



Attention Volkswagen, la concurrence sera rude !

par Tony Hogg.

VOLKSWAGEN, champion incontestable de l'importation de voitures en Amérique va affronter une concurrence sérieuse. Non seulement les Français, les Italiens, les Japonais et les Allemands fabriquent des voitures qui valent et même surpassent les siennes, mais ils affichent ouvertement leur intention de faire dégringoler Volkswagen de son piédestal.

Renault, Datsun, Fiat et Toyota font de très gros efforts pour réaliser des programmes d'installation d'organisations de vente « en profondeur » et Opel, filiale allemande de la General Motors vend déjà ses voitures par l'intermédiaire des concessionnaires de Buick. Tout ce remue-ménage pour vendre davantage va certainement tourner à la bagarre ouverte, chacun va tenter de frapper le voisin et en définitive on aura plus de voitures pour le même argent.

A la liste de ceux qui visent la Volkswagen on pourrait ajouter la « 1839 Spécial » une voiture américaine Rambler qui attirera sans doute des acheteurs. Mais dans cet article nous nous limitons aux petites voitures étrangères.

L'histoire des petites voitures importées aux Etats-Unis au cours des vingt dernières années a été quelque peu mouvementée ; après un départ très lent les ventes ont commencé à prendre quelque importance il y a une dizaine d'années, époque où chaque fabricant expédiait des voitures en Amérique. Certaines de ces voitures n'étaient pas du tout adaptées aux conditions américaines ; d'autres n'auraient jamais dû quitter leur usine.

Actuellement, la situation est la suivante : quelques constructeurs bien installés, avec à leur tête Volkswagen, luttent pour prendre leur place dans le marché de la petite voiture de tourisme ; ils le font par l'intermédiaire de concessionnaires et de distributeurs qui sont bien épaulés par les usines, bien équipés pour promouvoir les ventes et le service après vente, et resteront sans doute en place. Le moment est donc bien choisi pour que S. et M. examine et juge les six voitures d'importation les plus populaires, qui se vendent moins de 2 000 dollars aux U.S.A.

Certes, le n° 1, le « Scarabée » de Volkswagen, est l'étalon qui sert à établir la comparaison ; en deuxième place, et rattrapant la première ; nous plaçons la « Kadett » de Opel, filiale allemande de la General Motors. Derrière ces deux, et pas nécessairement par ordre d'importance, nous avons choisi la Fiat « 124 » italienne, la Renault « R 10 » française, les Datsun « RL 411 » et Toyota « Corona » japonaises.

Avant de passer à un examen détaillé de chaque voiture, il faut définir leur position sur le marché automobile, établir leurs qualités communes, mais aussi leurs défauts.

Tout d'abord, si vous avez l'intention de partir en vacances avec une de ces voitures, avec les trois gosses et le gros chien, laissez tomber ; vous seriez tous morts avant d'avoir fait la moitié du chemin. Par contre si vous avez l'intention d'acheter une deuxième voiture, ou si vous êtes célibataire, vous pouvez penser à la petite voiture d'importation.

Son premier avantage est le bas prix d'achat, ainsi que l'économie d'entretien ;

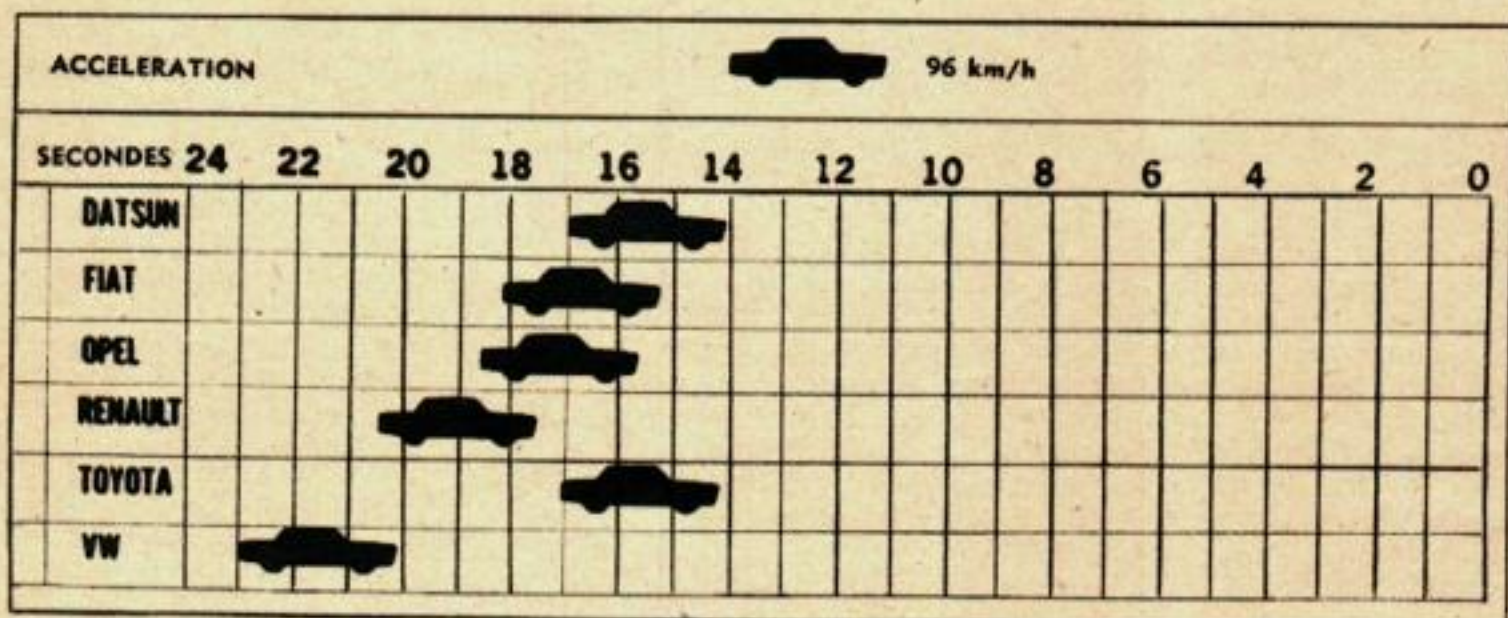


ALIGNÉES avant les essais à l'aérodrome de Mont Pocona (Pennsylvanie) on voit, de gauche à droite, la Volkswagen 1500, la Fiat 124, l'Opel Kadette, la Renault R 10, la Toyota Corona et la Datsun RL 411. Les essais ont trouvé des qualités particulières à toutes.

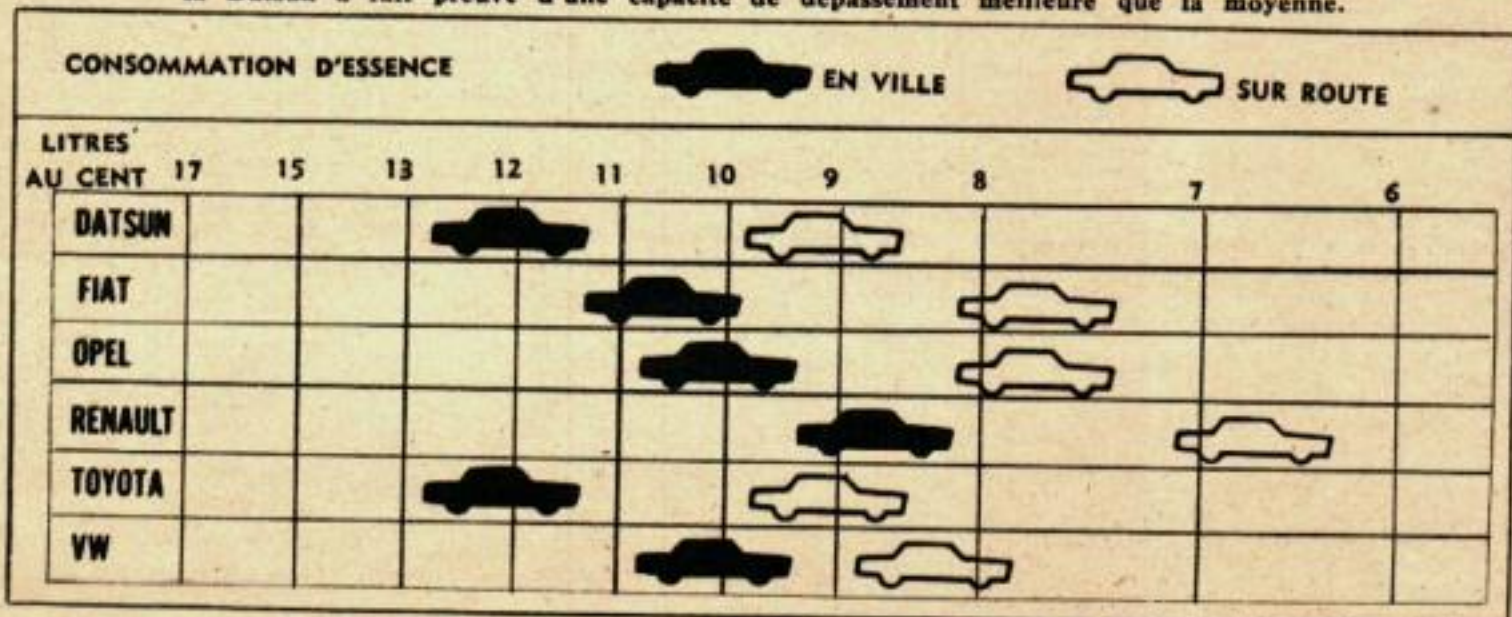
l'économie d'entretien ne vient pas seulement de la faible consommation d'essence; elle vient aussi de ce que chacune de ces voitures est munie d'un moteur simple à quatre cylindres, qui demande peu d'entre-

tien et peu de pièces de rechange en cas de panne.

Ensuite, il faut citer la facilité de se ranger, le peu de place que la voiture tient dans le garage et le fait qu'il n'est pas absolument



LA DATSUN JAPONAISE s'est montrée la meilleure dans le test d'accélération de 0 à 95 km, suivie de près par la Toyota; toutes deux sont à transmission automatique. En se rendant aux champs d'essais, la Datsun a fait preuve d'une capacité de dépassement meilleure que la moyenne.



LA PLUS ECONOMIQUE au point de vue consommation est la Renault R 10, aussi bien en ville que sur la route. Ces voitures brûlent toutes de l'essence ordinaire, ce qui augmente encore l'économie.

nécessaire d'avoir 300 CV sur un véhicule de cinq mètres de long pour aller faire un tour à l'épicerie. De plus, du point de vue des familles, la petite voiture d'importation est exactement ce qu'il faut aux jeunes qui font leurs premiers pas dans la carrière automobile, avant qu'ils ne se lancent dans la grande voiture de la famille.

Pour les désavantages, il faut dire que la capacité réduite de la petite voiture l'empêche d'être considérée comme le véhicule à tous usages d'une famille. Sur les longs parcours, même lorsqu'on est seul ou à deux dans la voiture, on se fatigue davantage à conduire, à cause de la suspension relativement dure, du niveau de bruit assez élevé, et, dans la plupart des cas, de la nécessité de changer de vitesse à la main. Avec des roues de 76 centimètres et des pneus du genre 5.60, les irrégularités de la route, par exemple un joint de dilatation du béton, sont ressenties et entendues d'une manière assez prononcée. Sans compter que le bruit est amplifié par le mode d'assemblage des carrosseries.

Au point de vue des performances, chacune de ces voitures s'est comportée d'une manière satisfaisante dans toutes les conditions de marche, sauf que l'accélération pour dépasser et pour grimper les côtes était un peu juste sur les voitures de puissance plus faible, surtout quand elles étaient chargées de quatre personnes et des bagages. Je pense que la tenue de route, la facilité de virer et de freiner, sont supérieures à celles de la berline américaine moyenne. Egalement la consommation. Et lorsqu'on parle de consommation, il faut ajouter par-dessus le marché que ces voitures utilisent l'essence ordinaire.

Nous n'avons pas l'intention ici de faire des recommandations, mais de citer des faits pour aider l'acheteur éventuel; voilà pourquoi nous allons passer les voitures dans l'ordre alphabétique.

Datsun « RL 411 », berline quatre portes

Prix de base : 1 846 dollars (9 200 F).

Moteur : 4 cylindres, en ligne ; 1 595 cm³ ; compression : 9/1 ; 96 CV au frein à 6 000 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées dont 3 automatiques.

Freins : avant à disque ; arrière à tambour.
Dimensions : longueur, 4 m ; largeur, 1,74 m ; hauteur : 1,43 m ; empattement : 2,48 m ; poids : 900 kg.

Accélération (de 0 à 60 milles, c'est-à-dire 96 km/k) : 15 s 2.

Consommation : 8-12 litres aux 100 km.

Garantie : 12 mois, ou 20 000 km.

Les Japonais avaient autrefois la réputation de copier plutôt que d'inventer ; et à part les motos et cyclomoteurs, ils étaient peu connus sur le marché mondial. Mais parfois, quand ils copient, ils améliorent en même temps. Avec quatre portes, une place suffisante pour la tête et pour les pieds, une grande malle, la Datsun utilise parfaitement toute la place disponible dans la carrosserie.

La voiture que nous avons essayée était munie d'une transmission automatique Borg-Warner type 35, de fabrication anglaise, qui coûte 150 dollars (750 F) de plus. La transmission automatique augmente la consommation d'essence et diminue les performances, mais avec 96 CV au frein, cette voiture est la plus puissante de toute la série, et par suite ses performances ne tombent pas trop vite quand elle est chargée.

La suspension, les freins, la direction ne sont pas aussi parfaites que celles de Renault ou de Fiat ; la suspension, par exemple, semble dure, mais nous croyons savoir que le constructeur est sur le point de remédier à ce défaut. Avec son moteur plus gros, et la transmission automatique, qui change les vitesses à 65 et 95 km/h, la Datsun est mieux adaptée aux longs voyages que les autres voitures de cette série.

Fiat « 124 » », berline quatre portes

Prix de base : 1 798 dollars (8 500 F).

Moteur : 4 cylindres, en ligne ; taux de compression : 8,8/1 ; 1 197 cm³ ; 65 CV à 5 600 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à disque, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur : 4,03 m ; largeur : 1,62 m ; hauteur : 1,36 m ; empattement : 2,42 m ; poids : 820 kg.

Accélération (0-60) : 16 s 8.

Consommation : 8-10 litres aux 100.

Garantie : 12 mois, ou 19 000 km.

DATSUN. La place pour le FIAT. Place pour la tête et pour OPEL. L'arrière aérodynamique du conducteur et le passager avant est les pieds bonne à l'avant comme minue la place disponible. Les bonne; à l'arrière moyenne; la hau- à l'arrière; la voiture est bien sièges avant réglables sont bons. teur sous plafond est seulement finie, très confortable. moyenne.





DANS UN VIRAGE SERRE la Datsun a bien tenu la route, l'arrière n'a pas chassé. La suspension était un peu rude, mais le constructeur va la modifier complètement pour satisfaire aux exigences et aux routes américaines.

LA SPACIEUSE FIAT 124 a de bonnes performances générales, elle est la meilleure pour les freins. Comme la R 10, elle est équipée de freins à disques devant et derrière. Le système spécial de suspension arrière se comporte comme un système à roues indépendantes.

Fiat possède pratiquement le monopole de l'industrie automobile italienne. La « 124 » dernièrement sortie a été choisie comme « voiture de l'année » par un groupe de journalistes. Avec 65 CV sortant de son moteur de 1197 cm³, les ingénieurs italiens ont réussi un tour de force, et cette voiture a vraiment des allures sportives. Les sièges sont recouverts de vinyle texturé et au point de vue du confort et de l'allure, l'intérieur est l'égal de celui de la « R 10 » de Renault.

La Fiat partage avec la Renault l'avantage de posséder des freins à disques à l'avant et à l'arrière. Le fonctionnement de la pédale de frein était doux et même mou, mais l'efficacité du freinage était supérieure à celle de toutes les autres voitures essayées. Bien que la suspension arrière ne soit pas indépendante, la manière dont le pont est relié aux ressorts à boudin par des bras et une tige transversale rend ce système équivalent à ceux à roues indépendantes, et même supérieur en certaines circonstances. Par suite, la tenue de route est excellente.

Une première vitesse très démultipliée avantage la Fiat dans l'essai d'accélération de 0 à 60 milles ; mais cela n'est pas très pratique en service normal. La voiture est

RENAULT. L'espace est bon, devant comme derrière ; elle est spacieuse et confortable ; l'intérieur est luxueux.

TOYOTA. La place pour la tête et les jambes est bon devant, moyen derrière ; elle est spacieuse, au dessus de la moyenne pour le confort.

VOLKSWAGEN. Sa carrosserie en « scarabée » diminue la place à l'arrière. Mais pour le conducteur et le passager, elle est suffisante.



graissée une fois pour toutes, si bien qu'il suffit de changer l'huile tous les 10 000 km.

Opel « Kadett », coupé deux portes

Prix de base : 1 884 dollars (9 400 F).

Moteur : 4 cylindres, en ligne ; 1 078 cm³ ; taux de compression : 7,8 / 1 ; 55 CV à 5 600 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à tambour, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,10 m ; largeur : 1,57 m ; hauteur, 1,40 m ; empattement : 2,42 m ; poids : 752 kg.

Accélération (0-60) : 17 s 1.

Consommation : 8-10 litres.

Garantie : 24 mois, ou 38 000 km.

Ce qui est bon pour la General Motors est évidemment bon pour l'Allemagne. L'Opel est une importation qui commence à concurrencer sérieusement la Volkswagen. Le modèle coupé deux portes, est le plus populaire en Amérique, bien que cette forme de carrosserie diminue la place disponible à l'arrière. On peut se procurer un modèle « Kadett Rallye » moyennant supplément, avec moteur de 65 CV, freins à disque, et quelques autres

(Suite page 118)

Américains ne se sentent plus autant à découvert lorsqu'ils s'avancent sur les pistes de la jungle. Ils n'en seront pas réduits à essayer de deviner où Charlie a disposé des pièges et cache son matériel.

Les chiens ne sont pas infailibles ; les hommes qui les dressent et les dirigent ne le sont pas non plus ; mais c'est tout de même un bon radar sur pattes.

“On va chacun de son côté”

(Suite de la page 35)

« Pas difficile, a répondu Winfried, nous allons mouler une coupe de moteur en plastique et l'installer à sa place ; comme sur la gauche il ne reste pas beaucoup de place pour un moteur électrique, le plus simple serait de photographier cette scène sur une petite descente ; la voiture roulerait toute seule, et on croirait que c'est le moteur qui la fait marcher. »

Il est assez logique que la compagnie du Michigan, l'AMT, première au monde pour la construction des modèles réduits de voitures, se soit lancée dans la construction des voitures spéciales. Elle fabrique des voitures pour le cinéma et la télévision, il lui fallait donc un atelier pour les voitures grandeur nature.

Attention Volkswagen, la concurrence sera rude !

(Suite de la page 33)

avantages pour ceux qui veulent un peu de sport en plus de l'économie. Comme on peut s'y attendre de la part d'une voiture allemande, elle est bien bâtie et solide, et l'arrière fuyant ajoute un petit quelque chose qui manque à l'« allure caisses-sur-roues » des autres. L'Opel a l'avantage d'être appuyée par une garantie de vingt-quatre mois et 38 000 km de General Motors. Elle vient juste derrière la Volkswagen dans la course à l'importation, la General Motors la pousse vivement et les ventes montent.

Renault « R 10 », berline quatre portes

Prix de base : 1 647 dollars (8 200 F).

Moteur : 4 cylindres en ligne, à l'arrière ; 1 108 cm³ ; rapport de compression : 8,5/1 ; 46 CV à 4 600 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à disque, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,25 m ; largeur, 1,48 m ; hauteur, 1,41 m ; empattement, 2,26 m ; poids : 805 kg.

Accélération (0-60) : 19 s.

Consommation : 7-9 litres.

Garantie : 12 mois, ou 19 000 km.

Fabriquée par la grande Régie Renault, la « R 10 », avec les 46 CV de son moteur de 1 108 cm³, est la moins puissante de

toutes, mais elle se rattrape sur d'autres points. La suspension arrière est à roues indépendantes (ce qui est normal avec le moteur à l'arrière) et la conduite est particulièrement aisée sur mauvaise route.

Sur route normale, la direction et la tenue de route sont bonnes, et il s'y ajoute le freinage à disque sur les quatre roues. La carrosserie à quatre portes est spacieuse, et on a porté un soin particulier dans l'agencement et l'habillage des sièges. Avec un prix de 1 647 dollars (8 200 F), cette voiture coûte moins de 10 dollars (50 F) de plus que la Volkswagen. Le seul accessoire supplémentaire de notre voiture d'essai était la radio.

Renault est implanté en Amérique depuis longtemps, et maintenant, après une baisse sensible des ventes, il va remonter avec sa « R 10 ».

Toyota « Corona », berline quatre portes

Prix de base : 1 760 dollars (8 800 F).

Moteur : 4 cylindres, en ligne ; 1 899 cm³ ; compression : 8/1 ; 90 CV à 4 600 tr.

Boîte : 3 vitesses synchronisées dont 2 automatiques.

Freins : à tambour, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,10 m ; largeur, 1,55 m ; hauteur, 1,42 m ; empattement, 2,42 m ; poids : 970 kg.

Accélération (0-60) : 15 s 6.

Consommation : 9-12.

Garantie : 12 mois, ou 19 000 km.

Comme pour la « Datsun », la « Toyota » possède bien des particularités qui viennent des voitures européennes, mais ce n'est pas une chose à critiquer. Le moteur de 1 899 cm³ est le plus grand de tous ceux que nous avons essayés, mais sa puissance de 90 CV vient après celle de la « Datsun ». Notre voiture était équipée d'une transmission automatique à deux vitesses Tokoglide, qui vaut 165 dollars supplémentaires (825 F), avec changement à 88 km/h.

Grâce au fort pouvoir de traction à basse vitesse de ce moteur, la voiture n'a pas besoin des trois vitesses automatiques de la « Datsun ». La carrosserie est bien conçue et spacieuse, les détails sont soignés. L'allure est supérieure à celle de la « Datsun » mais on ne peut pas dire, à mon avis, que la tenue de route et la direction soient aussi bonnes que sur la Renault ou la Fiat. Elles sont tout de même supérieures à la moyenne des voitures américaines.

Volkswagen « 1500 », berline deux portes

Prix de base : 1 639 dollars (8 200 F).

Moteur : 4 cylindres horizontaux opposés, refroidis à l'air, à l'arrière ; 1 493 cm³ ; compression : 7,5/1 ; 53 CV à 4 200 tr.

Boîte : 4 vitesses synchronisées.

Freins : à tambours, à l'avant et à l'arrière.

Dimensions : longueur, 4,07 m ; largeur, 1,54 m ; hauteur, 1,50 m ; empattement, 2,40 m ; poids : 800 kg.

Accélération (0-60) : 19 s.

Consommation : litres aux 100.

Garantie : six mois, ou 10 000 km.



Jeunes français

âgés de 15 ans ½ à 25 ans

la

MARINE NATIONALE

peut faire de vous
des techniciens qualifiés.

LA FORMATION DES MARINS
S'EFFECTUE DANS LES

ECOLES DE SPECIALITES

y sont admis :

1. A L'ISSUE DE LEUR COURS (durée 1 an)

- LES ELEVES DES ECOLES DES MOUSSES ET DES APPRENTIS MECANICIENS :
(15 1/2 à 17 ans, niveau 4°, sur titre).
- LES ELEVES DES TROIS ECOLES DE MAISTRANCE (PONT - MACHINE - AERONAVALE) :
(16 à 19 ans 1/2, niveau 2°, par concours).

2. A L'ISSUE DE LEUR STAGE D'ORIENTATION (durée 1 mois 1/2)

- LES ENGAGES VOLONTAIRES :
(17 à 25 ans, niveau variable suivant la spécialité choisie).

POUR TOUS RENSEIGNEMENTS :

S.E.M. - 15, rue de Laborde - PARIS-8^e

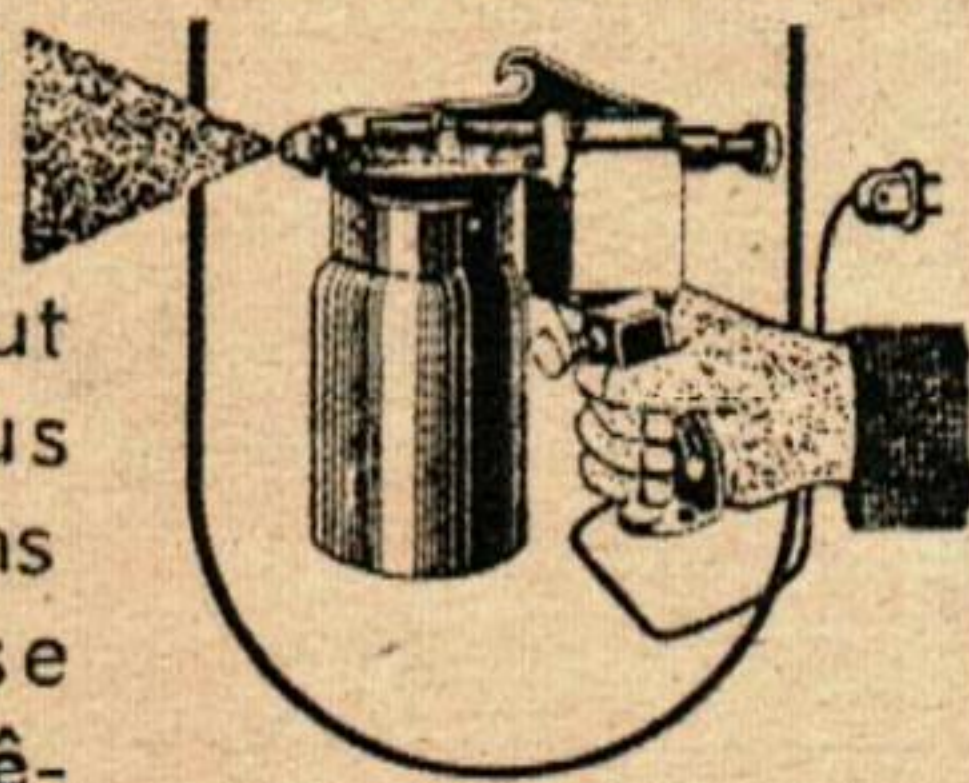
TELEPHONE 522.91.10 poste 317

LE PISTOLET ÉLECTRIQUE A PEINTURE

UNIC

Modèle classe 1. C. 15.100 - 28.11.62

**Sans compresseur, électrique,
surpuissant à
jet réglable.**



Permet de tout peindre, plus vite et moins cher. Utilise peintures (même peintures à l'eau), désinfectants, pétroles, huiles, etc., Envoi franco contre remboursement ou paiement à la commande.

110-220 V avec dévolteur : 105 F

(Gar. 2 ans). Notice 30 ctre 1 timbre, à

UNIC 151, Boul. Magenta
PARIS - TRU. 37-05

Métro : Barbès.

La Volkswagen est trop connue pour qu'il soit nécessaire de la présenter ; ses ventes dépassent celles de toutes les autres voitures importées prises ensemble. Les cinq autres voitures sont vraiment de 1967, tandis que la Volkswagen, soumise à une évaluation comparative, montre son âge.

La forme de la carrosserie à deux portes ne donne pas un grand confort à quatre personnes, et le coffre, auquel s'ajoute un petit compartiment derrière les sièges arrière, est d'une forme telle qu'on ne peut y mettre que de petits bagages, et encore pas beaucoup ! Le niveau de bruit du moteur refroidi à l'air est relativement élevé, les freins sont à tambour, la garantie n'est que de six mois et 10 000 km ; et les 53 CV du moteur de 1 493 cm³ ne donnent pas de brillantes performances à pleine charge.

On a amélioré dernièrement le confort de croisière en ajoutant des barres de torsion plus douces, avec en plus, à l'arrière, un ressort supplémentaire qui n'entre en jeu que lorsque l'arrière est chargé ou quand on rencontre une forte bosse. La différence entre la Volkswagen et les autres voitures d'importation, c'est surtout une magnifique organisation de vente, qui donne à l'acheteur une confiance complète dans sa voiture, parce qu'il jouira des services qualifiés de mécaniciens compétents, à des prix fixes, en n'importe quel endroit. En partie grâce à cette organisation efficace, la Volkswagen se revend à un meilleur prix que toutes les autres.

Une particularité commune aux six voitures que nous avons essayées, c'est que ce sont de bonnes voitures, et bien adaptées aux conditions américaines ; c'est un plaisir de pouvoir dire cela, quand on considère certaines des voitures que l'on a offertes au public américain dans le passé. Il est impossible de les classer par ordre de mérite, parce que l'achat d'une voiture est de plus en plus une question de préférence personnelle. N'importe laquelle de ces voitures donnera satisfaction dans les limites que nous avons fait remarquer, et si vous avez l'intention d'en acheter une, notre seul conseil sera de prendre celle qui répond à vos besoins et à vos désirs.