large espace sur les rues étroites et sur les routes de montagne sinueuses. » — Un chef de service de banque de Rhode Island.

« Les passagers sont assis plus confortablement que dans une voiture américaine. » — Un étudiant du Massachusetts.

« Elle pourrait utiliser quelque 15 ch de plus. » — Un pilote d'essai de l'Etat de New York.

« Visibilité arrière déficiente. Un autre inconvénient est que le carburant s'écoule trop lentement dans le réservoir parce qu'il lui faut passer par la chambre de mélange avec l'huile. » — Un photographe de l'Iowa.

« Je ne puis compter que sur un seul et unique concessionnaire. La marque n'est pas suffisamment représentée dans la région où je désirerais éventuellement voyager. » — Un chimiste de la Virginie.

« Les passagers du siège arrière sont un peu trop serrés pour les voyages de longue durée. » — Un ingénieur de l'Etat de New York.

La Simca française.

La Simca, qui est vendue par les distributeurs officiels Chrysler, est un bon exemple de ce qui se passe habituellement lorsque les concessionnaires ne sont pas familiers avec une voiture. Au moment de cette enquête, les représentants du groupe Chrysler étaient relativement novices dans les affaires de voitures d'importation.

Le résultat de cette situation ressort très nettement des réponses des usagers. Les concessionnaires Simca sont notés comme les plus médiocres de tous, 31,9 % seulement des usagers décrivant ceux-ci comme excellents et 23,4 % les classant comme médiocres.

Lorsque les mécaniciens des agences Chrysler seront devenus plus familiers de la Simca, ce point faible s'améliorera sans aucun doute. Des programmes d'instruction sont actuellement en cours d'application.

Si vous faites construire exigez **LE TRIPLE CONFORT MISCHLER**

1 Fenêtres bien protégées



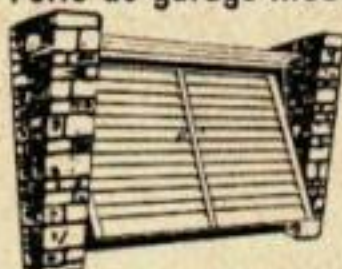
VOLET ROULANT BOIS MISCHLER

2 Deux chambres la nuit, Un grand salon dans la journée.



CLOISON EXTENSIBLE MISCHLER

3 Porte de garage moderne



**PORTE BASCULANTE
SUR PIVOT MISCHLER**

GRATUIT

**DOCUMENTATION
ILLUSTREE**

Adresser ce bon à MISCHLER
Service 636 à BESANCON (Doubs)

Joindre 2 timbres pour frais d'envoi, S. V. P.

Votre NOM

et ADRESSE

Si possible : votre MENUISIER ou
SERRURIER

Intéressé par

Documentation N° 6361 FERMETURES DE FENETRES

Documentation N° 6362 CLOISON EXTENSIBLE

Documentation N° 6363 PORTE DE GARAGE

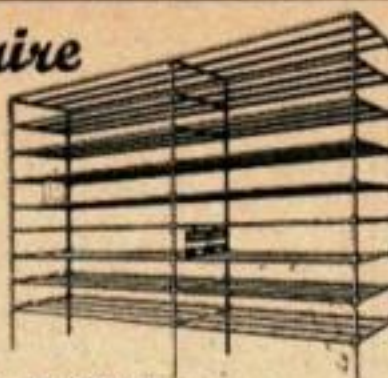
La construction tubulaire

POULIQUEN



**POUR TOUT CE QUI CONCERNE
LES OSSATURES MÉTALLIQUES**

simplicité,
solidité,
rapidité,
économie



chez votre quincaillier habituel

Colliers d'assemblage pour rayonnages, casiers, bâtis, garages, éléments de meubles, constructions légères, etc.

Documentation gratuite : **Éts POULIQUEN**, 3, rue Moufle, PARIS-XI^e (ROQ. 89-11)

Simca offre maintenant sur le marché américain quelques nouveaux modèles dont le style de carrosserie est mieux au goût du jour, bien que les éléments mécaniques ne soient changés que très légèrement. Une modification importante a cependant été apportée au « station-wagon ». Pour le moment, celui-ci est monté sur un châssis renforcé type camionnette et il n'est pas aussi confortable que le désireraient la plupart des Américains. Le nouveau « station-wagon » qui sort actuellement, a une suspension plus douce et ses passagers auront un confort plus rapproché de celui d'une conduite intérieure.

La Simca n'est dépassée que par la Volvo en ce qui concerne l'accélération, et se classe quatrième pour la maniabilité. Cette voiture attire beaucoup de nouveaux usagers vers la voiture étrangère, se classant troisième dans la statistique du « premier achat ».

L'économie de fonctionnement est de beaucoup la caractéristique la plus appréciée de la Simca, avec 72,7 % des usagers citant celle-ci en premier lieu. L'essai de Kelly a donné une consommation moyenne de 9,400 litres aux 100 km, ce qui donne à la voiture le huitième rang dans le classement général. Le reproche le plus fréquent adressé par les propriétaires est la médiocrité ou l'insuffisance du service, mais, ainsi que mentionné ci-dessus, ceci ne devrait être qu'un inconvénient temporaire, car le transfert des représentations aux agents Chrysler

s'est effectué juste avant que nous procédions à notre enquête.

Voici quelques commentaires des usagers :

« Le prix d'achat initial et le prix du fonctionnement sont très économiques. J'aime aussi la façon dont cette voiture prend les virages sur les routes de montagne. » — Un vendeur d'automobiles du Tennessee.

« Sa maniabilité en ville est très plaisante. Je découvre que je me rends plus rapidement à mes visites et que j'en reviens de même. » — Un clergyman de l'Iowa.

« Très facile à garer dans les endroits encombrés. » — Un soudeur de l'Ohio.

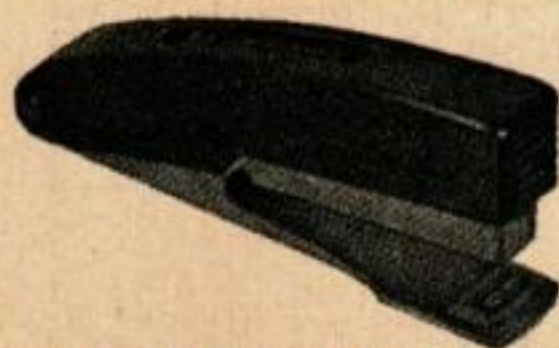
« La structure de la carrosserie est très rigide et ne ferraille que très peu. » — Un contremaître du Kentucky.

« Roulage très régulier. » — Un inspecteur du Nébraska.

« Dépréciation réduite. Absence d'accessoires inutiles qui risquent de se détraquer. Facile à graisser et à laver. » — Un militaire du Texas.

« Pièces de rechange très rares. Les concessionnaires ne sont pas instruits sur la façon de procéder convenablement à l'entretien. J'en connais autant que le concessionnaire au sujet de la voiture. » — Un comptable de l'Indiana.

« Pas assez de place pour les jambes à l'avant et à l'arrière. La visibilité est tout juste satisfaisante. » — Un vendeur du Delaware.



AGRÉÉ QUALITÉ FRANCE



**POUR LA POCHE, LE BUREAU
LA MAISON**

AGRAFEZ - CLOUEZ

avec

PRESTAGRAF 84

En vente toute papeterie ou franco
contre 750 francs à

J. HERBIN Service M. P. - 19, rue Michel-Le-Comte, Paris-3^e. - C.G.P. 23.138

« La consommation d'essence n'est pas aussi réduite que je m'y attendais. Je dépense près de 9 litres aux 100 km. » — Un employé du Texas.

« Puissance quelque peu insuffisante. » — Un ingénieur civil du Montana.

« Voiture plus bruyante que les voitures américaines. Plus de vibrations. Ronflement synchrone à certaines vitesses (45 et 72 km/h). » — Un chimiste du Delaware.

« Les portes arrière ne s'ouvrent pas assez largement. Les pédales sont trop rapprochées les unes des autres. » — Un instituteur de l'Ohio.

La Volkswagen allemande.

La Volkswagen, qui est toujours en tête de la course pour les ventes de voitures importées aux U.S.A. (une place qu'elle occupe depuis plusieurs années déjà), est la preuve qu'il n'est pas forcément nécessaire qu'une voiture soit élégante pour être demandée.

Avec un style de carrosserie à peine différent de ce qu'il était il y a vingt ans, la VW est toujours la voiture étrangère la plus demandée par le public américain. Le résultat de ce fait est que sa valeur à la revente reste artificiellement très élevée — atteignant parfois un chiffre supérieur à celui de la voiture neuve.

A titre d'exemple, une statistique des prix de vente en gros aux enchères des Volkswagen 1959 d'occasion sur tout le territoire américain a montré que le prix de vente moyen était de 10 % supérieur au prix de détail moyen. Les Volkswagen vieilles d'un an se sont vendues aux enchères en gros pour 94 % du nouveau prix de détail, et les modèles datant de deux ans pour 81 % de ce même prix.

(A titre de comparaison, les prix de gros de la Renault Dauphine ont été égaux à 77 % du prix de détail pour les modèles de l'année en cours, à 63 % de ce prix pour les modèles datant d'un an et à 52 % pour les modèles vieux de deux ans.)

Les concessionnaires sont très hautement classés parmi les usagers de la Volkswagen, 66,7 % d'entre eux étant considérés comme excellents. Les usagers signalent moins de concessionnaires Volkswagen médiocres qu'il n'en est signalé pour aucune des autres marques... 4,3 % seulement des agents Volkswagen américains sont notés comme médiocres.

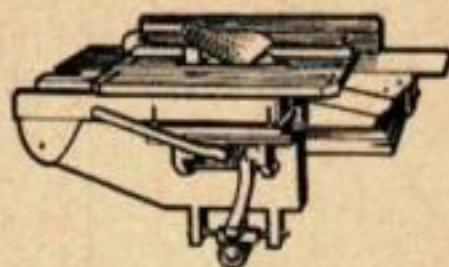
Dans l'ensemble du classement, la Volkswagen n'est dépassée que par la Saab, car 94 % des usagers notent la voiture comme excellente. Au point de vue de la sûreté de fonctionnement, cette automobile allemande à moteur arrière à refroidissement par air se classe au tout premier rang, 3,6 % seulement de ses usagers étant tombé en panne sur la route.

La caractéristique la plus appréciée de la Volkswagen est l'économie d'essence. D'après l'essai Kelly, la VW s'est classée quatrième pour la consommation d'essence générale, avec 8,400 litres aux 100 km.

Une grande nouvelle chez « AHOR »

LA « COMBINÉE AHOR » EST NÉE !

C'est la série 2 000, et elle fait dégauchisseuse, raboteuse, scie circulaire, mortaiseuse et toupe horizontale (rainureuse). Elle peut s'acheter par parties...



DÉGAUCHISSEUSE	
2 000 de base (23 cm).....	21 800
Dispositif de rabotage 2 001	18 900
BLOC COMBINÉ 2 002	38 250

Prix total 78 950

GARANTIE ILLIMITÉE, comme les autres machines **AHOR**.

• • •

RAPPEL DES AUTRES PRODUCTIONS « AHOR » :

DÉGAUCHISSEUSES : 16 536 F en 150 mm,
20 670 F en 230 mm.

SCIES CIRCULAIRES : 9 010 F et 16 536 F.

Atelier Familial « AHOR-JUNIOR », avec à la base la plus puissante petite perceuse 6 mm française (près d'un 1/2 CV permettant de percer, scier, poncer, meuler, surfacer, lustrer, tourner, mortaiser, graver, fraiser, affûter, polir, etc., avec aisance et facilité.

•

Les machines **AHOR** sont indispensables dans tous les foyers et ateliers. Elles sont aussi utiles et nécessaires pour tous les travaux de la ferme que les tracteurs pour les travaux de la terre.

Elles sont amorties dès les premiers travaux, dès les premiers jours d'usage.

Elles sont les seules recommandées à ses 8 000 coopératives par la Fédération Nationale des Coopératives d'Utilisation de Matériel Agricole.

**75 000 MACHINES EN SERVICE
BÉNÉFICIAIRES DE LA GARANTIE
ILLIMITÉE SANS INCIDENTS.**

Catalogue contre 100 F en timbres ou catalogue et livre « Les Machines à Bois d'Établis » contre 220 F en timbres à :

Machines AHOR M.P.

14, rue Geoffroy-Saint-Hilaire
PARIS (5^e) — Tél. : POR 45-04

l'économie de consommation souffre quelque peu dans l'affaire. Cependant, c'est celle-ci qui reste la caractéristique la plus appréciée de la voiture, avec mention de 70,9 % des usagers. L'essai de consommation de Kelly a donné pour la Volvo une moyenne générale de 11,750 litres aux 100 km, ce qui la classe dixième de la liste.

La critique la plus fréquemment mentionnée par les propriétaires de Volvo est l'insuffisance du service des concessionnaires, laquelle est citée par 16,5 % des usagers. 42,9 % seulement des propriétaires classent leur concessionnaire comme excellent, 47,8 % le classent comme moyen et 9,2 % le décrivent comme médiocre.

Dans l'ensemble, les usagers classent la Volvo en très haut rang : 93,3 % la décrivent comme excellente, 6,7 % comme moyenne, et aucun usager ne la considère comme médiocre.

Son indice de sûreté de fonctionnement est également très élevé. 5,8 % seulement des usagers ont eu une panne sur la route. Deux voitures seulement sont mieux classées à ce point de vue, la Volkswagen et la Fiat.

Près de la moitié des usagers achèteront une autre Volvo (47,5 %). La Volvo a apparemment été la plus convaincante de toutes les voitures importées, car, 4,7 % seulement de ses usagers ont l'intention d'acheter une voiture américaine la prochaine fois, ce qui est le pourcentage le plus faible de toute l'enquête.

Cette voiture est relativement lourde et donne une sensation de robustesse et de bonne construction (seule l'Hillman Minx est plus lourde).

Voici quelques commentaires de propriétaires de Volvo :

« Très économique. Je dépense 11,760 litres aux 100 km en ville et 7,840 litres sur la route. Je l'ai poussée jusqu'à près de 155 km/h et l'accélérateur n'était pas à pleins gaz. »

— Un percepteur de la Caroline du Nord.

« Finition supérieure. Tout est bien ajusté et tout fonctionne convenablement. Pas de bruits de ferraille. Une impression de solidité. » — Un professeur de l'Illinois.

« Maniabilité aisée. Un autre avantage est que la voiture est moins minuscule que certaines automobiles étrangères. » — Un comptable de Rhode Island.

« Prend bien les virages. Je n'ai jamais rien conduit d'aussi agréable. Répond à l'accélération. » — Un ingénieur de l'Indiana.

« Dépréciation réduite. » — Un technicien de l'Illinois.

« Tout semble être placé où vous pouvez voir et accéder facilement pour n'importe quelle réparation. » — Un usager retraité de l'Etat du Maine.

« Il est parfois difficile d'obtenir des pièces détachées, mais le service s'est grandement amélioré depuis 1955, année dans laquelle j'ai acheté ma première voiture importée. La plupart des « pompistes » savent maintenant comment graisser ces voitures. » — Un propriétaire de Washington.

**ni ratures
ni taches
d'encre**



*On efface
comme on écrit*

avec

Corrector

sur le papier, les mains,
le bois, les étoffes blanches

* Ce petit tube rouge
vous donne à l'achat
la garantie d'un
produit frais et efficace.

**exigez le
vrai Corrector**



CH. LEMONNIER 76

Corrector
GARANTI SANS CHLORE

CHEZ VOTRE PAPETIER

**Je m'amuse
autant que lui**

**the
LINDBERG
line**

Quelques-uns
des Modèles
actuellement
en collection



Voo Doo



Stuka



Gutlass



Spirit of
Saint-Louis

Thunderbolt
Skyray

Winnie mae

Stiletto

British S.E. 5A

Wasp

Curtiss Goshawk

Blue Angels

MIG 19

Grumman Tiger

Curtiss Jenny

Super Sabre

Boeing B 17

Skyhawk

Starfire

Corsair Hellcat

Convair

concessionnaire
exclusif pour la
France et l'Union
française :
Ch. Vuillaume :



La maquette terminée est un CONVAIR à décollage vertical. Gérard, 11 ans, construit le SUPER-SABRE F 100.

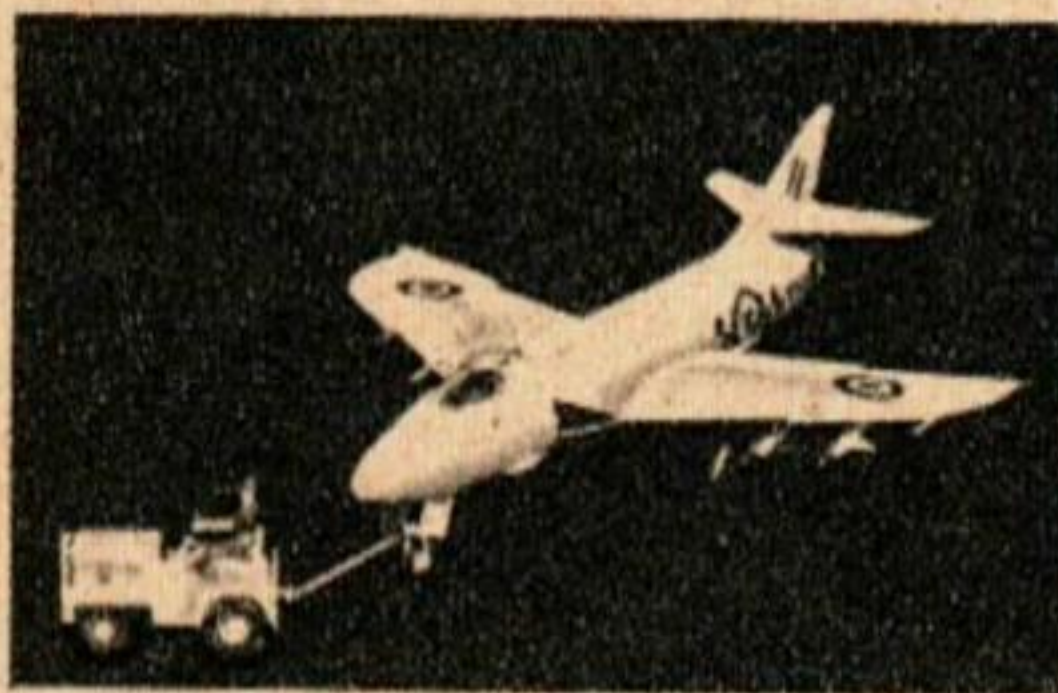
... c'est avec un enthousiasme égal que, tous deux, nous travaillons à augmenter notre collection. C'est d'ailleurs facile de réaliser, par simple collage, les

modèles réduits LINDBERG

en matière plastique, exactement à l'échelle. Collectionnés dans le monde entier, ils doivent leur réputation à leur exactitude absolue, leur précision, leur fini, leur élégance et à la grande variété des modèles.

**LINDBERG présente
le modèle du mois**

Le HAWKER HUNTER, chasseur à réaction britannique avec siège éjectable et tracteur de piste.



ainsi que ses deux dernières nouveautés :

le L.S.T.

péniche de débarquement naviguant avec son moteur électrique.

Le ME 262

chasseur allemand à réaction

Indiquez-nous les modèles français ou étrangers que vous aimeriez avoir dans votre collection; demandez la notice illustrée gratuite B ou le catalogue illustré N° 2 de 24 pages en 8 couleurs contre 100 F en timbres-poste à

Société J. R.

6, rue Cauchois - Paris 18^e

Dans tous les grands magasins spécialistes du modèle réduit et marchands de jouets.

l'interieur. » — Un lithographe du Missouri. « Le réservoir d'essence est trop petit. Il ne contient que 36 litres environ. Un réservoir de 45 litres serait très préférable. » — Un ingénieur des ponts et chaussées du Missouri.

« La voiture est trop longue à réchauffer en hiver. Le chauffage n'est pas assez puissant lorsque la température descend au-dessous de -18 °C. » — Un ouvrier d'aciéries de l'Indiana.

Et voici l'histoire américaine de dix des voitures importées les plus connues et les plus représentatives ... les voitures qui ont forcé Détroit à jeter un regard sur le marché de la « voiture compacte . »