

J'AI CONDUIT LA DAF 46 SL

■ Ce n'est pas une révolution pour le constructeur hollandais qui s'est fait le champion pour l'automobile de la transmission automatique par courroies. Le Variomatic, par sa simplicité d'emploi et sa bonne adaptation aux voitures de petites cylindrées, s'est imposé petit à petit à une catégorie d'utilisateurs rechignant plus ou moins sur les contingences de la conduite classique et n'étant pas pour autant intéressés par les voitures plus imposantes dotées de boîtes de vitesses hydrauliques. Pour la 46, chose qui n'arrive jamais dans la réalité, une courroie a sauté !

C'est en effet la principale caractéristique de ce nouveau modèle. Le Variomatic qui, sur tous les autres modèles de la marque comporte deux courroies, n'en utilise désormais qu'une sur la 46. Cette modification mécanique a été rendue possible grâce à l'adoption d'un pont arrière De Dion, de principe identique à celui des 66. Avec cette disposition, en effet, le carrossage des roues restant constant, la courroie ne subit plus d'efforts de torsion, comme cela était le cas avec les roues arrière indépendantes. En supprimant ainsi une courroie, plus les deux poulies correspondantes et leurs accessoires, on enregistre un gain de poids de 20 kg. Cette suppression représente la principale modification mécanique. Le moteur reste le bicylindre à plat refroidi par air de 844 cm³, développant 34 ch DIN à 4 500 tr/mn comme les 44. Avec le pont arrière De Dion, la suspension fait appel à deux ressorts à lame unique qui remplacent les ressorts hélicoïdaux.

On note encore le montage d'un alternateur triphasé. Il offre la possibilité d'obtenir en option une lunette arrière dégivrante. Enfin, la nouvelle disposition du train arrière a permis d'augmenter la capacité du réservoir d'essence de 38 à 42 litres.

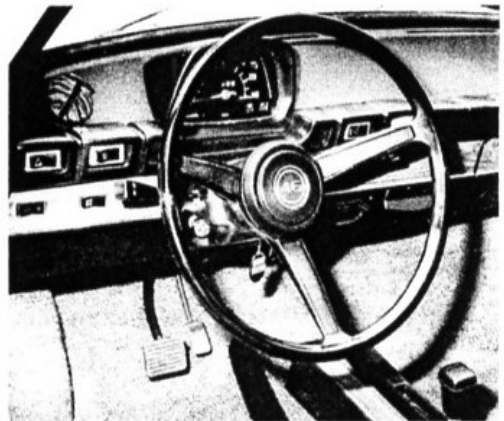
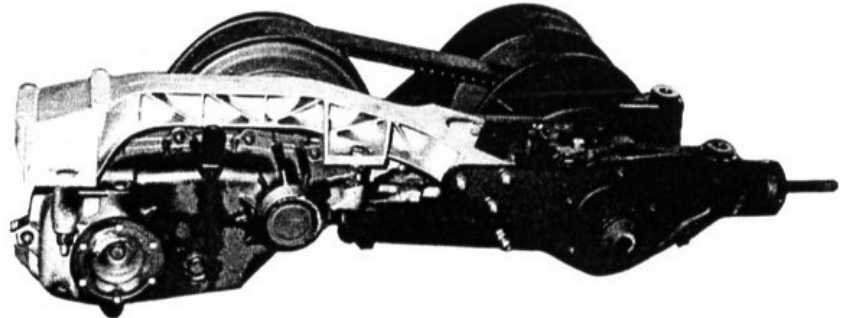
La carrosserie est pratiquement inchangée. A l'extérieur, on remarquera seulement le montage de répétiteurs de clignotants sur les ailes avant, les nouvelles poignées de porte et, bien sûr, le sigle 46. A l'intérieur, l'aménagement de la planche de bord a été retouché, notamment la disposition des commandes sous le volant, mieux groupées et plus pratiques. Les essuie-glace sont à deux vitesses, le lave-glace reste à pompe manuelle, mais il est pourvu de quatre jets. Sur les versions Super-Luxe, la planche de bord est en faux bois ; elle est grise sur les modèles Luxe. Apparaissent au tableau, des témoins de niveau de liquide de freins, de starter et de frein à main, tandis que la Super-Luxe est dotée en plus d'une boîte à gants avec couvercle.

Sur la console centrale, le sélecteur de marche en bec-de-cane a fait place à un pommeau carré comportant la grille des positions : D : Drive, N : Neutral, R : Reverse.

La 46 est proposée en quatre versions : berline Luxe avec intérieur simili (14 100 F) ; Super-Luxe avec intérieur drap (14 700 F) ; break Luxe (15 100 F) ; Super-Luxe (15 700 F). Elle ne supprime pas la 44 qui subsiste toujours avec son Variomatic à deux courroies, ses roues arrière indépendantes et ses ressorts hélicoïdaux. La 44 devient maintenant le modèle de base qui vaut 12 400 F ou 13 300 F pour la version « L ».

AU VOLANT

Pour la mise en route, c'est toujours le même processus. Il est préférable d'engager le sélecteur de marche avant de lancer le moteur, si l'on veut éviter des craquements désagréables. Il faut, en tout cas, attendre que le régime de ralenti soit établi, principalement lors des manœuvres. C'est une habitude à prendre. Dans la progression de la voiture, le nouveau Variomatic apporte peu de changement. Le moteur s'emballe et se révèle alors plutôt bruyant ; puis, la vitesse augmentant, il devient beaucoup plus silencieux. Les performances semblent en progrès par rapport à la 44. Le moteur n'a



pas une puissance supérieure, mais ce type de Variomatic avec une seule courroie doit provoquer moins de perte dans la transmission. On s'aperçoit par ailleurs qu'il faut jouer de l'accélérateur à bon escient si l'on ne veut pas emballer le moteur inutilement. Si l'on appuie brutalement, le Variomatic rétrograde, et ceci est valable par exemple pour un dépassement ; mais en marche normale, on peut très bien accompagner la démultiplication variable avec la montée progressive des régimes, ce qui doit jouer favorablement sur la consommation.

Sur les petites routes, que nous avons empruntées sous la pluie, nous avons vite constaté une meilleure tenue du train arrière. Le caractère très surviseur de la 44 a disparu et si l'on ressent parfois un léger déboîtement dans certaines courbes, il se

contrôle très bien. En revanche, avec un vent de travers, la trajectoire n'est pas toujours rectiligne et la direction, très légère, gagnerait à être plus précise.

En matière de suspension, il y a un léger progrès par rapport à la 44. Les cahots sont mieux filtrés, mais sur des ressauts prononcés, les réactions restent encore assez sèches. Les sièges sont corrects, de même que l'espace aux places avant ; cependant le passage de roues nous a un peu gêné.

Mieux finie, et dotée d'un comportement plus sain, la 46 se situe dans une catégorie certes fort encombrée, mais où elle est cependant la seule à disposer d'une transmission aussi originale qu'efficace. C'est un atout non négligeable dans les conditions actuelles de circulation.

Robert SEJOURNE