

AUTOMOBILIA

L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

TOUTES LES
VOITURES FRANÇAISES

1971

SALON 1970

René
BELLU

ÉGALEMENT
DANS CE NUMÉRO



TOUTES LES
VOITURES FRANÇAISES

1921

LA PRODUCTION
AUTOMOBILE
50 ANS
PLUS TÔT

L 19528 - 86 - F : 10,95 € - RD



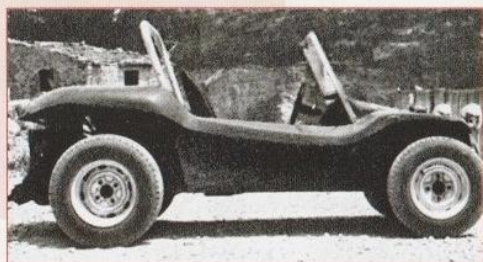
MINITRONIC

AUX ÉTATS-UNIS, depuis le milieu des années soixante, des milliers de passionnés du buggy organisent entre eux de folles compétitions. En France, nous n'en sommes pas encore là mais ces engins d'évasion capables de rouler sur les plus mauvais chemins de chèvres se développent rapidement. Parmi les plus récents constructeurs de buggies, nous trouvons la Sté Minitronic dont le siège se trouve à Paris dans le 16^e arrondissement.

Ci-dessous.

Pour commercialiser son buggy sur mécanique VW dérivé du modèle américain Sunhill, la Sté Minitronic a créé un département Minibug. C'est sous ce nom qu'elle

vend depuis peu de temps son véhicule passe-partout dont la coque et le capot avant en polyester et fibre de verre sont préparés par M. Landois à Corbeilles-en-Gâtinais près de Nemours (voir page 55 de cet album). Prix du kit 2 300 F ; tout monté : 7 500 F.

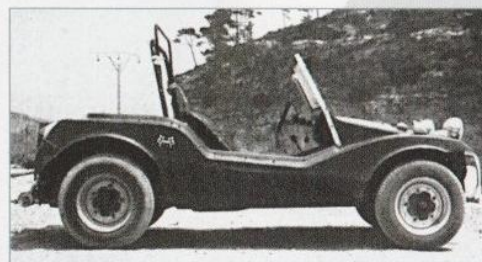


MULTIMACO

DANS ses ateliers du 12, rue Pierre Lhomme à Courbevoie, la Sté Multimaco prépare pour le marché français des buggies Apal fabriqués en Belgique, à Blegny. Multimaco propose aussi de nombreuses améliorations de moteurs Volkswagen (certains pouvant atteindre 87 ch DIN en 1 500 cm³), et même des adaptations de moteurs Chevrolet Corvair. Les Multimaco se vendent en kit ou montés.

Ci-dessous.

Le buggy Multimaco utilise une plate-forme VW normale ou raccourcie. Son tarif au 1^{er} février 1971 s'établit ainsi : 3 077 F pour le kit complet permettant



la transformation d'une Coccinelle en buggy
2 places sur châssis court ;
3 647 F pour un kit identique sans raccourcissement de plate-forme (4 places) ; 9 660 F pour un buggy tout monté sur une mécanique postérieure à 1964 ; 15 500 F pour le même sur mécanique 1200 neuve.



PEUGEOT

Il n'y a pas de grande surprise cette année dans la gamme Peugeot, mais les visiteurs du salon découvrent tout de même une foule d'améliorations de détail sur le stand du constructeur de Sochaux.

CARACTÉRISTIQUES DES PEUGEOT DU SALON 1970

204 - Moteur 6 CV, 4 cylindres en ligne disposé transversalement et incliné de 20° vers l'avant, avec arbre à cames en tête et refroidissement par eau, 1 130 cm³ (75 x 64 mm), compression 8,8 ; puissance : 60 ch SAE (48 ch DIN) à 5 900 tr/mn avec un carburateur simple corps. Traction avant, boîte 4 vitesses. Freins hydrauliques avec disques à l'AV et tambours à l'AR. Direction à crémaillère. Suspension à quatre roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux placés très haut à l'AV et à l'AR. Pneus : 135 SR 14 (break 145 SR 14). Empattement : 259 cm. Voies : 132 cm à l'AV ; 126 cm à l'AR. Longueur : 399 cm (break : 397 cm). Largeur 156 cm. Hauteur : 140 cm. Poids : 880 kg (break 930 kg). Vitesse : 140 km/h. Prix au Salon 1970 : berline Luxe 10 080 F, berline Grand Luxe 11 250 F ; break Grand Luxe 11 740 F.

204 DIESEL - Mêmes caractéristiques que la berline 204, sauf : moteur 5 CV Indenor Type XLD avec pompe d'injection Bosch, cylindrée : 1 255 cm³ (75 x 71 mm), compression : 22,3 ; puissance 46 ch SAE (36 ch DIN) à 5 000 tr/mn. Poids : 955 kg. Vitesse : 128 km/h. Prix : exclusivement break 13 740 F.

304 - Mêmes caractéristiques que la berline 204, sauf : moteur 7 CV, 1 288 cm³ (76 x 71 mm), puissance : 70 ch SAE à 6 100 tr/mn (68,5 ch DIN à 5 750 tr/mn). Pneus : 145 SR 14. Longueur : 414 cm (nouveau break : 399 cm). Largeur : 157 cm. Hauteur : 141 cm. Poids : 915 kg (nouveau break : 950 kg). Vitesse : 150 km/h. Prix : berline 12 180 F, nouveau break 12 900 F.

304 C - Mêmes caractéristiques que la berline 304, sauf : empattement : 230,5 cm. Longueur : 376 cm. Hauteur : cabriolet 132 cm ; coupé 130 cm. Poids : cabriolet 875 kg ; coupé 914 kg. Vitesse : 150/152 km/h. Prix : cabriolet 2 places 13 550 F, coupé 2 + 2 places 14 150 F.

404 - Moteur 9 CV, 4 cyl. en ligne à soupapes en tête, refroidi par eau, 1 618 cm³ (84 x 73 mm), compression : 7,6 ; puissance : 73 ch SAE à 5 600 tr/mn (68 ch DIN à 5 400 tr/mn) avec un carburateur simple corps. Transmission classique aux roues arrière, boîte 4 vitesses (ou boîte automatique en option). Freins hydrauliques avec disques à l'AV et tambours à l'AR. Direction à crémaillère. Suspension AV à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux placés très hauts ; AR à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux. Pneus : 165 x 380. Empattement : 265 cm. Voies : 134,5 cm à l'AV ; 128 cm à l'AR. Longueur : 445 cm. Largeur : 162,5 cm. Hauteur : 145 cm. Poids : 1 080 kg. Vitesse : 148 km/h. Prix au Salon 1970 : berline 12 720 F ; berline avec toit ouvrant 12 930 F. Supplément pour transmission automatique ZF : 1 710 F.

404 DIESEL - Mêmes caractéristiques que la 404 à carburateur, sauf : moteur 8 CV diesel Indenor Type XD 88, 1 948 cm³ (88 x 80 mm), compression : 21 ; puissance : 68 ch SAE (60 ch DIN) à 4 500 tr/mn avec une pompe d'injection Bosch. Pas de boîte automatique optionnelle. Freins avec tambours sur les quatre roues. Poids : 1 130 kg. Vitesse : 130 km/h. Prix : berline 14 770 F ; berline avec toit ouvrant 14 980 F.

404 LONGUE - Mêmes caractéristiques que la berline 404 à carburateur, sauf : pas de boîte automatique optionnelle. Freins avec tambours sur les quatre roues. Suspension AR à doubles ressorts hélicoïdaux. Empattement : 284 cm. Voies AR : 130 cm. Longueur : 458 cm. Hauteur : 150 cm. Poids : 1 175 kg. Vitesse : 144 km/h (commerciale 140 km/h). Prix : familiale Grand Luxe 13 830 F ; break Super Luxe 14 630 F ; commerciale 12 580 F.

404 DIESEL LONGUE - Mêmes caractéristiques que la berline 404 à carburateur, sauf : moteur 8 CV diesel Indenor Type XD 88, 1 948 cm³ (88 x 80 mm), compression : 21 ; puissance : 68 ch SAE (60 ch DIN) à 4 500 tr/mn avec une pompe d'injection Bosch. Pas de boîte automatique optionnelle.

le. Freins avec tambours sur les quatre roues. Suspension AR à doubles ressorts hélicoïdaux. Empattement : 284 cm. Voies AR : 130 cm. Longueur : 458 cm. Hauteur : 150 cm. Poids : 1 250 kg. Vitesse : 128 km/h (commerciale 115 km/h). Prix : familiale Grand Luxe 15 880 F ; commerciale (avec moteur bridé développant 63 ch SAE ou 55 ch DIN) 14 850 F.

504 - Moteur 11 CV, 4 cylindres en ligne à soupapes en tête, refroidi par eau, 1 971 cm³ (88 x 81 mm), compression : 8,35 ; puissance : 98 ch SAE à 5 600 tr/mn (93 ch DIN à 5 200 tr/mn) avec un carburateur double corps. Transmission classique aux roues arrière, boîte 4 vitesses (transmission automatique ZF en option). Freins avec disques sur les quatre roues. Direction à crémaillère. Suspension à quatre roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux AV/AR. Pneus : 175 HR 14. Empattement : 274 cm. Voies : 142 cm à l'AV ; 136 cm à l'AR. Longueur : 449 cm. Largeur : 169 cm. Hauteur : 146 cm. Poids : 1 230 kg. Vitesse : 162 km/h. Prix au Salon 1970 : berline sans toit ouvrant 14 950 F ; berline avec toit ouvrant 15 200 F. Supplément pour boîte automatique : 1 800 F.

504 INJECTION - Mêmes caractéristiques que la 504 à carburateur, sauf : puissance 110 ch SAE à 5 600 tr/mn (104 ch DIN à 5 200 tr/mn) avec une pompe d'injection d'essence Kugelfischer. Vitesse : 173 km/h. Prix : berline sans toit ouvrant 16 600 F, berline avec toit ouvrant 216 850 F. Supplément pour boîte automatique : 1 800 F.

NOUVELLE 504 DIESEL - Mêmes caractéristiques que la 504 à carburateur, sauf : moteur 8 CV diesel Indenor Type XD 90, 2 112 cm³ (90 x 83 mm), compression : 22,2 ; puissance : 65 ch DIN à 4 500 tr/mn avec une pompe d'injection Bosch. Pas d'option pour boîte automatique. Poids : 1 280 kg. Vitesse : 135 km/h. Prix : berline sans toit ouvrant 17 750 F, berline avec toit ouvrant 18 000 F.

504 C INJECTION - Mêmes caractéristiques que la berline 504 à injection, sauf : empattement 255 cm. Longueur : 436 cm. Largeur : 170 cm. Hauteur : 136 cm pour le cabriolet capoté, 135 cm pour le coupé. Poids : 1 220 kg. Vitesse : 179 km/h. Prix : cabriolet 24 730 F ; coupé 25 880 F. Supplément pour boîte automatique : 1 800 F.

NOUVEAUX BREAKS 504 LANCÉS SEULEMENT AU PRINTEMPS 1971

504 LONGUE ESSENCE - Mêmes caractéristiques que la berline 504 à carburateur, sauf : freins assistés avec disques à l'AV et tambours à l'AR. Suspension arrière à essieu rigide avec doubles ressorts hélicoïdaux. Pneus : 185 HR 14. Empattement : 290 cm. Longueur : 480 cm. Hauteur (à vide) : 155 cm. Poids : 1 330 kg. Vitesse : 160 km/h. Prix au début de l'été 1971 : break 17 500 F, break Super Luxe 18 520 F, break familial 18 260 F. Supplément pour boîte automatique : 2 230 F.

504 LONGUE DIESEL - Mêmes caractéristiques que la berline 504 diesel, sauf : freins avec disques à l'AV et tambours à l'AR. Suspension arrière à essieu rigide avec doubles ressorts hélicoïdaux. Pneus : 185 HR 14. Empattement : 290 cm. Longueur : 480 cm. Hauteur (à vide) : 155 cm. Poids : 1 375 kg. Vitesse : 126 km/h. Prix : exclusivement break familial 21 360 F.

504 COMMERCIALE - Mêmes caractéristiques générales que les 504 Longues à essence ou diesel, sauf : moteur à carburateur de 10 CV fiscaux, 1 796 cm³ (84 x 81 mm), compression : 7,5 ; puissance : 80 ch SAE à 5 500 tr/mn (73 ch DIN à 5 000 tr/mn) avec un simple corps ; ou moteur diesel de 8 CV, 1 948 cm³ (88 x 80 mm), compression : 21 ; puissance : 53,5 ch DIN à 4 500 tr/mn avec une pompe d'injection Roto Diesel. Poids : 1 255/1 300 kg. Vitesse : 146 km/h pour la commerciale à essence, 116 km/h pour la commerciale diesel. Prix : commerciale 10 CV à essence 15 830 F, commerciale 8 CV diesel 18 260 F.

La 204 connaît un immense succès auprès du public, à tel point qu'elle sera pendant deux ans la voiture française la plus immatriculée. Elle profite d'équipements nouveaux pour 1971 : alternateur, leviers intérieurs de portes encastrés et accoudoirs rembourrés provenant de la 304.

La 304 lancée l'année précédente en berline existe maintenant en break. Celui-ci reprend intégralement la carrosserie du break 204 mais sa partie frontale provient de la 304 ; il hérite des gros enjoliveurs de roues nervurés de la berline. La 304 reçoit cette année un alternateur, un allume-cigarettes et un rétroviseur intérieur jour et nuit.

Les 404 à essence n'existent plus qu'en versions 9 CV avec moteur de 1,6 litre, aussi bien en berline qu'en break et commerciale ; la puissance de ce moteur est ramené uniformément de 80 à 73 ch SAE.

La gamme des 504 se développe tous azimuts. Une berline diesel apparaît à l'occasion du Salon de Paris 1970 ; son moteur 2,1 litres est un Indenor Type XD 90 qui dérive du diesel monté jusque-là dans l'utilitaire J7. Par ailleurs, les 504 à essence reçoivent un moteur 11 CV au lieu de 10, et les 504 à injection peuvent maintenant

bénéficier en option de la transmission automatique ZF réservée précédemment aux seules 504 à carburateur.

Enfin, au printemps 1971, la famille des 504 s'enrichira d'un break, d'une familiale et d'une commerciale. Cette dernière, dans sa version diesel, utilise le moteur Indenor Type XD 88 de la 404 diesel. Le break et la familiale 504 ont les mêmes phares trapézoïdaux que les berlines ; la commerciale n'a droit en revanche qu'à des phares ronds.

La production des usines de Sochaux s'élèvera en 1971 à 534 317 voitures particulières et commerciales, ce qui situe Peugeot à la seconde place des constructeurs français légèrement devant Citroën mais loin de la Régie Renault. Le total des Peugeot fabriquées cette année se répartit ainsi : 119 156 berlines 204, 49 983 breaks 204 (dont 15 733 avec moteur diesel), 109 416 berlines 304, 19 649 nouveaux breaks 304, 64 807 berlines 404 (dont 11 034 versions diesel), 14 621 breaks 404, 147 798 berlines 504 (dont 16 780 nouvelles versions à moteur diesel) et 8 887 nouveaux breaks 504 à essence ou diesel.

D'UN SEUL COUP D'ŒIL : TOUTES LES PEUGEOT DU SALON 1970



Ci-contre.
Dans la gamme 1971, les 204 existent sous deux formes : la berline exclusivement à essence et le break avec moteur à carburateur ou diesel.



Ci-contre.
À partir de cette année, la famille des 304 offre le choix entre quatre carrosseries : la berline, un nouveau break lancé à ce salon, les cabriolet et coupé nés il y a seulement six mois. Tous ces modèles ont le même moteur à essence de 70 ch SAE.



Ci-contre.
Les 404 de tourisme à essence ou diesel se répartissent entre trois modèles : la berline, la familiale Grand Luxe et le break Super Luxe qui est le seul à conserver les anciens enjoliveurs de roues à huit alvéoles montés jusqu'en 1968 sur les cabriolets et coupés 404 (voir *Automobilia* Hors-série n° 29, page 60). À ces trois 404 de tourisme s'ajoute un break commercial moins luxueux (voir page 43 de cet album).



Trois carrosseries figurent au catalogue de la 504 du Salon 1970 : d'une part, la berline à carburateur ou à injection proposée aussi cette année dans une nouvelle version diesel ; d'autre part, les cabriolet et coupé disponibles uniquement avec le moteur à injection de 110 ch SAE monté dans la berline. Au printemps 1971, la famille des 504 s'agrandira grâce à l'arrivée de versions à grande capacité aménagées en break, familiale ou commerciale (voir pages 44 et 45 de cet album).



LES 504

Sorties il y a deux ans, les berlines 504 à carburateur et à injection poursuivent leur carrière sans changement important, à l'exception de leur moteur 10 CV de 1,8 litre remplacé cette année par un 11 CV de 2 litres. Simultanément, une version diesel vient compléter la gamme des 504 exposées au Salon de Paris 1970. À l'intérieur de ces voitures très appréciées qui sont les plus produites actuellement dans la gamme Peugeot, nous trouvons plusieurs améliorations de détail pour le millésime 1971 : éclairage non éblouissant des commandes de climatisation, du cendrier et de l'allume-cigarettes par un dispositif couplé avec l'allumage des lanternes, éclairage automatique du coffre à gants, combiné lave-vitre électrique/essuie-vitre actionné par pression en bout de la manette de commande.

LES NOUVEAUX BREAKS

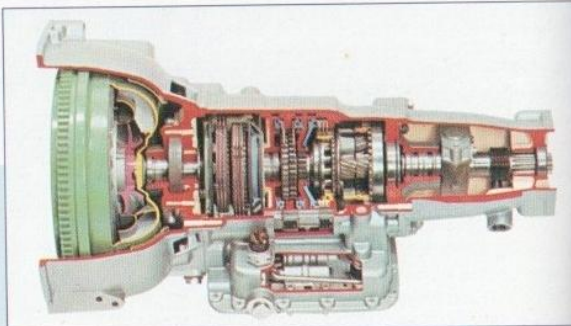
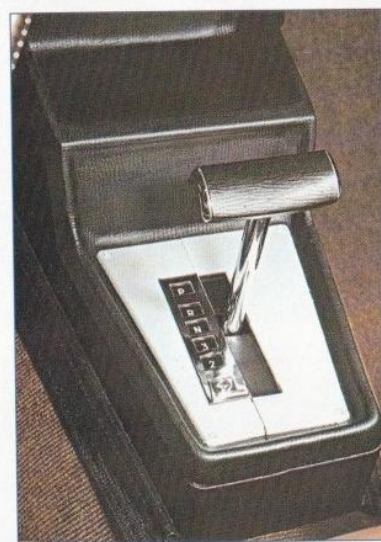
Afin de remplacer ses 404 Longues fabriquées depuis l'automne 1962, Peugeot présente au printemps 1971 des modèles de grande capacité du même genre établis à partir de la berline 504. Comme pour la précédente génération, le constructeur a prévu un allongement sensible de l'empattement et une surélévation du compartiment arrière. Ces nouvelles 504 Longues reprennent le moteur 11 CV à carburateur ou le 8 CV diesel des berlines 504. En revanche, les quatre roues indépendantes et les quatre freins à disques de ces dernières n'ont pas été retenus pour les nouveaux breaks dont le train arrière à essieu rigide est équipé de freins à tambours.

Les 504 Longues figurent au catalogue en trois versions, toutes dotées d'un système de freinage avec assistance Mastervac : un break 5 places proposé en finition normale ou Super Luxe, vendu exclusivement avec le moteur 11 CV à carburateur ; un break familial 7 places pouvant recevoir le 11 CV à essence ou le 8 CV diesel ; un break commercial disponible lui aussi avec moteur diesel ou à essence, ce dernier n'étant toutefois qu'un 10 CV de 1,8 litre.



Ci-dessus.

La berline 504 photographiée de nuit dans un joli décor parisien.

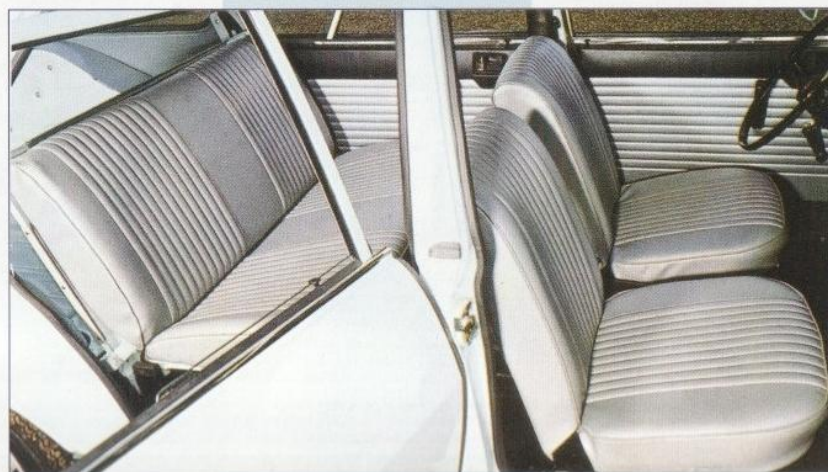


Ci-contre et ci-dessus.

Réservée jusqu'à présent aux seules 504 à carburateur, la boîte automatique optionnelle ZF commandée par un sélecteur central devient aussi livrable désormais sur les versions à injection.



LE BREAK FAMILIAL Doté de phares trapézoïdaux et d'une finition soignée semblables à ceux de la berline 504, ce break familial dispose d'une banquette entre les roues motrices qui se replie pour dégager une surface utile importante à l'extrême arrière ; il peut donc transporter cinq personnes avec leurs bagages ou sept sans aucune valise.



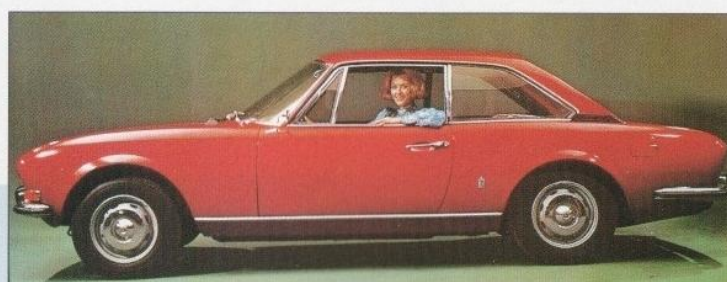
LE BREAK Prévu en version normale ou Super Luxe, ce modèle à cinq places conserve l'élégant volant et le tableau de bord à trois cadrans ronds des berlines ; il possède une banquette arrière avec dossier repliable permettant de libérer un très grand compartiment de chargement ; ce dernier est recouvert de simili lavable dans le break normal ou d'un bel acajou stratifié dans le break Super Luxe. Dans les deux cas, les dossiers des sièges avant s'inclinent.

LE BREAK COMMERCIAL Ce modèle à caractère utilitaire adopte une présentation générale plus rustique, avec un équipement simplifié à l'extérieur comme à l'intérieur : calandre dépouillée, phares ronds, pare-chocs sans butoirs, volant ordinaire à deux branches, tableau de bord à cadran rectangulaire, dossiers des sièges avant fixes, compartiment arrière simplement peint couleur caisse, etc.

LES 504 « C »

Pour remplacer les cabriolets et coupés 404 dont les origines remontaient à 1961 (voir *Automobilia* Hors-série n° 19, pages 42 et 43), Peugeot a lancé des 504 du même genre à l'occasion du Salon de Genève 1969 (voir *Automobilia* Hors-série n° 30, pages 62 et 63). Comme celles des précédents cabriolets et coupés 404, les carrosseries de ces 504 haut de gamme proviennent de la célèbre maison turinoise Pininfarina qui assure

leur préparation en petite série pour Peugeot. À partir de cette année, les 504 « C » (C pour cabriolet et coupé) peuvent être équipés en option d'une boîte automatique ; en outre, l'un des trois cadrans ronds de leur tableau de bord accueille un compte-tours à la place de la montre, et celle-ci — devenue rectangulaire — prend place entre les quatre boutons basculeurs situés au centre de la planche de bord.



Ci-dessus. À l'exclusion de leur partie supérieure, les carrosseries des cabriolet et coupé 504 « C » sont exactement les mêmes.