

EXCLUSIF

voici la nouvelle PEUGEOT 504

voir tous les détails pages 2 et 3



© COPYRIGHT « L'AUTO-JOURNAL » 1968.

LA FORCE DE FRAPPE FRANÇAISE : ALPINE TROIS LITRES ET MATRA F 1

Matra et Alpine ont franchi le dernier échelon de leur escalade en s'équipant de moteurs de compétition de 3 litres de cylindrée. Bien que les deux firmes françaises se trouvent ainsi en concurrence, elles n'auront, en 1968, que rarement l'occasion de se rencontrer. En effet, Alpine a axé tout son programme de compétition sur les 24 Heures du Mans alors que Matra s'attaque à la monoplace de Formule 1. Dans les deux cas, les constructeurs français vont, en revanche, se trouver face à une opposition résolue. Ci-contre, la première photo de la Matra F 1 qui est pilotée par Jean-Pierre Beltoise.



PAGES 18-19-20

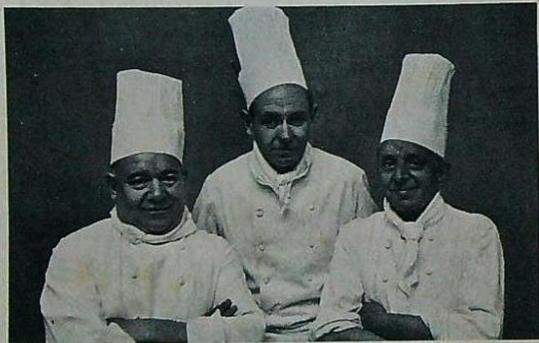
DEUX BANCS D'ESSAI COMPLETS : ALFA-ROMEO 1750 / RENAULT 8-1100



1750 ! Voilà bien une appellation dont le prestige résonne encore aux oreilles des amoureux de belle mécanique quand elle s'allie à la marque Alfa Romeo. Vers les années 1930, la 1750 n'était-elle pas parmi les plus beaux pur-sang automobiles ? Quelle est donc cette berline qui prétend aujourd'hui reprendre le flambeau ? Sa carrosserie embourgeoisée permet de se poser maintes questions à son sujet ; notre banc d'essai y répondra. Dans un autre essai, vous redécouvrirez la Renault 8-1100, une des rares voitures qui cherche dans son passé le second souffle nécessaire à une nouvelle carrière.

PAGES 13-14-15

Pourquoi certains Français préfèrent-ils voler sur TWA?



Demandez à ces trois Français!
Lucien Aubourg, René Behec et Rémy Laborie ont passé à eux trois plus de 50 ans à la TWA. Ils préparent plus de 1 000 repas par jour qui sont servis en plein ciel; des repas cuisinés à la française avec des produits de France. Voilà pourquoi certains Français préfèrent TWA!

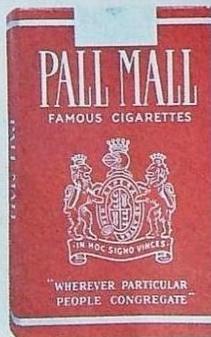
La première fois que vous volez sur TWA, vous êtes agréablement surpris : les repas, les vins, le service... tout est irréprochable. Vous appréciez l'hospitalité américaine, les films en vol (sur tous les vols transatlantiques TWA, pour un léger supplément), le charme des hôtesses, etc. Pour voler TWA vers les USA ou l'Extrême-Orient, il n'est pas nécessaire d'être Français, mais si vous l'êtes, vous retrouverez de nombreux compatriotes à bord... ainsi que la cuisine préparée par ces 3 messieurs!
C'est logique!

up up and away 

*Service mark owned exclusively by Trans World Airlines, Inc.



...américaine



pour hommes

un mélange vigoureux
un arôme distingué
un paquet séduisant

LE PAQUET
280^F

REGIE FRANÇAISE DES TABACS SOUS LICENCE THE AMERICAN TOBACCO COMPANY

EXCLUSIF:

LA 504

ELLE sera la vedette du prochain Salon. La nouvelle Peugeot fera son apparition à l'automne sous le nom de 504. Il s'agira d'une 10 CV, de conception classique, moteur à l'avant, roues arrière motrices. En considérant la puissance spécifique de ce modèle, on voit qu'il s'inscrit tout naturellement dans une lignée de noms familières : la 403, la 404, la 404 une 9 CV, ainsi, en lançant cette 10 CV, Peugeot propose fort logiquement à sa clientèle le véhicule plus étoffé vers lequel sa clientèle se veut de plus en plus étoffée vers lequel la plupart des automobilistes attendent tôt ou tard, quand les moyens et leurs besoins commencent à s'élargir. Beaucoup de marques adoptent d'ailleurs cette politique. Dans le cas de Peugeot, une telle évolution apparaît particulièrement inévitable car les possesseurs de voitures de cette marque lui restent la plupart du temps attachés. En présentant la 504, le constructeur pense avant tout aux quelque 1 800 000 propriétaires

actuels de 404, qui accordent un intérêt particulier à cette nouvelle 10 CV. Il faut ajouter aussitôt qu'en passant de la 404 à la 504, les fidèles de la marque ne courent pas le risque de se trouver dépayés, quel que soit l'écart qui sépare les deux modèles. En effet, les techniciens de Sochaux qui ont misé sur la traction avant avec la 204, s'en tiennent à la transmission classique des R 4 et R 16, bien que la General Motors avec son Oldsmobile Toronado et sa Cadillac Eldorado ait sorti de très grosses voitures à roues avant motrices, la plupart des adeptes de cette formule s'accordent à reconnaître qu'elle convient assez mal aux modèles de grosse puissance et de gros volume, dont le train avant est nécessairement assez chargé. Mais d'une marque à l'autre, la ligne de démarcation qui est tracée entre traction avant et transmission classique occupe des positions très diverses. On observe ainsi que la DS 21 est une 2,175 cm³ de 12 CV, Renault, associé de Peugeot, vient de lancer la R 16 TS, traction avant de

1 600 cm³ et 9 CV. La 10 CV Peugeot demeurera classique, et sera diffusée par le réseau de la marque, parallèlement à la 6 CV 204, à roues avant motrices. Cet éclectisme se retrouve, en France, plus accusé encore, chez Renault, et surtout chez Simca. Le premier propose côte à côte, ses R 4 et R 16 à traction avant, ses R 8 et R 10 à moteur arrière, tandis que Simca offre, avec des formules et des fortunes encore plus diverses, sa 1 000 à moteur arrière, ses 1 301 - 1 501 classiques et sa 1 100 à traction avant. Peugeot, quant à lui, n'a jamais cru au moteur arrière (qui bat d'ailleurs en retraite), mais depuis 1966, il produit en même temps une 204 à traction avant et une 404 classique, et continuera à s'en tenir à ces deux solutions. En poursuivant cette escalade commencée avec la 202, Peugeot s'impose évidemment une tâche de plus en plus ambitieuse et de plus en plus difficile à bien des égards. Tout d'abord, il attaque un marché de moins en moins large. On répète beaucoup trop que l'automobiliste

français, comme tous les autres, s'oriente peu à peu vers les moyennes et les grosses cylindrées. De telles affirmations sont constamment démenties par les faits : la France, comme l'Italie, demeure au contraire très attachée aux modèles économiques. Depuis de longues années, la moitié des voitures produites en France, possèdent une cylindrée inférieure à un litre, et cette proportion ne se modifie absolument pas. Au sein de plus gros succès de l'industrie de ce pays va à une 4 CV, la R 4 qui est suivie par les 2 CV et 3 CV classiques. La 6 CV 204 compte de très nombreux adeptes, mais, au niveau d'une 10 CV, la situation se présente d'une façon toute différente. D'autre part, pour relayer la 404 (qui, rappelons-le, continuera quelque temps à être fabriquée), il faut obligatoirement sortir un véhicule qui soit supérieur à ce modèle, sur tous les points, habitabilité, confort, performances. Or, on sait, en particulier, que la 404 à injection se déplace à 160 km/h, Peugeot doit donc proposer



UNE NOUVELLE PEUGEOT



© COPYRIGHT « L'AUTO-JOURNAL » 1968

à sa clientèle des performances appréciables. Comme la 404, la 504 existera en deux versions, alimentées par carburateur et par injection. La première sera sans doute présentée comme atteignant 160 km/h, tandis que la seconde pourrait être créditée de 170 km/h. Mais en général, Peugeot se montre prudent dans l'énoncé de ses vitesses maximales : la 204, donnée pour 138 km/h, roule à 140. On peut donc estimer que la 504 roulera à 162/163 km/h avec carburateur et à 172/173 km/h pour l'injection. Ces rapprochements ont permis à la DS 21, qui, initialement frissait les 175 km/h et qui, après avoir éprouvé quelques ennuis de pistons, s'en tient actuellement à 167 km/h environ. La 504 à injection serait ainsi la première voiture française de très grande série à se montrer plus rapide que la DS 21, car la R8 Gordini qui surclasse déjà la Citroën n'est produite qu'à une cadence relativement limitée. Comme on l'imagine, la pensée que la 504 puisse se

mesurer dans les meilleures conditions avec la DS 21 ne laisse pas indifférents les dirigeants de Peugeot. Du haut de son immeuble de l'avenue de la Grande-Armée, l'état-major de la marque est tout prêt à contempler, par la pensée, le déroulement de la bataille décisive qu'il s'approprie à livrer. En lançant une grande routière, Peugeot s'attaque à forte partie, sur un marché qui demeure moins extensible qu'on ne le dit.

UNE CONCURRENTRE BIEN PLACÉE

La 504 vise donc tout d'abord la DS 21. Cette confrontation ne contribuera certes pas à détendre les rapports qui existent actuellement entre les deux firmes, et qui ne présentent aucun caractère chaleureux. Mais sur son chemin bien d'autres berlines rapides. On pense par exemple à la Volvo 144, estimée mais manquant un peu de vitesse, compte tenu de son prix. Chez B.M.W., la 504 à injection s'inscrirait, au

point de vue performances, entre la 2000 et la 2000 TI. Les Alfa, Lancia, Mercedes, à des degrés très divers et sous des formes très différentes, s'adressent à des publics voisins de celui de la nouvelle Peugeot. Enfin, n'oublions pas la future Fiat 130 qui remplacera la 2300 devant précisément sortir à l'automne, en même temps que la 504.

La DS 21 coûte environ 16 500 F, les berlines étrangères frisent souvent les 20 000 F, quand elles ne les dépassent pas. A performances égales, le prix de la 504 représentera un atout considérable pour Peugeot, qui affichera pour le modèle à carburateur au-dessous de 14 000 F et la version à injection un peu au-dessus de 15 000 F. Dans ces conditions, la 504 pourrait atteindre une diffusion très supérieure à celle des berlines rapides existantes. Pour parvenir à ce résultat, le constructeur a dû, naturellement, étudier de près les éléments du prix de revient. Après avoir, semble-t-il, hésité quelque temps entre un six et un quatre

cylindres, les techniciens de Sochaux se sont ralliés à cette dernière solution, sensiblement moins coûteuse, et d'ailleurs normale pour une cylindrée de 1 800 cm³. Le moteur de la 504 sera évidemment nouveau, mais il ne présentera pas le caractère d'originalité qui avait frappé chez nous la sortie de la 204. A l'instar du bloc de la 404, celui de la 504 sera en fonte et non en aluminium, comme celui de la 204. On pourra trouver sur la 504, comme sur la 404, des arbres à cames latéraux adoptés pour la 204. Beaucoup pensent que, pour le remplacement de la 204, beaucoup de choses seront plus naturellement publiées à elle le que, pour attirer à elle le public de la 404, la 504 revêt une physionomie assez voisine. D'autres font peut-être jusqu'à imaginer que pour lancer une 6 CV s'adressant à une clientèle nouvelle le bureau d'études de Peugeot avait accompli un effort d'imagination qui n'a pas renouvelé cette fois-ci, car il se tourne maintenant vers plus d'un million de fidèles bien disposés. Gageons que les spécialistes de Peugeot,

comme tous les techniciens qui se respectent, de Detroit à Yokohama, auront répondu à tout : ils pourront dès lors se montrer disposés à soutenir que, comme la traction avant, l'arbre à cames en tête s'impose au-dessous d'une certaine cylindrée, et apparaît plutôt contre-indiqué, voire franchement malsain, aux environs précisément de 1 800 cm³ ! Attendons avec curiosité les explications qui ne manqueront pas de nous être données à l'automne ! Quel qu'il en soit, nous croyons savoir que ce groupe développerait 83 à 85 ch avec le carburateur et 103 à 105 ch avec l'injection. Ce qui donne, dans le premier cas, moins de 50 ch au litre ; c'est dire que ce moteur devrait être assez souple et disposer de larges possibilités ultérieures au cas où Peugeot serait progressivement tenté de le solliciter, comme il l'a fait d'ailleurs pour la 404. Si le moteur de la 504 ne s'écarte guère, dans ses grandes lignes, de celui de la 404, nous sommes en mesure de révéler que la suspension de la future 10 CV fait appa-

raître en revanche des différences sensibles et heureuses, avec celle de la 9 CV actuelle. L'essieu rigide, installé de longue date à l'arrière des Peugeot et qui semblait presque immuable, disparaît enfin : la 504 possèdera quatre roues indépendantes. Compte tenu de la qualité de la suspension des R 4 et des R 16, il était difficile à Peugeot, associé de Renault, de présenter au public une voiture de classe, plus rapide et plus coûteuse que la R 16 TS, mais conservant à l'arrière une formule dépassée. En ce domaine, Sochaux accomplit un progrès décisif, et marque en particulier un point par rapport à la Fiat 125 dotée d'une suspension arrière consternante. Il est à craindre que la future 130 de Turin ne soit affligée de la même faiblesse... Le freinage sera assuré par quatre disques assistés, système qui convient à cette voiture rapide. Nous croyons savoir d'autre part que les roues de la 504 seraient de diamètre inférieur à celles de la 404. On passerait, en effet, de 380 (15 pouces) à 355

(14 pouces). En revanche, conformément à une tendance assez répandue, cette réduction de la dimension des roues s'accompagnera sans doute d'une augmentation du diamètre et de la section des pneus, permise par l'adoption de jantes plus larges. La 504 apparaîtra donc au prochain Salon, en version à carburateur et en version à injection, l'une et l'autre fabriquées dès l'automne. En revanche, la boîte automatique ne sera sans doute livrable que quelques mois plus tard. Peugeot a pu constater que, sur la 404, l'automatisme progresse lentement, mais vigilement, sans que la firme consente en sa faveur aucune publicité. Tous les constructeurs savent qu'il sera bientôt indispensable de proposer cette formule sur certains modèles d'une certaine classe destinés à être diffusés dans de nombreux pays ; or, Peugeot compte beaucoup sur l'exportation pour sa 504. Il doit penser également que, dans quelques années, on verra décroître le nombre actuellement

très élevé des conducteurs français qui s'estimeraient déshonorés de ne pas agiter sans cesse un levier de vitesses entre deux feux rouges. D'autre part, nous croyons savoir qu'un coupé et un cabriolet 504, dessinés, comme la berline par Pininfarina, devraient être présentés en même temps que cette dernière mais livrés sans doute avec un peu de retard sur elle. Leur prix pourrait bien se rapprocher de 20 000 F. Il y a trois ans, Peugeot faisait montre d'une grande audace technique en présentant la 204, voiture résolument nouvelle. Cette année, la marque obtient un succès croissant en France, mais progresse avec quelque difficulté à l'étranger. La 504, plus étoffée, mais plus classique, s'attaque à un public moins large ; elle devrait, comme la 404, être bien accueillie à l'étranger. En France, elle devra s'imposer aux dépens de la DS, adversaire coriace, fortifié par la mythologie.

Jean MISTRAL

Voici donc cette 504 dont chacun parlait sans l'avoir jamais vue. Nous avons eu la chance de l'entrevoir, mais si nos observateurs ont eu le temps d'en saisir assez précisément l'avant et le profil, nous devons avouer que la vision qu'ils eurent de l'arrière fut davantage fugace. Si nous sommes en mesure de vous restituer ci-dessus ce que nos yeux avaient photographié, nous n'avons pas voulu tricher et vous présentons ci-contre un croquis plus sommaire des arrières de cette nouvelle vedette de l'actualité. Enfin, les profils, ci-contre à gauche, de la « famille Peugeot » — tous à la même échelle — permettront à nos lecteurs de situer exactement la nouvelle venue et de comparer à loisir les lignes et solutions adoptées. La 504 est évidemment la plus importante des trois : en longueur, elle dépasse la 404 de quelque 5 centimètres ; nous l'avons en effet estimée à 4,50 m, alors que le modèle existant ne fait, lui, que 4,45 m et la 204, rappelons-le pour mémoire, 3,99 m. Mais l'écart semble plus important en largeur ; nous avons évalué le nouveau modèle à 1,70 m en chiffres ronds, alors que la 404 mesure dans ce sens 1,62 m et que la 204 se contente de 1,56 m. En habitabilité, la 504 sera donc logiquement affichée 6 places ou, au minimum 5 1/2 places, cette dernière « contenance » étant celle reconnue aux 404 par les services des mines. A l'examen des illustrations que nous vous présentons dans ces pages, on se rend par ailleurs immédiatement compte que la nouvelle 10 CV est un peu plus basse que les 404 mais non que les 204 ; comme on sait qu'il n'y a que 5 cm d'écart entre ces deux modèles actuels (1,45 m et 1,40 m), nous n'osons nous aventurer à une évaluation chiffrée, la marge est trop faible. Esthétique-ment, la dernière venue ne saura rater ses origines, elle est bien de la famille. Vue de profil, toute la moitié avant de la carrosserie s'inspire des lignes de la 204 : capot moins plat que celui des 404, pare-brise haut et modérément galbé, montant central entre les portes légèrement incliné vers l'arrière. D'une manière générale, les surfaces vitrées, sans être exceptionnelles, sont plus généreusement distribuées que sur les 404, mais ne semblent pas proportionnellement plus importantes que sur la 204. Les bordures d'ailes sont ornées de renflements comme ceux de la 6 CV. Les plus grandes originalités esthétiques ressortent surtout de la plume de la tôle des ailes et du pavillon : de assez angulaire de la tôle des ailes, légèrement relevé vers l'ensemble calandre-phares, légèrement relevé vers l'arrière, ce qui confère à l'avant un caractère quelque peu sportif. Ce caractère est plus accentué cependant à l'arrière pour lequel le constructeur semble avoir cherché un compromis entre les lignes de la 204 et la grande mode des pans coupés affichés notamment par la plupart des carrosseries italiennes, voir le coupé Fiat 124.



© COPYRIGHT « L'AUTO-JOURNAL » 1968