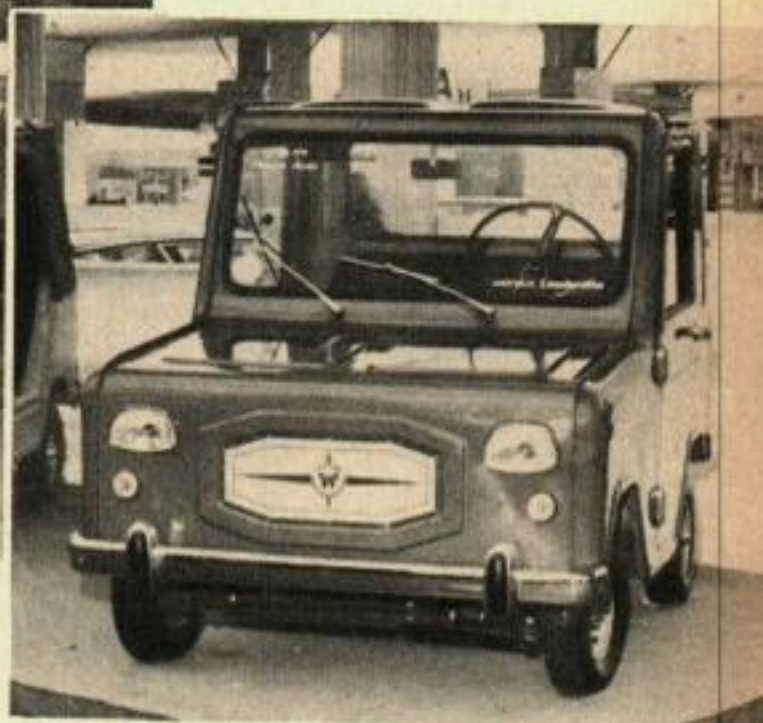


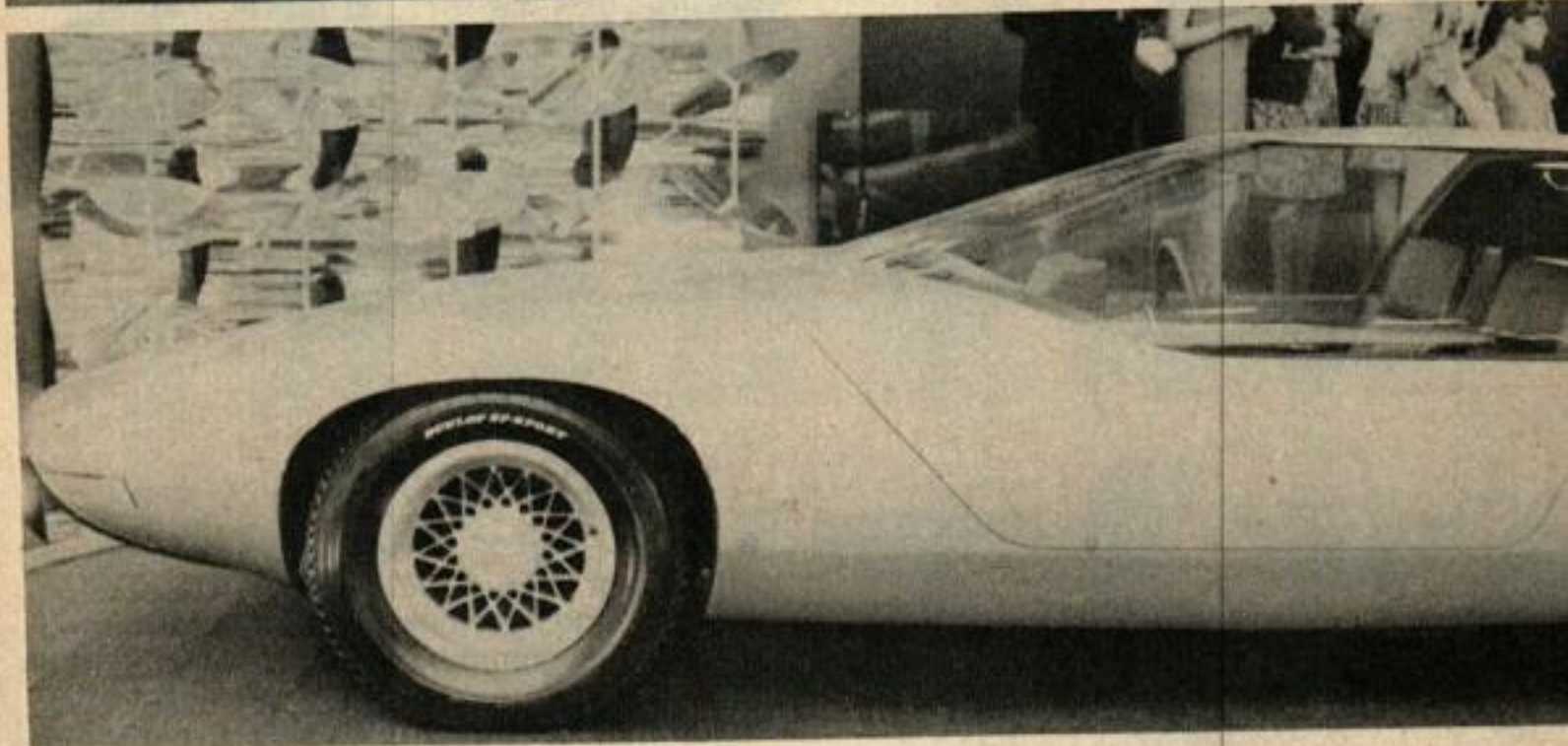
# AU SALON DE L'AUTO DE PARIS



De la millionième DS de chez Citroën à la petite Willam, la plus petite des françaises, il existe une vaste clientèle aux goûts divers et une gamme de modèles et de constructeurs qui font tout le « monde » de l'automobile, professionnels et clients. De même entre le dragster Ford et la Méan-NSU on départage le trust qui s'offre un record du monde celui qui ne vise qu'à personnaliser un véhicule fourni en « kit ». Le Salon de l'Auto à Paris c'est tout cela à la fois, un amalgame qui tient du bureau d'études et de la kermesse. Les composants du mélange décisif sont à la fois le sérieux, le goût personnel, la technicité et le rêve avec pour toile de fond nécessaire: « pouvoir ou pas! ». Ce qui n'interdit à personne de rêver utile ou de rêver fou.



# EXPOSITION DE CONTRASTES...



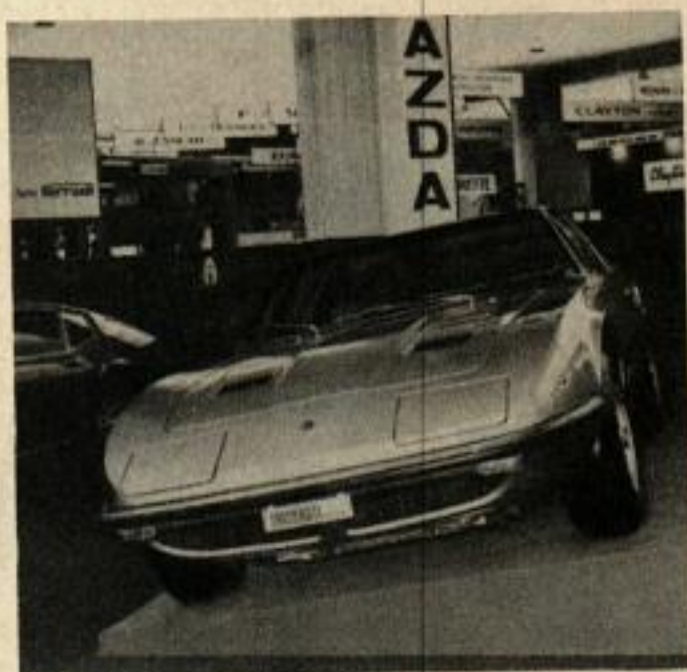
## POUR REVER

● La Mercedes C 111 que nous décrivons par ailleurs.

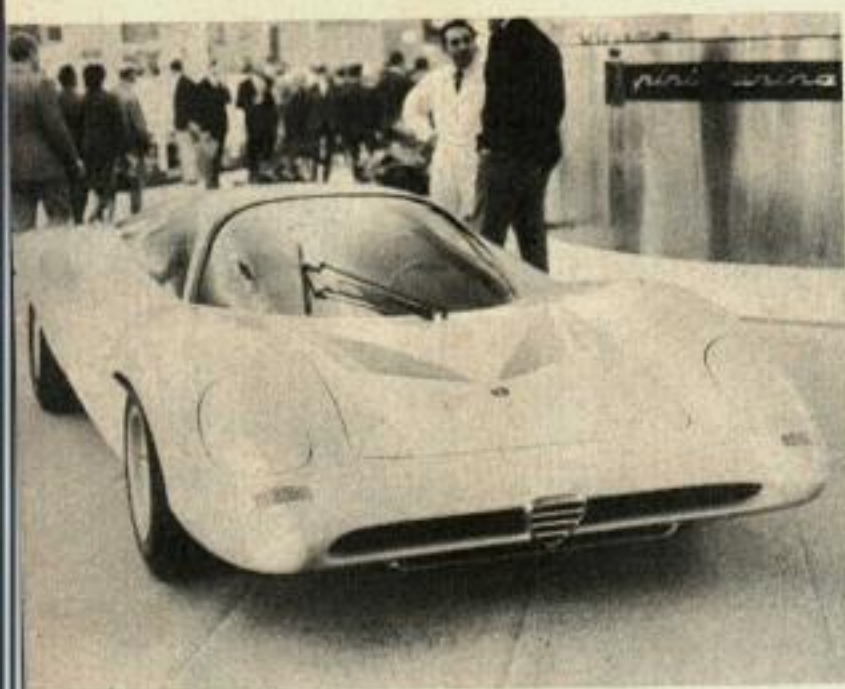
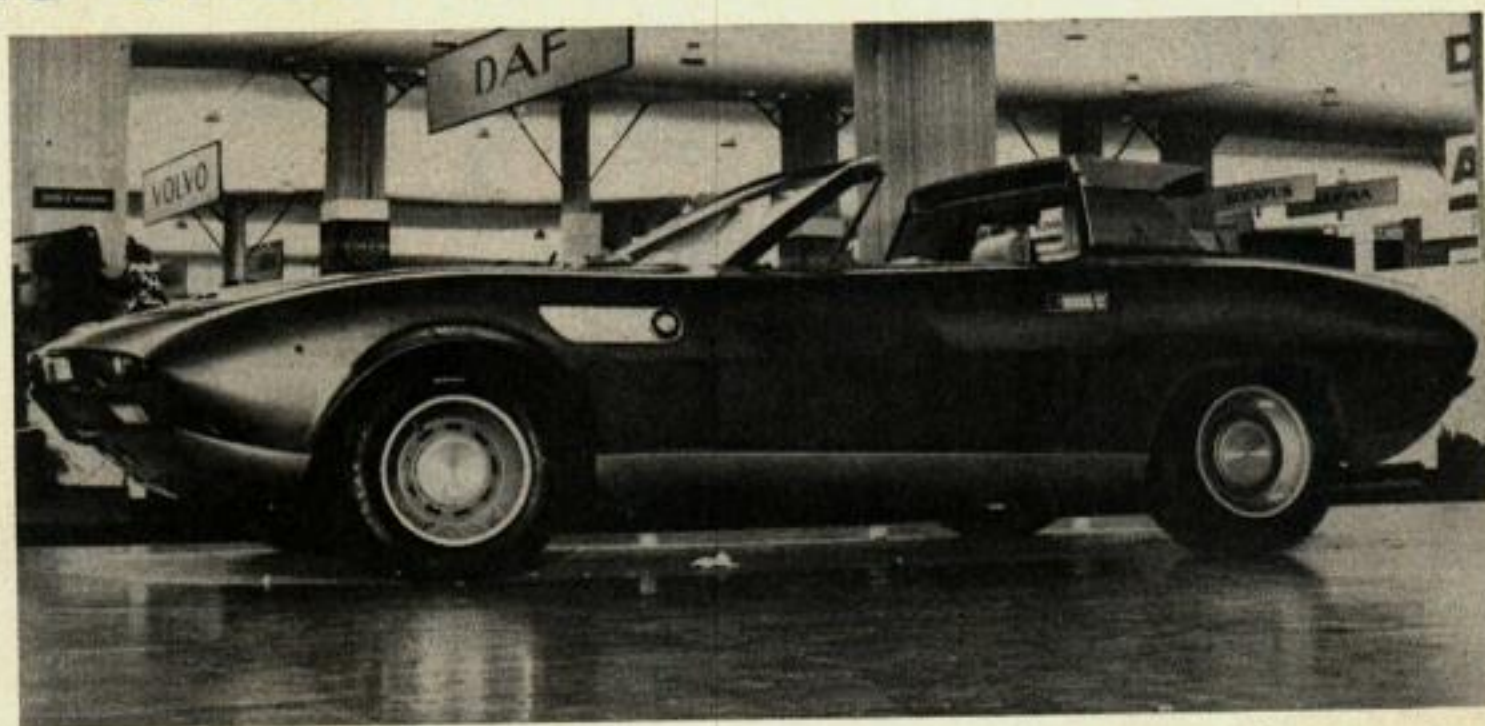
● Le Coupé Expérimental Opel CD. Etude de style. Pour une fois les sièges sont fixes mais les pédales et le volant se règlent à la taille du conducteur. Le passager, lui, dispose de son espace vital. A noter surtout le pare brise sans montants latéraux et la visibilité arrière. Une grande panoramique d'abord!

● L'Aston Martin DBS. La plus rapide du monde pour quatre places: 285 km/h, avec un moteur V8 développant 410 ch. Carburateur électronique. Cinq vitesses. James Bond reste bien équipé! Accessible pour... 120.000 F

● et Maserati, Ferrari et Lamborghini...



# AU SALON DE L'AUTO DE PARIS



## LES BELLES ROBES

● Alfa Romeo 33 chez Pininfarina un grand parmi les « couturiers » de l'automobile. Précision des formes, réduction du volant, astuce des commandes, avec le plaisir de coller à la route.

● B.M.W. chez Bertone. Le toit est à éléments coulissants, la lunette arrière s'escamote. Pares-choc et calandre en caoutchouc.

● Volkswagen-Porsche chez Karmann. Un coupé où l'on s'étonne de voir VW et sur lequel on ne retrouve pas Porsche. Une réussite pourtant où l'on remarque les pare-chocs surmontés d'une bande de caoutchouc abritant des phares à longue portée escamotables.

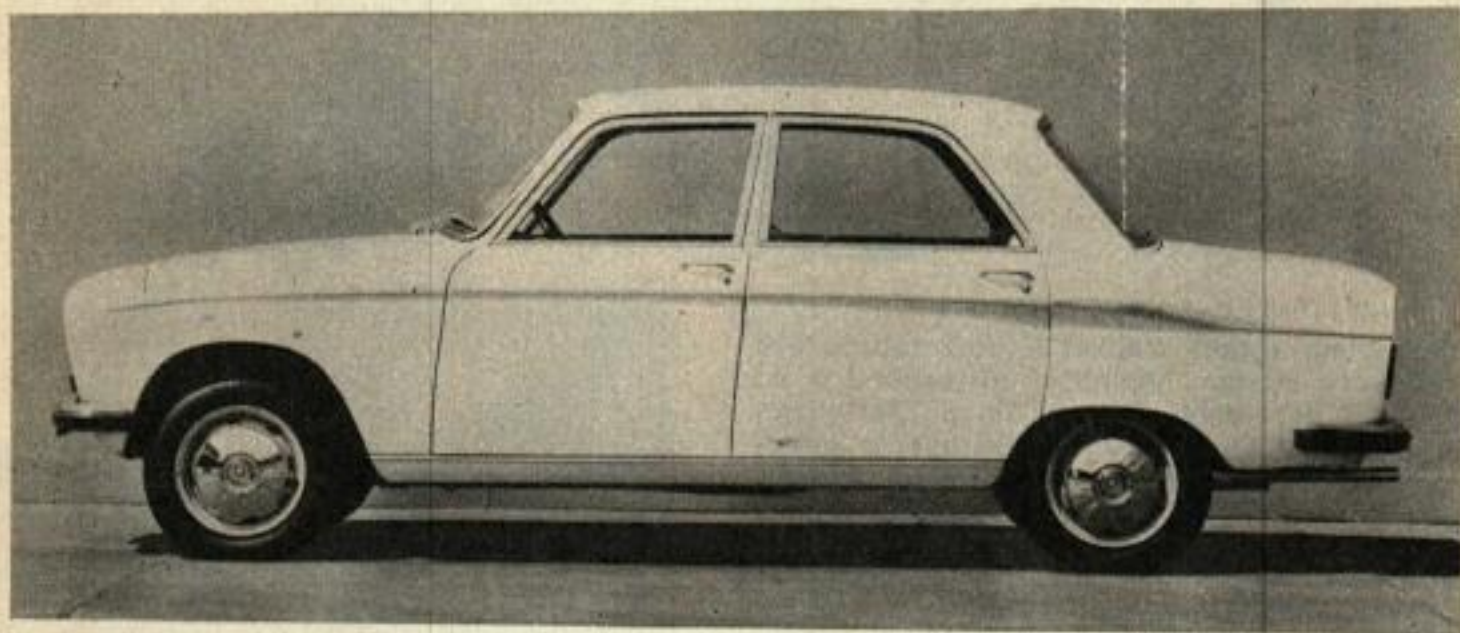




# DE CONTRASTES

## LES ABORDABLES

● Renault 12, Peugeot 304 ont connu au salon un succès qui ne fut pas simplement de curiosité. Ces deux grandes marques françaises, par les choix qui ont présidé aux définitions de ces nouveaux modèles, ont visé juste par rapport à une clientèle pour qui la voiture demeure un instrument d'usage courant, sans pour autant négliger le confort, l'aspect visuel, les performances et la tenue de route.

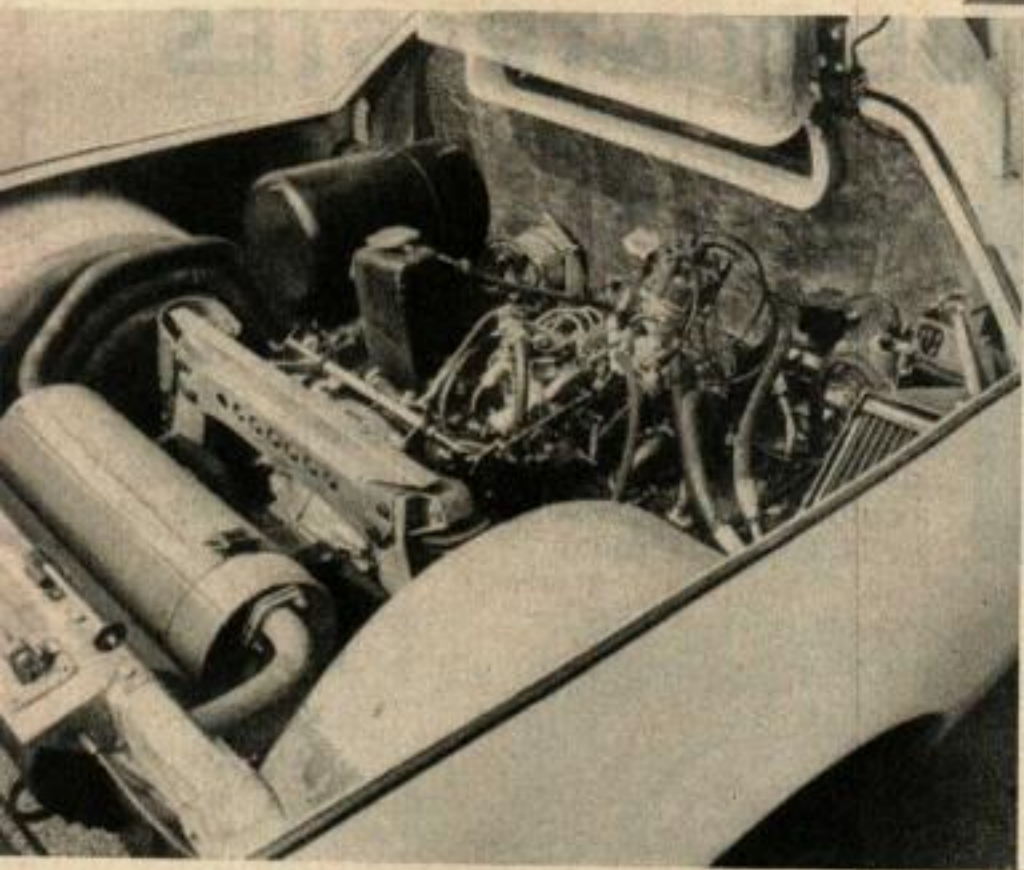


## LES UTILITES

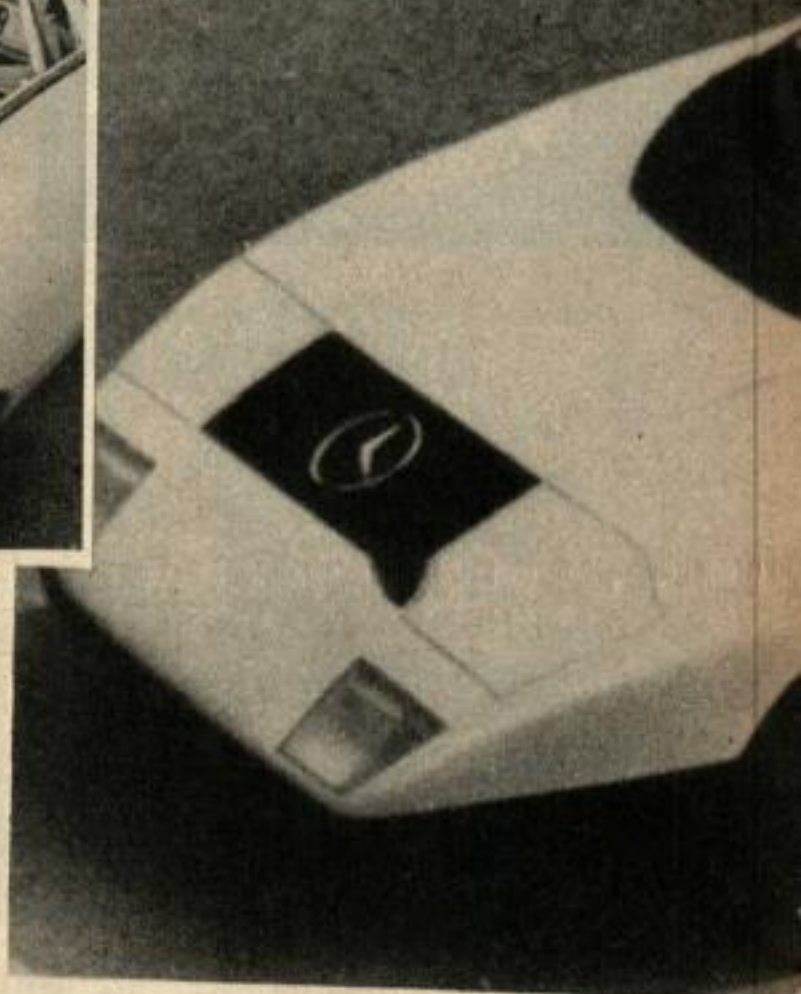
● La Volkswagen 181, une voiture que ni la célèbre « coccinelle » ni les coupés sportifs de luxe n'ont pu faire totalement oublier. L'intérêt manifesté par de nombreux visiteurs restait dû à une réputation de robustesse, longévité, accessibilité qui ne sont pas ses moindres qualités.

● L'Amphicat chez Multimaco. Curieux véhicule tous terrains qui se pilote com-

me un char sans en avoir l'encombrement ni le poids. Pour 2,02 m de long, 1,33 m de large et 0,85 m de haut ce véhicule à deux places et six roues à pneus basse pression, est équipé d'un moteur de 20 cv, 2 temps. Il peut rouler à 60 km/h et naviguer lorsqu'on lui adjoint un moteur hors bord. Il pèse 180 kg et peut emporter 220 kg. Une petite tous terrains, tous usages.



Le moteur rotatif Wankel à trois rotors, 600 cm<sup>3</sup> pour chaque chambre, correspond à un 3,6 l. Il développe 280 ch/Din à 7.000 t/mn pour 330 SAE. Le mélange est injecté directement par une pompe mécanique à trois pistons. Allumage transistoré par bougie à étincelle glissante pour chaque piston. Refroidissement par eau, réservoir à l'avant, et deux ventilateurs à commande électrique. Graissage par pompe d'engrenage à refroidissement air-huile.

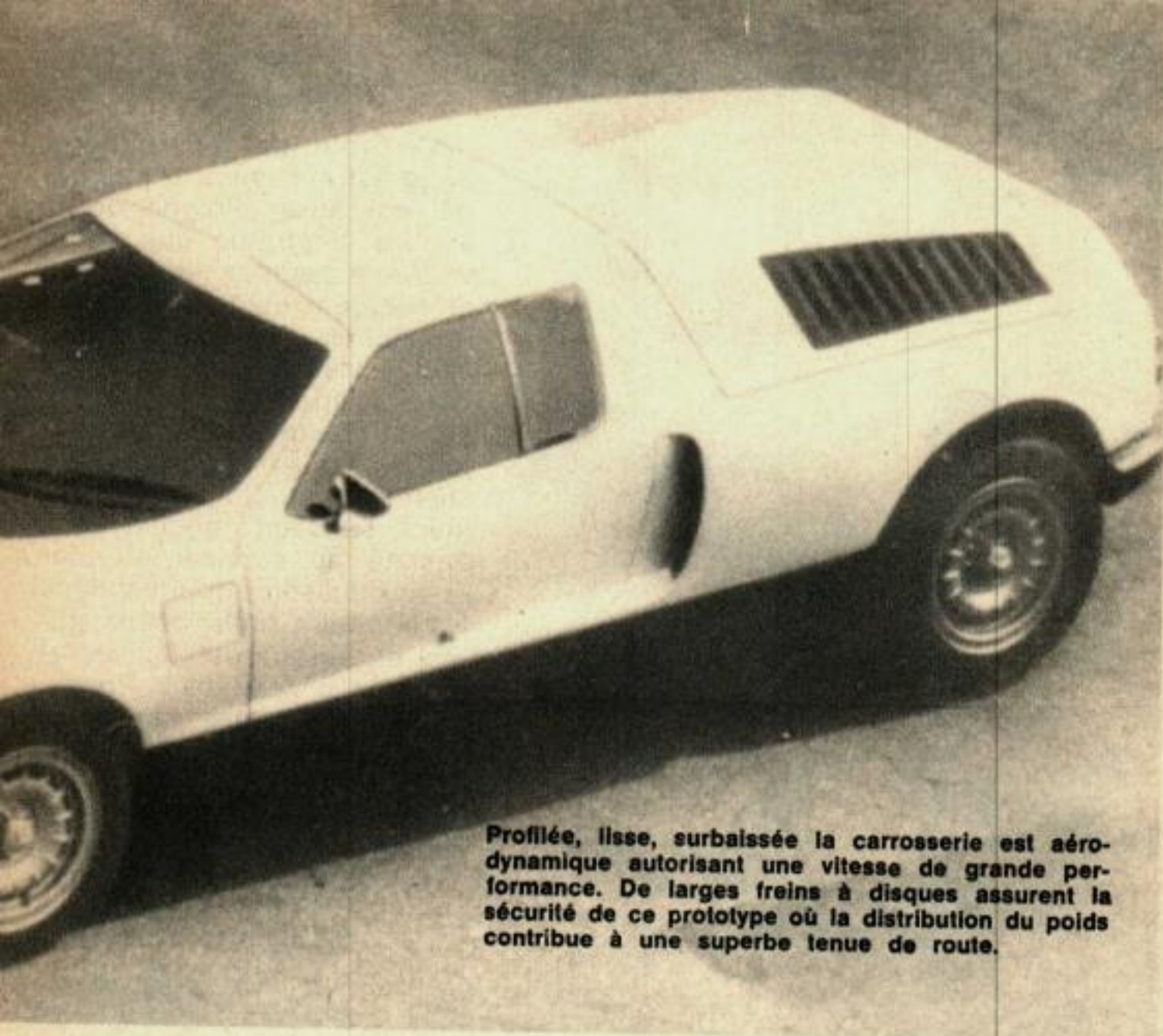


## POUR LA C111 ( future sportive ) LE MOTEUR ROTATIF

● L'intérieur se caractérise par son luxe et son adaptation fonctionnelle. Les sièges baquets, enveloppants et réglables maintiennent

parfaitement pilote et passager. ● Le moteur central à trois chambres de combustion est placé devant l'essieu arrière, formule géné-





Profilée, lisse, surbaissée la carrosserie est aérodynamique autorisant une vitesse de grande performance. De larges freins à disques assurent la sécurité de ce prototype où la distribution du poids contribue à une superbe tenue de route.

# MERCEDES UTILISE A TROIS CHAMBRES

ralement adoptée en course. Articulées au centre du toit les portières pilote et passager s'ouvrent en « ailes de mouette ».

● Les feux arrières caractérisent par leur positionnement les véhicules avec moteur central.

