

action

TOMOBILE ET TOURISTIQUE

AOUT-SEPTEMBRE 1968 No 96 • 2 F

AVANT SALON

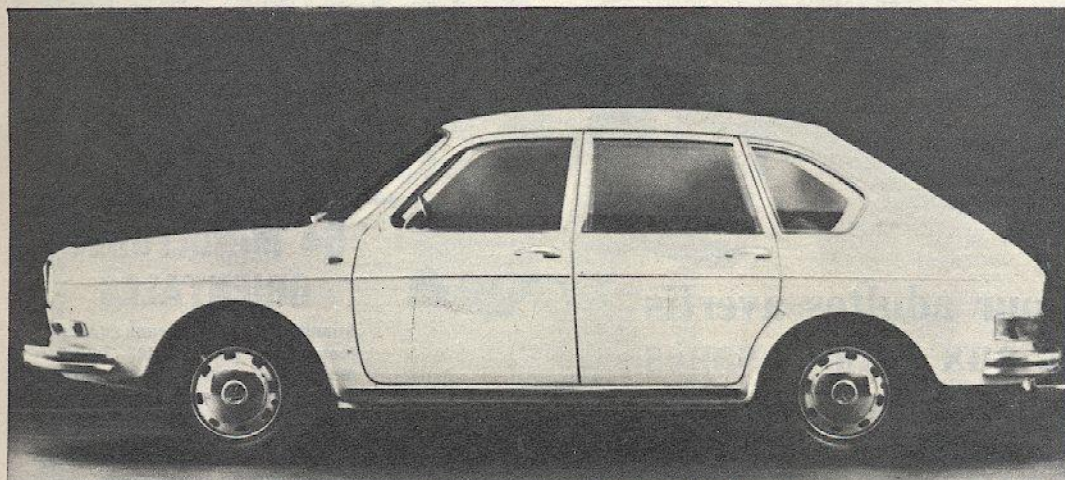
- PEUGEOT 504
ET LES NOUVEAUTÉS
- 7 MODÈLES 1969
A L'ESSAI



AVANT SALON



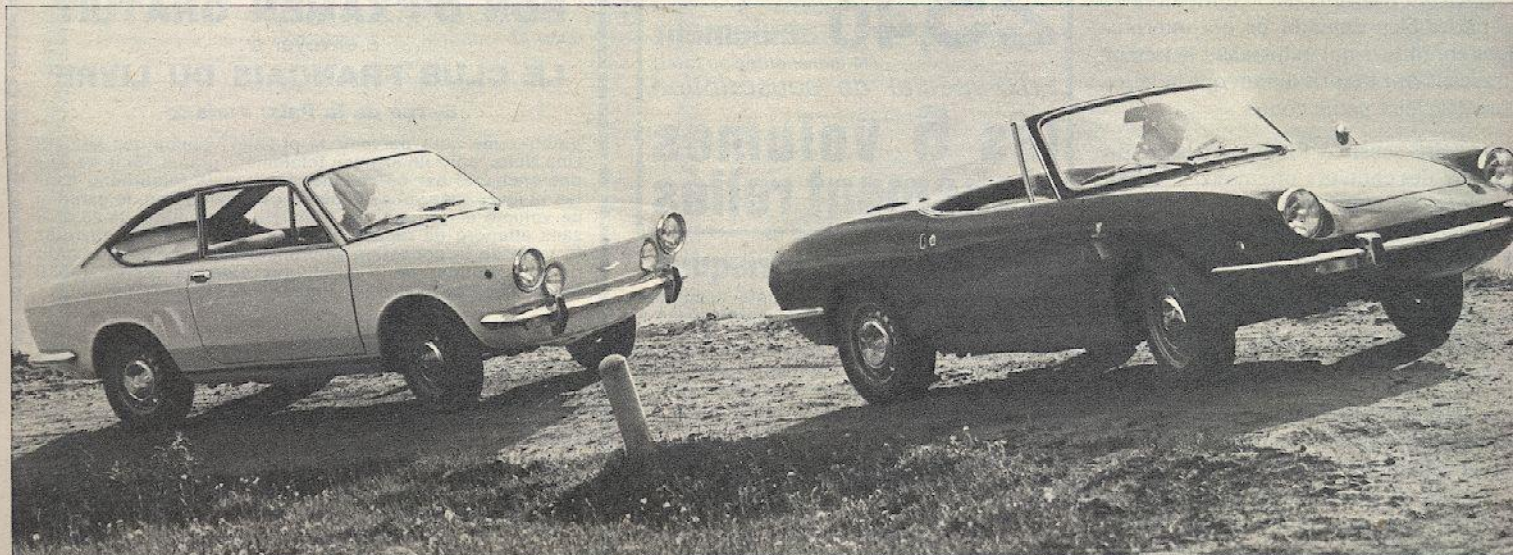
PEUGEOT 504



VOLKSWAGEN 411



OPEL KADETT XE



FIAT 850 SPORT COUPE ET SPIDER

PREMIERES NOUVEAUTES 1969



RENAULT 6

Que verrez-vous au prochain Salon de l'Automobile qui ouvrira ses portes le jeudi 3 octobre prochain ? Des nouveautés parmi lesquelles la Peugeot 504 et la Renault 6 qui seront à coup sûr les vedettes de la production française. Des voitures nouvelles mais déjà connues parce qu'elles ont été présentées en cours d'année. Et de nombreux modèles modifiés, rajeunis, plus rapides ou plus confortables, ou quelquefois plus dépouillés mais moins coûteux, cette dernière qualité n'étant sans doute pas la moindre en un moment où les charges fiscales qui frappent l'automobile viennent encore de s'alourdir.

Voici donc, en avant-première, une rapide revue des nouveaux modèles 1969 en France et à l'étranger, revue que complètent ensuite les essais de sept nouveautés : les Simca 1000 (4,5 et 6 CV) et la Simca 1501 ; la Simca 1100 Auto-bleu ; la Renault 8 S ; deux Citroën : Dyane 6 et Ami 6.

VEDETTES FRANÇAISES : PEUGEOT 504 ET RENAULT 6.

Peugeot : la 504 sera, n'en doutons pas, un des grands pôles d'attraction de ce Salon. Cette voiture sera une grande routière avec un moteur 1800, proposé en version carburateurs et, plus tard, injection, dont la vitesse de pointe excédera vraisemblablement 150, voire 160 km/h. De toute évidence ce moteur restera classique et garantira un couple appréciable, favorable aux reprises, et une endurance digne de ses devanciers. Ce moteur sera logé dans une caisse dessinée par Pinin-

farina. Les lignes témoignent d'une sobriété et d'une élégance de bon aloi. Quatre à cinq personnes pourront trouver place dans l'habitacle. Au chapitre technique, la caractéristique la plus frappante de la 504 est sa suspension arrière à roues indépendantes. Sur une voiture de conception classique, c'est une évolution que l'on accepte avec satisfaction tant les essieux rigides, plus ou moins bien localisés, déçoivent par leur tenue sur sol mouillé. Rivale directe des Citroën DS et de la Renault 16, la Peugeot 504 sera proposée à un prix de l'ordre de 15 000 F.

Renault : notre Régie Nationale n'est pas restée inactive ! Après la Renault 16 TS, présentée au printemps dernier, elle propose la Renault 8 S et la Renault 6.

Entre la Renault 8 (dotée au Salon dernier, rappelons-le, du moteur 1108 cm³ Major) et la Gordini, à vocation spécifiquement sportive, est venue s'intercaler en juillet dernier la Renault 8 S, dont on lira l'essai par ailleurs. Il est difficile de cerner la philosophie d'une telle voiture : on en a trop fait... ou pas assez. Il semble que Renault veuille atteindre avec ce modèle la clientèle jeune, dont la bourse est insuffisante pour se tourner vers la Gordini.

Sur le stand du Salon, une place de choix sera accordée à la Renault 6. Une plate-forme de Renault 4, un moteur de Dauphine Gordini, une puissance fiscale de 5 CV, une minicarrosserie de Renault 16, et voilà une rivale pour la Citroën Ami 6. Au début on attendait une voiture de 1100 cm³, grâce à laquelle Renault aurait fourni une rivale à la Simca 1100, à la Peugeot 204 et à l'Autobianchi Primula. En définitive, la Renault 6 vise à une belle carrière dans le domaine de la voiture populaire et économique. Les nouvelles taxes qui grèvent l'automobile servent indiscutablement sa cause.

On peut supposer qu'à des performances

sans prétentions (120 km/h en vitesse de pointe), elle alliera un confort et une tenue de route inhérents aux suspensions souples à grand débattement. Le prix conditionnera la popularité, et en cela la Renault 6 prend directement la succession de la Dauphine dont la vocation est arrivée à terme.

Simca : la politique éclectique et fantasque que l'on reprochait à Simca dans le passé a été revue. Grâce en soit rendue à une équipe technique compétente et sérieuse qui a forcé l'estime et le respect avec le coupé 1200 S d'abord et la 1100 ensuite. Il convenait d'allier toute la gamme sur les mêmes standards de qualité et cette même équipe s'est attaquée à la 1000 et à la 1501 dont on lira les essais par ailleurs. Sa compacité et sa douceur de conduite faisaient de la Simca 1000 une excellente petite voiture de ville mais sur route elle révélait un comportement folâtre essentiellement dû à une direction très imprécise. On désespérait de voir le mal guéri : c'est maintenant chose faite. Trois versions de moteurs sont proposées : 4 CV, 5 CV et 6 CV, ce dernier permettant des performances d'un haut niveau. La Simca 1501, elle, a donné le jour à une nouvelle version, la 1501 S, dont le tempérament plus pétillant et le rapport de pont plus long accroissent sensiblement les performances.

Citroën : la Dyane présentée au Salon l'année dernière reçut un accueil des plus tièdes et fit couler beaucoup d'encre. Dès le mois de janvier, Citroën rectifiait le tir et présentait la Dyane 6, dotée du moteur de l'Ami 6 que tout le monde aurait aimé voir prendre place, l'année dernière, dans la 2 CV. Ainsi équipée, la Dyane pouvait justifier son existence. Un peu plus tard, la Dyane 4 évoluait aussi : son moteur de 425 cm³ était remplacé par un 435 un peu plus puissant. Ce