BRANLE-BAS CHEZ CITROËN

ESSAI DE LA PEUGEOT 1400 kg
(voir page 7)

l'auto-journal

INDÉPENDANT ET OBJECTIF

LE JOURNAL DE L'HOMME DU XXe SIÈCLE
15 MARS 1957 Prix : 100 Fr. - Belgique 15 Fr. 8e Année N° 170

PARAIT LE 1er ET LE 15 DE CHAQUE MOIS

PARIS (IIe) : 43, boulevard Barbès - Tél. : ORN. 37-39 — BRUXELLES : 41, boulevard Jamar - Tél. : 21-13-23

L'ID 19 PREND L'OFFENSIVE !

TOUT a changé en quelques semaines. L'espoir est venu, les voitures sont parties, les délais de livraison ont bondi. Les constructeurs, inquiets depuis novembre, considèrent à nouveau les événements avec confiance et se préparent à l'offensive avec de nouvelles armes.

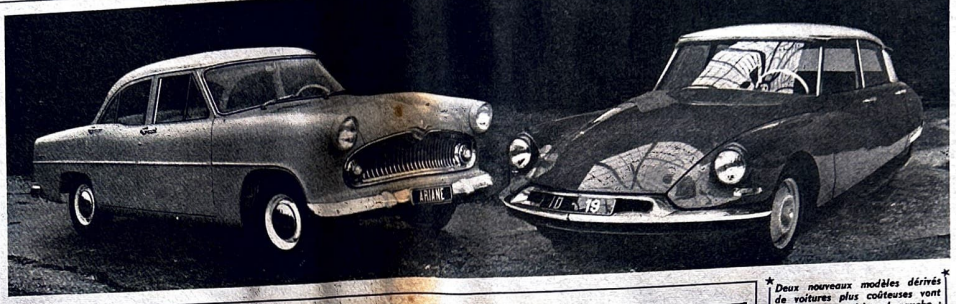
Mais les perspectives qui s'ouvrent ainsi devant eux ne sont plus les mêmes que celles de l'an dernier. Comme nous l'avions prévu il y a quelques mois, les beaux jours de 1957 ne ressemblent pas aux beaux jours de 1956. Restrictions mises à part, la hausse de l'essence et la dureté des temps ne cessent de renforcer la position de la petite et moyenne voiture. Tous les indices confirment une évolution évidente dont les constructeurs ne semblent s'aviser qu'avec retard. Le plus significatif n'est-il pas le verdict de notre referendum de l'automobile idéale : pour le Français de 1957, la voiture moyenne type se situe autour de 8 CV, et plus près de 7 CV que de 9 CV. Il y a quelques années on rêvait de 11 CV. La fiscalité démentielle pèse sur la puissance fiscale, et les constructeurs qui ont vu trop gros ou trop fort, paient lourdement leur erreur.

Ce printemps nous apporte une double et éclatante confirmation de cette tendance à laquelle, les l'euphorie de ces dernières années, aucun doute « spécialistes » patentés ne voulait croire.

Existe-t-il, en effet, un coup de barre plus brutal que celui auquel nous allons assister dans quelques semaines ? Deux grandes firmes françaises : Simca et Citroën vont lancer dans peu de jours deux modèles qui, si différents qu'ils soient, présentent tous les deux cette

Maurice EYRARD

SUITE PAGE 3



Deux nouveaux modèles dérivés de voitures plus coûteuses vont faire leur apparition. A gauche : la Simca Aronde 7 CV 6 places 120 km/h : 725 000 fr. A droite : la Citroën ID 19, 11 CV, 4/5 places, 130 km/h : 750 000 fr.

LE CHANTAGE AUX TICKETS

LE 20 mars, les premiers pétroliers venant de Banias et de Tripoli, ports de l'Irak-Petroleum et la Syrie, grâce à l'effort gigantesque fourni par les pétroliers, nous pouvons affirmer avec certitude qu'à la fin avril nos besoins seront couverts à 95 %.

Il faut souligner que ce résultat réconfortant, qui représente un progrès appréciable sur les mois de janvier et février — au cours desquels les quantités allouées aux usagers ne dépasseront pas 70 % — sera obtenu sans l'utilisation du canal de Suez. Or, malgré ses fanfaronnades, le mégalomane égyptien, aux prises avec de graves difficultés budgétaires et soumis à de nombreuses pressions internationales, n'a pu différer plus longtemps l'ouverture du canal.

D'aussi réjouissantes nouvelles nous faisaient espérer raisonnablement non seulement la suppression, à brève échéance, des restrictions, mais aussi [illegible] par litre.

Hélas ! un danger sous menace sérieusement. Nous savons de bonne source que, retranché dans ses bureaux de la rue de Rivoli, M. Ramadier prépare, avec l'acharnement et l'entêtement qu'on lui connaît, un nouveau coup de plus contre les usagers. Il met la dernière main au plan du « DOUBLE SECTEUR », qui fonctionnerait de la manière suivante : la moitié des quantités d'essence disponibles (75 % des attributions actuelles) serait distribuée aux prioritaires (*sic*) au prix de 76 fr. le litre le reste serait mis en vente libre au prix exorbitant de 110 fr. le litre pour l'essence ordinaire et de 120 fr. pour le super.

Persuadé que les automobilistes sont prêts à tout pour rouler pendant les beaux jours, notre grand argentier veut organiser lui-même LE MARCHE NOIR DES CARBURANTS.

Il n'est pas possible que les autres ministres — M. Lemaire en particulier — se prêtent à un tel chantage qui déclencherait un nouveau désastre pour les usagers et pour notre économie.

Plus de 60 % des touristes étrangers sont motorisés. Seraient-ils assez fous pour voyager dans un pays où l'essence est trois fois plus chère qu'ailleurs ? N'allons-nous pas exciter [illegible] sur le marché des voitures d'occasion, sur lequel les plus de 5 CV ne trouveraient plus d'acquéreurs ?

Les automobilistes ne tolèreront pas cette nouvelle brimade. Cette fois, nous sommes prévenus à temps pour y faire échec. Nous nous y emploiyons avec tous les moyens dont nous disposons et nous lançons un appel à tous les organismes responsables pour qu'ils appuient immédiatement notre action.

L'A.-J.

LE PÉTROLE EST DANS LE LAC !

(De notre envoyé spécial dans les Landes, Roger COULBOIS)

« LE pétrole a jailli... » « Un formidable gisement découvert dans les Landes... » Ces manchettes explosives ont, voilà quelques jours, enfiévré l'opinion publique en même temps qu'elles provoquaient de grands remous dans les [illegible] en trois lignes sur les cylindres des téléscripteurs, la nouvelle aussitôt diluée, étirée, et le plus souvent gonflée de fantaisie, sortait méconnaissable des salles de rédaction.

Dans cette course quotidienne à l'hyperbole, chacun s'est loyalement efforcé de surpasser le voisin. Un grand journal du soir annonçait en titre : « PETROLE : Gisement, 36 fois plus important que celui de Lacq. Le puits serait capable de fournir 10 800 000 tonnes par an. »

Notre confrère voyait grand.

Ainsi mise en valeur, la nouvelle ne pouvait manquer d'éveiller le goût du sensationnel qui sommeille en chaque lecteur. Car, il ne faut pas perdre de vue que 10 800 000 tonnes de pétrole brut, cela représente presque la moitié de la consommation annuelle de la France en période normale, sans rationnement ni restrictions. Grâce à cette découverte miraculeuse, c'en était fini de nos soucis d'approvisionnement. C'était évidemment trop beau...

La réalité est assurément moins extraordinaire, encore que l'opération qui a précédé ces excès de plume soit d'un caractère assez exceptionnel. Quand on voit brusquement déferler du sol 1 400 litres de pétrole en 60 minutes, il est permis d'éprouver un certain trouble. En ce qui concerne le correspondant palois du grand quotidien du soir, ce trouble engendra un curieux vertige des chiffres. Pour évaluer la capacité de production du nouveau puits, il multiplia 1 200 litres par 24 pour connaître le débit quotidien, puis il porta ce résultat au coefficient 365 pour chiffrer la production annuelle. Plus de dix millions de litres, c'était coquet, mais en fin de compte cela faisait un peu maigre. Il voulut convertir les litres en tonnes, mais oublia d'enlever les zéros superflus. Cette omission, imprimée, commentée et répandue à plus d'un million d'exemplaires, fut le point de départ d'une nouvelle ruée vers l'or. En cinq jours, les

SUITE PAGE 5

Stationnement non payant !...

Cette voiture aurait-elle trouvé un remède au stationnement payant en se garant sur ce quai momentanément inondé ? Nos édiles n'ont pas encore pensé à « réserver » l'ombre de ce pont. Mais qui sait si leur acharnement ne les conduira pas à cette extrémité ?

VOIR EN PAGE 2 LA SUITE DE NOTRE GRANDE CAMPAGNE CONTRE LES CITES RACKETT.

TEXACO
ICE WATER
TRUCK STOP
DRIVER'S DISCOUNT
VISIT OUR
PRAYER SANCTUARY
YOU ARE Welcome REGARDLESS OF
RACE COLOR OR CREED

L'AMÉRICAIN VIT SUR LA ROUTE :

Un centaure à corps d'auto

Au visiteur français qui les sillonnent, les Etats-Unis offrent d'innombrables visages. Le moins frappant n'est pas celui d'un pays dans lequel l'automobile commande la vie et la pensée même des habitants. C'est cet aspect singulier que notre collaborateur Jean Douxey a dépeint au cours d'une série d'articles inaugurée ci-dessous dans ce numéro.

A Detroit, la capitale américaine de l'automobile, un des magnats de cette industrie nous a dit :

— Nous avons, aux Etats-Unis, environ 50 millions de voitures en circulation. La production de 1957 atteindra 7 millions de véhicules et celle de 1958, 8 millions.

« Le prix moyen d'une voiture américaine est de 3 000 dollars. Notre production d'autos représentera donc, cette année, un total approximatif de 21 milliards de dollars. »

Nous avons fait rapidement le calcul. A 400 francs le dollar, cela représente plus de 8 000 milliards de notre monnaie...

Notre interlocuteur jouait avec les chiffres. Il poursuivit :

— Nous estimons qu'une voiture américaine fait en moyenne 25 000 kilomètres par an. Nos 7 240 milliards de kilomètres par an.

— Estimez-vous que les Etats-Unis sont arrivés au degré de saturation automobile ?

— Non pas. Nous sommes loin du plein développement, surtout

Jean DOUXEY

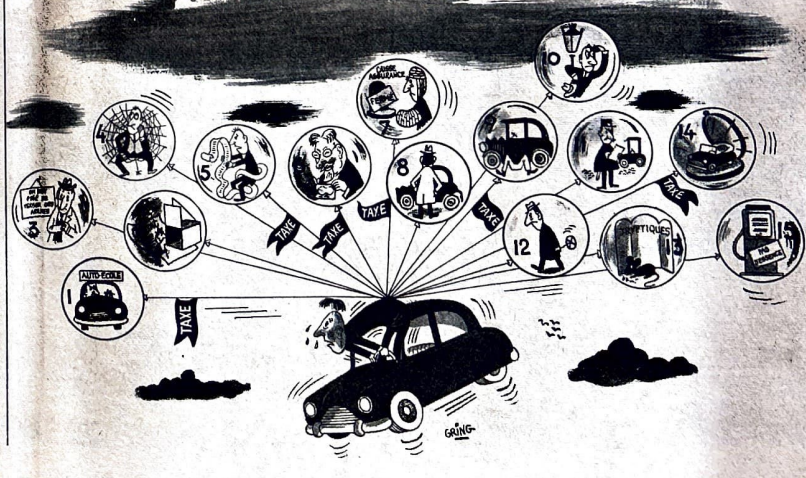
SUITE PAGE 3

« Welcome to the sanctuary!... » Propriété est actuellement pompiste de Detroit, Il est bien spécifié que la chapelle est ouverte gratuitement aux « Chevaliers de la route », sans distinction de race, couleur, ni religion. Pendant ce temps, la voiture sera vidangée, graissée, lavée et le plein d'essence sera fait. Puis en sortant, le conducteur moralement et physiquement détendu, réglera l'addition [illegible] dans laquelle pourront être comprises cigarettes et boissons. Nous nous [illegible] simplement quelle [illegible] la réaction d'un esprit latin devant cette surprenante initiative.

LES QUINZE PLAIES DE L'AUTOMOBILE

Il faut, de nos jours, une âme bien trempée, et une sérieuse dose de patience, pour être automobiliste. Qu'on en juge par l'ensemble des brimades dont tous les possesseurs de voitures sont victimes et que nous appellerons les quinze plaies de l'automobile.

• 1. Les tracasseries pour l'obtention du permis. • 2. La signature d'un contrat léonin avec le constructeur. • 3. Les arrhes. • 4. Les abus dans les délais de livraison. • 5. La facture, qui ne représente que le prix catalogue et à laquelle il faut ajouter une longue liste de frais. • 6. La vignette Ramadier. • 7. L'assurance (primes élevées, difficultés de remboursement en cas d'accident, délais invraisemblables). • 8. Le garage (petite place, exigences du propriétaire, services obligatoires). • 9. Les réparations et l'entretien. • 10. Le stationnement (manque de place dans les villes et menace de stationnement payant. • 11. Les contraventions. • 12. Le retrait de permis. • 13. Les triptyques. • 14. Le signe extérieur de richesse (percepteur). • 15. La pénurie d'essence.



LA CITROËN ID 19 PREND LE DÉPART

SUITE DE LA P. 1

nette particularité : L'ID 19 Citroën et l'Ariane Simca sont dérivées PAR SOUSTRACTION de modèles existants. Dans tous les cas, jusqu'ici, un modèle découlant d'un autre était plus puissant et mieux fini que celui-ci. L'ID. et l'Ariane sont moins puissants et moins bien finis que les véhicules (DS 19 et Versailles) dont ils dérivent.

Dans le cas de l'ID. 19 qui va sortir au début d'avril, le geste de Citroën prend l'allure d'une marche arrière. Pour la première fois, en effet, on voit un constructeur abandonner des solutions, sinon nouvelles, du moins perfectionnées, pour revenir à un classisme éprouvé. L'ID. n'a pas la direction assistée de la DS 19, mais une direction à crémaillère traditionnelle. L'ID. n'a pas la boîte semi-automatique de la DS, mais une boîte mécanique à quatre rapports identique à celle de la DS — mais dont les fourchettes sont commandées par un sélecteur placé sous le volant, et non par le circuit hydraulique. L'embrayage normal réapparaît, de même que la pédale de débrayage, supprimée sur la DS.

Le qual de Javel conserve sur l'I. D. la suspension de la DS et les freins à disque à l'avant. On notera que les freins ne sont plus des Citroën, mais des Lockheed.

Le moteur n'est pas celui de la DS. Citroën aurait pu aisément doter l'ID. 19 de ce groupe, plus moderne que celui de la 11 et sortant en série. Mais le constructeur a tenu à accentuer le décalage entre les deux modèles. L'ID. sera dotée du vieux moteur de la 11 D, avec la modification suivante : la tubulure d'admission vient de fonderie dans la culasse (comme sur la 403). La mise au point de cette correction a été longue et difficile ; les premiers résultats de consommation se révèlent décevants. Actuellement les techniciens du qual de Javel semblent satisfaits de l'amélioration de rendement ainsi apportée au moteur de la 11. Quoi qu'il en soit, l'ID., qui reste fiscalement une 11 CV, dispose de 64 CV contre 75 pour la DS et 58 pour la 11.

Que penser de l'ID ? La voiture, bénéficiant de la suspension réussie de la DS 19 sera, comme celle-ci, une quatre places confortable, mais nettement fine et sensiblement moins nerveuse. Sa vitesse maximum sera de 132/133 km/h (contre 145 pour la DS) ce qui est tout à fait raisonnable pour une 11 CV. Les reprises, notamment en 4e, qui ne sont pas des plus brillantes sur la D.S., seront assez molles pour l'I.D. La consommation sera intéressante, particulièrement sur route, où elle ne dépassera guère 10 litres.

La direction posait un problème. L'abandon de l'assistance n'allègeait pas pour autant le train avant, lourdement chargé. Mais en réétudiant l'épure de direction, et en modifiant l'angle de carrossage, les techniciens du qual de Javel sont parvenus à alléger l'effort qu'aurait imposé le maniement du volant.

A la vérité l'ID. s'adresse à un autre public que la D.S. Citroën n'est aperçu, avec quelque retard, d'une vérité évidente et qu'on nous pardonnera de rappeler encore ici. On ne saurait écouler en très grande série un modèle d'un prix voisin du million, et il n'y a pas place en France pour trois modèles (Prégate, Versailles, DS) affichés à un tarif aussi élevé. Avec la DS 19, Citroën a tiré haut et ne pourra jamais atteindre les cadences dont il avait rêvé. Certaines constatations sont, à cet égard, assez troublantes. En Belgique, où Citroën a longtemps occupé une position solide, la pratique 2 CV progresse régulièrement, contrairement aux assertions de quelques prophètes qui estimaient que la 2 CV ne convient pas à ce marché (alors qu'elle convient à TOUS les marchés du monde !) Or la D.S. 19 a pris, en Belgique, un mauvais départ ; son prix et sa complexité rebutent la clientèle traditionnelle de la 11, et il ne s'est vendu en janvier dernier que 31 D.S. 19 en Belgique, contre 168 Versailles et — même — 48 Frégate! C'est pour rattraper cette clientèle de la 11 que Citroën va lancer l'I. D. à un prix voisin de 750 000 francs.

On notera que c'est là le prix de la 403. Il ne s'agit pas d'un hasard, car c'est surtout la 8 CV Peugeot qui a retenu l'attention de l'ancienne clientèle de la 11. Rappelons que les deux modèles auront la même vitesse maximum (133 km/) et l'on imaginera le duel acharné qui va s'ouvrir entre les deux firmes siégeant au sein de la même chambre syndicale. La fièvre règne actuellement qual de Javel, où l'on rêve d'atteindre les mêmes cadences de la 11, soit 300 par jour. L'ID. devrait démarrer dans une quinzaine de jours à cadence réduite, puis prendre son essor pour répondre à l'attente d'une clientèle que Citroën espère très nombreuse. Au cours des prochains mois, nous verrons le rythme de sortie de la DS plafonner, puis diminuer lorsque ce modèle sera enfin doté de son moteur définitif... et d'un prix qui dépassera le million. Cependant, au prochain Salon, la 2 CV devrait bénéficier enfin du double pardan (à la sortie de boîte et à la roue) si attendu, et qui rendra la direction moins désagréable. Une malle arrière assez plate (analogue à celle qui figure sur le montage ligne) ferait également son apparition.

UNE FILE D'ARIANE

Exactement au moment où Citroën lance l'I.D., Simca lance l'Ariane. Les deux formules sont évidemment très différentes, mais on sera frappé par l'identité des tendances. De même que l'I.D. est une « sous-D.S. 19 », l'Ariane est une « sous-Versailles ». Le moteur « Flash » et la boîte 4 vitesses de l'Aronde prennent, en effet, place sous le capot dans la caisse de la Trianon. C'est dire que 48 CV en remplaceront 78. On ne s'étonnera pas, dès lors, que la vitesse maximum s'établisse à 125 km/h, et surtout que les reprises — particulièrement au-dessus de 80 km/h — soient singulièrement discrètes. L'Ariane ne cache pas son jeu : elle est spacieuse, mais cette 7 CV six places est sans aucune prétention à la performance. L'expérience Simca est audacieuse : elle n'avait jamais été tentée. Le modèle, d'une finition très sobre, séduira peut-être un assez large public qu'inquiétait le V 8 (utilitaires ruraux, taxis, etc.). Un fait est certain : les usagers qui tiennent à pouvoir rouler à plus de 120 km/h sont en minorité. On regrettera que la mise au point et le lancement de l'Ariane aient exigé d'inraisonnables délais, car le modèle eut été particulièrement apprécié au cœur des restrictions. Il est vrai que le constructeur disposera, en tous temps, d'arguments sédulisants et variés, allant de la prime d'assurance réduite (7 CV) à l'exceptionnel rayon d'action : 600 km. La consommation est, en effet, de 10 litres, et le réservoir est celui de la Versailles : 100 litres. Il est un autre argument que Simca se gardera de faire valoir pour ne pas gêner la Versailles : si le freinage n'a jamais été le point fort de la nouvelle famille « Vedette », l'Ariane offrira, sur ce point, bien des apaisements à ses utilisateurs.

Nous assisterons donc, d'ici quelques mois, à une belle empoignade entre trois modèles d'un prix voisin de 750 000 fr. A l'assaut de la 403, obstinément installée dans l'esprit de ses fidèles, vont se lancer l'ID., qui mise surtout sur sa suspension, sans équivalent pour ce prix, et l'Ariane, qui mise surtout sur son habitabilité sans égale pour un prix (et sa puissance flagrante). Ajoutons que l'an prochain, un tout nouveau modèle sera jeté dans la même bataille : la nouvelle 8 CV Renault, dont nous avons révélé l'existence et les caractéristiques dans notre dernier numéro, elle aussi revendue aux environs de 750 000 francs. On observera en passant que la concurrence va jouer désormais à un niveau inférieur à celui qu'avaient choisi, par erreur, les grandes firmes. Entre 900 000 francs et un million, en effet, le combat doit nécessairement cesser faute de combattants. La Frégate a pratiquement disparu de la scène, tandis que DS et Versailles s'essoufflent à la recherche d'un public trop restreint pour leurs ambitions.

Cependant la fin asses prochaine du rationnement, et la venue du printemps ont donné un coup de fouet à tous les modèles et surtout à celui qui avait particulièrement souffert au cours des derniers mois : la Versailles ; les cadences remontent à Poissy. A Nanterre, l'Aronde a bien supporté la crise et l'optimisme revenu, les dirigeants de Simca estiment qu'un changement de carosserie est moins urgent qu'il ne semblait il y a quelques mois. L'Aronde 58, que nous avons présentée ici, n'apparaîtra peut-être qu'au début de l'année 1958. Notons que, peu à peu, la firme concentre son activité dans ses usines — en expansion — de Poissy. Déjà les boîtes de vitesses de l'Aronde sortent de ces ateliers où la voiture tout entière tout être fabriquée avant longtemps. A plus moyen-là, me d'assurance réduite (7 CV) à mais à ce moment-là seulement, le groupe Simca envisagera le lancement de la 3 CV, version française de la Fiat 600 (certes plus intéressante que la future 450), pour laquelle il existerait marché : celui de la 4 CV qui s'efface.

LA DAUPHINE EST REINE

Chez Renault, en effet, les cadences de 4 CV tombent rapidement et il faut signaler que le modèle « Affaires » conçu ici délaissé par le constructeur et la clientèle, supporte mieux l'épreuve (grâce à son prix et à la publicité faite autour de lui) que le modèle « sport » évincé par la Dauphine.

Cette Dernière est un éclatant succès commercial. 120 000 ex. sont déjà sorties de Flins, et les délais de livraison, tombés à quelques jours pendant la récente crise, ont bondi en nouveau pour atteindre actuellement six à huit mois (ce qui fait le onzième de l'Aronde). L'exportation en Amérique se développera mieux si la direction commerciale de la Régie n'avait tout simplement oublié de s'assurer à l'avance le fret nécessaire !

La voiture, qui vient d'être enfin dotée d'un chauffage efficace, doit recevoir des jantes à voile plein, préparant la venue des freins à disque, avant même le prochain Salon. La suspension à air intégrale viendra après le frein à disque. Des sièges plus confortables et une suspension améliorée caractériseront la Dauphine modèle 58.

La boîte quatre vitesses dont certains ont parlé, ne figure pas, à vrai dire, parmi les améliorations réclamées avec insistance par la clientèle. Celle-ci, qui trouve avec raison l'échelonnement des trois rapports satisfaisant, préférerait de beaucoup une première synchronisée. (Actuellement une Dauphine sur dix est équipée de l'ouvrage Ferlec.) Certains ont pu penser que la boîte à quatre rapports était sur le point d'apparaître, car l'utilitaire 600 kg à traction avant et moteur Dauphine (qui est au point et pourrait être lancé dès que la Régie le voudra) est doté d'une telle boîte. Mais des recherches de ce genre sont nombreuses à Billancourt, où l'on n'est penché par exemple sur un original prototype de Dauphine décapotable à traction avant.

Il est d'autres initiatives, encore moins connues auxquelles s'adonne actuellement la Régie et qui nous paraissent au moins aussi intéressantes. Nous pouvons révéler par exemple que, des ateliers du Mans, il sort depuis peu des pignons de boîte en acier coulé sous pression, au four électrique, pour lesquels l'usinage et le prix de revient sont, évidemment, ramenés au minimum. Jusqu'ici c'était essentiellement l'aluminium qui bénéficiait de cette technique. La nouveau procédé exploité par Renault sous licence étrangère, va être développé et ouvre des perspectives étonnantes. On notera en passant — une fois encore — que si la Dauphine est ingénieusement construite en vue du rendement du prix de revient, son prix de vente reste scandaleusement élevé.

A quoi pense actuellement Renault dans d'autres domaines ? De la 8 CV nous avons dit, dans notre dernier numéro, tout ce qui pouvait actuellement être dit. A propos de la Frégate 58, que nous avons présentée en détail le 1er décembre 1956, signalons que, concurremment au double arbre à cames en tête à l'étude à partir du bloc actuel, la Régie fait étudier un V 8 à haut rendement. Ce fait, encore peu connu, confirme la nouvelle doctrine de Renault. A l'avenir, et surtout après l'apparition de la 8 CV, la Frégate réapparaîtra de plus en plus comme un modèle de prestige, construit à petite cadence et vendu plus cher que le modèle actuel !

Peugeot n'est pas actuellement sous le feu de l'actualité. Disons que la reconversion de la 203 vers la 403 a été ralentie par Sochaux surpris par quelques demandes de report concernant les livraisons de 403, et par quelques commandes inattendues de 203. Aujourd'hui la situation s'est modifiée de nouveau, et l'usine suit avec retard la nouvelle tendance : les concessionnaires disposent de 203, qu'ils livrent assez vite, tandis que la 403 bénéficie à nouveau d'une demande intense et impose de longs délais aux acheteurs.

La 103 pourrait très placidement ses essais. Peugeot en accentue le caractère robuste et pratique. Le modèle qui rivalisera avec la 5 CV Dauphine, sera de construction moins légère que la Renault, il sera également un peu moins rapide qu'elle. Peugeot sachant fort bien qu'il est inutile, sur une 5 CV de grande diffusion, de promettre 115 km/h.

Les cadences de Panhard se maintiennent à un niveau assez élevé, pour une raison que connaissent fort bien — et qui développent — tous les concessionnaires de la marque. La 2 CV est vendue en prime par les concessionnaires Citroën. A tout acheteur de Dyna qui en exprime la demande, et qui croit ainsi faire une bonne affaire. Cette formule de vente illégale et scandaleuse reste malheureusement encouragée par la firme, et tolérée par les Pouvoirs Publics, beaucoup plus débonnaires à l'égard des constructeurs que vis-à-vis des usagers.

Notons que la Dyna sera prochainement livrable en teinte « ivoire ». Mais les services techniques de la porte d'Ivry s'intéressent à un tout autre problème de carrosserie : l'abandon du métal léger et l'adaptation de l'acier ont modifié la répartition générale des masses et influencé la tenue de route qui n'est plus ce qu'elle était. On s'efforce de corriger ce défaut.

Ainsi, à de rares exceptions près, l'euphorie règne à nouveau chez les constructeurs, que gagne la fièvre annuelle des beaux jours.

Puisse l'accroissement de la demande intérieure ne pas ralentir les efforts à l'exportation annoncés par certains (Renault, Simca) sous la pression du besoin, aux jours noirs de la crise. Puisse également la leçon des faits montrer aux grandes firmes que la course à la puissance et au prix n'est pas une obligation inéluctable.

A cet égard les raisonnables Citroën I. D. et Simca Ariane ont démontré que, commercialement, un coup de frein sert parfois mieux un modèle qu'un coup d'accélérateur.

M. E.

AUSTIN CHERCHE SON ÉTOILE...

EXCLUSIVITÉ L'AUTO-JOURNAL

AUSTIN OF ENGLAND » fait actuellement de grands efforts pour renouveler la gamme de ses modèles et retrouver la faveur du public. On ne néglige pas pour autant les techniques nouvelles à Birmingham où les usines Austin possèdent depuis juillet 1955, un département de recherches pour l'application de la turbine à gaz à l'automobile. C'est aussi à cette époque que roula pour la première fois une lourde « Princess » à moteur à turbine. Depuis, les essais ont été poursuivis avec une petite unité motrice développant 125 CV et atteignant un régime maximum de 23 000 tr/mn.

Cette turbine sera montée dans une voiture expérimentale spécialement construite dont la maquette (en haut) vient d'être présentée. Il est impossible de retrouver dans cette carrosserie futuriste et bien profilée, des traces du traditionnel style britannique.

En revanche, le prototype d'une A. 35 modifiée (en bas) ne peut encore se prévaloir de lignes élégantes. L'adoption d'un moteur 950 cm3 ne semble pas avoir favorisé beaucoup ses ventes.

L'AMÉRICAIN : CENTAURE A CORPS D'AUTO

SUITE DE LA P. 1

parce que notre réseau routier — cependant admirable — est insuffisamment adapté.

Et notre interlocuteur ajouta :

« Nous ne sommes encore qu'au premier stade d'une civilisation nouvelle : la civilisation de l'automobile.

Le mot était dit... Oui, une véritable civilisation de l'automobile s'affirme déjà aux Etats-Unis. Elle façonne et transforme les paysages. Elle détermine l'urbanisme, le planning des cités. Elle commande la vie de tous les jours, les manières d'être, et, dans une certaine mesure, elle impose un rythme de pensée.

L'Américain devient un centaure à tête d'homme et à corps d'auto. Le cheval mythologique est devenu un cheval-vapeur...

LES LITANIES D'UN CULTE NOUVEAU

L'auto est bien le mythe n° 1 des Etats-Unis. Elle est le héros fabuleux des temps modernes, paré de vertus et de légendes.

Nous avons découpé un article publié dans un grand quotidien américain « The Los Angeles Times » (reproduit dans « The New Yorker » du 16 février 1957). Il traite de la « Cadillac 57 ».

« Elle est, dit notamment ce texte, la rapidité soumise à la volonté humaine. Elle donne à l'homme la victoire sur la distance. Elle ouvre à l'humanité les routes du monde. Elle éclaire la vie. Elle donne la vitesse au corps de l'homme et l'espace à ses ambitions. Elle contribue à la paix et à la bonne amitié entre les races. Elle est le pont sur l'espace qui matérialise les hommes dans l'ignorance mutuelle. Elle précipite les esprits supérieurs vers les conférences qui décideront du destin des nations... Elle affranchit l'homme des servitudes. Elle est le plus constant et le plus fidèle serviteur des foyers, la douce assistance des malades. »

On pourrait faire un riche et pittoresque recueil des adjectifs que la publicité emploie à l'égard des autos et diffuse par ses moyens outranciers : panneaux démesurés dans les villes et sur les routes, cascades de néon, placards massifs dans les journaux, répétitions obédiantes à la radio et à la télévision.

Ces adjectifs sont généralement portés au superlatif et sont souvent les mêmes que ceux dont on gratifie une femme belle ou « sexy ». C'est ainsi que la De Soto est « the most exciting car in the world to-day », la Cadillac est vantée pour ses « graceful new lines »; elle est « dramatically advanced in every way », et « magnificent beyond all expectations ». La Pontiac se recommande pour sa « personality ». La Chevrolet est « sweet and smooth » (charmante et douce). La Chrysler est « the most glamorous car » (la voiture la plus éclatante; le mot « glamour » s'emploie surtout pour les belles filles). Aujourd'hui, on célèbre autant une auto pour le « styling » que pour l' « engineering ».

Telles sont les litanies d'un culte nouveau. L'on ne doit pas en sourire. Il faut, en toute bonne foi, comprendre ce que représente aujourd'hui l'auto dans la vie d'un pays où on peut obtenir son permis de conduire à seize ans, où l'essence coûte 30 francs le litre, où la femme de ménage vient à son travail en voiture, où l'auto a permis aux Noirs de sortir du ghetto des villes écrasantes pour aller habiter dans les « zones vertes » où les accidents de voitures font 40 000 morts par an.

LE "DRIVE-IN"

« Drive-in » est un de ces mots elliptiques comme la langue anglaise peut et sait en créer. « To drive » : c'est conduire une auto. « To drive-in » : c'est conduire une auto à l'intérieur. En vérité, cela signifie qu'on fait une opération déterminée sans descendre de voiture.

On fait du « drive-in » à tous moments aux Etats-Unis. On va au « drive-in theater », au « drive-in picture », On fait du « drive-in shopping ». On effectue des opérations de banques en « drive-in bank ». On mange au « drive-in snack ». Et l'on passe...

On connaît le principe du cinéma en « drive-in ». Celui-ci est un vaste emplacement, le plus souvent en pleine nature et, naturellement, en plein air. Face à un très grand écran, placé haut, les autos se rangent en ordre serré et se branchent sur un écouteur porté sur une tige fixe. Droit d'entrée : en général 50 cents par voiture, 200 francs. Il y a des cinémas en drive-in de 200 places, d'autres de 1 000 et de 2 000 places.

La première réaction Européen est de dire : « Les Américains sont des maniaques du volant. Même pour leurs distractions, ils ne peuvent pas décoller de leur voiture. » Mais les Américains répondent : l'objection et vous disent : « Un tel cinéma résoud le problème du parking. Au surplus, il est préférable de voir un film en étant assis sur les moelleux coussins d'une voiture plutôt que comprimé dans le fauteuil d'une salle. » Ceux qui ont des enfants en bas âge, ajoutent : « Nous serions condamnés à rester à la maison, car nous n'avons personne pour garder les gosses. Par ce moyen, nous installons ceux-ci dans la voiture et ils dorment. » Nous, les amoureux qui, à mois couverts, vous font comprendre que l'auto offre plus d'intimité qu'une salle, même obscure...

Mais le « drive-in » ne s'applique pas seulement au cinéma. Il y a maintenant des magasins où l'on fait ses achats en « drive-in ». Vous stoppez près d'un guichet de vente et passez votre commande. Pas de problème de choix, car les marchandises américaines sont standardisées. Pas de paquets à faire, puisque lesdites marchandises sont préalablement pesées et empaquetées. Le paiement ? Dans ce pays où le crédit est roi, il suffit d'inscrire l'achat à votre compte. Vous paierez en fin de mois. En moins de deux minutes, votre marché est fait et vous repartez.

Les banques se sont mises de la partie. Elles ont des « drive-in-windows ». Sans descendre de voiture, vous faites vos dépôts ou vos retraits. J'ai vu une banque de Dallas, au Texas, qui avait six guichets d'opérations en « drive-in ».

La plupart des bibliothèques publiques ont aménagé des guichets extérieurs où l'on peut rendre les livres sans descendre de voiture. Il m'est arrivé, pendant j'ai vu les facteurs ruraux qui, à bord de leur auto, distribuaient le courrier dans les boîtes aux lettres disposées en bordure de route.

Même les repas se prennent couramment en « drive-in ». Vous stoppez devant un restaurant de route. Un coup de klaxon : un garçon arrive, rapporte le repas sur un plateau qui s'adapte à la portière de la voiture. Il n'y aurait cependant aucune quelque pas à faire pour entrer dans le restaurant, et profiter de son confort, pour admirer la souple démarche des serveuses, pour faire son choix parmi tous les gâteaux présentés sur le comptoir, pour écouter, moyennant 10 cents, le disque du jour : « I could have danced all night ». Mais non, l'on voit des quantités d'automobiles qui semblent tirer à leur siège, qui semblent définitivement faire corps avec leur voiture. Là, nous avouons ne plus comprendre...

LA FLORAISON DES MOTELS

Les motels sont maintenant un des décors essentiels de la route américaine. Ils proliféreront à un rythme extraordinaire. Nous avons pu en compter dix-sept échelonnés sur une seule autoroute aux abords d'une ville ville 100 de l'Arizona. Non seulement ils jalonnent les routes, mais ils collent aux villes, venant leur sur place avec les grands hôtels urbains.

Les dimensions des motels sont variables : certains n'ont qu'une vingtaine de chambres ; d'autres en totalisent cent-cinquante. La plupart se présentent comme un long bâtiment sans étage où les chambres sont juxtaposées. Dans d'autres, les chambres forment de petits pavillons isolés. Aucune monotonie dans leur architecture, notamment grâce à la polychromie des façades. Un confort certain : chaque chambre comporte naturellement une salle de bains et, en règle générale, l'air conditionné et un appareil de télévision.

Pourquoi les motels connaissent-ils un tel succès ? Les raisons sont multiples.

D'abord, ils sont une solution au problème du parking.

Ensuite, ils sont un moyen pratique à la portée d'un peuple pratique. Vous passez au bureau du motel; vous payez, on vous désigne une chambre et on vous en remet la clé, que vous laissera sur la porte quand vous repartirez. Par une marche arrière, votre coffre à bagages vient louxter la porte de la chambre. Les valises sont à l'intérieur en un tournemain. Cela est capital, car l'Américain, habitué aux autos spacieuses et aux coffres larges, transporte généralement une masse de bagages de toutes sortes, depuis une garde-robe complète sur cintres, enveloppée de nylon. Va-t-il dans un hôtel en ville ? Le déchargement de ses bagages, leur transfert à un quintaine vingtième étage, à travers d'interminables couloirs, prend les allures d'un véritable déménagement.

Ajoutons un argument psychologique. L'Américain est un individualiste, malgré sa participation aux associations, aux clubs, aux « conventions ». Dans le motel, il trouve son « casier » personnel, un lieu de repos dans lequel ne lui offre pas le grand hôtel, avec ses exigences, sa vie collective. Il choisit une ville qui l'accable dans sa vie quotidienne. Et, pour peu que le motel soit installé à l'orée d'un bois ou sur les rives d'une rivière, il s'adonne à son amour de la nature et joue au Jean-Jacques motorisé...

Le motel n'est pas cher. Une chambre coûte en moyenne 5 dollars (environ 2 000 francs). Ceci que soit le nombre des occupants. Enfin, le motel est discret — ce qui compte dans une organisation sociale assez lourde de contraintes et d'interdits.

DES MAISONS SUR LES ROUTES

Un autre décor de la route américaine est constitué par les « trailer'parks », qui constituent parfois de véritables villes.

Les « trailers » (le mot signifie textuellement remorque) ; sont inconnus en Europe. Ils n'ont rien de commun avec nos roulottes de camping. Ce sont de véritables wagons d'habitation sur route. Ils ne peuvent se mouvoir par leurs propres moyens et leur poids interdit qu'on les accroche à une voiture ordinaire. Il faut, pour les déplacer, un truck spécialisé.

Il y a des trailers modestes, d'autres luxueux. On en fait maintenant à deux étages. Normalement, ils comportent un living-room, une ou plusieurs chambres, une cuisine et une salle de bains. Les aménagements sont ingénieux, les matériaux clairs et gais, l'éclairage largement assuré par de grandes baies et une profusion de néon. Bien entendu, un trailer est livré aujourd'hui avec chauffage central et air conditionné, machines à laver le linge et la vaisselle, frigidaire et télévision. Dans les trailer-parks, les connexions d'eau et d'électricité sont assurées.

Le trailer est l'expression même d'un pays en plein essor, où la main-d'œuvre est sujette à la mouvance des chantiers. L'Amérique n'est certes pas un pays Il y existe un véritable nomadisme du travail. On voit ainsi les trailers s'agglomérer autour des villes en construction, des usines qui jaillissent du sol. Ils sont le témoignage des œuvres nouvelles et non point le signe d'une crise de logement.

Les trailers sont ainsi de véritables maisons sur route, conçues et aménagées pour une population flottante. D'autres citoyens américains n'hésitent pas à transporter leur maison construite en dur, quand ils changent de résidence, quand le marché du travail les appelle ailleurs. On voit ainsi des maisons entières, hissées sur des chariots, qui, la nuit venue, parcourent sur la grand-route vers un décor nouveau.

Nous avons même vu une petite église qui faisait du 40 à l'heure sur une route du Texas...

J. D.

(A suivre.)

Le motel fait maintenant partie du décor des routes américaines à l'égal des stations services. En Louisiane, les palmiers agrémentent encore le cadre de ces hôtels pour existence motorisée.

VOTRE VOITURE AURA DU CHIC avec les numéros en relief

HILLS
36, RUE DE L'AVENIR CLICHY (Seine)
Tél. : PERéro 54-27
En polythène blanc souple — En zamak chromé

ÉQUIPEMENTS : WOLKSWAGEN DAUPHINES et toutes voitures françaises
81, RUE MARCEAU — MONTREUIL-s-BOIS
SEINE — TÉL. : AVR. 23.91 - 42.83
ADRESSE TÉLÉGRAPHIQUE ROUROB

Dans notre prochain numéro : LA CIRCULATION ET LE STATIONNEMENT

DES HOUSSES QUI NE RISQUENT RIEN

SARVYLINE
PRODUCTION SARVYL
LAVABLE INDÉCHIRABLE TOUTES TEINTES

4 CV	9.500	203	19.000
Dauphine	15.000	Grand Large	20.000
Aronde 11 B1	18.000	403 Versailles	21.000

(portes sellier comprises, sauf pour 4 CV)

POSE GRATUITE EN 3 HEURES ★ GARANTIE TOTALE 1 AN
Catalogues en couleurs et échantillons gratuits sur demande.

LA HOUSSE PEREIRE
197, Boulevard Pereire - PARIS (17e) - ETO. 67.77
Si vous demeurez dans l'Est, adressez-vous à la Housse Pereire, 11, Rue Mangin à Metz (Tel. 68.00.97)