

NOTRE OPINION

Sur la

de ROVIN type D 4

DES la fin des hostilités et sous le coup des restrictions de toutes sortes qui menaçaient de durer longtemps encore, un nombre imposant de prototypes de voitures et de motocars fit son apparition aussi bien en France qu'à l'étranger. Il s'agissait, dans l'esprit des constructeurs, de créer un véhicule bon marché, économique à l'usage et pourtant habitable et capable de performances acceptables.

Comme on le voit, le problème n'était pas des plus aisés à résoudre mais les difficultés, tant techniques que d'approvisionnement, n'effrayèrent pas bon nombre d'artisans qui eurent au moins l'honneur de garnir, lors des premiers Salons d'après guerre, les stands encore laissés vides par les grands constructeurs.

Malheureusement, en automobile comme en toutes choses, la bonne volonté ne suffit pas, et si l'on vit de nombreux modèles, tous théoriquement livrables en quelques mois, la plupart de ces véhicules éphémères disparurent sitôt que l'on aborda le chapitre redoutable de la fabrication en série et une seule marque est parvenue, à ce jour, à passer du stade artisanal au stade industriel : il s'agit de ROVIN.

Cette marque a eu le mérite de lutter avec un certain succès contre les difficultés de toutes sortes qui l'ont assaillie et, si la sortie de la 2 CV Citroën, voiture moins chère et d'une autre classe, faillit lui porter un coup mortel, les cadences de livraison, nettement insuffisantes, de la dernière née du quai de Javel ont permis aux commandes d'affluer à nouveau. Ainsi la ROVIN, très mal connue du grand public, et qui présente pourtant un certain nombre de caractéristiques intéressantes, est assurée de survivre encore, et même nul ne peut dire si l'avenir, bien menaçant quant à l'approvisionnement en matières premières ne lui réserve pas de beaux jours !

GROUPE MOTOPROPULSEUR

Le moteur de la Rovin D 4 3 CV est un 2 cylindres opposés, suivant la technique déjà adoptée par Panhard et Citroën mais, à l'encontre de ces deux concurrents, il est doté de soupapes latérales, et son refroidissement s'effectue par l'intermédiaire d'une circulation d'eau. Pour une cylindrée de 462 cm³, ce groupe développe 13 CV à 3.200 tours, ce qui est parfaitement honorable. En ce qui concerne l'utilisation, son fonctionnement est assez bruyant à mesure que l'on s'élève en régime et, bien qu'elles ne se répercutent point dans l'ensemble de la caisse, d'importantes vibrations viennent mettre à dure épreuve les divers organes logés sous le capot et, en particulier, le delco, directement fixé au bloc-moteur.

La puissance et la souplesse de ce moteur peuvent étonner le conducteur non averti. Signalons que l'ensemble chauffe rapidement et que la consommation d'eau devient alors sensible, sans revêtir pourtant un caractère alarmant. Enfin, la nervosité est

largement suffisante pour les services que l'on peut demander à ce véhicule et la vitesse de 65-70 km/h. peut être facilement tenue sur le plat.

La boîte à vitesses (3 vitesses) présente le double et grave défaut de ne posséder aucun synchronisme et d'être extrêmement bruyante sous tous les rapports. Même en troisième, les pignons sifflent désagréablement et l'usage du double débrayage est quasi obligatoire. En revanche, l'échelonnement des rapports est bien étudié et on trouve successivement une première assez courte, d'un usage restreint ; une seconde extrêmement endurante, qui permet de monter jusqu'à environ 45 km/h.; et une troisième bien placée, sans trous intermédiaires.

Signalons qu'une nouvelle boîte de vitesses, montée désormais sur la Rovin, fait apparaître quelque progrès en matière de silence.

TENUE DE ROUTE ET SUSPENSION

La tenue de route de la Rovin constitue à coup sûr sa qualité la plus indiscutable. Progressant à ras du sol, la voiture est douée d'une excellente stabilité en ligne droite et n'importe quel virage peut être abordé avec confiance. La caisse ne manifeste aucune tendance à se coucher et il est nécessaire d'en arriver aux allures les plus vives pour percevoir des amorces de chasse à l'arrière, qui demeurent d'ailleurs toujours aisément corrigibles. Ajoutons que l'état du revêtement n'influe guère sur le comportement de la voiture et qu'une route mouillée peut être abordée avec autant de confiance. Précisons cependant qu'il est nécessaire de surveiller certaines réactions latérales qui surviennent quelquefois à vive allure.

La suspension de la Rovin mérite également des compliments. La voiture absorbe, mieux qu'on ne pourrait le penser, les pavés et les cahots, sans jamais porter atteinte à la sécurité et au confort des occupants. En ce qui concerne la direction, elle est d'une extrême précision, quoique légèrement dure aux basses allures et son irréversibilité paraît totale.

Enfin, la Rovin est équipée de freins mécaniques : en dehors des critiques qui peuvent être formulées au sujet de la fréquence certaine des réglages, aucune objection ne peut être exprimée quant à leur efficacité en plat ou en montagne, sur route sèche ou mouillée.

CARROSSERIE ET HABITABILITE

Alors que la Rovin premier modèle possédait une caisse d'un style « motocar » très pur, la voiture actuelle a adopté la forme

d'une caisse à peine arrondie aux angles. Cette version assez primitive de la fameuse ligne « ponton » dénote le souci qu'a eu le constructeur de se rapprocher, à moindres frais, de l'esthétique moderne. Disons simplement que les auteurs de cette caisse ont réussi à ne pas sombrer dans le ridicule et que l'ensemble s'avère bien proportionné, tout au moins lorsque la capote n'est pas levée.

Bon nombre d'accrochages assez violents ont prouvé que la résistance générale de la caisse était bien supérieure à ce que l'on pouvait supposer au premier abord. L'assemblage est réalisé assez correctement sur le dernier modèle et la finition — quoique souffrant du manque de qualité de certains accessoires — peut être considérée comme satisfaisante pour l'œil.

L'habitabilité en largeur et en profondeur permet à des passagers de taille moyenne de longues randonnées sans fatigue exagérée mais le volant, placé un peu bas, gêne le conducteur pour s'asseoir ; la manette du démarreur manifeste une fâcheuse tendance à se glisser dans les jambes de pantalon ; et enfin, tout en reconnaissant que cette méthode diminue sensiblement le prix de revient, on peut déplorer qu'il soit nécessaire de s'arrêter et d'ouvrir les portières lorsque l'on désire ouvrir ou fermer les glaces latérales en les faisant basculer sur leur axe horizontal, ce qui reste un tant soit peu rudimentaire.

Bien que primitif, le système de manœuvre de la capote s'est révélé bien conçu et d'un maniement suffisamment aisé et rapide. Un seul reproche à faire à ce système : deux écrous papillon semblables à ceux utilisés pour les roues de bicyclettes assurent latéralement la rigidité des deux arceaux et se trouvent à proximité dangereuse de la tête des passagers. Par temps de pluie, l'étanchéité de la capote paraît totale et il est possible — à moins d'un fort vent latéral — de rouler sans être mouillé avec une glace ouverte. En revanche, des fuites peuvent être constatées au pare-brise. De longs trajets, capote levée, sont rendus pénibles par les résonances mécaniques de l'ensemble du groupe moto-propulseur, qui viennent s'amplifier sous la toile, cependant que la visibilité latérale, devient alors insuffisante.

Du point de vue climatisation, il est évident que l'on ne peut critiquer l'aération mais l'absence d'un dispositif de chauffage (en dehors de la chaleur ressentie par les omoplates des passagers grâce au voisinage du radiateur derrière la banquette) doit se faire cruellement sentir en hiver.

ACCESSOIRES

La Rovin souffre souvent dans ce domaine du caractère strictement économique que le construc-

teur est contraint de donner à sa production. Si nous examinons tout d'abord le moteur, nous trouvons matière à plusieurs observations : le delco est soumis à des vibrations incessantes qui compromettent souvent son bon fonctionnement lorsque l'on dépasse les régimes moyens ; d'autre part, le support de ventilateur est insuffisamment résistant et la dynamo, simplement fixée au bloc par une bride, ne résiste pas toujours aux efforts auxquels elle est soumise et quitte alors son emplacement normal. Enfin, les ailettes de refroidissement du capot arrière sont disposées sur la partie horizontale de celui-ci et, par forte pluie, il peut arriver que la bobine et le delco soient noyés et que l'ensemble des canalisations électriques soit mouillé au point de faire naître de nombreux courts-circuits et de provoquer ainsi de fâcheuses pannes.

Par ailleurs, nous trouvons un coffre à bagages avant, d'une contenance correcte ; une roue de secours disposée dans un logement derrière la banquette, obligeant ainsi les deux passagers à sortir de la voiture pour y accéder ; des projecteurs, d'une puissance suffisante ; deux essuie-glace assez rapides et un commodo aisément maniable. Le réservoir d'essence se trouve à l'avant, dans le coffre à bagages, et le voisinage intime des valises et de l'orifice de remplissage, qui laisse souvent s'envoler quelques gouttes de carburant lors de chaque ravitaillement, peut occasionner quelques désagréments. Enfin, nous noterons la présence d'un cric archaïque, d'un avertisseur insuffisamment puissant sur la route ainsi que l'absence, au tableau de bord, d'un thermomètre d'eau.

En définitive, la Rovin peut être considérée comme ayant sa place dans la gamme des voitures actuellement réclamées par la clientèle française. Elle peut être considérée dans l'absolu comme une sorte de cabriolet 2 CV Citroën, un peu plus rapide, plus nerveuse, grimpaant mieux, plus amusante à conduire sur petites routes, mais, en revanche, plus chère, plus fragile, consommant plus et n'acceptant que deux passagers. En vérité, cette voiture souffre avant tout d'être réalisée avec des moyens techniques et financiers insuffisants, qui ne lui permettent pas une étude des détails et un contrôle aussi soigné que l'autorise, théoriquement, la grande série. Et comme corollaire de cet état de choses, ajoutons que le réseau des concessionnaires reste insuffisant et l'obtention des pièces détachées difficile hors Paris.

Telle qu'elle est, la Rovin peut rendre d'indiscutables services en ville, pour des déplacements interurbains assez courts et pour la promenade, à la condition expresse que son possesseur s'attache à toujours la mener modérément et à lui prodiguer des soins attentifs.