

# La Voiture européenne

vue par un Expert américain

par FLOYD CLYMER



La Ferrari italienne (représentée aussi sur la couverture) est une des voitures de sport les plus élégantes d'Europe, elle coûte plus de 4 millions.

## DEUXIÈME PARTIE

**A**PRÈS avoir visité l'usine Volkswagen, j'allai chez Daimler-Benz, à Untertürkheim, près de Stuttgart, où l'on construit la Mercedes-Benz, la plus belle voiture allemande et, aussi, l'une des plus belles du monde. Plus de 32.000 personnes travaillent dans quatre usines, construisant plus de voitures par mois qu'on ne l'avait jamais fait. La production moyenne mensuelle est de 4000 voitures de tourisme, 1200 camions, 150 autocars, plus 100 à 200 moteurs à explosion fixes, construits à Berlin.

Mercedes-Benz exporte 10 à 40 % de sa production. Son meilleur marché d'exportation est la Suède, suivie par la Suisse, la Belgique, la Hollande, l'Argentine et le Brésil. Certains modèles Diesel vont en Australie. Le plus petit modèle, quatre cylindres 170 V, représente 50 % de la production. Le nouveau modèle 300 OH est l'une des plus belles voitures du monde. J'ai conduit cette voiture sur quelques kilomètres. C'est une excellente voiture à tous points de vue et sa tenue de route est remarquable. Un dispositif actionné depuis le siège règle les ressorts suivant l'état de la route.

La voiture populaire décapotable 300 est un modèle rapide et sportif. Trente pour cent de la production sont consacrés à la voiture de tourisme à moteur Diesel et ce chiffre atteint 40 % chaque fois qu'il y a des bruits de guerre. Le Diesel est moins rapide de 7 % que la voiture à essence de même châssis. Un régulateur maintient la vitesse de la voiture Diesel à 108 km à l'heure. Le Diesel est pratique pour les Européens économes, mais il est bruyant, surtout à froid. Les ventes de Mercedes-Benz tiennent la première place en Allemagne pour la valeur, la troisième en unités de production. L'usine, presque totalement détruite pendant la guerre, a été complètement reconstruite avec de nouvelles machines.

A Stuttgart, j'ai visité l'usine Porsche. Le fils du Dr Ferdinand Porsche, qui conçut le premier la Volkswagen, continue sur une petite échelle, en produisant uniquement des voitures de sport. En fait, c'est une usine spécialisée; les châssis et carrosseries sont construits à la main environ pour 90 %, et non à la chaîne. Carrosserie et châssis sont d'une pièce, comme sur les Nash.



Clymer (au centre) examine une voiture de sport Maserati construite à Modène. La firme construit aussi quelques voitures de course, dont deux ont gagné la course des 800 km d'Indianapolis. Ci-dessous, la Ford allemande, appelée Taunus, est une voiture à quatre cylindres à moteur de 38 cv; elle consomme huit litres aux 100 km.



La piste d'essai à l'américaine de l'usine Opel (General Motors) en Allemagne, met les nouvelles voitures à une rude épreuve.





Au Salon de l'Auto, à Paris, Clymer fut intrigué par une voiture du genre Jeep, construite par la marque italienne Fiat.

Environ 150 ouvriers construisent 100 voitures par mois. Elles se vendent rapidement aux amateurs de voitures de sport de presque tous les pays.

Le moteur est un Volkswagen reconstruit pour les hautes performances avec utilisation de deux carburateurs, têtes à haute compression de conception spéciale et cylindres chromés en alliage d'aluminium. Le moteur est refroidi par air et un petit radiateur refroidit l'huile.

Le réservoir suffit pour 700 km. Chaque moteur est rodé à vide pendant quatre heures. On produit trois modèles : la 1100 cm<sup>3</sup>, la 1300 cm<sup>3</sup> et la 1500 cm<sup>3</sup>. Le plus grand modèle de moteur fait 160 à l'heure, ce qui est très rapide pour sa cylindrée.

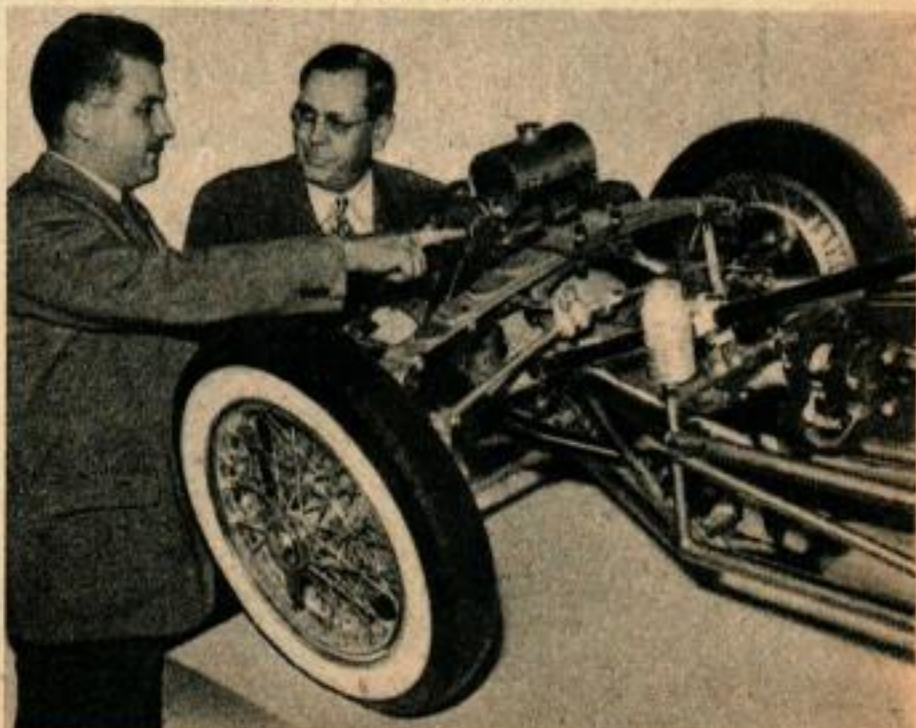
Je suis allé ensuite chez Opel, l'usine allemande de la General Motors, à Russelsheim, près de Francfort. Moderne à tous points de vue, cette usine construit deux modèles, la Kapitän 6 cylindres et l'Olympia 4 cylindres. Elle produit aussi un modèle à toiture à glissière et une camionnette, coûtant à peu près autant que l'Olympia. Sous la direction d'un administrateur américain, 20.000 ouvriers (dont 630 femmes) construisent en moyenne 197 Olympias, 95 Kapitans et 26 camions d'1 tonne  $\frac{1}{2}$  par jour. La même usine construit aussi des réfrigérateurs. La semaine est de 40 heures. Il y a deux équipes, l'une de 5 h 45 à 14 h 15 et l'autre de 14 h 15 à 22 h 45, avec, pour chacune, une pause d'une demi-heure, non payée. Huit hommes montent une voiture tandis que les transporteurs sans fin amènent les pièces à l'endroit où elles sont nécessaires.

La pénurie de charbon et d'acier ralentit la production. Quatre-vingt-dix pour cent des machines sont allemandes, le reste vient

de Suisse et des U.S.A. L'usine a été détruite à 47 % par les bombardements, mais elle fut reconstruite en 4 ans et demi. Il existe une chaîne de montage sinueuse de plus de trois kilomètres où les pièces sont soumises à 700 examens différents. Opel prétend que le rodage n'est pas nécessaire et que les voitures peuvent immédiatement rouler à pleine vitesse, ce que j'ai été heureux d'apprendre, car depuis plusieurs années je conteste la nécessité du rodage pour la plupart des voitures modernes.

Opel a une très belle piste d'essai et a transformé en magasin un abri anti-bombes. Pendant la guerre, l'usine construisait des

L'ingénieur italien Nardi explique à Floyd Clymer la suspension avant particulière à la voiture de sport deux cylindres.



moteurs et des pièces d'avions. Elle possède son port particulier sur le Main, ainsi que sa gare et son hôpital. Cinquante pour cent de la production sont exportés. La Belgique est son meilleur client, suivie par la Hollande, la Suisse, le Danemark, la Suède et l'Afrique du Sud.

Passons maintenant en Italie, à l'usine Alfa-Roméo qui construit la plus belle voiture italienne. A Milan, 6.000 ouvriers construisent 25 voitures par jour, ainsi que 90 autocars et camions par mois; on construit aussi des châssis de trolleybus. Trois chaînes de montage fonctionnent chez Alfa-Roméo. L'on construit en ce moment un grand bâtiment. Une Alfa, pilotée par l'Argentin Juan Fangio, venait de gagner le Grand Prix de Barcelone, aussi les ouvriers quittaient-ils le travail à 15 heures ce jour-là. Il y a longtemps qu'Alfa-Roméo construit des voitures de qualité, bien que la méthode de montage ne soit pas aussi moderne que dans certaines autres usines que j'ai visitées.

De Milan, je partis pour Modène dans une Fiat 1400 avec Piero Taruffi, fameux ingénieur et coureur italien (il a gagné une course sur route au Mexique, sur une Ferrari, à une vitesse moyenne de 140 km à l'heure, sur 3.800 km).

A Marenello, près de Modène, nous avons visité l'usine Ferrari. Cette petite usine massive fait du travail de précision, sous la direction d'un ancien ingénieur d'Alfa-Roméo, le coureur Enzo Ferrari. Ici, 270 ouvriers en bel uniforme construisent 10 voitures de course et 150 voitures



L'auto-tricycle allemand, à toiture en matière plastique.



La nouvelle DKW allemande à toiture ouvrante a un plafond de vitesse de 100 km/h.

La 1400 Fiat, ci-dessous, a un plafond de 120 à l'heure.





Le moteur de la voiture allemande de sport Porsche se trouve à l'arrière; il a 4 cylindres et 44 cv.

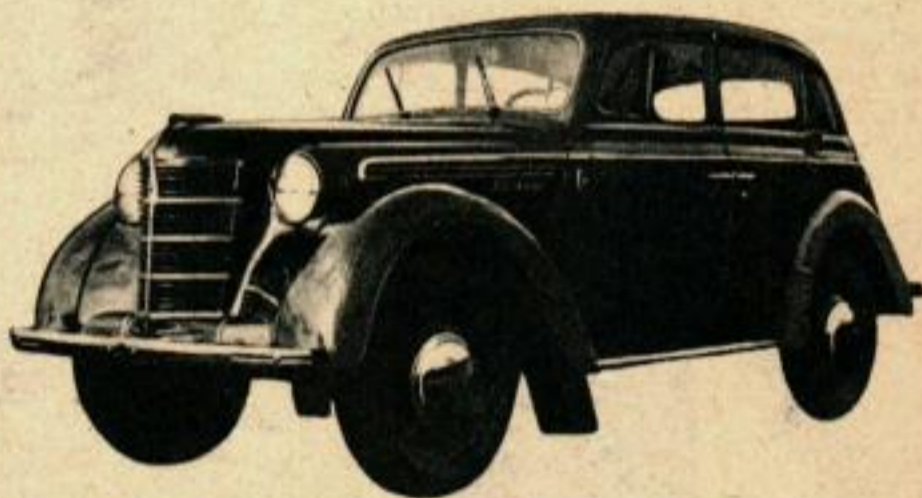
de sport par an, atteignant le prix de 4 millions et plus, suivant le modèle, le type et l'équipement.

De chez Ferrari, nous sommes allés à l'usine Maserati, située également à Modène. C'est la patrie des fameuses voitures de course Maserati (qui ont gagné deux fois la course des 800 km d'Indianapolis). Cette usine est petite et construit seulement quelques voitures de sport. La firme construit quelques petits camions, mais son principal domaine est celui des machines-outils de précision, des accus et des appareils électriques; comme productrice de voitures, c'est vraiment une petite usine.

Retournons maintenant à Milan, à Zurich, et faisons un saut rapide jusqu'à Vienne où j'atterris en zone russe, sur un avion britannique. Le lendemain, je fis une petite excursion et un galop d'essai de 65 km sur une nouvelle voiture russe, la Moskvitch. C'est une

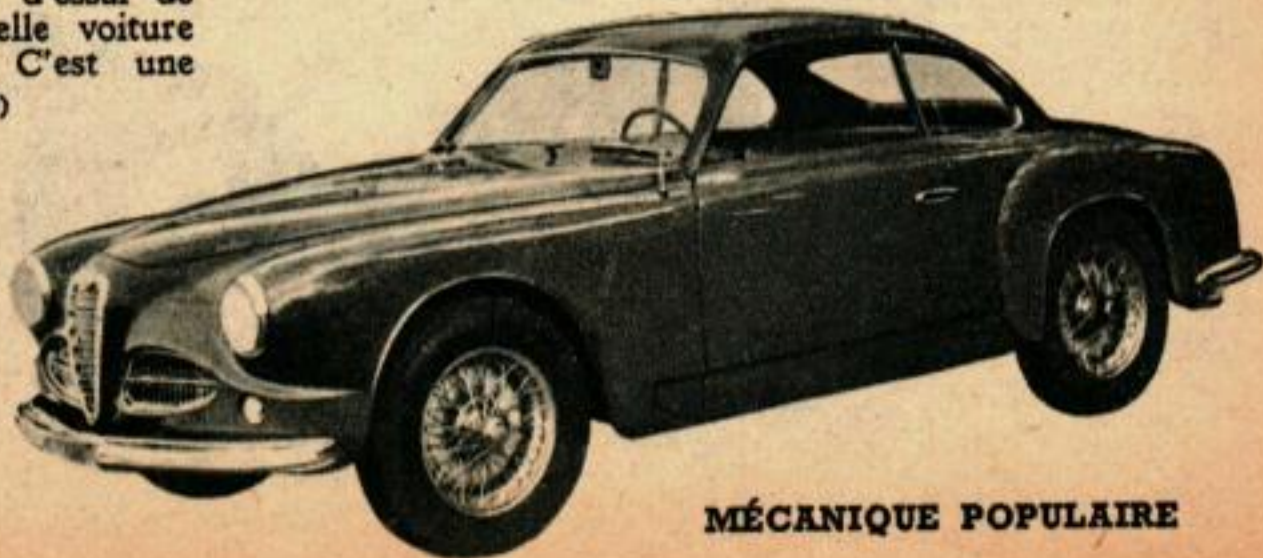
(Suite page 139)

Ci-dessus, la voiture de sport Porsche est extrêmement basse et construite presque entièrement à la main, à l'usine de Stuttgart.



Ci-dessus, la Moskvitch russe, à quatre portières, a été essayée par Clymer à Vienne. C'est une copie de l'Opel d'avant-guerre.

Suivant Clymer, l'Alfa-Roméo est la plus belle voiture italienne; elle a un moteur à haute compression de 105 cv.



MÉCANIQUE POPULAIRE

KAYAKS  PLIANTS  
**HART-SIOUX**  
 MONOPLACES ET BIPLACES

MAISONS D'ARTICLES DE  
 SPORT ET GRANDS MAGASINS



**LA NAUTIQUE SPORTIVE**

80, Rue des Archives, PARIS III - Tél. : ARC. 95 50

**MÉCANIQUE  
 POPULAIRE**

**L'AUTOMOBILE**

144 pages - 500 photos - 150 francs



Le guide indispen-  
 sable à tous les  
 automobilistes

**MÉCANIQUE POPULAIRE**

154, rue du Faubourg Saint-Denis

**PARIS (X<sup>e</sup>)**

C.C.P. 5.409-16

**La voiture européenne  
 vue par un expert américain**

(Suite de la page 80)

petite réplique russe de l'Opel Kadette  
 allemande d'avant-guerre. Quand la guerre  
 s'acheva, les Russes achetèrent à l'usine Opel  
 de Russelsheim, au titre des réparations, les  
 outils, matrices et autre matériel nécessaire.  
 Ils reproduisirent d'aussi près que possible le