

Taxi Austin FX4 diesel 1972 ICI LONDRES !



On le dit indémodable, inimitable, doté d'une mécanique incroyable, à l'austérité inversement proportionnelle à son capital sympathie... C'est bien du fameux taxi anglais, dont il s'agit : un véritable "morceau" de Londres sur roues, dont nous vous proposons, pour une fois, de découvrir aussi le poste de conduite.





La ligne indémodable du taxi Austin... Car déjà surannée lors de sa présentation en 1958, avec cette fameuse visière de toit éclairant l'inscription "Taxi".



avec le coquillage Shell, imitation papier journal pour certains quotidiens, etc.

Le FX4 diesel à boîte manuelle de notre petit essai fêtait ce dimanche-là ses 21 ans de bons et loyaux services, comme le confirmait le compteur affichant un nombre inavouable de zéros. Aux aurores, en plein cœur de Paris, sa silhouette si familière a surgit sur la place de la Concorde déserte : une vision étonnante pour les quelques lève-tôt parisiens et des Japonais se déversant déjà par cars entiers, Haute sur pattes, avec ses 1,77 m sous la toise, l'Austin en impose ! De plein profil cette six glaces, dont les vitres coulissent

Top chrono : vous avez dix secondes pour me citer cinq objets typiques de la Grande-Bretagne... Il y a fort à parier que le fameux taxi londonien soit bien placé. Peut-être en tête de liste. A moins qu'il ne figure juste derrière une de ces cabines rouges et devant un bus à étage, la sauce à la menthe et le chapeau melon fermant la marche. Mais si les cabines téléphoniques ont pratiquement déserté la capitale anglaise, le bon vieux taxi a encore de beaux jours devant lui même si une espèce de camionnette vitrée taillée à la serpe nommée *Metrocab* cherche à lui damer le pion. Pour l'instant le taxi rondouillard demeure quasi indétrônable. Et c'est tant mieux !

Voilà plus de trente-cinq ans que ça dure. En effet, c'est en septembre 1958 qu'apparaît ce modèle, le FX4, digne remplaçant du FX3 d'après-guerre. Si la ligne n'a pas changé, en revanche les mécaniques ont évolué : à ses débuts le FX4 reçoit un 2,178 cm³ diesel (cylindrée portée à 2,520 cm³ en 1972) accouplé en série à une boîte automatique Borg-Warner (la boîte manuelle, disponible ensuite, sera plus diffusée) tandis qu'une version essence de 2,199 cm³ — peu prisée — voit le jour en 1962 pour disparaître du catalogue en 1974. Enfin, des mécaniques Land Rover et même Nissan prendront place sous le capot. Et lorsque Austin décide voici plusieurs années d'arrêter la fabrication du FX4, une véritable révolte éclate chez les chauffeurs de taxi. Devant une telle demande, la société Carbodies reprendra la fabrication, mais en petite série.

Inévitablement, la couleur noire est indissociable de cet engin. Triste ? Non, austère tout au plus. Quoique, dans Londres, on est souvent surpris de croiser des modèles dans une livrée bordeaux, blanc immaculé, bleu ou quelques autres décors façon support publicitaire ambulant : jaune

verticalement comme sur certains wagons SNCF, offre une ligne plutôt équilibrée qui n'est pas sans rappeler une Renault Colorale, en moins pataude : deux phares globuleux haut perchés dans les ailes, ces dernières surmontées d'un petit rétroviseur rond — peu pratique à l'usage — un capot-moteur quasi horizontal et l'arrière en pente relativement abrupte. Tout cela n'est pas d'un franc modernisme et, même en 1958, l'engin pouvait paraître démodé. Les chromes sont encore nombreux : poignées de portes basculantes, bas de caisse et pare-chocs ; mais ces derniers seront remplacés peu à peu par des pièces en plastique noir, à commencer par les bananes pour les millésimes suivants. En fait la seule note de couleur vient du répétiteur de clignotant orange sur l'aile avant... ainsi que du sigle British Leyland. L'arrière surprend par ses deux ébauches d'aileron dans lesquels viennent s'encaster des feux en amande. Les premières versions n'avaient qu'un tout petit feu tandis que les clignotants étaient fixés de chaque côté du toit... comme des oreilles de Mickey. Sur le toit, une excroissance surmontée d'une casquette marquée "Taxi" renseigne le client. Auparavant, il pouvait y lire "For hire" (en français, "A louer"), mais on a fini par préférer "Taxi" plus internationalement compréhensible... au cas où quelques distraits auraient des doutes sur l'usage du fameux "cab".

Taximan

Allez, enfions une casquette de taximan et passons derrière le volant, une place que même si vous êtes un anglophile avéré, vous n'avez certainement pas eu l'occasion d'essayer... à droite bien entendu. Après avoir escaladé le siège d'où l'on domine la route, la première impression est l'étroitesse de ce "compartiment" au contraire de l'espace dévolu au client. La tête du chauffeur, s'il

est grand, touche le pavillon (ça peut un peu s'arranger grâce au siège réglable en hauteur) et le volant repose presque sur les cuisses : on est aussi un peu coincé sur la gauche à cause de la petite paroi de séparation du compartiment à bagages. La portière se referme d'un "clong" qui rassure. Ici l'atmosphère est d'une extrême noirceur : vinyle des contre-portes, tableau de bord, volant... excepté encore une fois la couleur jaune-orangé des deux loupes qui figurent de chaque côté du pare-soleil, signalant l'ouverture de l'une ou l'autre des portes arrière. Derrière le volant à jante fine de dimension respectable et quasi vertical — la direction n'est pas assistée — on trouve un ensemble de compteurs Smiths dans la plus pure tradition britannique : tachymètre gradué jusqu'à 80 miles (soit 130 km/h) puis, au centre, ampèremètre et à gauche, le troisième compteur regroupant la température moteur, la pression d'huile et la jauge de carburant. Pas de manettes autour du volant, mais des basculeurs au tableau de bord, l'inverseur codes-phares au plancher et un comodo au tableau pour les clignotants.

Préchauffage et décibels

Avant tout, repoussons la tirette qui ouvre l'alimentation en gazoil ; puis, en tournant la clé de contact, on actionne le préchauffage, typique sur un véhicule à mazout : grosso modo, une demi-minute d'attente. On est loin des quelques secondes des voitures actuelles. Bizarrement, aucune lampe témoin ou autre "queue en tire-bouchon" ne vient prévenir que les bougies sont à température. En fait, attentif au tableau de bord, on perçoit une légère baisse d'intensité lumineuse : c'est le signal. En revanche si le taxi a déjà roulé peu avant, il démarre instantanément.

L'Austin s'ébroue à la première



Rien de bien excitant sous le capot : un quatre cylindres diesel de 2,5 l, dont les 60 ch suffisent à peine à animer les 1.600 kg du taxi. En revanche le moteur est increvable et très sobre.

sollicitation du démarreur. Coup d'œil dans le rétro : ça fume noir quelques instants, puis tout rentre dans l'ordre. Devant, le quatre cylindres tourne avec la régularité d'une péniche : un ronronnement si rassurant... pour une anglaise. Rassurant peut-être, mais aussi présent dans l'habitacle, la discussion à l'arrêt et *a fortiori* en roulant, entre le taximan et son client étant impossible. Avec cette génération de diesel, on s'attendait à plus de vibrations à l'intérieur de l'habitacle. Que nenni ! Enfin presque, hormis quelques trépidations ressenties dans le dos : bref, un chauffeur de taxi londonien en fin de carrière ne devient pas "parkinsonien".

Si le long levier de vitesses de la boîte manuelle tombe naturellement sous la paume de la main, en revanche il faut aller chercher la pédale d'accélérateur suspendue. Allez, hop, première : le taxi

ronfle à peine plus que tout à l'heure, en avançant doucement sur quelques mètres. Ce premier rapport — non synchronisé — étant très court, on passe presque immédiatement en seconde, puis on enclenche la troisième vers 20 miles et enfin dès 30 miles, on peut adopter la quatrième et dernière vitesse. En fait, sur son terrain de prédilection, la zone urbaine, on utilise surtout la seconde et la troisième. Chaque rapport se révèle assez dur à enclencher, avec des verrouillages bien fermes, mais tout passe sans craquer si l'on prend son temps. Seul le rétrogradage de troisième en seconde demande de passer en force.

L'embrayage, lui, n'appelle pas la critique, notre Austin bénéficiant d'un organe tout



A l'avant, les bagages prennent place à côté du poste de conduite plutôt exigü. A l'inverse, l'espace dévolu au client est particulièrement généreux.



Paradoxalement, malgré ses piètres qualités dynamiques, le taxi londonien est à son aise en ville : à son volant, on domine la circulation.

neuf ! Il faut au demeurant reconnaître que cette boîte de vitesses est plutôt bien étagée, afin d'aider un moteur apathique : il est bien à la peine pour animer les 1,6 t de la bête et la relancer à chaque feu rouge avec à peine 60 ch. Quant au freinage, disons qu'il se révèle correct, sans plus, la pédale étant un peu spongieuse.

Braquage époustoufflant

Si l'Austin n'est pas un foudre de guerre, en revanche il tire son épingle du jeu grâce à son incroyable diamètre de braquage : 7,60 m ; par comparaison, les voitures d'aujourd'hui descendent rarement en dessous des 11 m ! Ainsi, le chauffeur haut perché domine la situation loin

devant et peut anticiper avant de se retrouver coincé au cœur de Marylebone road : il lui suffit d'effectuer — sans prévenir son passager — un "U-turn" comme disent nos voisins : un demi-tour entre trottoirs, en une seule manœuvre. Au volant, c'est réellement époustoufflant ! Restons dans le domaine de la direction, camionnesque à petite allure, pour laquelle il faut aussi signaler un léger flou au point milieu.

Evidemment, difficile de juger la tenue de route en ville : disons que l'Austin ne se couche pas en virage, que la suspension est correcte à l'avant avec ses ressorts hélicoïdaux et un peu plus inconfortable à l'arrière puisqu'on y trouve de bons vieux ressorts à lames placés sous les fesses des passagers. Côté consommation la propriétaire du véhicule nous a assurés qu'en usage normal il ne dépassait pas les 8,5 l aux cent. Et pour les amateurs de sensations fortes, sachez que sur route, bien lancé, il peut croiser à la vitesse de 80/90 km/h. Son utilisation sur longue distance, bien que possible, n'a donc rien de particulièrement grisant.

Au final on s'habitue très facilement à l'engin : position de conduite à droite, mécanique, seule la commande des clignotants au tableau de bord

demande une certaine accoutumance. Un mot encore concernant la visibilité : excellente vers l'avant, elle se gêne en marche arrière ; mieux vaut avoir le gabarit "dans l'œil".

Le confort c'est... l'espace

Mais notre essai ne serait pas complet si l'on ne prenait place à l'arrière. Imaginons qu'on vienne nous chercher à l'aéroport d'Heathrow : les bagages prennent place à l'avant, à côté du conducteur donc, et sont arrimés grâce à une sangle. Toutefois un excédent de colis peut atterrir dans le coffre qui s'ouvre à la manière des Austin

Mini, c'est-à-dire en basculant vers le

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : Quatre cylindres en ligne de 2.520 cm³ (88,9 x 101,6 mm), soupapes en tête, arbre à cames latéral, alimentation par pompe à injection Roto diesel 296, couple : 15 m.kg à 2.000 tr/mn. Puissance maxi : 60 ch à 3.500 tr/mn. Refroidissement par eau.

TRANSMISSION : Aux roues arrière. Boîte de vitesses automatique à deux rapports avant ou manuelle à quatre vitesses (1^{re} non synchronisée) plus marche arrière.

SUSPENSIONS-FREINAGE : Carrosserie tout acier sur châssis séparé à longerons caissonnés. Suspension avant à roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux et arrière à essieu rigide et ressorts à lames semi-elliptiques. Direction à vis et doigt. Diamètre de braquage : 7,60 m. Freins à tambour à commande hydraulique. Longueur : 4,58 m ; largeur : 1,74 m ; hauteur : 1,77 m. Poids : 1.600 kg. Vitesse maxi : 110 km/h.



Si la direction n'est pas assistée, en revanche l'Austin offre un atout de taille : son diamètre de braquage de 7,6 m. Epoustoufflant !



Ce modèle de 1972 bénéficie encore de nombreuses pièces chromées : au fil des ans la plupart disparaîtront au profit d'éléments noirs.

bas, la porte étant retenue de chaque côté. Sa contenance est assez ridicule pour une voiture de ce gabarit, amputé de plus par la roue de secours

placée verticalement contre la banquette arrière et le tuyau d'arrivée de carburant qui traverse la partie gauche.

UN MONUMENT ACCESSIBLE

Le rêve de ranger dans son garage un petit morceau — roulant — de Londres est plus accessible que l'on ne croit. Non seulement le prix d'achat de l'engin ne vous ruinera pas, mais son entretien semble ne poser aucun problème si l'on frappe aux bonnes portes.

● **Prix** : il faut compter de 15.000 F à 35.000 F en France pour acquérir un taxi Austin, avec une cote "moyenne" de 25.000 F pour un exemplaire convenable.

● **Immatriculation** : quasiment jamais importé en France officiellement, le passage aux Mines de cet engin exotique n'est pas une partie de plaisir. Mais l'affaire est possible, à défaut d'être facile. Vous pouvez vous lancer seul dans l'aventure, mais le plus sage est soit d'acheter un modèle déjà immatriculé, soit de faire appel à ceux qui savent. **Christian Altazin** (3 bis, avenue Guy Moquet, 94340 Joinville-le-Pont, tél. (1) 48.85.04.76) se propose d'effectuer pour vous, moyennant une participation aux frais de l'ordre de 300 F, ces formalités longues et fastidieuses. Passionné par cette petite chose noire, il connaît son affaire.

● **Conseils d'achat** : il y a peu de chance de trouver un taxi avec un kilométrage — pardon *mileage* — raisonnable. Ces engins ne sont en effet revendus que lorsqu'ils ne sont plus jugés aptes au service. Un taxi anglais est réformé après une quinzaine d'années de services, ce qui correspond à des chiffres de 400 à 500.000 miles (multipliez par 1,6 pour obtenir le kilométrage) au compteur ! Ne vous affolez pas pour autant. D'abord, la bête est réellement solide. Ensuite, elle a été méticuleusement entretenue durant toute sa carrière professionnelle. En effet, ce taxi est conçu très ingénieusement, comme une sorte de mécano à taille réelle : tous les éléments sont facilement et rapidement démontables, ce qui permet à leurs exploitants de les maintenir en état pour une immobilisation minimale. En outre, le taxi subit une révision toutes les trois semaines et tous les ans, il doit passer le contrôle technique de la police, très rigoureux. La plupart du temps, un taxi est revendu lorsqu'il a échoué à cet examen. Le plus important pour l'acheteur est de connaître la cause de cet échec. Sinon, rien de grave à redouter, l'engin n'a pas de faiblesse reconnue. Il peut être simplement très usé.

Une seule chose à éviter, les taxis issus des compagnies, rentabilisés au maximum et qui n'ont jamais le temps de refroidir : toutes les interventions mécaniques se font culasse tiède...

● **Disponibilité en pièces** : pas de soucis de ce côté-là. Absolument tout est disponible, y compris les éléments de carrosserie. Le spécialiste en France des pièces pour "cab" est **Christian Azais, Compagnie des remisages**, Les Quatre Temps Cedex 25, 92092 Paris-la-Défense, tél. (1) 47.74.89.58 ou (1) 45.36.04.95. En Grande-Bretagne, voyez avec **Olivier Hyafil** au 071/729.71.36.

● **Club** : pas besoin de courir outre-Manche pour retrouver d'autres passionnés des célèbres Austin. Le **Crazy cabs**, La Closerie des Lilas, 171, boulevard du Montparnasse, 75006 Paris, dont **Cécile Ganeval**, la dynamique secrétaire (Tél. (1) 46.68.17.44), est là pour vous accueillir.

La porte arrière s'ouvrant dans le mauvais sens, il faut "traverser" à demi courbé l'habitacle, exécuter un demi-tour avant de poser son postérieur sur la banquette de ski épais délimitée par deux accoudoirs placés sur les passages de roues : une banquette qui n'accueille que deux personnes. Assis, la première impression est l'espace très généreux : tout d'abord la garde au toit (le pavillon reçoit un vinyl clair tigré) qui permet de conserver son chapeau melon, un plancher bien plat recouvert d'un tapis en caoutchouc "grisouille" et gaufré style tablette de chocolat. Mètre en main, on bénéficie de 75 cm pour étendre ses jambes devant soi, ce qui suffit à justifier un sentiment de confort, plutôt que la suspension (on est un peu chahuté) ou encore les matériaux rustiques utilisés. Evidemment cet espace vital se réduit comme peau de chagrin si quatre personnes prennent place en utilisant les deux strapontins placés dos à la route. Au fait, à propos des strapontins, voici un petit conseil : ne pas se lever brusquement car ils remontent instantanément, cognant vigoureusement la paroi de séparation ce qui fait sursauter le chauffeur ! Une chose est sûre : "Il faut être bien au fond de la banquette, conseille notre propriétaire. Je me souviens qu'avec ma mère nous nous sommes retrouvés à genoux, par terre, lors d'un freinage brusque !" raconte-t-elle. D'ailleurs une plaque sur la cloison de séparation rappelle la consigne : "Please sit wellback in your seat for safety and comfort". Parallèlement, on a vite fait de comprendre la nécessité des six poignées de maintien, que ce soit lors de demi-tour ou pour s'extirper de son siège. A peine le temps de détailler l'équipement (plafonnier, deux cendriers et chauffage individuel) que le taxi est à votre hôtel. Alors pour régler la course, sachez qu'il est de tradition de sortir d'abord du taxi et de payer ensuite à l'extérieur. Et ce, quel que soit le temps !

Taxi Londonien

RETROUVAILLES

DS Chapron

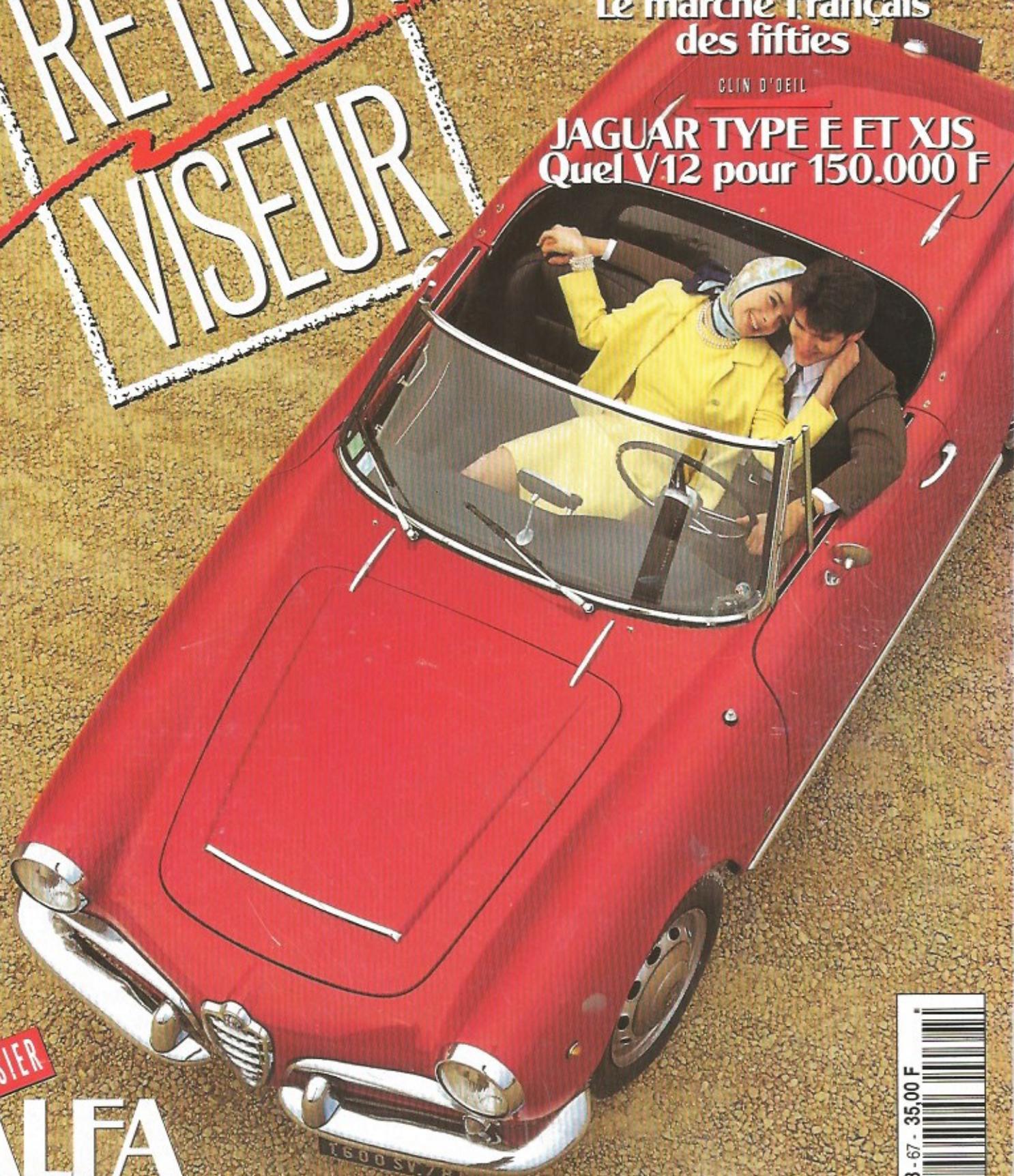
ENQUÊTE

Le marché Français
des fifties

CLIN D'OEIL

JAGUAR TYPE E ET XJS
Quel V12 pour 150.000 F

RETRO
VISEUR



DOSSIER

ALFA
GIULIETTA SPIDER

M 1613 - 67 - 35,00 F

