

Zeitschrift: Revue économique franco-suisse
Herausgeber: Chambre de commerce suisse en France
Band: 38 (1958)
Heft: 1

Artikel: Les goûts et les besoins de l'automobiliste suisse
Autor: Braunschweig, Robert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-886384>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 07.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Les goûts et les besoins de l'automobiliste suisse

par Robert Braunschweig

Rédacteur en chef de « l'Automobil-Revue », Berne

Pouvant choisir librement sa voiture parmi des douzaines de marques d'automobiles et quelques centaines de modèles et versions différentes, l'automobiliste suisse est le client le plus difficile dans un sens, mais aussi le plus facile dans un autre sens, que connaissent les industries de l'automobile.

Homme — et femme —, conservateur, peu enclin à se laisser entraîner dans des aventures, l'automobiliste suisse fait son choix posément, selon des considérations rationnelles (et surtout d'ordre économique), et il ne se laisse pas séduire par les apparences s'il n'est pas assuré au préalable contre les déceptions. Peut-être se penchera-t-il un peu plus vers les solutions élégantes, s'il est romand — se sentira-t-il particulièrement attiré par la race et les petites dimensions s'il est de langue italienne — cherchera-t-il la qualité dans la finition ultra-parfaite s'il est Suisse alémanique.

C'est toujours vers la « bonne voiture » et non pas vers l'automobile brillante, rapide, moderne, belle ou imposante, que ses pensées se dirigeant. S'il est riche, il restera modeste, mais si ses moyens lui offrent la moindre possibilité, c'est une voiture un peu mieux équipée, un peu plus luxueusement aménagée qu'il s'offrira, de préférence à la plus sobre, la plus simple et la plus « standard ».

Ces goûts et ces besoins expliquent les 3 phénomènes qui caractérisent l'évolution du marché automobile suisse de ces dernières années.

Tout d'abord, la voiture américaine, la vedette de l'automobiliste suisse de l'avant-guerre, ne joue plus qu'un rôle très limité dans les considérations du moment. En un an le pourcentage des modèles d'outre-atlantique mis en circulation est tombé de 8,1 à moins de 6 %. Plus longues, plus larges, plus basses et surtout plus puissantes, les envoyées de Detroit se voient aujourd'hui réduites au rôle de voitures grand luxe et d'élite. C'est aussi l'influence du système de taxation proportionnelle à la cylindrée qui a chargé ces

voitures de cinq, voire six litres et plus encore, d'un handicap insurmontable.

Bien entendu c'est la voiture américaine et non pas l'industrie américaine qui a subi cet échec, car pendant les onze premiers mois de l'année passée le Gouvernement de la General Motors a livré 19,6 %, le Groupement Ford 9,6 % des voitures neuves immatriculées.

L'automobiliste suisse est caractérisé en deuxième lieu, par la constance de son choix. Depuis de nombreuses années l'industrie automobile mondiale cherche à trouver les raisons du succès maintenu des leaders suisses: la Volkswagen et l'Opel Record. En 1957 ces deux modèles ont été choisis par plus de 40 % des clients suisses, et ces chiffres ne font que confirmer les résultats des années précédentes. Les particularités diamétralement opposées de ces deux voitures prouvent clairement que ce n'est ni le refroidissement à air, ni celui à eau, ni le moteur arrière, ni la traction classique et ni la boîte à trois, ni celle à quatre vitesses qui peuvent déterminer, à elles seules, le choix du client suisse.

Le troisième point : après une carrière variable et une période de faiblesse il y a six ans, la voiture française répond si bien aux exigences actuelles de l'automobiliste suisse qu'elle rencontre sa sympathie d'une façon toujours croissante. En deuxième place déjà en 1956 et représentant 16,4 % des automobiles immatriculées, elle est passée à 18,8 % en 1957, dans une période où, à l'exception des voitures allemandes en progression moins forte, tous les autres pays fournisseurs devaient constater un recul plus ou moins léger. L'avance de l'automobile française est certainement imputable, en partie, à un effort commercial accru, mais ce dernier n'aurait pu aboutir si les nouveaux modèles des dernières années n'avaient pas trouvé l'approbation et surtout la confiance des automobilistes suisses. Cette dernière n'étant pas accordée de suite, il fallait toujours qu'un certain laps

de temps s'écoule après la présentation des nouveaux modèles.

Si, du côté technique, il serait vain d'énumérer les besoins des automobilistes suisses pour autant qu'il s'agisse des questions que nous avons effleurées, il en est autrement pour les dimensions et l'aménagement des voitures. La voiture légère, économique et spacieuse a eu gain de cause aux dépens aussi bien de la grosse automobile que du minicar. En 1957 presque trois quarts des voitures neuves mises en circulation appartenaient à la catégorie de 800 à 1.560 centimètres, 7,6 % seulement étaient dotées de moteurs plus petits, et 12,1 % de moteurs plus volumineux. Parmi ces derniers les cylindrées entre 1,6 l. et 2,5 l. l'emportaient, prouvant ainsi qu'ils ont définitivement assumé aujourd'hui le rôle de la voiture puissante. Malgré les difficultés du terrain montagneux, l'automobiliste suisse n'éprouve plus aujourd'hui le besoin d'un excès, voire même d'une réserve particulièrement importante de puissance. En effet, les sept voitures — ou plutôt modèles — que préfèrent les clients suisses sont la Volkswagen, l'Opel Record, la Fiat 1.100, la Renault Dauphine, la Peugeot 403, la Ford Taunus 15 M et la Simca Aronde, qui constituent presque deux tiers de la totalité des nouvelles voitures, le reste comprenant plus de cinquante autres marques, parmi lesquelles se trouvent certains modèles provenant d'usines qui comptent parmi les plus grandes du monde. La provenance d'une voiture, son pedigree, voici un élément déterminant pour le choix d'une automobile par un client suisse, à condition que ses dimensions lui conviennent et qu'il soit assuré de sa longévité et de la qualité de sa fabrication. Si ces deux conditions ne sont pas remplies, une voiture ne dépassera jamais le chiffre de quelques centaines par an, même si, ailleurs, ses ventes se comptent par centaines de mille.

C'est la qualité et toujours la qualité qui forme l'objet des préoccupations de l'automobiliste suisse. Sa voiture aura deux ou quatre portes, elle accusera une ligne orthodoxe ou une silhouette ultra-moderne, mais il faudra toujours qu'elle soit bien faite, pas trop légère, bien insonorisée, complètement équipée et digne d'être soigneusement maintenue, nettoyée, graissée et astiquée.

C'est aussi la qualité qui préoccupe la minorité — mais quelle minorité — des clients, qui se considèrent comme les seuls véritables automobilistes. En Suisse l'amateur de l'automobile existe toujours, quoique ses goûts diffèrent considérablement de ceux de la grande majorité qui seule peut intéresser de nos jours la grande industrie. Certaines des grandes marques du passé — disparues pour la plus grande partie — trouvaient et trouvent encore aujourd'hui des clients passionnés et même plus fidèles que ceux des pays d'origine, et nulle part le regret du passé glorieux de certains grands noms — véritable regret de client qui aimerait continuer son association — est plus manifeste qu'en Suisse. Certains d'entre eux se sont dirigés vers des voitures plus accessibles, les Citroën DS 19, s'ils cherchent le confort et l'avant-garde technique, les Alfa Roméo et Jaguar s'ils se sentent attirés par les qualités sportives. Pour ces dernières la production mondiale fournit un riche choix — à l'exception de la France, qui est considérée en Suisse comme le pays de la voiture raisonnable de grande série.

Pour autant que le progrès technique puisse influer sur le choix du client suisse, ce sera presque toujours la solution éprouvée qui l'emportera sur la nouveauté. C'est ainsi que les transmissions intégralement ou partiellement automatiques ne se répandent que lentement, plus lentement qu'ailleurs, la topographie du terrain exigeant des boîtes de vitesse autant d'effet de décélération que d'augmentation des performances. Détail piquant : nombreuses sont les conductrices qui préfèrent les transmissions classiques aux solutions automatiques qu'elles estiment trop... efféminées. Plus de personnes se plaignent du malaise qu'elles éprouvent dans une voiture suspendue trop mollement que des secousses sèches et des coups de raquette d'une autre voiture, plus dure. Mais si la direction qui exige un certain effort, est acceptée — pourvu



La route du Saint-Gothard

qu'elle soit assez directe — les jambes et les pieds des automobilistes suisses semblent être moins puissants, si on tient compte de la popularité acquise depuis peu par les systèmes de freinage assisté.

La Suisse, jadis le pays du cabriolet, s'est penchée presque exclusivement vers la conduite intérieure, la voiture fermée. Le climat a-t-il perdu sa clémence ? Les automobilistes supportent-ils moins facilement ses intempéries ? Si certaines voitures françaises et allemandes n'étaient pas livrables avec des toits coulissants ou pliants, les automobilistes conduisant à ciel ouvert seraient réduits à une minorité insignifiante, représentés par les amateurs des Mercedes 190 SL et les M. G. A.

Malgré l'exiguité du pays, la largeur insuffisante des routes et les difficultés du parking, la voiturette n'a pas encore « pris » en vérité en Suisse, et il semble certain que son écoulement ne sera pas très facile. C'est tout particulièrement le riche marché des occasions qui s'oppose à un accroissement de sa popularité. A part quelques exceptions la petite deux places ne répond pas aux besoins de l'automobiliste suisse moyen, qui souvent désire pouvoir transporter jusqu'à quatre personnes même dans la voiture la plus économique. Aussi ne sait-il que trop bien qu'avec l'acquisition d'une voiture il achète aussi une certaine qualité d'entretien et de service de réparation, et son choix tombera très rarement sur une marque qui n'est pas assistée par un réseau d'agents et des stations de réparations bien organisés. Si parfois l'automobiliste suisse ne fait pas preuve d'une imagination particulièrement vive, il s'est révélé un client fidèle, lorsque sa voiture lui a donné satisfaction. Nulle part plus qu'en Suisse une bonne voiture en vend d'autres.