

LE MARCHÉ DE L'OCCASION : L'ID 19 - LA COTE DE L'OCCASION - LE MARCHÉ

# L'AUTOMOBILE

SPORT  
MECANIQUE

EN SUPPLEMENT "SPORT MECANIQUE"

NUMERO 241 - MAI 1966 - MENSUEL

TOUT SUR LES  
ESSAIS DU MANS  
LE SAFARI ET  
LE G.P. DE PAU

## ESSAIS COMPLETS OPEL REKORD HINO... une japonaise LA NOUVELLE FIAT 124

AVEC RADIO MONTE-CARLO



**2,50 F**  
BELGIQUE 27 FB  
SUISSE 2,50 FS  
ITALIE 380 L  
PAYS-BAS 2 fl  
CANADA 50 cts  
ESPAGNE 38 pts

# ESSAYEE POUR VOUS



l'essai de J.-P. Thevenet

## LA HINO contessa 1300

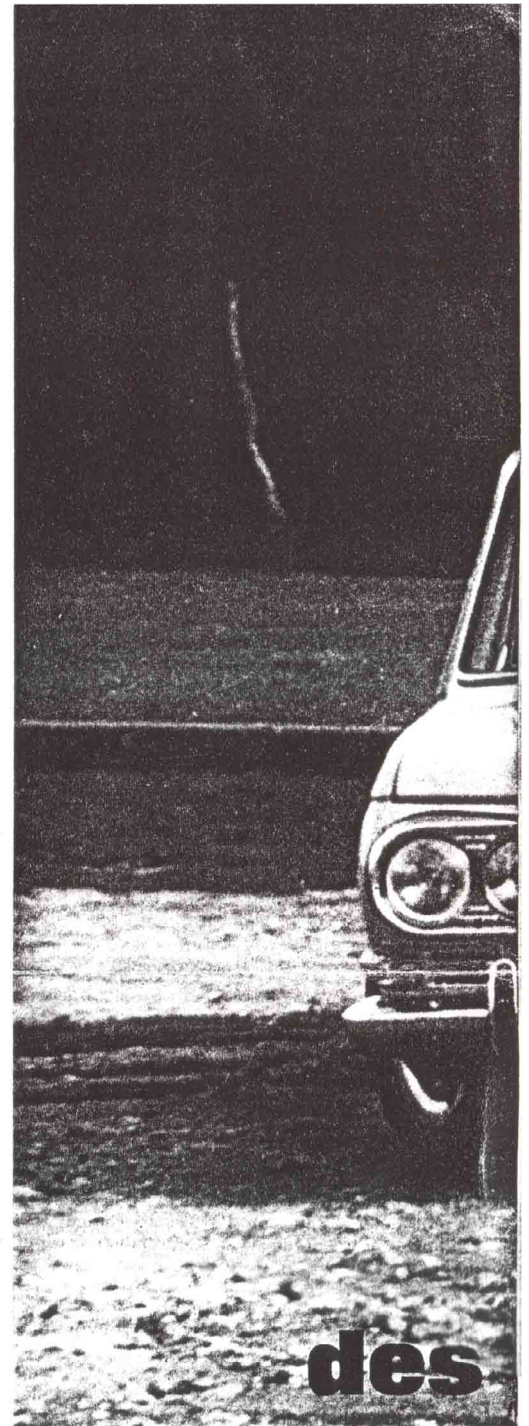
Essayer la berline Hino, c'est d'abord évoquer ses origines : le Japon. Dans l'esprit de tout Européen, le Japon industriel moderne, c'est surtout une île lointaine dont les manifestations économiques sont assez curieuses, presque aussi mystérieuses que la légende des Samouraï qui, peu à peu pourtant, s'étouffe dans la fumée des hautes cheminées dont le nombre, chaque jour de plus en plus grand, atteste de la progression industrielle constante de ce pays.

Le Japon, pour beaucoup, n'est qu'un très gros producteur d'appareils de radio minuscules ou de postes de télévision aux dimensions de jouet. C'est sans doute vrai, mais il est également, en 1965, le 4<sup>e</sup> pays producteur mondial de véhicules automobiles. Ce secteur de l'industrie évolue d'ailleurs à une rapidité étonnante puisque le chiffre de ses exportations, fin 1964, faisait apparaître une progression de 43% par rapport à cette même période 1962. Toutes ces données sont donc extrêmement significatives et laissent bien supposer que ce pays n'en restera pas là.

La Hino que nous venons d'essayer aujourd'hui est apparue en France dans le courant de l'année dernière. A-t-elle droit de cité dans notre pays, sur un marché que les Japonais considèrent eux-mêmes comme le marché pilote type de l'Europe ? C'est ce que nous nous sommes efforcés de déterminer.



L'Automobile



des

La Hino Contessa 1300 est une production de la Hino Motors Ltd qui est une des firmes les plus importantes de l'automobile japonaise.

Née en 1917, cette société devait tout d'abord fabriquer des moteurs pour camions ainsi que des diesels.

En 1953, elle entreprenait le montage des 4 CV Renault. Il convient de préciser qu'il ne s'agissait pas seulement de réassembler purement et simplement les différents organes de la version construite à Billancourt, mais également de l'adapter aux exigences assez particulières des routes japonaises.



## ambitions encore... bridées

Pour ce faire, on renforçait surtout le guidage de l'essieu arrière en lui adjoignant des bras longitudinaux.

Et puis, comme dans toutes les belles histoires, Hino non content de monter, d'améliorer et de transformer les voitures des autres, décidait d'entreprendre la réalisation de modèles qui lui soient propres. Se mettant rapidement au travail, cette maison confiait au styliste italien Michelotti le dessin de ses carrosseries. Si l'on veut bien se souvenir des différentes activités de cette firme et du crayon très international de Michelotti, on s'étonnera moins de

découvrir en la Hino 1300, un cocktail au goût assez marqué de R-8 (surtout en ce qui concerne la partie arrière et la conception d'ensemble de la voiture), de Triumph 2000 et de B.M.W. si l'on consent à observer la partie avant.

Cette berline, qui est une 4 places, 4 portes, est, pour 1 251 cc, sans doute très légèrement en dessous, tant en ce qui concerne ses dimensions extérieures que son habitabilité, de ce que l'on rencontre en Europe avec les voitures de cette catégorie. Ce modèle est donc une « tout à l'arrière ». Incliné à 30°, le moteur est un

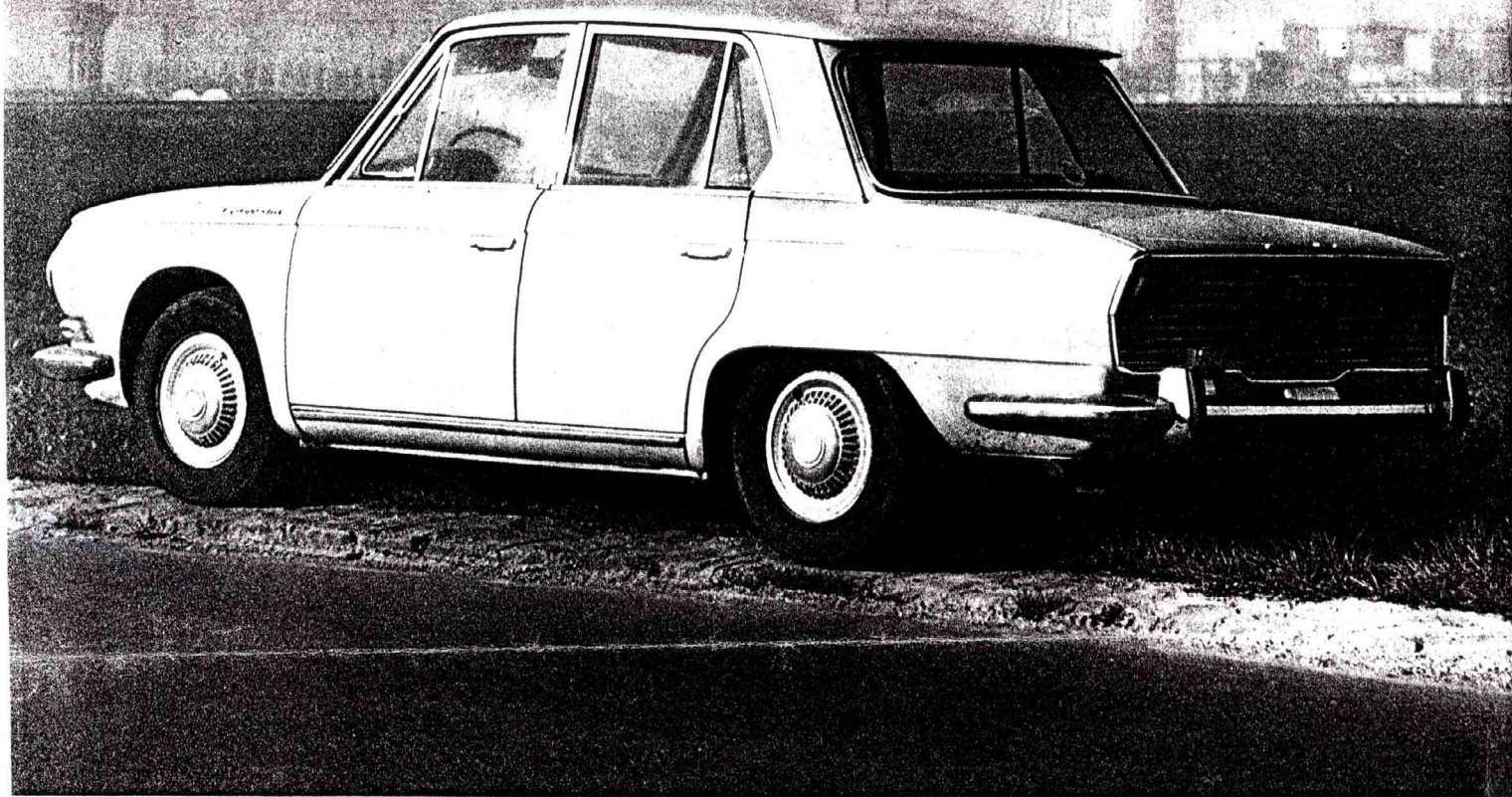
classique 4-cylindres en ligne qui fait toutefois appel à un vilebrequin à 5 paliers.

En ce qui concerne sa puissance, cet ensemble développe 55 ch à 5 000 tr/mn alors que son couple maximum qui est de 9,7 m/kg, se rencontre à 3 200 tr/mn.

La boîte de vitesses peut recevoir au choix 3 ou 4 rapports (ce qui était le cas de notre voiture d'essai).

Pour la suspension, tant à l'avant qu'à l'arrière, les roues sont indépendantes.

Quant au freinage, il s'en remet à des tambours qui ne doivent pas être de pre-



mière qualité si l'on en croit ce que nous avons pu observer durant notre essai.

La carrosserie est autoporteuse avec plate-forme en acier.

Voici donc très succinctement condensées les caractéristiques essentielles de cette 7 CV.

Le premier contact avec l'intérieur de la voiture ne suscite pas d'émotion particulière, et un peu plus de recherche ou de coquetterie en ce qui touche la présentation et l'aménagement ne serait sans doute pas superflue.

Les passages de roues avant occupent une place assez importante et le pédalier est beaucoup trop déporté sur la droite par rapport au siège et à l'axe du volant, pour que la position de conduite ne soit pas critiquable.

Les sièges sont assez fermes et il ne faut pas s'appuyer très fortement dans le dossier, qui n'est d'ailleurs pas inclinable, pour que celui-ci vous oppose toute la fermeté de sa carcasse.

Le tableau de bord est assez impersonnel, pour ne pas dire triste. Il porte quelques

accessoires louables tels que allume-cigare, témoin de frein à main, mais pas de compteur journalier.

Les essuie-glaces laissent un angle mort important au centre du pare-brise et leur balayage est insuffisant sur la partie droite de celui-ci.

À l'arrière, l'habitabilité est satisfaisante pour deux personnes et la garde au toit convenable pour des passagers de taille moyenne. Ceux-ci trouveront dans le dossier des sièges avant deux pochettes intéressantes pouvant recevoir des journaux par exemple. Ils rencontreront, de plus, une sorte de petit coffre aménagé entre la lunette arrière et de dossier de la banquette susceptible d'accueillir, le cas échéant, des bagages de petites dimensions. Cette éventualité est d'autant plus séduisante que le volume du coffre est fort modeste.

Détail extérieur à noter : le bouchon de réservoir qui est muni d'un antivol, est fort bien placé, puisqu'il se trouve sur la partie supérieure de l'aile. Enfin, précisons que la Hino est équipée, en série, d'un phare de recul.

## moteur

La fiche technique du constructeur mentionnant un modeste 130 km/h, alors que nous devons atteindre plus de 136 km/h à notre cinquième tour d'anneau, nous avons effectué une seconde série de chronométrage qui devait confirmer nos premiers résultats. La Hino Contessa 1300 est donc plus rapide que la Simca 1300 (132,9 km/h) et surtout que la R-10 Renault (129,2 km/h) mais nettement moins véloce que la 204 Peugeot (142 km/h).

Elle est également plus nerveuse que la Simca 1300 déjà citée : 21 s 6/10 aux 400 m et 41 s 3/10 aux 1 000 m départ arrêté (pour 22 s 3/10 et 41 s 7/10 à sa rivale française) mais doit se contenter ici de faire presque jeu égal avec la R-10 Renault, la dernière née de Billancourt réalisant sur ces deux mêmes tests : 21 s 7/10 et 41 s 2/10, la supériorité de la Peugeot 204 lui permettant de rester, là encore, parfaitement indifférente à ce genre de comparaison.

Dans le domaine de la consommation, si la Hino manifeste des appétits convenables en utilisation moyenne (environ 9 L aux

# HINO CONTESSA 1300

100 km), elle devient assez gourmande (plus de 12 L) dès que l'on demande à son moteur de s'extérioriser pleinement.

Le degré critique de cette observation est donc liée à l'utilisation de la voiture, chacun est donc libre de lui donner l'importance se rapportant à son mode de conduite. Cette bienveillance dans l'interprétation des défauts ne peut hélas pas s'étendre au bruit que manifeste le moteur de la Hino.

En effet, à partir de 80 kmh en 3<sup>e</sup>, de 110 kmh en 4<sup>e</sup>, le moteur bourdonne et ronronne avec une belle énergie. Ce grave tintamarre est tel qu'il parvient à émuovoir le tympan le plus endormi.

Hino se doit donc de mettre un terme à cette observation qui ne peut se prévaloir d'aucune nuance.

## transmission

Bonne position du levier de vitesse qui est au plancher. Il serait toutefois bon que le dessin de la grille des vitesses qui est gravé sur le pommeau de ce levier présente une arête moins importante et ce, surtout pour une main délicate.

Hors de ce détail, revenons aux autres caractéristiques.

L'échelonnement est bon, mais la synchronisation lorsque l'huile de la boîte de vitesses est très chaude, est plus que défailante. Dans ce cas, solliciter rapidement les synchros, c'est s'exposer d'abord à un début de refus et puis à des craquements et autres lamentations à la sonorité peu mécanique. Lorsque l'on relève brutalement le pied, on perçoit également un choc dans la transmission assez léger, mais toutefois assez lourd pour être inquiétant. Ce défaut, connu du constructeur, serait à l'heure actuelle, si l'on en croit les déclarations de ce dernier, corrigé sur les dernières productions.

De toute façon, Hino devrait réétudier assez sérieusement sa boîte de vitesses, s'il veut en faire un mécanisme digne de notre époque, d'autant que l'ensemble de la pignonerie est assez prédisposé à faire un bruit de sirène sur à peu près tous les rapports.

## direction

La direction est précise, d'une douceur convenable et plus généralement bien adaptée au comportement général de la voiture.

On peut tout au plus lui reprocher sur mauvaise route d'enregistrer quelques réactions angulaires de faible amplitude, mais qui, au demeurant, s'amortissent assez rapidement.

## confort

L'amortissement est énergique, trop à notre goût. On a la sensation très nette que la suspension a été étudiée pour un réseau

extrêmement cahoteux et défoncé qui, de toute façon, dans l'état actuel des choses, le serait plus que le nôtre, ce qui n'est pas un mince compliment pour les ingénieurs des Ponts et Chaussées de la grande île.

Cela dit, cet excès de fermeté engendre bon nombre de vibrations de la carrosserie sur revêtement moyen. Sur route ondulée, la voiture s'anime d'un mouvement de « monte et baisse » dont la fréquence et l'amplitude augmentent avec la vitesse. Comme le siège est d'une efficacité assez paresseuse, les choses se compliquent et s'aggravent très franchement dès l'instant où les mouvements de va-et-vient du buste se déphasent de ceux de la carrosserie, dès lors, le pied se relève instinctivement de l'accélérateur, tant ce chahut est épuisant pour une constitution normale.

Donc, voiture trop sèche, trop brutale dans son amortissement, surtout en compression et sièges ne collaborant pas très efficacement à rabaisser le degré critique de ces remarques.

## tenue de route

En utilisation moyenne, la tenue de route est bonne. La Hino se conduit et se contrôle classiquement. Comme la plupart des voitures à moteur arrière, elle manifeste, ce qui est bien naturel, une tendance à survirer, comportement d'autant plus normal qu'il ne dépasse jamais les limites de l'admissible.

Comme la plupart également des voitures adoptant cette disposition mécanique, elle est assez allergique au vent latéral.

Ces nuances admises, satisfaction donc en ce qui concerne la tenue de route sur le plan sécurité, mais il faut ouvrir une

parenthèse pour émettre une restriction en ce qui concerne l'agrément.

L'importateur conscient de tout ce dont le confort pouvait bénéficier en adoptant des pneus radiaux, en a équipé, sur option, sa voiture. Mais il semble qu'en conduite très rapide, il y ait une certaine incompatibilité entre la Hino et ce choix d'équipement pneumatique. La voiture attaque très bien le virage, puis se cabre en prenant un appui très sérieux sur les roues avant (appui dont toute l'importance se ressent dans la direction qui se durcit alors très sensiblement) puis, enfin, se « visse ».

Cette figure un peu particulière qui n'est jamais inquiétante, nous confirme toutefois dans la difficulté qu'il y a à adopter en cours de production un autre pneu que celui déterminé lors des essais au stade prototype.

## freins

Le freinage est un des gros points que Hino doit améliorer sur sa voiture. L'efficacité ne vaut que sur le premier tiers de la course de la pédale. Après, c'est l'inconnu. Appuyer très fortement, se mettre debout sur la pédale, pomper, bref, exploiter l'éventail complet de l'homme désespéré qui veut s'arrêter parce qu'il le doit impérativement, est une tentative vouée à l'échec, parce que sollicitant un système de freinage nettement insuffisant.

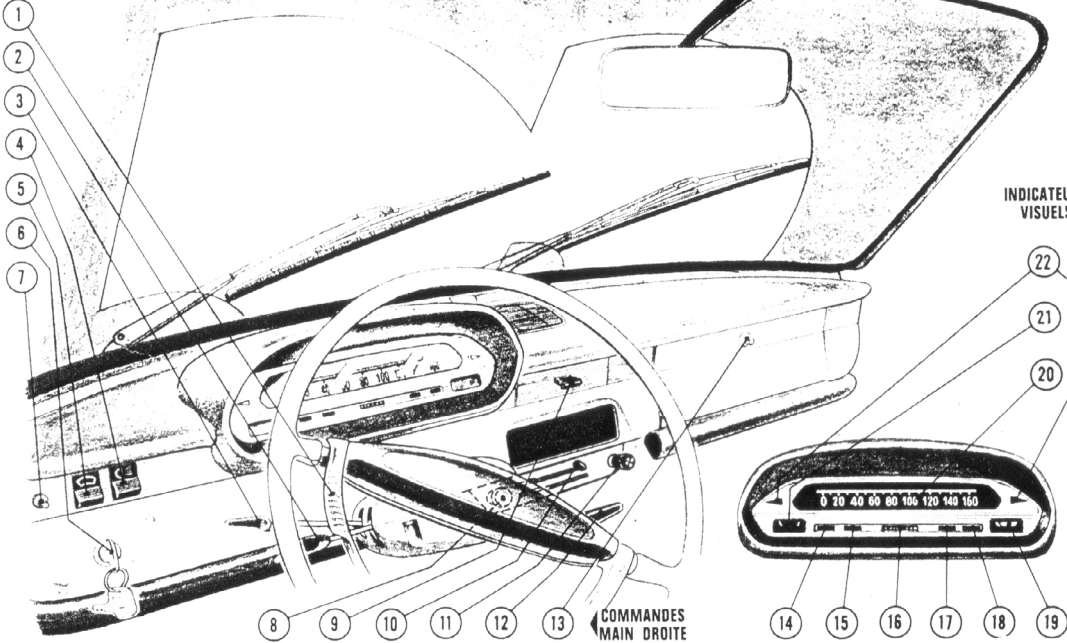
## carrosserie — accessoires

A ce chapitre, nous n'avons rien remarqué de particulier en utilisation si ce n'est que la tringlerie d'essuie-glace « ferraille » avec une belle intensité.



# LE TOUR DU

## COMMANDES MAIN GAUCHE



## COMMANDES MAIN GAUCHE

1. Cerco-avertisseur.
2. Commande de clignotants.
3. Commodo phares-code.
4. Interrupteur d'éclairage.
5. Commande d'essuie-glace.
6. Contact-démarreur.
7. Lave-glace.

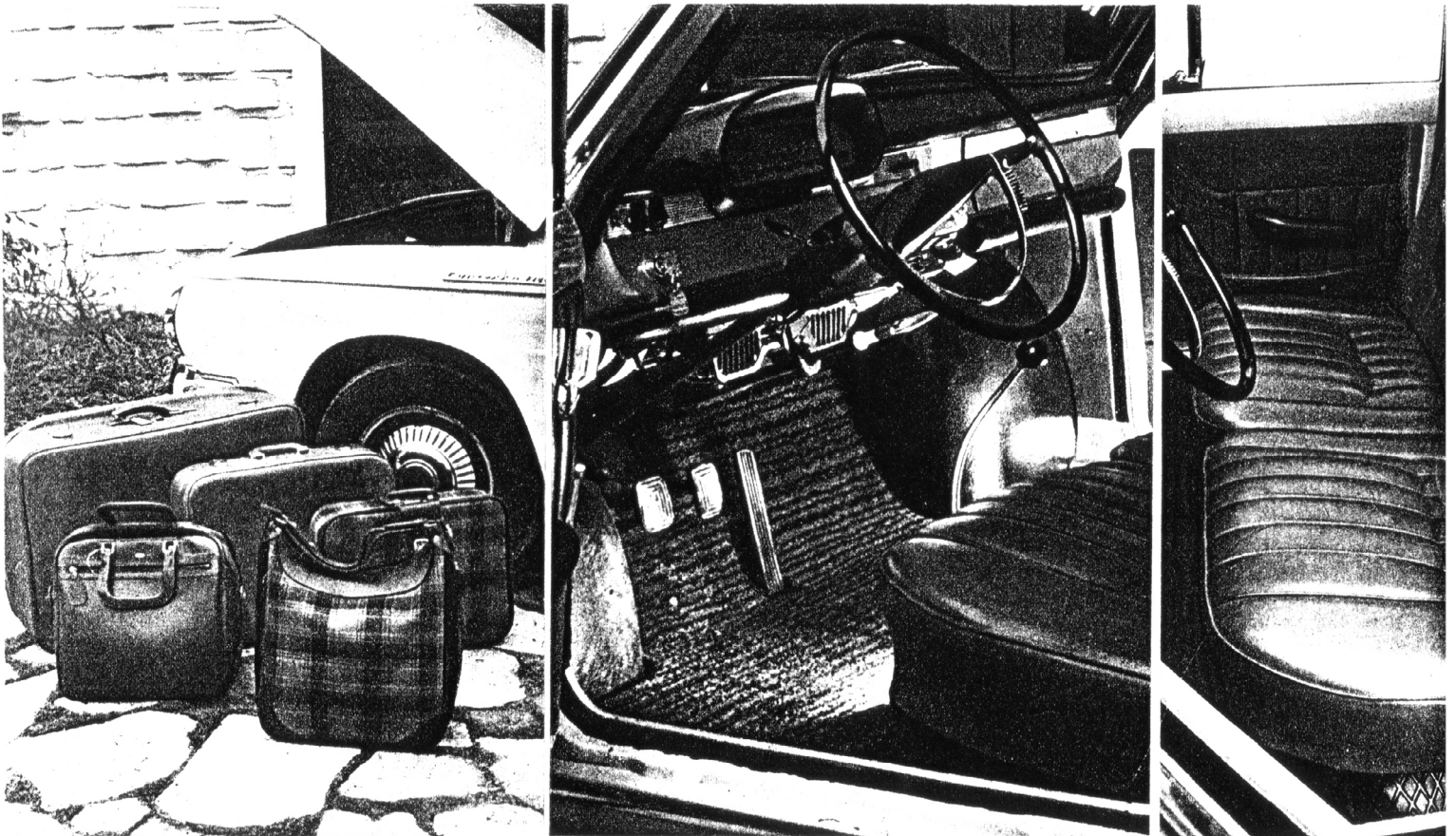
## COMMANDES MAIN DROITE

8. Allume-cigare.
9. Cendrier.
10. Climatisation.
11. Ventilateur.
12. Frein à main.
13. Boîte à gants.  
Changement de vitesses au plancher.

## INDICATEURS VISUELS

14. Témoin de phares.
15. Témoin de charge de la dynamo.
16. Totalisateur kilométrique.
17. Témoin de pression d'huile.
18. Témoin de frein à main.
19. Thermomètre.
20. Compteur de vitesse.
21. Jauge à essence.
22. Témoins de clignotants.

Le coffre à bagages présente un volume utile très moyen. Aux places avant, il faut noter la trop grande importance concédée aux passages de roues et le déport trop accusé du pédalier.

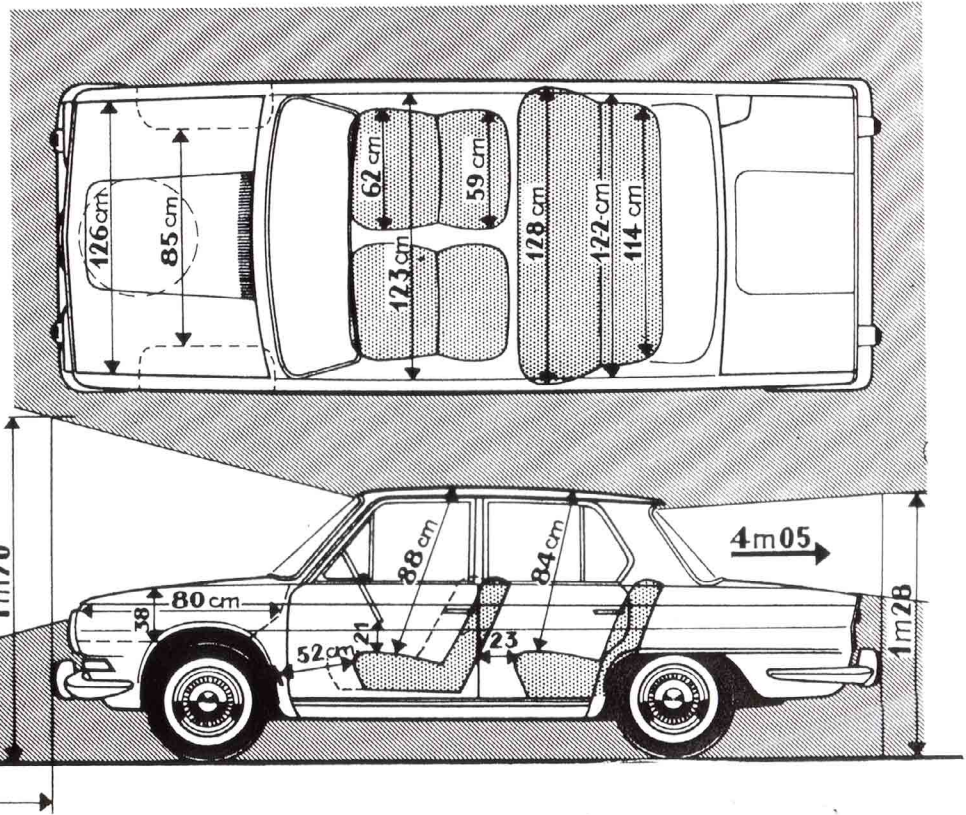


# PROPRIETAIRE

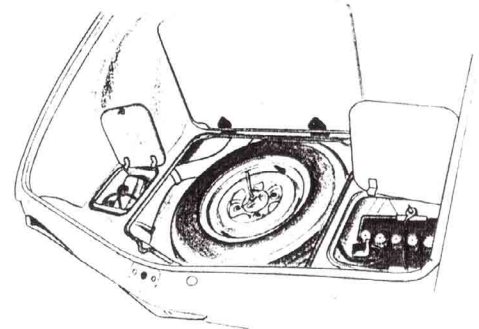
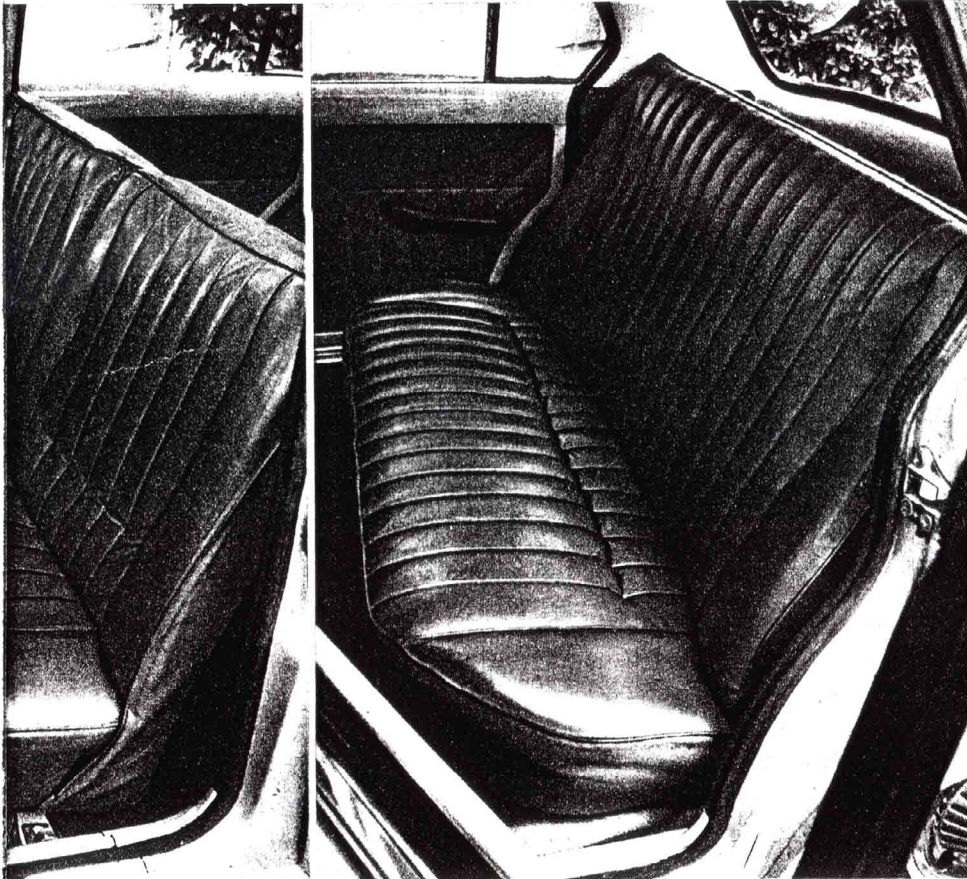
# HINO CONTESSA 1300

La Hino Contessa 1300 est une classique « tout à l'arrière », 4 places, 4 portes.

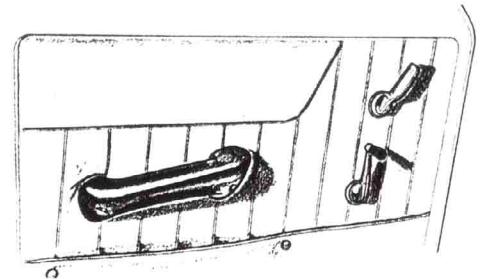
Présentée en France à un prix élevé en raison des gros frais que son transport occasionne (sans oublier les taxes douanières), elle déçoit un peu en ce qui concerne son aménagement intérieur. La qualité et l'originalité dans la présentation de l'habitacle ne dépassent pas sur ce modèle ce que l'on rencontre habituellement sur les voitures de très grande diffusion à des prix beaucoup plus... populaires.



A l'arrière, on peut estimer, compte tenu des dimensions extérieures de la voiture, que l'habitacle est satisfaisant.

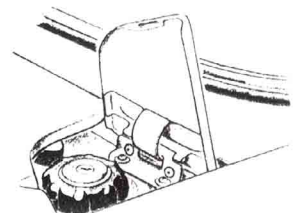


En soulevant le tapis recouvrant le plancher de charge du coffre, on découvre trois trappes sous lesquelles (en dehors de la roue de secours), différents accessoires sont logés. Très habilement, on a ainsi exploité la place disponible dans le voisinage du train avant plutôt que d'encombrer inutilement le volume utile du coffre.



Détail des commandes fixées sur le panneau de porte avant.

Le bouchon de réservoir d'essence est muni d'un antivol.



# PERFORMANCES et CARACTERISTIQUES de la HINO CONTESSA 1300

## VITESSE MAXIMALE

Monthéry - anneau de vitesse : 2 548,24 m (2 personnes à bord)

1 <sup>er</sup> tour	1' 07" 6/10	- 135,705 kmh
2 <sup>e</sup> tour	1' 07" 4/10	- 136,107 kmh
3 <sup>e</sup> tour	1' 07" 3/10	- 136,310 kmh
4 <sup>e</sup> tour	1' 07" 2/10	- 136,512 kmh
5 <sup>e</sup> tour	1' 07" 2/10	- 136,512 kmh

## ACCELERATIONS

Monthéry - départ arrêté (2 personnes à bord)

400 m : 21" 6 10 - 1 000 m : 41" 3 10

Reprise à 40 kmh en 4<sup>e</sup> : 400 m : 21" 8/10 - 1 000 m : 42" 3/10

## CONSOMMATIONS EN CARBURANT ET MOYENNES HORAIRES

relevées durant l'essai de la Hino Contessa 1300

PARIS - CHAUMONT - PARIS : 870 km

ITINERAIRE	KM	CONSOM. EN LITRES aux 100 km	MOYENNE kmh	OBSERVATIONS
PARIS - TROYES	148	11,3	91,6	Faible circulation. Pluie fine sur environ 50 km.
TROYES - MONTBELIARD	278	9,1	68,3	Quelques plaques de vieille neige et léger brouillard.
MONTBELIARD-CHAUMONT	200	12,4	87,5	Route déserte, mais brouillard givrant assez inquiétant.
CHAUMONT - PARIS	244	11,9	89,1	Route plus fréquentée, mais parfaitement sèche.

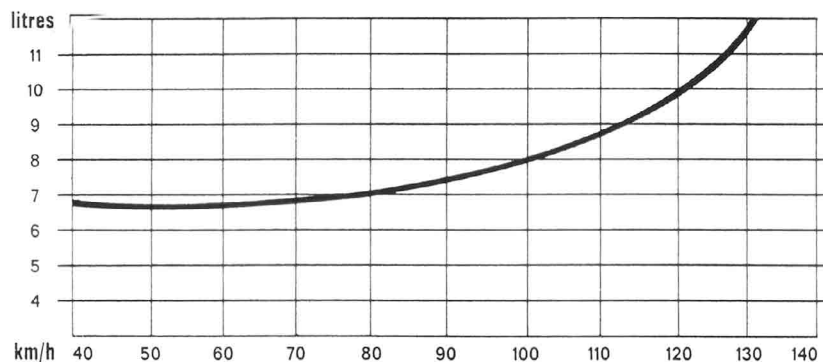
## CONSOMMATION

à vitesse constante

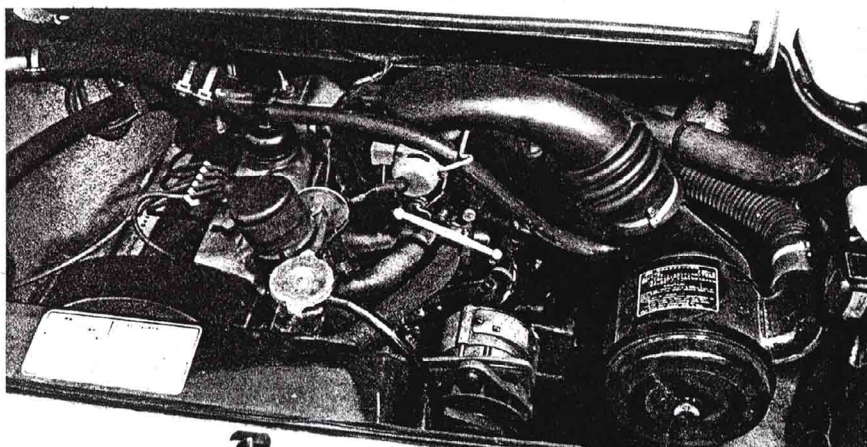
CONSOMMATION	6,867 L	6,710 L	7,063 L	8,044 L	9,810 L	13,224 L
VITESSE LUE	40	60	80	100	120	140
VITESSE REELLE	39,753	59,569	77,808	97,384	117,310	134,511

Parcours ville : 11,9 L aux 100 km

Parcours routier : 9,1 L à 12,4 L aux 100 km



Le moteur de la Hino Contessa 1300 développe 55 ch à 5 000 tr/mn



## MOTEUR

Emplacement : arrière.  
 Nombre de cylindres : 4.  
 Alésage, course : 71 x 79 mm.  
 Cylindrée : 1 251 cc.  
 Distribution : soupapes et culbuteurs.  
 Alimentation : 1 carburateur double corps.  
 Allumage : bobine et distributeur.  
 Rapport volumétrique : 8,5 à 1.  
 Puissance maxi : 55 CV à 5 000 tr/mn.  
 Couple maxi : 9,7 mkg à 3 200 tr/mn.  
 Graissage : sous pression.  
 Refroidissement : par eau.  
 Circuit électrique : 12 V - 46 Ah.  
 Vilebrequin : 5 paliers.

## TRANSMISSION

Traction : roues arrière motrices.  
 Embrayage : monodisque à sec.  
 Boîte de vitesses : 4 vitesses synchronisées.  
 Rapport de boîte : 1<sup>er</sup> 3,70 ; 2<sup>e</sup> 2,31 ; 3<sup>e</sup> 1,46 ; 4<sup>e</sup> 1,04 ; AR 3,09.  
 Rapport de pont : 4,11 (9/37).

## CARROSSERIE

Berline 4 portes - 4/5 places.  
 Type : autoporteuse.  
 Couleurs de base : rouge, blanc, bleu, beige.

## SUSPENSION

Avant : roues indépendantes ; parallélogrammes et barres de torsion longitudinales ; amortisseurs à double effet ; barre stabilisatrice.  
 Arrière : roues indépendantes ; demi-essieu oscillants ; jambes de poussée longitudinales ; ressorts hélicoïdaux ; amortisseurs à double effet.

## FREINS

Tambours sur les 4 roues.

## DIRECTION

Crémaillère - Ø de braquage : 9,20 m.

## PNEUS

580 x 13.

## CAPACITES

Essence : 32,7 L.  
 Huile : moteur 3 L - Boîte et pont : 2,5 L.  
 Eau de refroidissement : 7,1 L.

## POIDS

En état de marche : 940 kg.

## PUISSANCE FISCALE

7 CV.

## PRIX

Catalogue : 10 950 F.

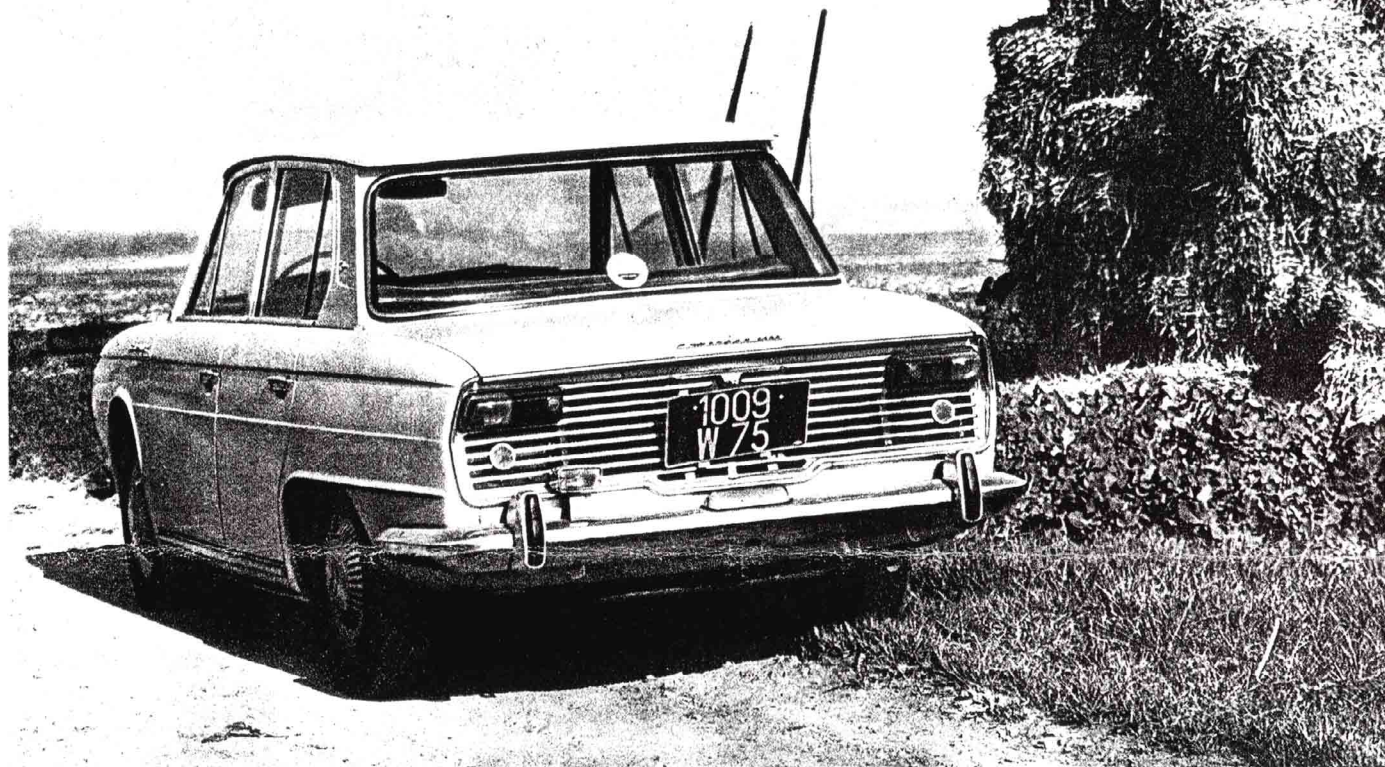
## Suppléments :

Montre électrique : 130 F.  
 Enjoliveurs grande dimension : 100 F.  
 Radio : 400 F.





# HINO CONTESSA 1300



## CONCLUSION

Si l'on admet que la Hino Contessa 1300 n'est qu'un élément d'avant-garde, que l'éclaireur d'une industrie qui veut en quelque sorte sonder avant d'attaquer, se renseigner avant de prendre définitivement position, on est alors obligé de convenir que ce modèle qui, en des termes plus automobiles, n'est somme toute qu'un prototype, est néanmoins révélateur d'une grande volonté de bien faire et d'une connaissance de base de l'automobile moderne déjà très affirmée.

Mais dans ce pays choyé qu'est l'Europe, la diversité et la qualité des productions automobiles sont telles que l'utilisateur entend, dès l'achat, recevoir plus que des promesses mais également des confirmations.

Fort de cette certitude, Hino se doit donc d'améliorer très sérieusement les points critiqués ci-contre, s'il ne veut pas sur ce continent essayer d'entrée un cuisant échec.

Le lancement d'un modèle étranger, surtout en France, relève toujours un peu de l'aventure commerciale. Gens de bon sens, amoureux du confort, du beau et du bon, les Français ne sont pas faciles à étonner et à convaincre, mais le Japon n'a-t-il pas prouvé en de maintes occasions que le goût de la difficulté soutenu par une obstination peu commune, lui avaient souvent permis de triompher de l'impossible (voir résultats obtenus en compétition).

L'un et l'autre lui seront nécessaires pour imposer la Hino Contessa 1300 en nos frontières, à l'intérieur desquelles le goût du folklore n'est hélas plus très développé, surtout en automobile.



### POUR

- BONNE DIRECTION
- TENUE DE ROUTE SATISFAISANTE

### CONTRE

- FREINAGE INSUFFISANT
- MOTEUR BRUYANT
- Suspension trop ferme
- Synchronisation de la boîte de vitesses défaillante à chaud