

EUROPE AUTO

LE PÉRIODIQUE AUTOMOBILE EUROPÉEN

14^e ANNEE • AVRIL 71
N° 49 NOUVELLE SERIE

4F

NUMERO SPECIAL

guide

pour

Renault
ou Fiat?

Citroën ou
Mercedes?

l'achat

Peugeot
ou
Chrysler?

d'une

Opel
ou
Ford?

voiture

dans
ce même
numéro

Essai international 504 carburateur
injection
Diesel

Tout sur la nouvelle Alpine

Banc d'essai
international

**EUROPE
AUTO**





LA Peugeot 504 deux litres poursuit l'escalade de la sagesse entreprise par ce constructeur depuis la fin de la dernière guerre. Cette très confortable berline, qui se double d'un cabriolet et d'un coupé luxueux, doit satisfaire la clientèle de ce que les Anglais appellent l'« Upper middle class », c'est-à-dire le dessus du panier de la classe moyenne. On est bien assis, bien porté, bien freiné, et normalement tiré-propulsé dans cette 504 de 1971.

Mais nous ne sommes pas ici dédiés à la louange inconditionnelle. Nous nous sommes trouvés d'accord, on le verra dans l'essai international qui suit, sur deux défauts qui nous sont apparus : on attendrait tout de même plus de « pep » d'un moteur de 2 litres (et c'est pourquoi je dis seulement : « normalement » tiré-propulsé); d'autre part — mais ce défaut devient de plus en plus criant — la direction vous met positivement dans l'embarras tant en ville que sur la route. Vite, vite, une assistance et une modification — pour cet organe essentiel.

Notre débat porte sur les trois versions de la berline 504 : avec moteur à injection, à carburateur et diesel. Cette dernière, la plus récente, ne manque pas d'intérêt. Les remarques qui viennent d'être exprimées sur la puissance du 2 litres ne portent évidemment pas sur elle, qui doit être jugée à part.

Didier MERLIN

LE BUDGET

PRIX D'ACHAT

504 carburateur	15 560 F
Carte grise	220 F
Vignette	240 F
	16 020 F
504 injection	17 310 F
Carte grise	220 F
Vignette	240 F
	17 770 F
504 diesel	18 360 F
Carte grise	160 F
Vignette	240 F
	18 760 F

Option : boîte automatique sur les modèles à essence : 1 900 F.

CONSOMMATION

504 A CARBURATEUR

- A 80 KM/H SUR ROUTES PLATES. Etampes-Paris. 8,2 litres aux 100 km.
- A 97 KM/H SUR ROUTES LEGEREMENT SINUEUSES. Limoges-Massay. 10,8 litres aux 100 km.
- A 123 KM/H SUR AUTOROUTE. Avallon-Paris. 13,4 litres aux 100 km.
- A 132 KM/H SUR ROUTES SINUEUSES MAIS DESERTES. Nemours-Etampes. 14,9 litres aux 100 km.
- A 147 KM/H SUR AUTOROUTE. Paris-Nemours. 16,4 litres aux 100 km.
- EN VILLE, CONDUITE NERVEUSE DANS PARIS. 11/15 litres aux 100 km. Réservoir : 56 litres.
- AUTONOMIE. Mini : 341 km (à 147 km/h de moyenne). Maxi : 683 km (à 80 km/h de moyenne).

504 A INJECTION

- A 80 KM/H SUR ROUTES PLATES. Etampes-Paris. 7,6 litres aux 100 km.
- A 104 KM/H SUR ROUTES VARIEES. Deauville-Paris. 10,6 litres aux 100 km.
- A 129 KM/H SUR AUTOROUTE. Avallon-Paris. 13,2 litres aux 100 km.
- A 136 KM/H SUR ROUTES SINUEUSES MAIS DESERTES. Nemours-Etampes. 14,7 litres aux 100 km.

- A 154,5 KM/H SUR AUTOROUTE. Paris-Nemours. 16,2 litres aux 100 km.
- EN VILLE CONDUITE NERVEUSE DANS PARIS. 10,5 à 14,5 litres aux 100 km/h. Réservoir : 56 litres.
- AUTONOMIE. Mini : 346 km (à 154,5 km/h de moyenne). Maxi : 738 km (à 80 km/h de moyenne).

504 DIESEL

- A 80 KM/H SUR ROUTES PLATES. Etampes-Paris. 7,9 litres aux 100 km.
- A 96 KM/H SUR GRANDES ROUTES. Deauville-Paris. 9,8 litres aux 100 km.
- A 118 KM/H SUR AUTOROUTE. Rouen-Paris. 12,3 litres aux 100 km.
- EN VILLE, CONDUITE NERVEUSE DANS PARIS. 8/10 litres aux 100 km.

GARANTIE

6 mois pièces.

PRIX DE REVIENT DU KM/H

504 carburateur : 94,85 F – 504 injection : 100,39 F – 504 diesel : 137,01 F.

On obtient le prix du km/h en divisant le prix du véhicule par la vitesse maximale; plus il est bas, plus il est favorable. Nous avons choisi le prix catalogue (T.V.A. incluse), les prix clés en main subissant des fluctuations suivant les régions (différence de frais de transport).

PRIX DE REVIENT DU KILOMÈTRE

504 carburateur : de 0,36 à 0,62 F – 504 injection : de 0,37 à 0,64 F – 504 diesel : de 0,34 à 0,60 F.

Nos calculs sont basés sur un kilométrage annuel de 30 000 km effectués avec une voiture conservée trois ans. Plus le kilométrage est important, plus le prix de revient de la version diesel devient intéressant.

CONCURRENCE

Chrysler 180	16 210 F
Renault 16 TS	16 229 F
Lancia Fulvia berline	16 485 F
Alfa Romeo Giulia 1300	16 990 F
Citroën D Super	16 992 F
Ford 17 MRS	17 345 F
Volvo 142 standard	17 500 F
Renault 12 Gordini	17 529 F
Ford Capri 2600	17 620 F
Ford 20 M XL	18 720 F
Volvo 142 Luxe	19 100 F
Audi 100 S	19 216 F
Alfa Romeo Giulia Super	19 690 F
Citroën DS 20	19 980 F

LA LIGNE

Une ligne sobre mais discutée



DIDIER MERLIN. — Les Peugeot 504, qu'elles soient à injection, à carburateur, ou à moteur diesel sont, sur un plan général, de bonnes voitures, bien équilibrées, assez importantes mais cependant pas trop encombrantes. Sur le plan de la ligne, je dirai qu'elles sont plutôt satisfaisantes. Ce sont des voitures réussies qui ont bien suivi l'évolution générale des formes.

JACQUES FOULON. — J'ajouterai que leur aspect même définit leur caractère dont les soucis dominants sont le sérieux et la recherche du bon ton.

PAOLO ROMANI. — Sérieux et bon ton auxquels s'ajoute désormais une note de fantaisie personnalisée avec de nouveaux coloris extrêmement réussis. Je pense ici en particulier au «bleu spatial» assez soutenu qui donne à la voiture une nouvelle élégance.

JACQUES FOULON. — Sur le plan de l'esthétique pure, les Peugeot 504 ne manquent sans doute pas d'attraits. On

peut se demander pourtant si leur aérodynamique a été suffisamment étudiée. En effet, même à vitesse modeste, de l'ordre de 110-120 km/heure les 504 deviennent très bruyantes. Il se produit des turbulences au niveau du pare-brise et des gouttières qui provoquent des sifflements désagréables. Cet inconvénient se complète d'un déport latéral des glaces avant lorsqu'elles sont entrouvertes, déport qui interdit la fermeture, les glaces n'étant plus guidées par leurs glissières. Seule solution : lever le pied.

PAOLO ROMANI. — Présentant la Peugeot 504 lors de son lancement, voici deux ans, nous disions de son habillage qu'il était assez peu conformiste. Je persiste finalement dans cette opinion, et je continue à déplorer la ligne brisée arrière qui nuit toujours à l'esthétique de l'ensemble. Nous nous sommes habitués à ce dessin curieux mais je considère encore cette rupture de ligne comme inesthétique.

DIDIER MERLIN. — Cet angle vif compense visuellement un arrière assez relevé et, comparativement, haut sur pattes. C'est une astuce esthétique...

PAOLO ROMANI. — ... Qui se remarque au premier coup d'œil et qui n'a pas atteint son objectif.

JACQUES FOULON. — Si l'arrière est discutable, encore que, pour ma part, il me convienne, l'avant est très réussi et le dessin des projecteurs trapézoïdaux s'intègre parfaitement à la ligne légèrement plongeante du capot en compensant, par une forme originale l'extrême sobriété de la grille de calandre.

DIDIER MERLIN. — Les projecteurs trapézoïdaux ont d'ailleurs posé de sérieux problèmes de fabrication et il importe de les faire régler très scrupuleusement. De nuit les Peugeot 504 sont volontiers éblouissantes. Ce n'est là qu'un détail d'équipement et, en fin de compte, les Peugeot 504 ont échappé intelligemment à la banalité. Elles l'ont affirmé voici deux ans. Elles continuent de l'affirmer encore aujourd'hui.

CONFORT, HABITABILITÉ

Des détails à revoir

DIDIER MERLIN. — Confort, habitabilité, commandes, voilà autant de rubriques qui me paraissent très favorables aux Peugeot 504...

PAOLO ROMANI. — ... Qui paraissent en effet très favorables. Tout cela fait sérieux. On s'adresse à des gens sérieux et, dans tous les équipements, on retrouve le sérieux de la maison. Il y a pourtant, au-delà de la première impression (très favorable) des détails qui choquent : des cartons isolants sous le tableau de bord mal fixés, le couvercle du boîtier de fusibles qui tombe volontiers.

JACQUES FOULON. — Mais aussi une commande d'éclairage peu pratique dans son maniement et une commande d'essuie-glace installée sur la planche de bord, trop loin, ce qui me semble étonnant sur des berlines qui se veulent de grandes routières.

DIDIER MERLIN. — Au chapitre des commandes j'ajouterai que le levier de clignotants m'a semblé trop court. Il faut aller le chercher, du bout des doigts, derrière le volant... et quand on l'a trouvé, il s'empresse de revenir à sa position de repos. Pourtant la première impression (très favorable comme vous l'avez souligné) n'est tout de même pas entièrement due au hasard. L'intérieur est confortable, cosu, hospitalier. Dès le premier coup d'œil, il promet un excellent confort.

PAOLO ROMANI. — Promesse tenue d'ailleurs. A l'avant, les sièges sont très bien dessinés. On y est bien, très bien même et les glissières incurvées permettent d'accueillir des conducteurs de toutes tailles.



JACQUES FOULON. — En principe oui. Pourtant, à mon avis, les sièges ne reculent pas assez et je n'ai pu trouver sur les Peugeot 504 « ma » position de conduite idéale. Le recul insuffisant est aggravé par un volant d'un diamètre trop important qui n'améliore pas la position de conduite.

DIDIER MERLIN. — J'ai également ressenti cette gêne mais c'est là l'avis — peut-être excessif — de spécialistes. Le sur-mesure n'est jamais possible en construction de grande série et le résultat final est, tout compte fait, très acceptable. Mais, je voudrais aussi parler des places arrière. Elles sont très accueillantes et, là encore (ce qui est fort rare) le dessin est excellent. D'autre part, l'accoudoir rabattable est très large et, sièges avant reculés à fond, il reste une place très suffisante pour les jambes des passagers arrière.

1. Un aménagement sérieux et de bon ton.

2. Beaucoup de place à l'arrière et des sièges bien dessinés.

3. Des projecteurs volontiers éblouissants.

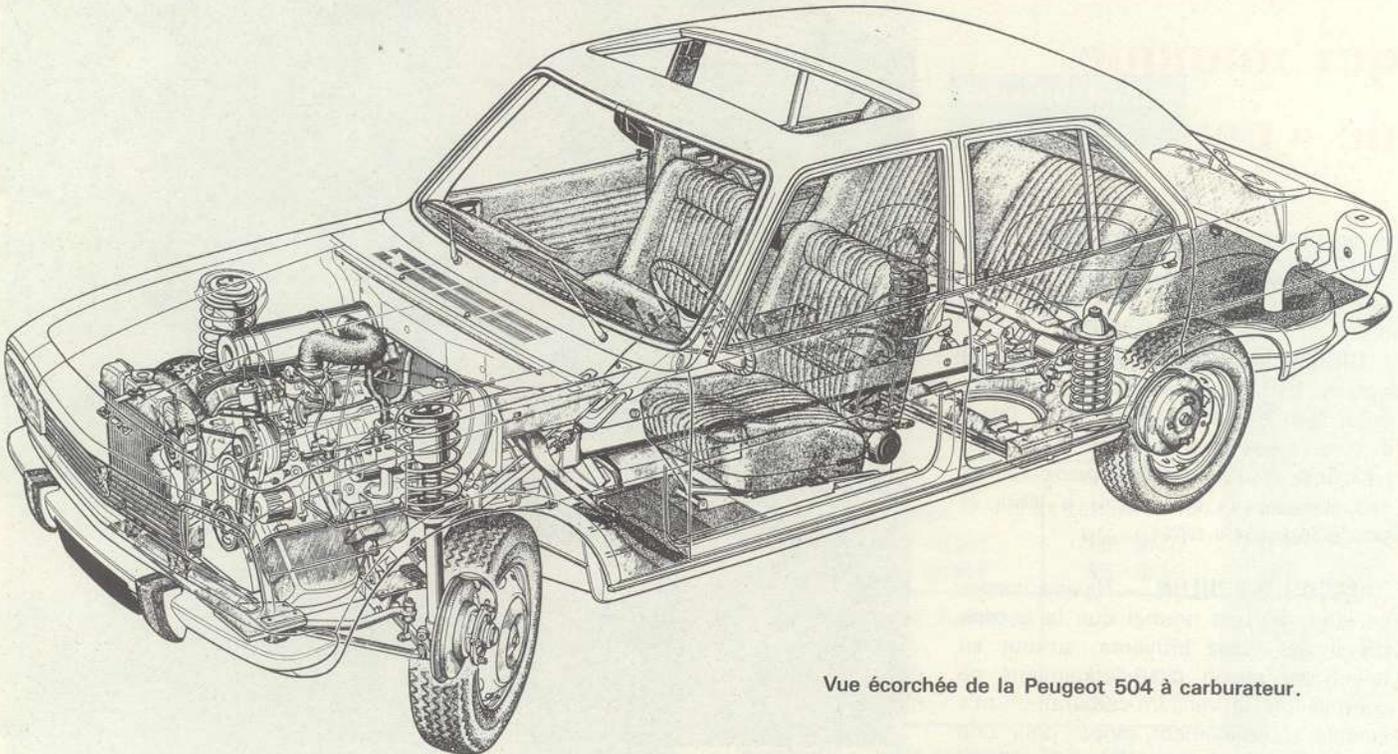


PAOLO ROMANI. — Ce sont là des impressions statiques : les sièges sont excellents, la position de conduite acceptable, les commandes essentielles groupées, sous la réserve des commandes d'essuie-glace et de chauffage. Pourtant, en mouvement, le confort général souffre des larges débattements de suspension et de dévers de caisse importants. Sur route sinueuse les passagers sont soumis à des mouvements de roulis assez désagréables à la longue. J'ajouterai que dans la version diesel le niveau sonore est assez élevé, en raison des bruits émis par la mécanique qui s'ajoutent aux bruits aérodynamiques.

DIDIER MERLIN. — Comme en toute construction de série, les Peugeot 504 ont dû accepter des compromis. Pourtant le résultat final se situe à un très haut niveau et les 504 font partie des voitures françaises qui présentent le mieux.

LA MÉCANIQUE

RADIOGRAPHIE



Vue écorchée de la Peugeot 504 à carburateur.

Les Peugeot 504 (carburateur, injection, diesel) sont conçues suivant une architecture très classique : moteur avant, propulsion arrière. Les solutions modernes ne sont pourtant pas oubliées : quatre roues indépendantes, freinage par disques, alternateur et ventilateur débrayable.

CARTE D'IDENTITÉ

MOTEUR

Avant : 4 cylindres en ligne ; refroidissement par eau.

504 CARBURATEUR : cylindrée : 1 971 cm³, alésage/course : 88 × 81 mm ; compression : 8,35 ; puissance fiscale : 11 CV ; puissance DIN : 93 ch à 5 200 tr/mn (ventilateur débrayé), 87 ch (ventilateur embrayé) ; couple maxi. : 17,2 Mkg à 3 000 tr/mn.

504 INJECTION : puissance DIN : 104 ch à 5 200 tr/mn (ventilateur débrayé), 97 ch (ventilateur embrayé) ; puissance fiscale : 11 CV ; couple maxi. : 18,1 Mkg à 3 000 tr/mn.

504 DIESEL : cylindrée : 2 112 cm³ ; alésage/course : 90 × 83 mm ; compression : 22,1 ; puissance fiscale : 8 CV, puissance DIN : 65 ch à 4 500 tr/mn (ventilateur débrayé), 58 ch (ventilateur embrayé) ; couple maxi. : 12,6 Mkg à 2 000 tr/mn.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec ; commande hydraulique.

FREINAGE

A disque sur les quatre roues ; compensateur sur roues arrière.

BOITE DE VITESSES

A 4 rapports synchronisés ; 1^{re} : 0,281 ; 2^e : 0,475 ; 3^e : 0,732 ; 4^e : 1 ; M. AR. : 0,275.

SUSPENSION

Quatre roues indépendantes ; ressorts hélicoïdaux ; barres anti-dévers ; amortisseurs hydrauliques télescopiques.

DIRECTION

A crémaillère ; rayon de braquage : 5,20 m.

TRANSMISSION

Aux roues arrière motrices.



ESSAIS EFFECTUES AU SUPERCARBURANT BP



Une version carburateur qui manque de « pep »

DIDIER MERLIN. — Trois moteurs sont proposés : les 1971 cm³ alimentés par carburateur ou par injection et le 2112 cm³ diesel. Chacun d'entre eux appelle un certain nombre de remarques particulières, au niveau des performances bien sûr mais aussi pour ce qui concerne le plaisir de conduire et le niveau sonore.

JACQUES FOULON. — Niveau sonore en effet. S'il est normal que la version diesel soit assez bruyante, surtout au ralenti en raison des claquements de combustion, la version carburateur m'a semblé anormalement sonore pour une cylindrée de deux litres. Je dirais même que les performances ne m'ont pas paru dignes de la cylindrée. Je me demande d'ailleurs si, à ce niveau, il ne serait pas souhaitable d'envisager une solution six cylindres plus silencieuse parce que mieux équilibrée mais aussi plus souple.

ALAIN AGUESSE. — La souplesse d'utilisation serait certainement supérieure mais elle est déjà excellente. Les trois moteurs reprennent très volontiers à bas régime et à petite vitesse. Ces mécaniques classiques, très à l'aise sur route, sont également très agréables d'emploi en circulation urbaine où l'injection se distingue particulièrement, aussi bien par la valeur de son couple maximum que par celle de sa puissance maximale.

PAOLO ROMANI. — Comparé au groupe 1 800 cm³, le moteur deux litres apporte un accroissement sensible des performances. Cela peut paraître évident mais ce que je veux souligner



c'est que si la différence est très sensible au niveau de l'injection, elle l'est beaucoup moins sur la version à carburateur qui paraît finalement gagner assez peu. Ce n'est là qu'une impression que ne traduisent pas les chiffres mais j'avoue que je m'attendais à beaucoup mieux.

DIDIER MERLIN. — J'ai également eu cette impression mais je crois finalement que nous avons tendance à devenir trop difficiles. Nous avons tous eu entre les mains tant de petites mécaniques poussées que nous souhaiterions retrouver cette ardeur rageuse à tous les stades de cylindrée. Les 504 sont de bonnes voitures familiales entraînées par des moteurs raisonnables. Pour ses mécaniques Peugeot a donné la préférence à la longévité.

ALAIN AGUESSE. — Ce sont des mécaniques volontairement bridées que Peugeot installe sur ses 504. Dans les deux versions à essence, la puissance maxi s'établit à 5 200 tr/mn. Ne parlons

pas du diesel dont la vitesse de rotation est évidemment très inférieure (4 500 tr/mn). C'est une solution rassurante mais qui a aussi fait ses preuves, à l'East African Safari par exemple.

JACQUES FOULON. — Je crois qu'il vaudrait mieux parler de mécaniques volontairement limitées. En effet les 504 carburateur et injection se comportent très honorablement sur route. Ce sont des voitures rapides et si la version diesel reste assez loin derrière, elle se comporte très honorablement.

DIDIER MERLIN. — A cette revue de moteurs il convient d'ajouter d'autres arguments mécaniques intéressants : une boîte de vitesses sans problème, bien synchronisée et agréable à manier (encore que certains préféreraient un levier au plancher...), une suspension agréable et un système de freinage excellent qu'il est pratiquement impossible de prendre en défaut, même en utilisation très sévère.



ESSAIS EFFECTUES AU SUPERCARBURANT BP



TENUE DE ROUTE

PERFORMANCES
VERIFIEES

	504 à carburateur	504 à injection		
Vitesse maximale : Anneau de vitesse de l'au- todrome de Montlhéry. Equivalence sur route : Pilote : Jacques Foulon.	159,265 km/h	167,402 km/h		
Accélération en fonc- tion de la distance. 400 m départ arrêté 1 000 m départ arrêté	18" 9/10 35" 8/10	17" 8/10 33" 3/10		
Accélération en fonction de la vitesse : de 0 à 100 km/h de 0 à 120 km/h	13" 9/10 20" 7/10	12" 17"		
Aptitude aux dépas- sements :	en 3 ^e et 4 ^e	en 4 ^e	en 3 ^e et 4 ^e	en 4 ^e
de 80 à 100 km/h	5" 2/10	7" 1/10	4"	6 1/10
de 80 à 120 km/h	11"	15"	9" 2/10	13" 2/10
de 80 à 140 km/h	19" 8/10	23" 5/10	17" 5/10	22"
de 80 à 160 km/h	35" 5/10	41" 3/10	32" 8/10	38" 1/10
Vitesses aux compteurs sur chaque rapport				
1 ^e	50 km/h		60 km/h	
2 ^e	85 km/h		100 km/h	
3 ^e	130 km/h		140 km/h	
4 ^e	170 km/h		175 km/h	
Vitesse sur le circuit rou- tier de Montlhéry (9,181 km) Temps : Moyenne :		5' 110,176 km/h	4' 50" 113,974 km/h	

POURCENTAGE
D'UTILISATIONCARBURATEUR : ... **67,16%**INJECTION : **66,10%**

Intéressants pourcentages pour les Peugeot 504.

Le pourcentage d'utilisation s'obtient en divisant la moyenne réalisée par la vitesse maximale. Plus le pourcentage est élevé, plus il est favorable.

Ces performances ont été enregistrées avec des compteurs de haute précision Longines.

PERFORMANCES

Une direction indigne des performances



DIDIER MERLIN. — Nous avons parlé à propos du confort, d'une tendance au roulis — ressentie davantage par les passagers que par le conducteur. Les aptitudes routières des Peugeot 504 ne s'en trouvent pas pour autant compromises.

PAOLO ROMANI. — Nous avons également évoqué le diamètre trop important du volant et la gêne que pouvait

en éprouver le conducteur. Nous arrivons là au défaut majeur des Peugeot 504 : la direction. Le volant est trop grand sans doute mais surtout, la direction est trop démultipliée, et à la limite de l'imprécision.

JACQUES FOULON. — Sans aucun doute. Il fallait aux 504 un moteur plus important. C'est chose faite. Pourtant, l'accroissement des performances met en évidence la faiblesse de la direction qui n'est plus digne de ces voitures, du modèle à injection, en particulier, le plus rapide. Il serait souhaitable que les techniciens de Sochaux s'en préoccupent rapidement.

DIDIER MERLIN. — L'imprécision de la direction n'apparaît réellement qu'en utilisation extrême, mais il est certain qu'elle est aggravée par l'importance des dévers de caisse et que le conducteur risque, à la limite, de se trouver désarmé.

PAOLO ROMANI. — La qualité de la direction reste, en tous cas, suffisante pour la version diesel et, pour ma part, je continue à considérer les deux autres modèles (carburateur et injection) comme des voitures saines et sûres avec lesquelles on peut aborder les longs trajets ou les parcours sévères sans aucune appréhension.

DIDIER MERLIN. — Certainement, et leurs qualités de grandes routières sont indéniables. Le bon conducteur moyen réalisera avec elles d'excellentes performances sans fatigue et aussi sans craintes. Il n'est pas besoin d'être un « fin volant » ou un acharné de la conduite sportive pour passer très vite.

JACQUES FOULON. — Peugeot a toujours fabriqué des voitures aptes à satisfaire son type de clientèle — qui n'est pas une clientèle sportive — et il est vraisemblable que ces voitures, conduites par de très bons conducteurs de tourisme, donnent toute satisfaction.

PAOLO ROMANI. — Les Peugeot 504 ne sont pas des voitures conçues pour s'amuser. Vous l'avez fait remarquer, elles s'adressent à un type de clientèle qui trouvera en elles un excellent moyen de transport, fidèle et sûr. On se sent immédiatement en confiance au volant et c'est finalement très important.

DIDIER MERLIN. — C'est important bien sûr mais la direction est, en situation difficile, une possibilité de recours essentielle. Les Peugeot 504 refusent ce recours et c'est grave. Pour ma part, je pense que cette direction, telle qu'elle est, devrait être assistée, ce qui permettrait de diminuer le diamètre du volant et de limiter le temps de réaction

COTES

Longueur	4,49 m
Largeur	1,69 m
Hauteur	1,46 m
Voie AV	1,42 m
Voie AR	1,36 m
Empattement	2,74 m

POIDS

Poids à vide	1 175 kg
Poids total en charge	1 710 kg
Charge utile maxi	535 kg

APTITUDE A TRACTER LES CARAVANES

1 100 kg à 80 km/heure.

CONCLUSIONS

Une situation déjà assise



DIDIER MERLIN. — Lors de son lancement, on avait reproché à la 504, un manque de puissance que Peugeot a corrigé en portant la cylindrée à deux litres. Par ailleurs, chacun s'était accordé à reconnaître en ces voitures un certain nombre de qualités fondamentales. Aujourd'hui la puissance est accrue et les qualités demeurent, mais certaines, la direction en particulier, atteignant leur limite.

Envisager les chances de ce modèle (ou plutôt de ces modèles) me paraît superflu. En deux années les Peugeot 504 ont démontré qu'elles avaient une place sur les marchés français et étranger. Une mécanique nouvelle, une finition plus soignée, une présentation plus luxueuse ne peuvent qu'affirmer leur position.

PAOLO ROMANI. — En Italie, la position de Peugeot est assez difficile et les chiffres ne progressent qu'assez lentement. En ce domaine l'utilisateur préfère des modèles nationaux du type Alfa 1750 par exemple.

JOACHIM SCHAUFUSS. — Je n'en dirai pas autant pour le marché allemand. Peugeot y a fait d'importants efforts d'organisation et de développement du réseau. Ces efforts sont d'autant plus rentables que le public allemand est très sensible aux arguments de finition, de longévité et de robustesse.

PRINCIPALES QUALITÉS

Aptitudes routières, robustesse, boîte de vitesses, freinage, habitabilité, confort.

PRINCIPAUX DÉFAUTS

Bruits aérodynamiques, direction trop démultipliée à la limite de l'imprécision, dévers de caisse importants.

Nos essais internationaux

Audi Super 90	N° 2
Daf 44	N° 4
Citroën Dyane	N° 10
Simca 1100	N° 12
Mercedes 220	N° 15
Renault 8 S	N° 18
Daf 55	N° 20
Triumph 2500 PI	N° 21
Renault 6	N° 22
Peugeot 504	N° 23
Ford Capri 2300 GT	N° 24
Fiat 124 S et 125 S	N° 25
VW 411	N° 26
Opel 1900 GT	N° 27
Citroën Ami 8	N° 28
B.M.W. 2500	N° 29
Renault 16 TA	N° 30
Autobianchi A 111	N° 31
Citroën DS injection	N° 32
Austin Maxi 1500	N° 33
Citroën prototype M 35	N° 34
Lancia Coupé Flavia 2000	N° 35
Fiat 128	N° 36
Citroën 2 CV 4 et 6	N° 37
Renault 12	N° 38
Peugeot 304	N° 39
Citroën Méhari	N° 40
Fiat 130	N° 41
Citroën GS	N° 42
Renault 12 Gordini	N° 43
Citroën SM	N° 44
Autobianchi A 112	N° 45
VW-Porsche 914/4	N° 46
Chrysler 160/180	N° 47
Renault 6 (1100)	N° 48

Ces numéros sont disponibles à Europe-Auto au prix de 2,50 F jusqu'au n° 23 et de 3 F à partir du n° 24.