



Estafette « Fourgon surélevé »

Dauphine est monté en traction avant sur l'Estafette. La boîte de vitesses comprend une marche arrière et 4 vitesses synchronisées et silencieuses, commandées par un court levier central à action directe.

L'échelonnement correspond au travail demandé à ces véhicules en charge. L'Estafette possède une grande puissance d'arrachage sur toutes les pentes carrossables, une vitesse de reprise intéressante dans les encombrements et un régime économique utilisable même en ville. L'Estafette chargée à 600 kg consomme 9 litres aux 100 km.

L'entretien de l'Estafette et du Zone bleue est facile. Tous les organes mécaniques sont groupés sur un faux châssis dont les deux extrémités sont fixées à la carrosserie par huit boulons seulement. De même, la traverse arrière portant suspension et freins arrière n'est attachée au soubassement que par 4 écrous. Les éventuelles réparations sont donc très rapides. Dans le cas de sociétés possédant une flotte de ces véhicules industriels, il suffira de posséder un jeu d'organes mécaniques de rechange pour avoir la certitude qu'aucune avarie mécanique n'immobilisera jamais un véhicule plus de quelques minutes. Pour l'entretien normal, on accède aisément au moteur par l'intérieur de la cabine en retirant un petit capot de matière plastique insonore disposé entre les deux sièges de l'habitacle.

La disposition en traction avant assure au véhicule une adhérence parfaite sur mauvais terrains, même lorsqu'il roule en chargement léger : tout le poids se trouve porté par les

roues motrices. D'autre part, les manchons élastiques et les doubles joints homocinétiques dont sont munies les transmissions de mouvements évitent les à-coups et permettent un rayon de braquage supérieur de 5 cm seulement à celui de la Dauphine. L'Estafette passe partout avec un minimum de manœuvres.

Estafette « Fourgon ».





Estafette « Microcar »

L' "Estafette" Renault

Les premières Estafettes Renault sont sorties des ateliers de Billancourt à la fin de l'année dernière, au rythme de dix par jour.

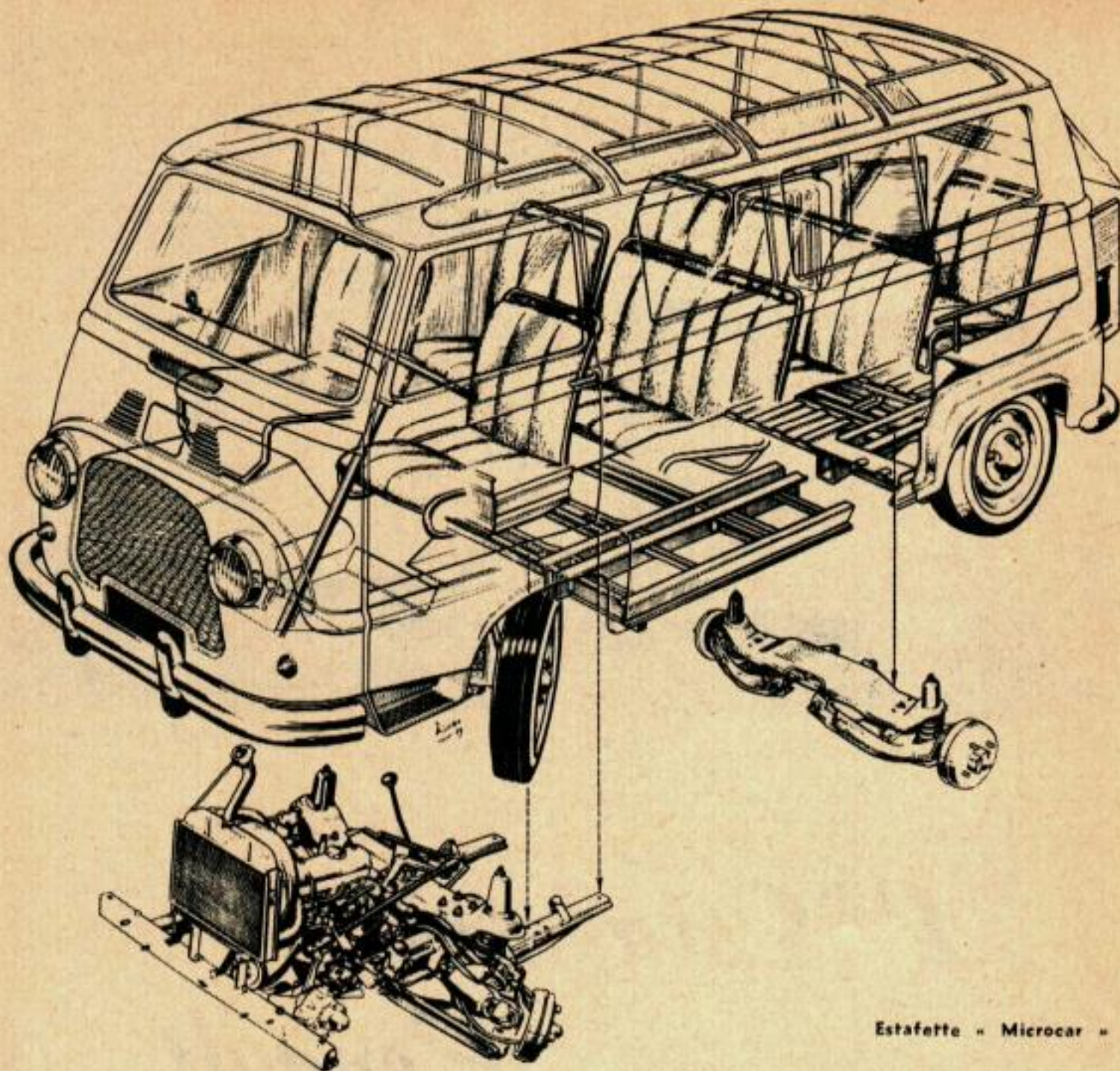
Ce genre de véhicule, inédit dans la construction automobile française, eut très vite la faveur des utilisateurs et, à la veille du Salon de l'Automobile 1960, cent quatre-vingts Estafettes sont construites quotidiennement à la Régie Renault.

Elles sont livrées maintenant dans quelque quarante-cinq pays — notamment aux Etats-Unis et dans les pays de la Communauté — en quatre versions principales : Fourgon, Fourgon surélevé, Pick-up et Microcar.

L'ESTAFETTE réunit tout un ensemble de caractéristiques qui en font un véhicule commode, facile à conduire, à garer, à charger et à décharger.

Ces caractéristiques sont fonction des exi-

gences actuelles de la circulation, non seulement dans les grandes cités, mais aussi dans les bourgs les plus lointains. Certes, le problème était complexe. Les services et ateliers de la Régie ont mis au point « l'Estafette »



Estafette « Microcar »

de 600 kg pour les petites agglomérations et les campagnes, et ont créé un dérivé, le « Zone bleue » pour les grandes villes et surtout pour Paris. Le Zone bleue, dont la charge utile est de 500 kg, échappe à l'interdiction qui pèse, dans certaines parties de la capitale, sur tous les véhicules de livraison plus lourds.

Pour les deux formules, l'objectif a été le même : tout mettre en œuvre pour que ces véhicules soient des voitures de « livraison ». Les solutions apportées dans le domaine « carrosserie » sont toutes orientées vers cet objectif.

Bien livrer, c'est d'abord bien conduire. C'est ensuite livrer beaucoup, vite, sans frais, sans fatigue.

L'Estafette et le Zone bleue sont faciles à conduire, grâce à une visibilité parfaite vers l'avant, obtenue avec un pare-brise panoramique grand angle, balayé par des essuie-glace rapides et réchauffé par un dégivreur à intensité variable. La vue vers l'arrière est également excellente, en raison d'une lunette

arrière de grandes dimensions, de deux rétroviseurs latéraux et d'une porte coulissante à gauche, par laquelle les manœuvres les plus délicates sont exactement contrôlables. L'habitacle du conducteur est vaste et les sièges confortables.

Ces véhicules permettent de livrer beaucoup, car ils présentent, sous un faible encombrement (4,10 m × 1,78 m), une grande surface (3,8 m²) et un grand volume utile (5,28 m³ à 6,10 m³). Ils autorisent des livraisons rapides, car les accès dans les deux sens sont multiples et aisés : 3 portes latérales dont 2 coulissantes et une porte arrière en 3 panneaux. Cet ensemble d'ouverture facilite toutes les combinaisons susceptibles de répondre aux impératifs posés par les circulations intenses et les difficultés de garage.

Ils éliminent au maximum la fatigue, car le plancher est plat et très près du sol (34 cm), ce qui, en aucun cas, ne constitue un obstacle aux manipulations les plus diverses.

Le moteur Renault Ventoux utilisé sur la