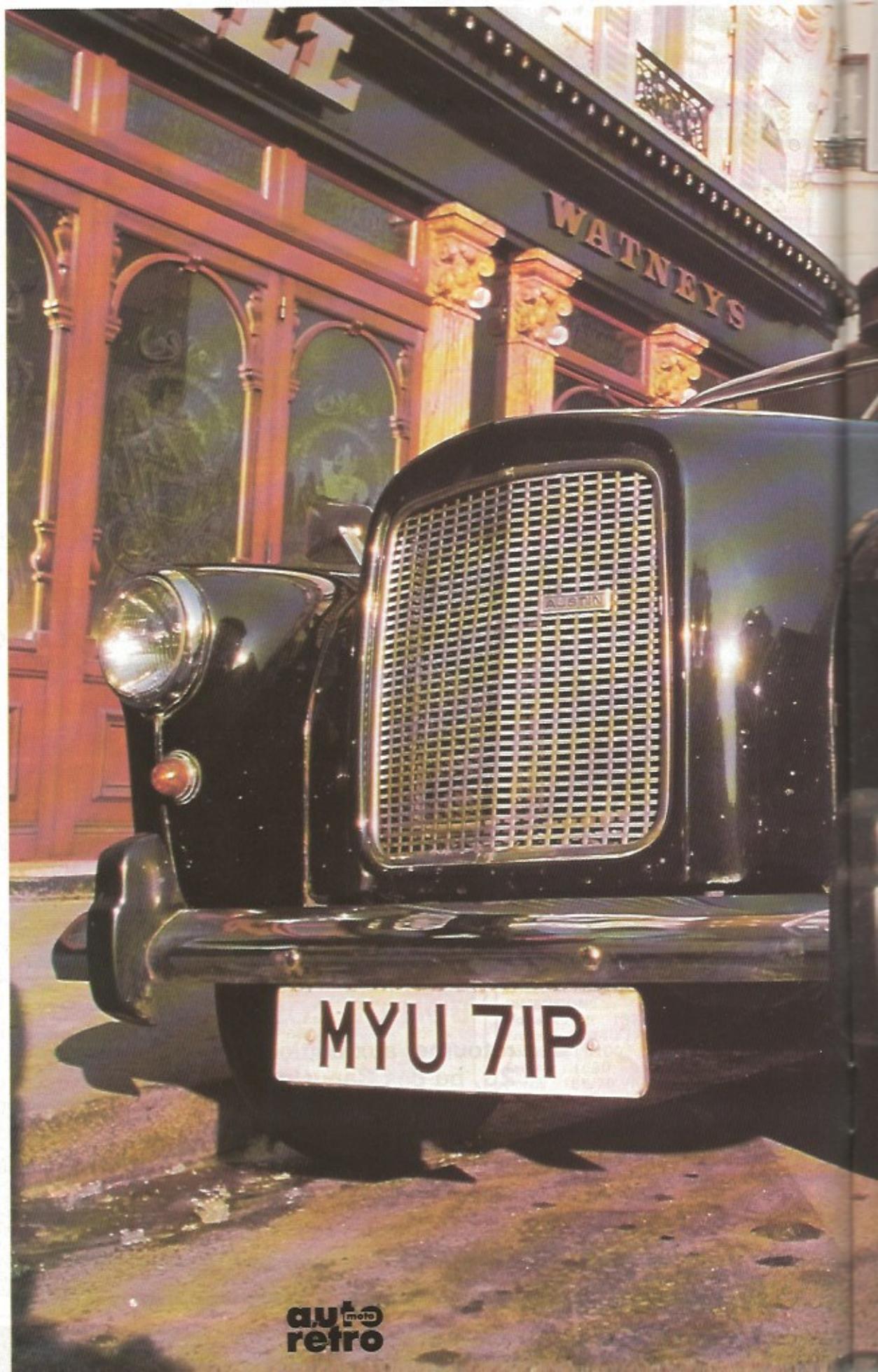




LES POPULAIRES

AUSTIN TAXI



AXI

the «classic cab»...



Certains pays ne seraient pas ce qu'ils sont sans leurs taxis traditionnels : durant des lustres, les célèbres « G7 » Renault (type « Monaquatre », entre autres) ont régné sans partage sur le pavé de Paris ; dans les grandes villes américaines, ce rôle a longtemps été dévolu aux « Checker », spécifiquement conçues pour un tel usage. Fondus dans le décor d'Istanbul, les « Dolmus » au Taxis collectifs (anciens modèles américains à carrosserie allongée) n'en sont plus à quelques centaines de milliers de kilomètres près. Il y a bien d'autres exemples. Nos voisins britanniques, quant à eux, ne semblent toujours pas lassés des charmes très classiques du Taxi Austin, communément surnommé le « London Taxi ». Avec le temps, ce modèle est devenu une quasi-institution nationale, irremplaçable et incontournable. Phénomène logique : on ne remplace pas facilement ce qui a fait ses preuves...

LA VOIX DE SON MAÎTRE

Le « London Taxi » n'a pas d'états d'âme. C'est ce qui fait sa force. Qui ait 50.000 ou 550.000 kilomètres, qu'il fasse 40° à l'ombre ou -10 au soleil, qu'il s'agisse de rejoindre Heathrow en partant d'Oxford Street ou de traverser l'Europe, du Portugal à Leningrad, peu lui importe : depuis ses débuts ce véhicule à vocations éminemment utilitaire a appris à obéir à la voix de son maître, sans poser de questions et sans jamais renâcler à la tâche. Il descend en ligne directe du Taxi Austin « FX3 » né en 1948 et qui n'est lui-même qu'une évolution raisonnée et raisonnable de ses ancêtres d'avant-guerre ; tous sont issus de l'Austin « Twelve » de 1921. De fait, la grande marque de Longbridge s'est longtemps attribuée pour son plus grand profit de cette production, en



Classique, le « London Taxi » ; c'est ce qui fait son charme. Mais les nouveaux coloris proposés au catalogue ne sont pas du goût de tout le monde, en Angleterre.



Devant chez « Harrods » : une présentation « terriblement british »...

Grande-Bretagne, façonnant au fil des ans un type de véhicule parfaitement adapté à sa fonction. L'actuel « FX4 », héritier de cette lignée particulière, est encore en fabrication 29 ans après son lancement (il fut présenté au Salon de Londres de 1958) et il n'a toujours pas trouvé de concurrent à sa mesure. Les projets alternatifs n'ont pourtant pas manqué, durant cette période, mais rien n'y a fait : la clientèle a tranché. Le « London Taxi » apparaît irremplaçable et il semble encore avoir de beaux jours devant lui.

La firme « MCW » a récemment commercialisé en toute petite série un modèle plus moderne à bien des points de vue. Comparable sur le plan esthétique à la Range-Rover, ce véhicule bien conçu ne manque pas d'arguments pour l'emporter à terme, sur ce marché marginal. Mais le bon vieux « FX4 » n'a pas dit son dernier mot. A la manière de la famille royale, il évolue ainsi sans se renier et sans avoir rien perdu de sa superbe. Et sa popularité reste si forte dans le pays (Margaret Thatcher pourrait bien en éprouver quelque jalousie) que les principales compagnies clientes hésitent toujours à « actualiser » leurs flottes. S'il existe quelques Taxis anglais issus de la grande série (Ford « Granada » ou autres), ceux-ci n'ont assurément pas la faveur du public qui les trouve peu spacieux et beaucoup moins pratiques. Les chauffeurs professionnels le savent bien, pour être directement à l'écoute de leur clientèle. C'est un fait : le traditionnel « FX4 » n'a jamais encore été égalé, même s'il a été souvent copié...

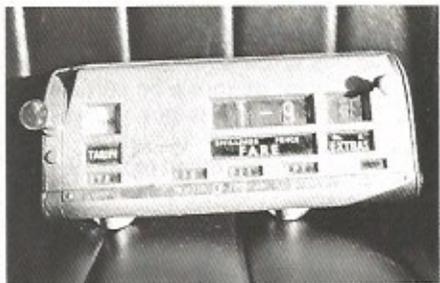
LYMPHATIQUE MAIS INCREVABLE...

La conception générale du modèle n'a guère changé depuis 1958. Etabli sur un châssis à caisson extrêmement rigide, (et peu sujet à la corrosion), il se présente sous la forme d'une limousine 6 glaces (plus haute que large et relativement compacte en longueur) susceptible d'accueillir 6 à 7 passagers avec la même aisance qu'une Daimler « DS 420 », ce qui n'est pas peu dire. A l'origine, le « FX4 » était équipé du 4 Diesel Austin 2,2 litres (introduit en 1954), aussi robuste que peu poussé (sa puissance maximale atteignait 55 chevaux,

au régime de 3500 t/mn). A partir de 1972, la cylindrée de ce groupe est passée à 2,5 litres pour une puissance annoncée de 61 chevaux obtenus au même régime. La même année, un 4 cylindres essence de 2,2 litres (57 chevaux) fut également proposé en option au catalogue.

Depuis 1983, la série « FX4 » demeure uniquement disponible avec le 4 cylindres. Diesel Rover 2,3 litres (de 62 chevaux) qui équipe les indestructibles Land-Rover « 88 » et « 109 ». Dans tous les cas de figure, les performances apparaissent plutôt limitées pour ne pas dire insuffisantes : les anciennes versions plafonnent à 90/95 km/h, les plus récents dépassent à peine les 105 km/h. Quant aux accélérations, mieux vaut encore ne pas en faire état, à moins de vouloir rassurer la 2cv quant à ses capacités comparées... Mais ce handicap n'a qu'une importance toute relative : le « London Taxi » est essentiellement conçu pour un usage urbain et à défaut de puissance élevée, il offre au moins un couple appréciable et une consommation très raisonnable (8 à 10 litres de gazole aux 100). Compte-tenu de la faiblesse des performances, on ne s'étonnera pas de trouver 4 braves et bêtes freins à tambours, lesquels s'acquittent de leur tâche avec l'efficacité requise ; Très conventionnelle, également la suspension est confiée à l'avant à des ressorts hélicoïdaux, tandis que l'essieu arrière rigide est soutenu par de très épais ressorts semi-elliptiques. Le confort des passagers n'est cependant pas affecté par cette conception d'un autre âge : les amortisseurs montés à l'arrière offrent en effet un appréciable débattement (le chauffeur est moins bien loti de ce point de vue), en contrepartie d'une tenue de cap quelque peu hésitante...

La direction standard, (a vis et galet) quant à elle, n'apparaît pas comme un modèle de douceur (petites natures, s'abstenir). Plus remarquable, le diamètre de braquage, (de l'ordre de 7,6 m, soit moins encore qu'une Triumph « Hérald », une référence en la matière) permet d'effectuer des demi-tours dans un mouchoir de poche (ce fameux « U-TURN » dont usent et abusent avec maestria les chauffeurs londoniens) ; c'est l'un des grands points forts du « London Taxi » dont la maniabilité en

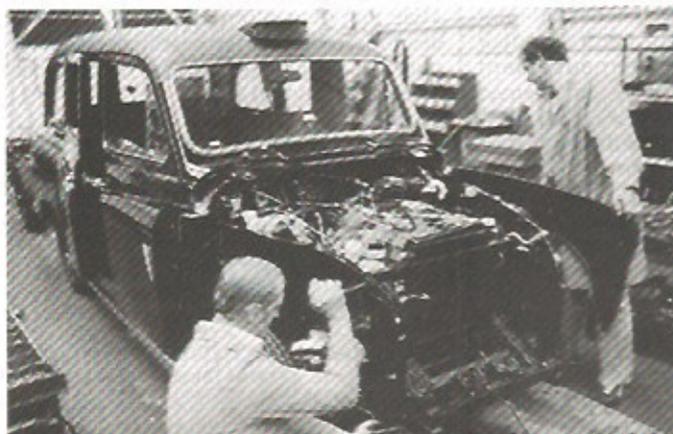


ville reste incomparable, en égard à ses généreuses dimensions...

« HAND-MADE »...

Au début des années 80, British Leyland a cédé la licence du modèle (et les droits d'exploitation commerciale) à la petite firme de carrosserie « Carbodies » qui en assure désormais la fabrication et la diffusion (production 1985 : 1800 exemplaires environ). Construit presque entièrement à la main, le « FX4 » peut être équipé de nombreuses options, de la servo-direction, au moteur V8 Rover en passant par toute une panoplie d'accessoires et de garnitures spéciales de finition. En exécution standard (taxi prêt à l'emploi), son prix de vente actuel s'élève à 130.000 F, ce qui reste raisonnable, compte tenu de la qualité réalisation du modèle. Parallèlement au taxi traditionnel (type « FX4 », muni d'origine de strapontins opposés à la banquette arrière, d'une glace de séparation fixe (un volet étroit coulissant permet de communiquer avec le chauffeur) et d'un emplacement spécial pour les bagages, (situé à la gauche du conducteur), est proposé (également depuis 1958) une version « Hire Car » (« voiture de place » dotée d'aménagements intérieurs plus soignés, (strapontins orientés face à la route). Ce modèle est tout spécialement conçu pour les ambassadeurs, agences de tourisme ou les grands hôtels. Mais rien n'interdit à un simple particulier d'en faire l'acquisition, si tel est son désir...

A noter enfin que la firme Tickford (parmi d'autres « spécialités » de la carrosserie hors série) commercialisé, sur commande, une variante allongée, dont la finition intérieure se révèle digne des exigences du plus traditionaliste des Lords. Mais l'essentiel de la production reste destiné aux grandes compagnies de taxis, astreintes à renouveler réguliè-



Détails de la fabrication chez Carbodies. A l'instar de la Morgan, le « London Taxi » est toujours assemblé de façon artisanale.



Un diamètre de braquage record : 7,6 m seulement...

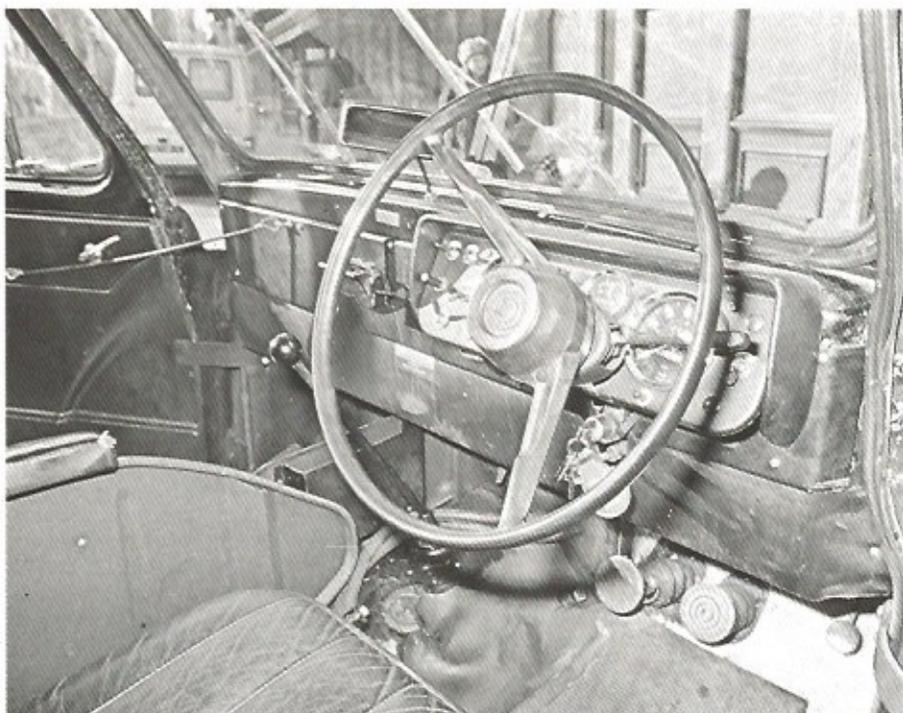
rement leurs flottes, soumises à des contrôles techniques annuels extrêmement sévères (les châssis ne doivent présenter aucun point de rouille en surface...). Durant toute son existence professionnelle, (dix ans en moyenne...), le « FX4 » n'a droit à aucun repos, le malheureux. Les chauffeurs se relaient à son volant, selon le classique système des « 3 x 8 » sans que le moteur ait seulement le temps de refroidir. Cette utilisation intensive n'est d'ailleurs pas vraiment préjudiciable à la longévité de la mécanique. Certains taxis comptent ainsi près d'un million de kilomètres à leur actif sans trahir la moindre fatigue. Si l'on n'était pas au royaume de sa gracieuse Majesté, « Marche ou crève » pourrait bien être sa devise préférée... Le « FX4 » a en effet oublié d'être fragile et ce n'est pas là le moindre de ses arguments. D'autant que sa conception ultra-simple, facilite les opérations de rénovations au fil des ans et des décennies...

« CHAUFFEUR DRIVEN »

Le châssis, renforcé par des traverses ultra-épaisses ne craint pas vraiment la rouille. La caisse elle-même, bénéficie d'une protection appropriée et reçoit un nombre appréciable de couches de peinture. (Teint au choix depuis quelques années déjà) ; les ailes sont boulonnées, ce qui permet un remplacement rapide à moindres frais, en cas d'accrochage ou de corrosion généralisée de la carrosserie (le cas est plutôt rare). La mécanique enfin n'exige qu'un entretien réduit et ne révèle aucun vice particulier. A ce jour, quelques dizaines de « FX4 » à peine ont élu domicile en France, (dont une majorité circulent en région parisienne) ; il s'agit pour la plupart de modèles des années 70 achetés d'occasion en Grande-Bretagne.

L'homologation, dans notre pays, pose moins de problèmes qu'il n'y paraît, même si les inspecteurs des mines ne sont pas toujours bien disposés à l'égard de ce genre de véhicule. Si l'aventure vous tente, attendez-vous à devoir changer quelques accessoires (rétroviseurs, ampoules de phare, entre autres) mais la délivrance du certificat convoité dépend surtout de l'état général du modèle. En Grande-Bretagne, un exemplaire très bien conservé, âgé de 10 ans environ se négocie entre 10 et 15.000 F (auxquels s'ajoutent les inévitables droits de douane). Le jeu en vaut-il la chandelle ? En traversant la Manche, le « FX4 » acquiert en fait un « statut » qu'il ne posséderait sans doute jamais dans son propre pays. Et pour cause : si les anglais lui vouent un culte bien mérité, il n'est jamais à leurs yeux qu'un engin utilitaire d'origine routurière tout juste susceptible de séduire, sur le marché de l'occasion, les étudiants fauchés en quête d'un modèle économique (sa construction demeure très raisonnable) quasiment increvable.

En France, sa cote d'amour élevée se nourrit d'un certain snobisme anglophile plutôt caricatural, mais néanmoins



Le royaume du chauffeur : austère et inconfortable. Mais on domine au moins la situation...



Immense, le compartiment arrière : étendez vos jambes et allumez votre cigare...

sympathique. Ses plus fidèles défenseurs, ici-bas, (qui se définissent parfois comme des BC.BG délibérément décadents, voire désargentés) le considèrent comme le prolongement naturel de leur Trench Burberry's soigneusement défraîchi et de leur veste en Tweed scientifiquement usée aux coudes. En un sens ils ont raison. Il suffit en effet de s'installer confortablement à l'arrière d'un London Taxi et de laisser faire l'imagination. Fermez les yeux : Oxford Street ou Soho (au choix) est à portée de vos rêves. A moins que vous ne décidiez d'un arrêt surprise devant le 10, Downing Street, le temps de procéder à un fructueux échange de vues franco-anglais avec la « Dame de Fer »... Inutile d'en rajouter : les poncifs ne manquent pas dès lors que l'on fait référence à la « Perfide Albion »... D'une certaine façon, le « London Taxi » fait partie

intégrante de ces poncifs dont les anglais se gaussent discrètement ; Mais il est si « british », le bougre, avec son style empreint d'une grande majesté et ses bruits de transmission persistants qui nous rappellent l'époque des bonnes vieilles « Triumph »...

« CRAZY CABS ». OU LE SOUTIEN LOGISTIQUE DE LA NOSTALGIE ANGLOPHILE !

Roland Wengraf, responsable du club des « Crazy Cabs » (qui comprend une trentaine de propriétaires de « London Taxis ») justifie, quant à lui, son choix en termes de fonctionnalité. Etabli à Paris depuis longtemps, ce jeune anglais n'ignore rien des caractéristiques du tra-



Le nouveau « Metrocab » proposé par la firme « MCW » : une menace sérieuse pour le « London Taxi » ? WAIT AND SEE...

fic dans notre capitale. Soucieux de ne pas jouer les « losers » (perdants) dans les accrochages, il a hésité entre une Land Rover et un Taxi Austin, avant de se décider pour ce dernier, plus maniable en ville et tout aussi résistant à l'usage. Autre avantage du « FX4 », selon lui : la vitre de séparation intérieure qui garantit au chauffeur un « splendide isolement », si nécessaire... « Très utile », ajoute-t-il, notamment lorsque la belle mère et les enfants sont installés à l'arrière : ils peuvent ainsi râler, hurler, voire même s'étriper sans déranger le moins du monde les rêveries solitaires du conducteur, (La vie de famille et toute cette sorte de choses)...

Roland Wengraf a développé, avec quelques membres du club un réseau

d'entr'aide dont profitent les rares propriétaires français de « FX4 » Austin. Ceux-ci se réunissent à intervalles réguliers (AH ! les traditions...) devant le restaurant « La Closerie des Lilas » à Paris (dont le patron est président d'Honneur du club), mais ne vous y trompez pas : leurs taxis ne prennent aucun client égaré, à moins qu'il ne s'agisse du légendaire Major Thompson.

Sincerely yours...

CLUB « CRAZY CABS » : Roland WENGRAF

Résidence de l'Ecole 19 rue de l'Abreuvoir
93120 LA COURNEUVE
Tél : 48.78.36.47 (journée)
Tél : 48.36.36.75 (soir)

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

AUSTIN TAXI FX4 (à partir de 1972 - 1983)



MOTEUR DIESEL : (BMC) 4 cylindres 2520 cm³. 61 cv DIN à 3500 t/min. 15 mkg à 2000 t/min, arbre à cames latéral. Pompe à injection CAV. Batterie 12 volts.

MOTEUR ESSENCE : (BMC). 4 cylindres. 2199 cm³. 57 cv DIN à 3750 t/min 15,5 mkg à 1800 t/min. 1 carburateur inversé.

TRANSMISSION : boîte à 4 rapports (1^o non synchro) ou transmission autom. **BORG WARNER** à 3 rapports.

CHASSIS : cadre à caisson avec traverses en X. Susp AV : trapèzes triangulés et ressorts hélicoïdaux. Susp AR : essieu rigide. Ressorts à lames. Stabilisateur A.R. Amortisseur à levier.

DIMENSION : long. : 4,57 m ; larg. : 1,74 m ; haut : 1,77 m ; emp. : 2,81 m ; poids à vide : 1600 kgs env.

PERFORMANCES : vit. maxi 100/105 km/h selon moteur. Consomm. : 8 à 10 litres /100

FX4 R TAXI (CARBODIES) MODELE 1983-1987 DIFFERENCES

MOTEUR : Land Rover. Diesel 4 cylindres. 2.286 cm³. 62 cv DIN à 4000 t/min. 14,2 mkg à 1800 t/min. Comp. : 23 à 1. Arbre à cames central. Vilebrequin à 5 paliers.

VITESSE MAXI. : 105 km/h env. Consomm. : 8/9 litres aux 100 env.

PRIX (1987) : 130.000 F. (type standard)