

Que pensent les Américains des Automobiles d'importation européenne ?

C'EST par un matin de juillet que je me suis pour la première fois glissé derrière le volant de ma petite conduite intérieure anglaise. Cela se passait à Londres même, et je venais de prendre livraison d'une Hillman Minx noire capitonnée de rouge. Un an tout juste après cette mémorable rencontre, la voiture avait franchi son 10-millième mille — soit 16.093 km — et cela s'est passé à Athènes dans l'état de l'Ohio, aux États-Unis.

Il était temps de faire un petit calcul des dépenses engagées dans cette automobile, de résumer les conclusions à tirer de cette année de circulation dans une voiture étrangère. Cet article a pour but de vous faire part de nos impressions.

Nous avons acheté cette Hillman en déposant dans une banque de New York un chèque de



Bien que très peu apparentée aux grosses voitures américaines, la Hillman Minx de 1953 a une allure suffisamment moderne pour ne pas détonner outre mesure sur les artères des États-Unis.

Les petites voitures ont l'avantage d'être très maniables. La Hillman qui peut tourner dans un cercle de 10,05 m (33 ft.) de diamètre peut facilement faire un demi-tour dans ce carrefour.



1.645 dollars (environ 576.000 francs). Mais c'est à Londres que nous avons pris livraison de la voiture. Dans le prix que nous avons payé, se trouvaient pourtant compris le coût du transport de la voiture d'Angleterre aux USA, les frais de sortie et de douane, ainsi que les taxes locales et fédérales perçues au débarquement par les autorités américaines. La seule chose que nous dûmes déboursier en plus fut le coût de l'immatriculation de la voiture en Angleterre et son assurance (strictement obligatoire outre-Manche) pour trois mois. Soit 57 dollars (20.000 fr. F.); et c'est la société Hillman qui s'occupa de toutes les démarches.

Nous avons jeté notre dévolu sur la Hillman Minx parce que son allure extérieure se rapproche considérablement de l'esthétique américaine, dans le domaine de la carrosserie tout au moins. Certaines voitures européennes sont trop étroites pour leur hauteur, ou sont dotées de systèmes « démodés » pour la roue de secours par exemple, ou même ont une silhouette générale vraiment trop originale pour nous, Américains. (Nous voulions bien acheter une voiture plus petite que nos autos habituelles, mais quand même pas un engin bizarre qui ferait se retourner tout le monde sur notre passage.)

Étant donné que les voitures roulent à gauche en Angleterre, les autos y sont construites avec la conduite à droite, sauf les véhicules d'exportation. La nôtre faisait partie de cette dernière catégorie, évidemment. Mais si le volant se trouvait bien à gauche, le tableau de bord n'en avait pas pour autant été transformé, et le compteur de vitesse reste loin sur la droite, tandis que les jauges d'essence et le thermomètre ne sont pas placés aux endroits habituels. En outre, le bas de l'aiguille de l'indicateur de vitesse gêne, à la vitesse de croisière normale, la lecture du kilométrage s'incrivant au compteur. Le côté gauche du tableau de bord s'illustre également d'un schéma à quatre vitesses avant et une arrière. Les mouvements du levier de changement de vitesses sont exactement l'inverse des mouvements à opérer sur une voiture améri-

caine ordinaire. Tout ceci étant d'ailleurs beaucoup moins compliqué que cela n'en a l'air, et on change de vitesse au bout de quelque temps sans même y penser.

Les vitres des portes avant ne s'escamotent pas complètement, et on ne peut pas y reposer le coude confortablement. Le passager assis à côté du chauffeur déplore l'absence d'accoudoir sur sa porte. L'essuie-glace électrique n'a qu'une vitesse, et le couvercle de la malle un seul support (deux sur les voitures de 1953 — Éditeur). Lorsqu'il pleut à verse, l'eau s'infiltré dans le vide-poche, et de là, par terre; et la malle n'est étanche ni à l'eau, ni à la poussière. Les pare-chocs sont bien faibles, lorsqu'on les compare aux pare-chocs des voitures américaines; mais le cric qui s'adapte à des logements spéciaux dont il ne peut glisser est fort bien connu.

La Hillman est assez difficile d'accès pour les personnes très grandes ou obèses, surtout la banquette arrière: les jambes n'y disposent que de peu de place, et les portes arrière, assez étroites ne s'ouvrent pas complètement. Nous avons pu transporter parfois six personnes, mais il faut avouer que c'est là une voiture pour quatre personnes seulement, particulièrement adéquate pour deux personnes pouvant alors laisser leurs bagages sur la banquette arrière.

L'essence coûte en Angleterre 41 frs le litre (42,5 cents le gallon U S). Sur les quelque 6.500 km (4.000 m) que nous y parcourûmes, nous brûlâmes environ 91 aux 100 km (26 m par gallon américain). Sur les quelque 9.600 km parcourus ici en Amérique, nous avons consommé 10 l aux 100 km en moyenne et 8 l aux 100 km (31 m par gallon US) sur grand parcours. Pour franchir 1.730 km au mois d'avril dernier, nous avons acheté 9 dollars $\frac{1}{2}$ d'essence (environ 3.350 frs) pour 133 l (35 gallons U.S.). Comme le réservoir d'essence contient 33 litres (8 $\frac{1}{2}$ gallons) de carburant, il suffit de faire le plein tous les 400 km (250 m). En ville, on obtient une consommation fatalement plus élevée, et en hiver, lorsque la voiture ne sert qu'aux aller-retour

Les petites voitures sont faciles à parquer. La Hillman se range sans difficulté là où une voiture américaine ordinaire ne pourrait pas se garer.





Le cric de la Hillman Minx est un vérin mécanique à colonne s'engageant dans des logements permanents fixés au châssis. Il offre toute sécurité, car il ne peut pas glisser.

entre le bureau et la maison, on peut difficilement brûler moins de 11,7 l aux 100 km (20 m par gallon U.S.). Mais cela est dû en partie au fait que par temps froid, il est nécessaire d'utiliser souvent le starter, et la consommation s'en ressent.

Sur les routes sinueuses d'Angleterre, la petite taille et la faible puissance de la plupart des automobiles anglaises ne permettent

Les changements de vitesses se font à l'inverse du système américain. Le levier est ici en marche arrière. Remarquez la position du compteur de vitesse à l'extrême droite.



L'accès à la banquette arrière est assez difficile. La porte ne s'ouvre pas complètement, et la roue arrière gêne les mouvements.

qu'une vitesse moyenne bien inférieure à celle de nos voitures américaines sur nos autoroutes. Des amis nous avaient dit que nous serions incapables de rouler en toute sécurité dans une aussi petite voiture sur les itinéraires à grande vitesse qui sillonnent les États Unis. Cependant, nous nous sommes aperçu que le poids de la voiture, 973 kg (2.075 lbs), allié à la

(Suite page 116)

Les vitres des portes avant ne s'escamotent pas complètement, et il est de ce fait malaisé d'appuyer le coude sur la fenêtre.



Que pensent les Américains des automobiles d'importation européenne?

(Suite de la page 57)

hauteur, 1,52 m (60 in.), formaient une combinaison donnant au chauffeur une impression de sécurité, de stabilité, qui permettent d'effectuer des parcours même très longs sans la moindre fatigue. La vitesse de croisière est d'environ de 80 km-h (50 m-h) et l'on monte à 100 km-h (plus de 60 m-h) sans efforts ni de la part du moteur, ni de la part du chauffeur. Le petit moteur quatre cylindres n'a qu'une faible marge de puissance, et il est nécessaire de souvent changer de vitesse. On ne saurait demander au moteur de 42 CV seulement d'avoir des reprises éblouissantes, et pour dépasser une autre voiture ou grimper une forte rampe, il ne faut pas trop demander à la pompe à essence.

Des quatre vitesses avant, la quatrième est pratiquement une surmultipliée, et est très pratique et satisfaisante en vitesse de croisière. En grimpant une côte, il est nécessaire de rétrograder rapidement en troisième. On doit également rétrograder pour freiner au moteur en descendant les collines. La seconde est l'équivalent d'une première ordinaire et la première est une vitesse à n'utiliser que rarement, en cas de démarrage en pleine charge sur une côte, ou pour traverser très lentement un terrain très accidenté.

La direction est très douce et facile — sans qu'il ne soit besoin de dispositif hydraulique complémentaire — et le freinage au moteur très efficace dès qu'on lâche l'accélérateur; la voiture est très facile à parquer, son diamètre de braquage de 10 m (33 ft) rendant toutes les manœuvres agréables et aisées. Mais par contre, l'automobiliste américain habitué à l'admission d'air automatique (« Choke ») et à un moteur qui chauffe très vite, devra s'habituer à la tendance marquée du moteur à caler au premier feu rouge. Le moteur est froid lorsqu'il n'a pas fonctionné pendant les instants précédant le départ, et sur petites distances en hiver, il faut absolument laisser grande ouverte l'admission d'air.

Le carter contient environ 3,7 l d'huile (1 gallon U.S.), et nous avons fait la vidange

tous les 3.000 km. La boîte de vitesses et le différentiel contiennent chacun 0,9 litre. La seule pièce de rechange dont nous ayons eu besoin fut un interrupteur en matière plastique pour le contact de l'essuie-glace, et la seule réparation à effectuer fut un point de soudure à donner au pot d'échappement, ce qui fut fait dans un petit garage: nous habitons une petite ville où il n'existe aucun représentant de marques anglaises, mais notre Hillman ne nous a jamais donné de soucis, grâce à sa mécanique impeccable.

En résumé, la Hillman Minx n'est pas seulement une voiture différente, mais aussi un type de voiture totalement différent de ce que nous avons l'habitude de conduire aux U.S.A. Bien que notre expérience personnelle n'ait pas la prétention d'être valable pour Monsieur Tout-le-monde, nous pensons pouvoir affirmer après cette année d'utilisation courante de la Minx qu'une personne grande ou obèse y serait fort peu à son aise, pas plus d'ailleurs qu'une personne qui veut étonner ses voisins en circulant au volant d'une voiture « pas comme les autres ». Il faut ne pas se soucier de ce que penseront les voisins si l'on veut rouler en Amérique dans une voiture anglaise, c'est-à-dire une *petite* voiture bien économique.

Mais par contre, si la mécanique pure vous intéresse, si vous aimez conduire et n'avez pas peur de manipuler le levier de changement de vitesses, si vous n'avez pas l'intention de vous mesurer à longueur de route avec les voitures de compétition qui fatalement vous doubleront, en bref si vous aimez sentir vivre votre voiture sous vos mains et vos pieds, alors oui, vous aimerez conduire cette petite voiture britannique.

En outre, si vous vous penchez sur le point de vue financier de la chose, si vous calculez le prix de revient kilométrique de vos déplacements et si vous essayez de comprimer votre budget, vous vous apercevrez bien vite des économies que permet une voiture de ce type, comparée à la voiture américaine ordinaire.

Il y a deux catégories de gens pour qui la Hillman pourrait s'avérer particulièrement utile: il y a d'abord la famille américaine moyenne, possédant déjà une voiture américaine ordinaire, et qui pourrait utiliser avec fruit une Hillman comme deuxième voiture, surtout à l'usage de Madame. Mais les femmes américaines pourraient peut-être se laisser décourager par le changement de vitesses, d'une manipulation si différente de celle de la première voiture. Et comme leurs maris, elles préfèrent peut-être aussi les grosses limousines, puissantes et scintillantes.

Nous avons découvert un deuxième groupe de personnes qui pourraient s'intéresser à la petite voiture: ce sont les Américains moyens qui désirent aller passer leurs vacances sur le continent européen. En effet, on peut voir sur les routes anglaises quelques rares voitures américaines, mais elles y détonnent énormément. A route anglaise, il faut voiture anglaise. Et l'Américain moyen y trouvera un gros avantage financier: en roulant en Grande Bretagne et en Europe dans une voiture aussi

COMMUNIQUÉ

Le Relief partout !

Et voici la France qui lance la publicité en relief dans un périodique ! Il revient à la grande revue des Arts et Industries du Livre « LA FRANCE GRAPHIQUE » l'honneur d'être parmi les tout premiers — sinon la première — à publier des annonces en relief par le procédé des anaglyphes.

L'innovation est de taille et promise à des développements nombreux. Félicitons l'agence de publicité Plan et But, qui a conçu et réalisé ces premières pages appelées à un retentissement certain dans les milieux professionnels.

économique, on économise des sommes réellement très importantes, considérant les tarifs des chemins de fer dans ces pays. Nous avons calculé que, personnellement, l'achat de notre Minx nous a fait économiser plus de 300 dollars en frais de transport (plus de 100 000 fr. F.), sans compter le plaisir de jouir d'une liberté et d'une autonomie qu'il est impossible d'obtenir si l'on ne dispose pas d'une automobile. Et les Anglais assurent le transport gratuit de leurs voitures d'exportation depuis l'Angleterre jusqu'aux Etats-Unis. En fin de compte, notre conduite intérieure ne nous a coûté, déduction faite des économies réalisées grâce à elle, que 1.300 dollars, rendue à New-York, ce qui est un chiffre vraiment satisfaisant (environ 455.000 francs).

Et si vous voulez nous demander ce que nous espérons en obtenir pour la revendre et acheter une autre voiture, nous vous répondrons sans hésiter : Pas question ! Tant que notre Hillman roulera comme elle roule en ce moment et comme elle a toujours roulé, nous n'aurons pas la moindre intention de la revendre ou d'acheter quoi que ce soit d'autre.

vient de paraître

**le seul livre complet
sur l'aviation**

**l'aviation des
temps modernes**

par Edmond Blanc

DIX OUVRAGES EN UN SEUL, histoire - aérodynamique et construction - pilotage, acrobaties, navigation - aviation militaire et marchande - vol à voile et modèles - météorologie - médecine aéronautique - carrières de l'air - machines volantes et hélicoptères - astronautique.

* Un volume de 600 pages - 350 illustrations - broché - couverture en couleurs : 1 590 F + t. l.

chez tous les libraires