

HALTE...



...AU BLUFF!

NOUS AVONS PASSÉ POUR VOUS

DIX FRONTIÈRES SANS TRIPTYQUE

- Allemagne
- Autriche
- Danemark
- Espagne
- Italie
- Norvège
- Portugal
- Suède
- Suisse
- Yougoslavie

DEPUIS deux mois, nous menons une vigoureuse campagne destinée à dénoncer le bluff éhonté qui consiste à laisser croire aux automobilistes qu'ils ne peuvent encore aujourd'hui franchir en Europe aucune frontière, sans les documents douaniers délivrés par les clubs et associations à leurs seuls adhérents.

Nous n'avons cessé de nous élever contre cet exorbitant privilège accordé aux associations de tourisme et aux divers automobile-clubs, étroitement solidaires les uns des autres pour l'exploitation des usagers au mé-

UNE 6 CV RENAULT

L'auto-journal

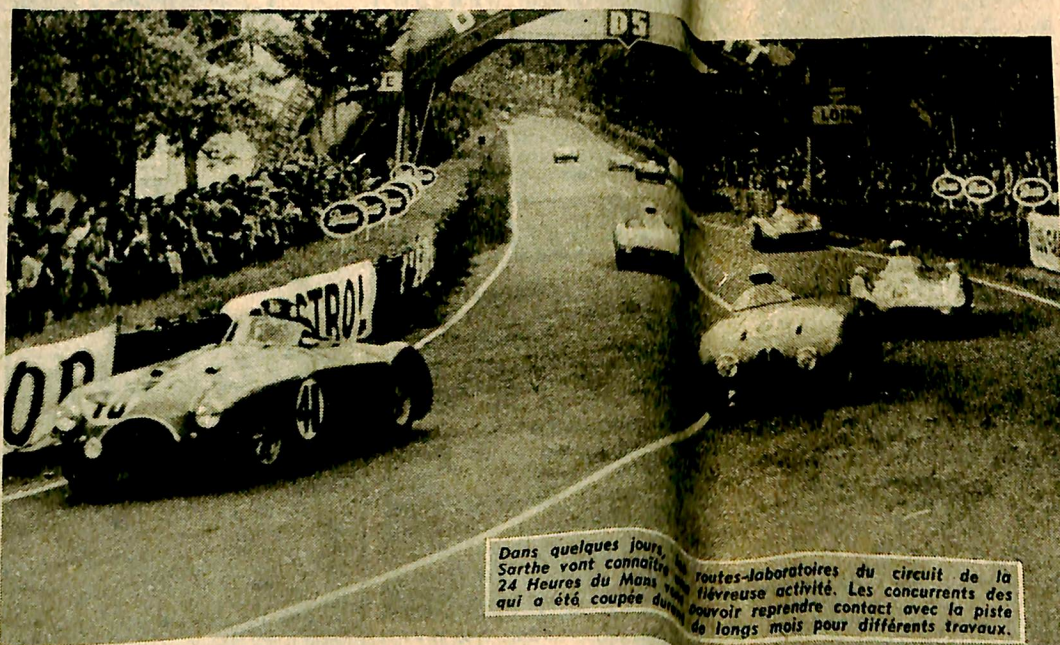
INDÉPENDANT
ET OBJECTIF

LE JOURNAL DE L'HOMME DU XX^e SIÈCLE
1^{er} JUIN 1955

PARIS (18^e) : 43, Bd... - Tél. ORN. 37-39 - BRUXELLES : 41, Bd Jamar - Tél. : 21-13-22

PARAIT LE 1^{er}
ET LE 15 DE
CHAQUE MOIS

TOUS LES
SECRETS DE
LA RÉGIE



Dans quelques jours, Sarthe vont connaître une très vive activité. Les concurrents des 24 Heures du Mans vont pouvoir reprendre contact avec la piste qui a été coupée durant de longs mois pour différents travaux.

LA FRÉGATE: BAISSSE AU PROCHAIN SALON

NOUS sommes en mesure de révéler aujourd'hui que la Régie a décidé de retarder la sortie de sa 5 CV, prête, nos lecteurs le savent, depuis près d'un an, et de transformer cette « super 4 CV » en un nouveau modèle intermédiaire : une 6 CV destinée à se placer entre la 4 CV et la Frégate. Sur cette dernière, comme sur les projets de la Régie face à la concurrence, on trouvera plus loin des informations exclusives.

Si la 5 CV Renault ne sort pas en 1955, c'est d'abord parce que la 4 CV continue à remporter un vif succès. C'est ensuite parce que la Régie tient à garder en réserve un atout — et une menace — en prévision des sévères campagnes à venir.

Le succès de la 4 CV ? C'était de 1949 à 1952 une évidence. Dans sa catégorie, la voiture était pratiquement seule, elle polarisait d'innombrables désirs. Mais pendant l'hiver 52-53, l'état-major de la Régie se prit à nourrir quelques inquiétudes. La 203 et l'Aronde se multipliaient sur le marché de l'occasion. La 2 CV se frayait un chemin. Les jours de la 4 CV n'étaient-ils pas comptés ?

Au début de 1953, Billancourt sortait 7.000 4 CV par mois, en s'interrogeant sur les cadences des mois suivants.

En juin 1953, il fallut en fabriquer 11.000. La 4 CV venait de rece-

voir un coup de fouet printanier qui stupéfia les augures de la Régie. Cette surprise, soit dit en passant, est révélatrice de la méconnaissance du marché, même à court terme, dans laquelle se trouvent tous les grands constructeurs, qu'il s'agisse de Renault ou des autres. Neuf fois sur dix, dans ce domaine, comme dans bien d'autres, les éléments d'information les plus sûrs, ou même la simple logique, ne prévalent malheureusement pas contre les idées toutes faites, l'optimisme béat, ou le pessimisme saisonnier.

Après la renaissance de 1953, la cadence de sortie de la 4 CV se...

J. M.

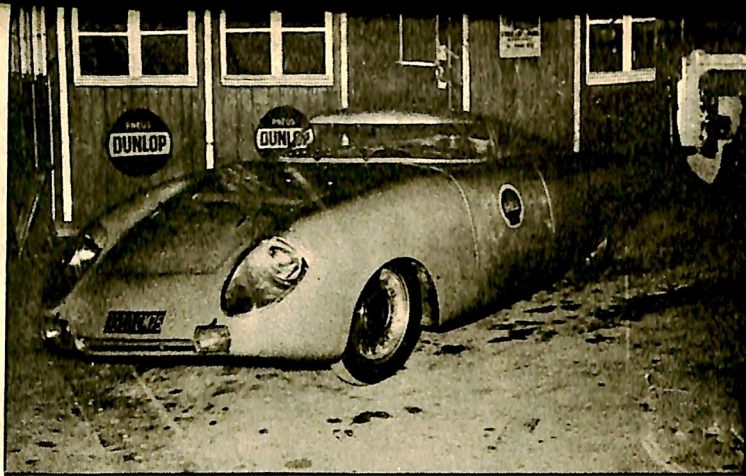
(Suite page 3)

LA GRANDE QUINZAINNE DU SPORT AUTOMOBILE

SOMMAIRE

- Toute l'actualité automobile (pages 3 et 5).
- Les cours de l'auto-école « L.A.-J. » (page 6).
- Une étude sur les postes auto-radio (page 7).
- La Coupe d'Europe et le banc d'essai de la S.A.A.B. (p. 8 et 9).
- Le banc d'essai des accessoires et de l'équipement (page 9).

peu mûre.)
pour redou-
tion de la
le pouvait
égate, qui
n de cette
sommis à
r ce plan,
à la con-
8 CV Peu-
re de 1955
on les mê-
e de 1950,
is à profit
r un point
marqué en
renonçant
e disposait
spacieux à
ose peu à
Amérique.
de Billan-
le marché
comme il
les ». La
isie ou du
eot, facilité
tèle 203-
tait inévi-



★ *La Bianchi réparait* ★

Cette Bianchi, équipée d'un moteur Renault muni des dernières améliorations 1063 a été carrossée par l'ingénieur Riffard. Elle atteindrait 170 km/h. On notera le profilage très caractéristique des phares.

ire se pose en **3** heures