

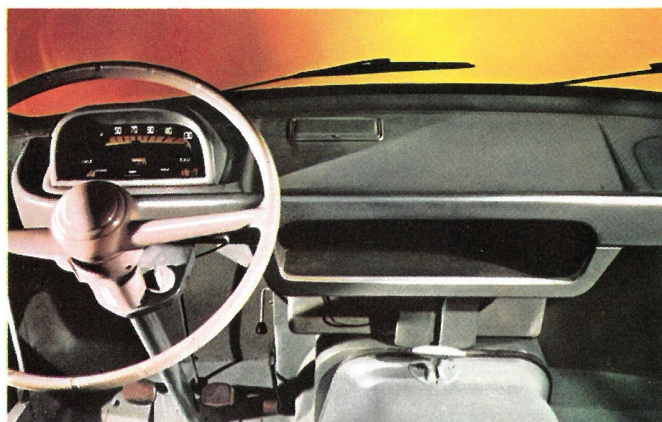
A front-facing view of a dark-colored Fiat Estafette van. The image shows the hood, grille, headlights, and windshield. The interior, including the steering wheel and dashboard, is visible through the glass. A blue horizontal stripe runs across the front of the hood. The word "estafette" is written in a white, lowercase, rounded font across the center of the hood. To the left of the text, there are three horizontal white lines of varying lengths, suggesting motion or a stylized logo.

estafette

le confort du conducteur

PRATIQUE

Le tableau de bord est simple.
C'est un condensé harmonieux
d'éléments Dauphine qui ont fait leurs preuves
auprès de milliers d'usagers.
Une très large tablette, légèrement inclinée,
où se trouve un cendrier encastré,
peut, éventuellement, servir d'écritoire
pour les inévitables papiers qui accompagnent
les livraisons et les tournées (le léger rebord
empêche les papiers de tomber pendant la marche).
Le vide-poche très profond peut recevoir
tous les superflus de la vie à bord.
L'ensemble se trouve placé
largement au-dessus des genoux.



SIÈGES

Les sièges sont volontairement de
conception simple et extrêmement souples.
Des études médicales en ont déterminé les formes.
Le conducteur prend tout naturellement
la bonne position pour conduire et voyager sans fatigue.
Le siège du conducteur est réglable
par une simple manette à portée de la main.

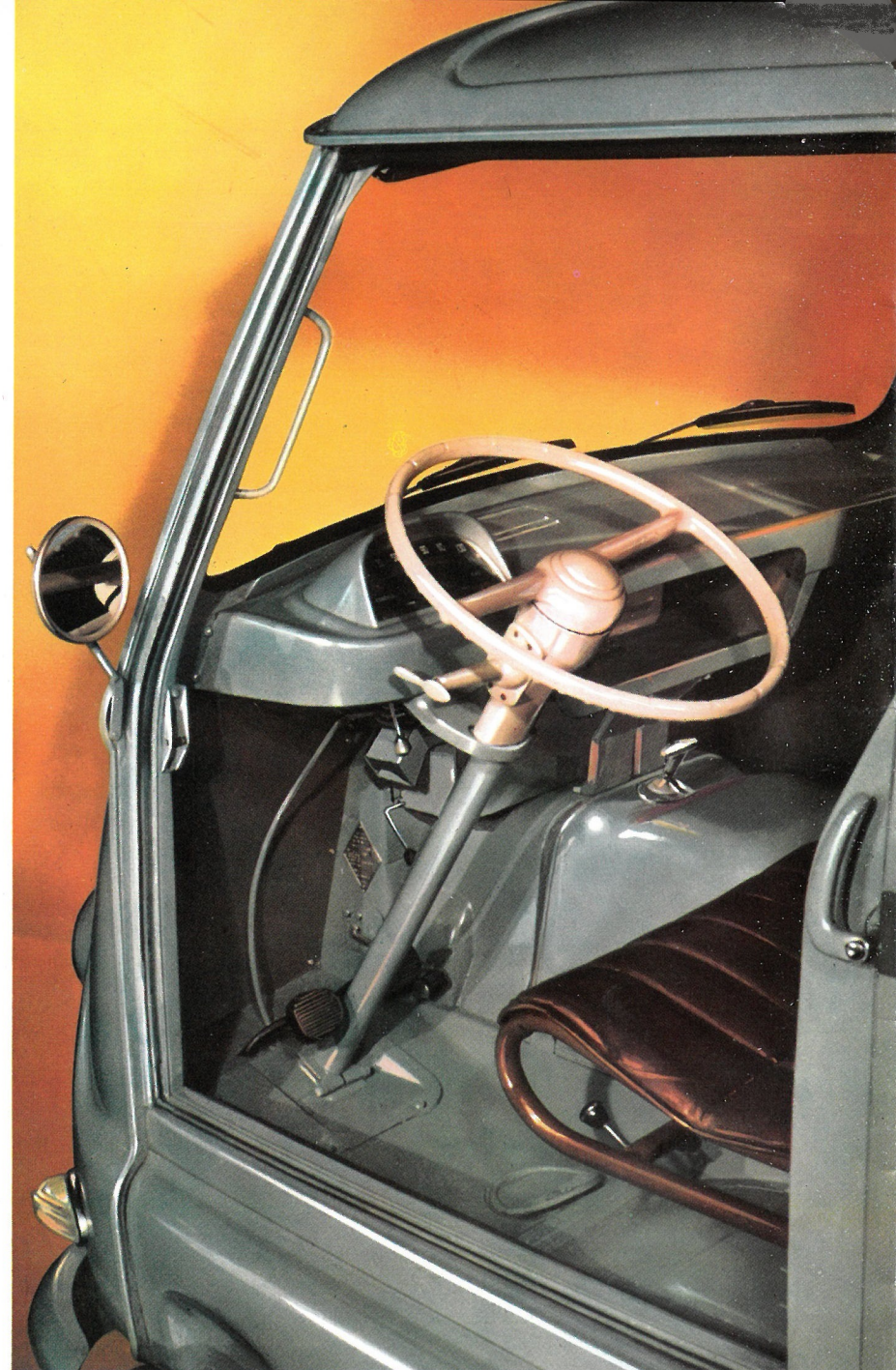


AÉRATION

Une très large aération
a été prévue pour le conducteur
appelé parfois à transporter
les denrées les plus diverses.
Une fenêtre grillagée est
installée en haut du pare-brise,
loin des poussières de la route.
Elle est protégée par deux volets
extérieurs qui en assurent
l'étanchéité par temps de pluie
et dont l'ouverture
est commandée de l'intérieur.
Des volets intérieurs peuvent
orienter l'arrivée d'air.



La cabine de l'Estafette
est large,
haute,
profonde.
Le conducteur, bien assis
derrière son volant,
dominant largement la route,
oublie cette notion habituelle
de l'utilitaire lourde,
fatigante, bruyante,
dont l'unique préoccupation est
le transport de la marchandise.
Au contraire,
dès ses premiers kilomètres,
il a la sensation agréable
de conduire une voiture
de tourisme souple et légère.



Le conducteur-livreur
vit la moitié de sa vie dans sa voiture.
La cabine de l'Estafette a été conçue
pour lui apporter un confort
et un « relax » bienfaiteurs
au milieu de la vie trépidante
des livraisons.

SÉCURITÉ

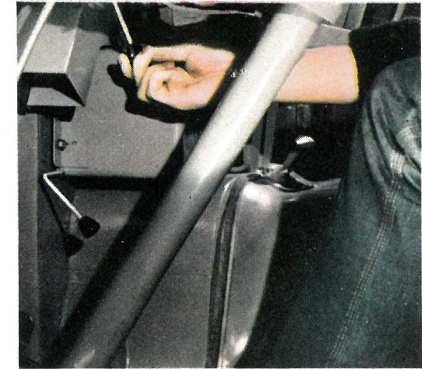
Les feux de direction, à l'avant, épousent la carrosserie et, de ce fait, sont très visibles latéralement (répétition des feux à l'arrière sur la lanterne stop).



CHAUFFAGE

Un système de chauffage très efficace par soufflerie assure le dégivrage et le désembuage sur toute la largeur du pare-brise (commande par bouton sur tableau de bord).

Par ailleurs, la soufflerie déverse l'air chaud sur les pieds du conducteur et du passager (chaque cône commandé par manettes indépendantes).



PLAISIR

Les glaces des portières sont coulissantes vers l'avant. Un système de verrouillage automatique permet de régler leur ouverture à volonté. Bien des conducteurs aiment conduire le coude à la portière. Avec l'Estafette, il n'est plus nécessaire pour cela de « descendre » toute la glace.



VISIBILITÉ

Le conducteur a devant lui un pare-brise monoglace bombé. Avec les deux glaces des portières les montants latéraux très minces, c'est la véritable vue panoramique d'une cabine de contrôle qui s'offre à lui.

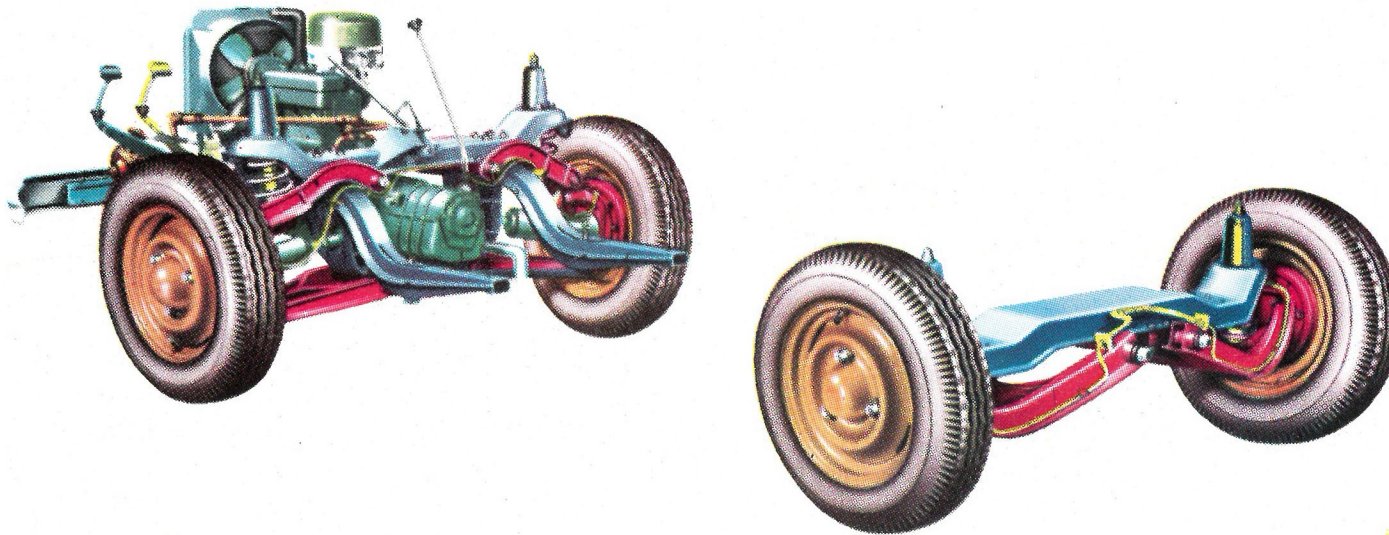
AISANCE

Les deux sièges sont séparés. La position centrale du moteur, en avant, celle du levier de vitesses légèrement en arrière (place idéale pour diminuer l'effort) laissent une grande aisance de circulation entre les deux fauteuils et vers l'intérieur.



une mécanique

Pour créer un véhicule utilitaire, au visage sans doute bien personnel, mais surtout bien adapté à ses fonctions, l'Estafette a été dotée de solutions mécaniques qui, d'une part, avaient déjà fait leurs preuves et, d'autre part, répondent aux impératifs du véhicule de livraison idéal : livrer partout en toutes circonstances et d'une manière rentable.



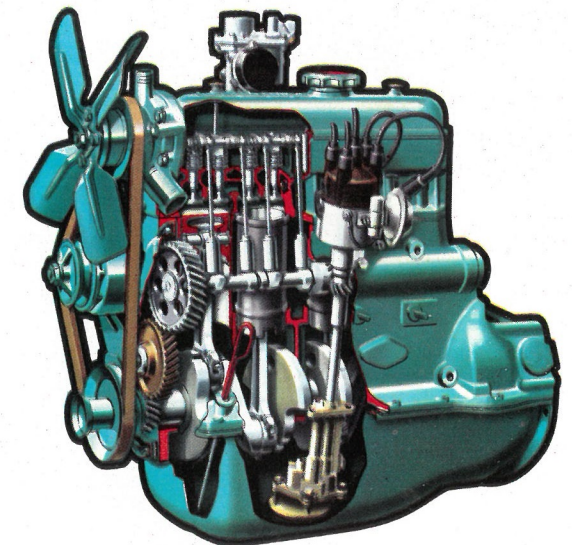
Le train arrière de l'Estafette est composé d'une traverse amovible et de deux raquettes embouties formant des caissons indéformables. Les raquettes en forme d'U à débattement latéral supportent les plateaux de freins et les fusées. Deux tampons de choc et deux sangles limitent le débattement. Quatre robustes boulons la maintiennent sur les longerons de la coque. La déposer ou la remplacer ne demandent qu'un temps minimum.

Le bloc mécanique avant assure à l'Estafette :

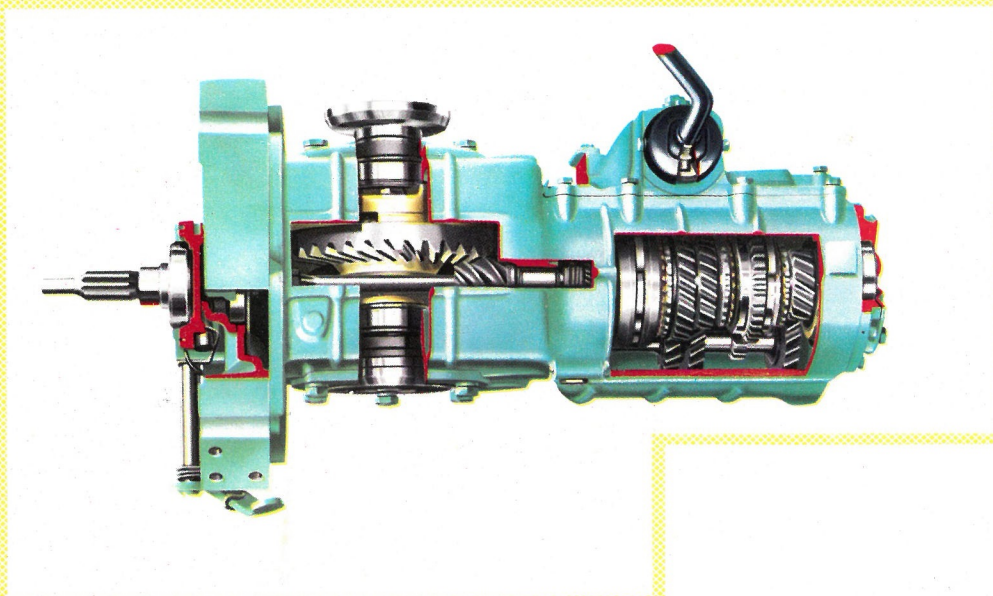
- une adhérence totale en mauvais terrains, surtout lorsqu'elle roule avec un léger chargement, tout le poids se trouvant alors sur les roues motrices ;
- une absence de « transmissions », donc un plancher rigoureusement plat pour toutes les manutentions cent fois répétées dans la journée ;
- un accès extrêmement facile aux organes. En effet, 6 boulons seulement le retiennent à la carrosserie. Il suffit alors, ces boulons enlevés, de soulever la carrosserie pour tirer à soi tout le bloc mécanique, ce qui diminue particulièrement le temps d'immobilisation et de réparation.

Les coussinets élastiques aux articulations du triangle sur le berceau et les supports de fusées assurent un silence agréable et suppriment toute usure. Les manchons élastiques et les doubles joints homocinétiques dont sont munies les transmissions de mouvement évitent les à-coups. Cette disposition offre un rayon de braquage supérieur de 5 cm seulement à celui de la Dauphine. C'est dire tout simplement que l'Estafette passe partout où d'autres seraient obligés à de nombreuses manœuvres... et un livreur sait ce que cela signifie...

L'Estafette est équipée du fameux moteur Ventoux dont les performances sur Dauphine ne sont plus à rappeler. 5 CV fiscaux — 31 chevaux réels S.A.E. — De quoi lui assurer en toute circonstance les reprises nécessaires pour se tirer d'un mauvais pas et une vitesse de croisière (95 km à l'heure) supérieure à celle de tous les utilitaires. En outre, sa consommation n'excède pas 10 litres aux 100 km dans les circonstances d'utilisation les plus difficiles, ce qui diminue singulièrement le prix de revient du kg de marchandises transportées. Visites et entretien se font facilement, à l'abri de la cabine.



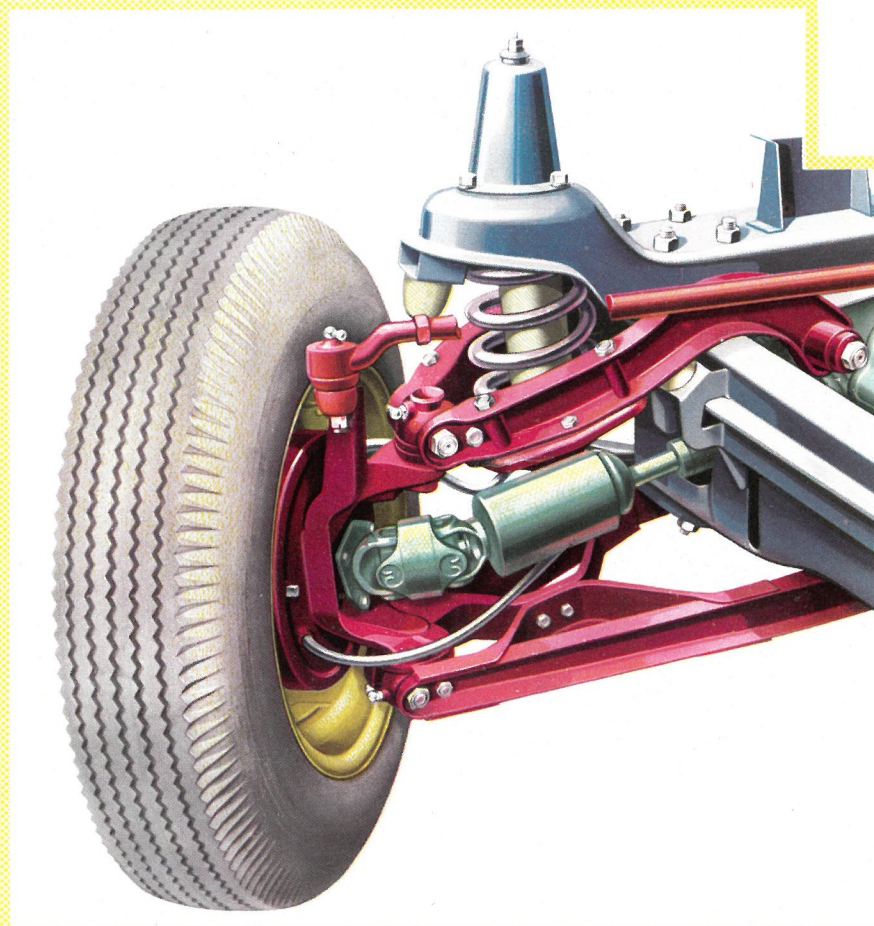
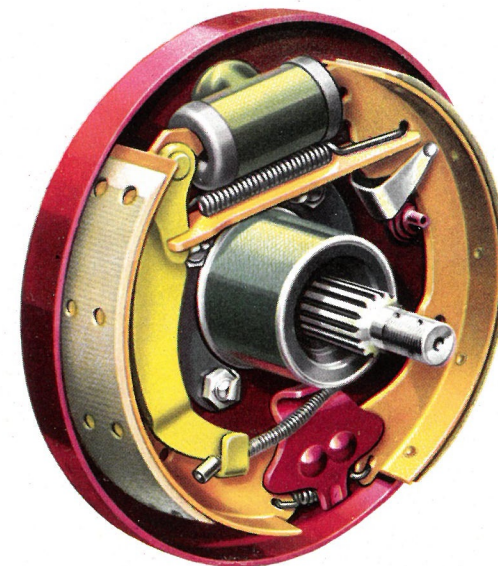
" fonctionnelle "



Une nouvelle boîte de vitesses a été spécialement dessinée pour le travail de l'Estafette. Elle comporte 4 vitesses AV et une marche AR avec verrouillage. Mais les 4 vitesses « avant » sont toutes synchronisées. C'est un avantage énorme pour tous ceux qui ont à circuler en ville, obligés des centaines de fois à rétrograder. Sur l'Estafette, on passe en première n'importe où, n'importe quand... et en souplesse.

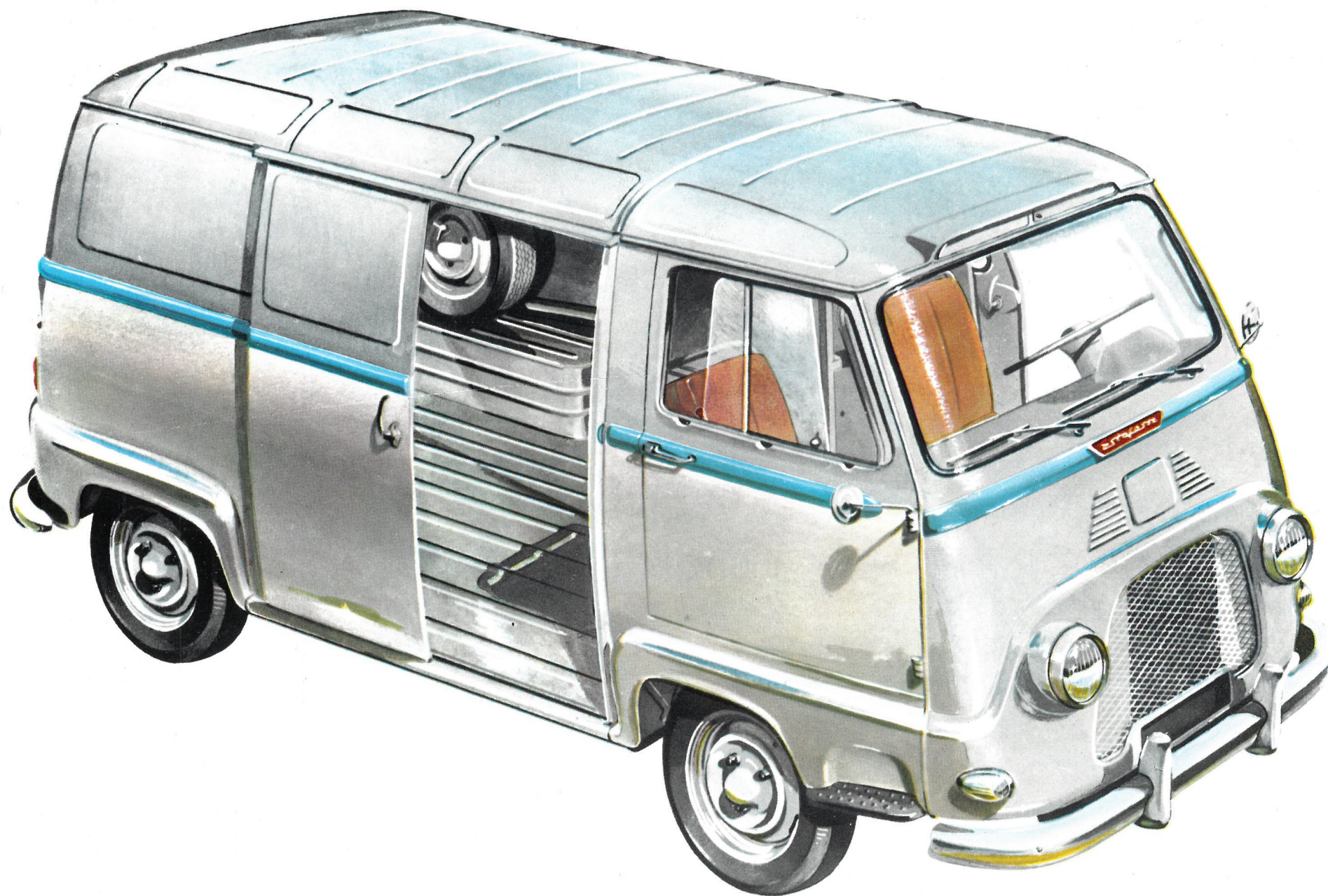
Un simple coup d'œil sur la dimension des tambours de freins (228,6 mm de diamètre) rassure tout conducteur.

La poussée des 600 kg de marchandises et du poids spécifique sera domptée à la moindre sollicitation.



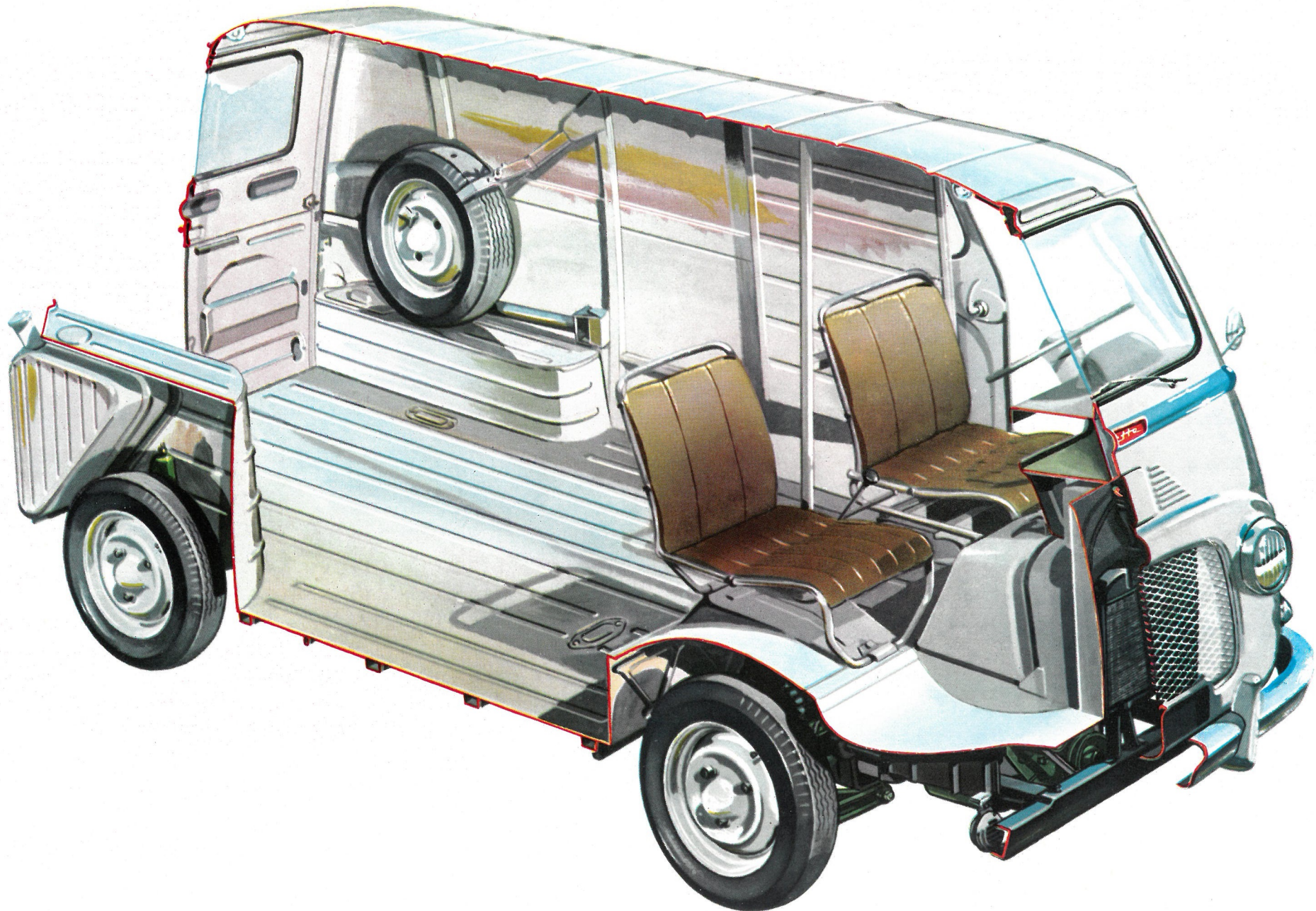
La suspension de l'utilitaire en général a triste renommée, dont l'unique souci est celui de supporter X kg de marchandises. Sur l'Estafette, la douceur de la suspension rappelle très fort celle de la voiture de tourisme et si le conducteur peut s'en féliciter, les marchandises fragiles n'y trouvent pas à redire. Ressorts hélicoïdaux... amortisseurs... 4 roues totalement indépendantes, un centre de gravité très bas, assurent en outre à l'Estafette, malgré son volume roulant, une tenue de route qui fait irrésistiblement penser à celle de la Frégate.

le secret d'estafette...



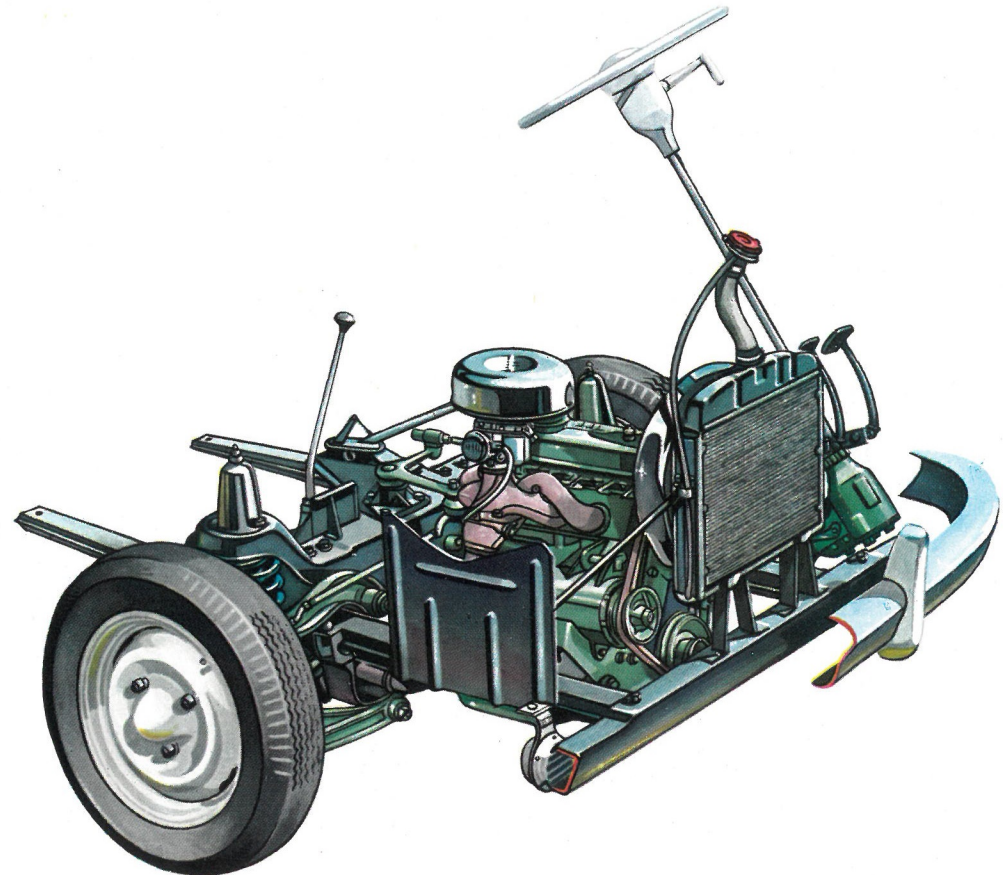
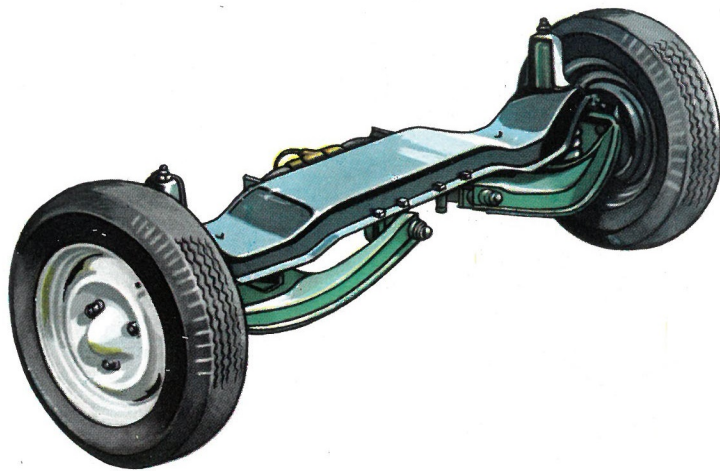
un ensemble harmonieux de formes et de dimensions,
construit en fonction de la livraison...

de la place... du confort... de l'économie...
5 Cv, 5 m³, 5 ouvertures possibles.



... un ensemble mécanique robuste et logique,
dont le démontage rapide
réduit l'immobilisation au minimum

le bloc mécanique avant et
la traverse arrière, fixés par
six points d'ancrage, sont retirés
en quelques minutes...
réparation rapide ou échange standard
immédiat.
l'Estafette est toujours prête
au travail.





RENAULT
régie nationale