

GAZOLINE



VIVRE AU QUOTIDIEN LA VOITURE ANCIENNE

SIMCA RALLYE 2

p. 14

LANCIA FULVIA COUPÉ

Remontage du berceau avant [1] p. 78

MOTEUR V6 PRV R30

Montage moteur [4] p. 86

RESTAURATION

Citroën Traction 7C 1937 [5] p. 94

Renault Rodéo 5 [1] p. 98

FICHES PRATIQUES

Rénovation d'un réservoir de carburant [3] p. 107



24 PAGES
DE PETITES ANNONCES



RENAULT 1000 KG



PEUGEOT 17

LES FOURGONS des Trente Glorieuses

p. 46



PEUGEOT D3A/D4



CITROËN TYPE H



RENAULT ESTAFETTE



p. 22

STEYR-PUCH 500



p. 30

MORGAN TYPE C CAMIONNETTE

ESSAIS



p. 38

MERCEDES-BENZ 280E

5 NOVEMBRE 1959 : PEUGEOT DÉCOUVRE LA MONDIALISATION ■ STORY : WILLIAM LYONS (JAGUAR) ■ MÉCANICIEN DU MONDE : JEAN-MARC VIDAL (FRANCE) ■ MUSÉE DU MONDE : AUTOWORLD (BELGIQUE) ■ MINIATURES : LES NOUVEAUTÉS DU MOIS

www.gazoline.net

L 11559 - 293 - F : 4,70 € - RD



JA, ICH BIN EIN Fünfhundert*

Voici une 500 qui n'est pas... une 500. Du moins pas une Fiat, car il s'agit du modèle autrichien produit sous licence par Steyr-Puch. Mais ce n'est pas seulement une question de nom, car la voiture est très différente de l'originale : moteur boxer, boîte ZF synchronisée, demi-arbres d'origine NSU, habitacle redessiné et détails de finition spécifiques. Bref, un autre modèle, nettement supérieur à la turinoise en matière de plaisir et de facilité de conduite.

Texte Marco Visani - Photos IsolaPress



Sans être tellement plus puissante que la Fiat 500, la Steyr-Puch 500 est surtout plus facile à conduire, notamment grâce à sa boîte synchronisée.

* Qui, je suis une 500

Karl Abarth est né à Vienne. Les premières Porsche 356 ont été produites à Gmünd in Kärnten, en Carinthie. Hans Ledwinka, le père des Tatra, était lui aussi un fils de l'empire austro-hongrois. Mais malgré ces "grands hommes", l'Autriche est l'un des rares pays européens qui ne possède pas de vraie tradition locale dans le secteur automobile. A une exception près : Steyr-Puch. Ses origines se perdent bien avant l'invention des carrosses sans chevaux : c'est en 1864 qu'une usine de production d'armes est fondée à Steyr, près de Graz. C'est donc la ville qui donne son nom à l'entreprise. En 1894, elle passe à la fabrication de vélos et, durant la Première Guerre mondiale, aux moteurs d'avions. La paix n'est pas encore signée quand, en 1917, souhaitant se diriger vers la construction automobile, l'usine embauche l'ingénieur Hans Ledwinka qui restera quatre ans en poste afin de développer la toute première Steyr, la Typ II (ou Waffenauto [1]) à la technicité étonnante : vilebrequin démon-

table, bloc en alliage léger, distribution à arbre à cames en tête. Les modèles suivants reposent sur les mêmes concepts et remportent souvent des compétitions à l'étranger en s'imposant, par exemple, à la Targa Florio de 1924 aux mains de Gastone Brilli-Peri. Grâce à son moteur équipé d'un compresseur, le modèle Klausen-Sport de 1926-1928 arrive même à délivrer 180 ch. C'est avec la Typ XII de 1926 que Steyr se tourne vers la voiture (relativement) populaire : 1,5 litre, 35 ch, suspensions arrière à demi-arbres oscillants. 12 000 unités en seront produites en trois ans. En 1929, Ferdinand Porsche fait à son tour un passage dans l'entreprise. Il n'y reste qu'une petite année, mais planifie les lignes directrices des futurs modèles, à l'image de la série XXX (pour 30^e modèle), des 6 cylindres culbutés de 2 et 2,3 litres avec châssis croisilloné, essieu avant rigide et suspensions arrière à roues indépendantes. En 1934, Steyr fusionne avec Austro-Daimler, branche autrichienne de Daimler-Benz, et le constructeur de motos



Les phares sans visière sont communs à la 500 de juillet 1957 (tout comme à la 500 Economica de la même année). Les trois tentes d'aération sont également issues des Fiat d'avant fin 1959.

A l'avant, la différence la plus visible avec la turinoise tient dans la fausse calandre qui remplace la moustache de la 500. Les feux additionnels sont des accessoires incontournables pour les rallyes de régularité nocturnes.



A la base de la fausse calandre, il est inscrit qu'il s'agit d'un modèle Fiat (on retrouvait des inscriptions similaires sur un certain nombre de Seat).



Les clignotants situés sur les ailes sont différents de ceux des Fiat : ils possèdent, en plus, ce renfort central.



Ces optiques arrière petit format sont communes aux Fiat Nuova 500 d'avant 1959.



Les jantes "évidées" qui laissent respirer le tambour sont inspirées des Renault 4 CV. Ici, William a monté des versions élargies.

Puch, ce qui donne naissance à la Steyr-Daimler-Puch AG, communément raccourcie en Steyr-Puch. Cette même année est lancée la 100, une berline moderne aérodynamique de 1,4 litre. Deux ans plus tard est dévoilée la 50 à structure autoportante mue par un 4 cylindres de 1 litre et 22 ch : la 55 de 1938 (1,1 litre, 25 ch) en représente l'évolution en ligne directe. Au total, plus de 13 000 voitures, réparties entre les versions 50 et 55, seront assemblées. Au cours de la Seconde Guerre mondiale, Steyr-Puch prend part à des réalisations militaires et se fait une renommée en construisant des véhicules tout-terrain, notamment un grand 4x4 animé par un V8 refroidi par air. Lors des décennies suivantes, son savoir-faire dans ce domaine sera valorisé avec la sortie du petit Hafinger de 1959 suivi, en 1971, par le bien plus gros Pinzgauer [2] à trois essieux, ces deux véhicules étant principalement utilisés par l'armée du pays. Et les voitures ?

Les Steyr-Fiat ne sont pas juste des Fiat rebadgées, mais ont été adaptées au marché local

La production indépendante de Steyr ayant cessé avant la guerre, elle se résumera dorénavant à l'assemblage sous licence de modèles Fiat, à l'instar de ce qui se passe en Allemagne avec Neckar, en Pologne avec FSO, en Yougoslavie avec Zastava, en Espagne avec Seat ou, bien plus tard [3], en Union soviétique avec Lada. Ces nouvelles Steyr-Fiat (elles seront nommées ainsi dès le départ) ne sont pas seulement des Fiat rebadgées, mais sont adaptées au marché local. Si les 1100 B et E restent quasiment inchangées, la 1900 devient par exemple la 2000 grâce à un moteur augmenté de 1 905 à 1 997 cm³ qui équipera également le camion léger 260, homologue du Fiat 615 italien. Parmi les versions arrangées à la sauce autrichienne, on trouve la Topolino, la 1400, la 1100/103, la 1200 Granluce et la Nuova 500. Et c'est justement pour la 500 que "Steyr la créative" décide d'innover. Alors que les autres Fiat s'éloignent peu de l'originale, la 500 Steyr-Puch est une voiture spécifique, pensée pour un pays très montagneux dans lequel les 13 ch de la première version du bicylindre Fiat (et le tout aussi modeste couple qui va avec) s'annoncent insuffisants.



Les prises d'air situées sous la lunette arrière en Plexiglas sont identiques à celles de l'italienne.

On aurait pu se contenter d'offrir à la petite Fiat un zeste de puissance en plus. Mais à Graz, cette fois, on préfère voir grand. Et alors qu'en 1954, le contrat de construction sous licence est signé, les ingénieurs commencent des études afin d'améliorer la voiture qui ressemble à la Fiat, mais qui n'en retient en fait que la coque (produite à Turin), quelques détails de fini-

[1] Waffen est le mot allemand pour "arme", en référence à la production originelle de l'usine.
[2] Les Hafinger et Pinzgauer sont des races de chevaux.
[3] L'usine soviétique de Togliatti ne commencera à produire l'équivalent russe de la Fiat 124 qu'en 1970.

William Granati et sa Steyr-Puch 500 1958
"Son combiné m'a séduit"



Entrepreneur âgé de 68 ans habitant Gandino, dans la province de Brescia, William Granati est un passionné de Fiat 500. Jusqu'à il y a peu, il n'avait jamais entendu parler de la Steyr-Puch. « Pourtant, un beau jour de 2009, en sillonnant les bourses d'échanges, j'ai trouvé un curieux combiné à l'aiguille et aux indications inversées. Je m'y suis intéressé et c'est un monde, celui des 500 autrichiennes, que j'ai découvert. Je me suis informé, j'ai étudié le sujet à fond et je suis parti en Autriche, déterminé à en acheter une. C'est sur un Salon local, à Sankt Pölten, pas loin de Vienne, que je l'ai déniché. » La voiture était dans son jus, pratiquement complète, mais très pourrie, ce qui a imposé une réfection totale de la mécanique et de la carrosserie. La restauration a demandé trois ans, pas mal de déplacements vers son pays d'origine, l'achat d'une épave pour les pièces et beaucoup de patience avec les professionnels qui, en début de chantier, avaient commencé à la restaurer comme un modèle de 1959 alors qu'il s'agissait d'un millésime 1958. « Une fois la remise en état achevée, je suis allé plusieurs fois à Graz, à des réunions organisées tant dans la plaine qu'en montagne, en songeant à chaque fois à la façon dont cette aventure avait débuté. » Cette 500 n'est pas la seule Steyr-Puch de William qui possède aussi une 650 T de 1963 et un break 700 C de 1964. Et pour rendre hommage à la voiture originale, il aligne avant tout, dans son garage, une Fiat 500 L de 1971.



Les pare-chocs sont plus bombés que sur la Nuova 500.

Au déflecteur spécifique près, le profil est assez similaire à celui des 500. Les portes suicides ne disparaîtront qu'en 1967 (la 500 F les avait bannies des 1965).



Revêtement mis à part, les sièges sont ceux des 500 italiennes.



Il n'y a que le starter entre les sièges : le démarrage est intégré au Neiman.



Une contreporte à deux tons : du jamais vu sur une Fiat.



Le tableau de bord est assez proche de celui de la 500. Différences notables : le cendrier, ici seulement en accessoire, et les pare-soleil en plastique.

tion extérieurs et la structure des sièges. Le reste est remanié. Le moteur, tout d'abord : il n'a rien en commun avec le "110.000" en ligne car il s'agit d'un bicylindre boxer supercarré (70 x 64 mm contre les 66 x 70 du Fiat) avec soupapes en V et vilebrequin reposant sur trois paliers qui délivre davantage de puissance à un régime plus élevé (16 ch à 4 600 tr/min contre 13 ch à 4 000). Le couple est supérieur de 15 % (3,2 mkg au lieu de 2,8). Ainsi propulsée, la Steyr-Puch 500 roule à 95 km/h lorsque la Fiat se contente de 85 km/h [4]. La boîte, sans synchronisateurs sur la Fiat — ce qui contraindra toute une génération d'automobilistes à apprendre le double débrayage —, est ici une ZF synchronisée (sauf la première). Les demi-arbres de roues, d'origine NSU, sont renforcés, les tambours des freins en aluminium et les amortisseurs arrière séparés des ressorts. L'extérieur est également revisité : le capot moteur possède des ouvertures d'aération regroupées au centre et situées plus bas, l'emplacement de la plaque de police et son éclairage sont spécifiques, l'échappement est rond et non aplati, les pare-chocs sont plus bombés en leur centre et les jantes affichent un dessin différent, tout comme

Grâce à son moteur boxer pétillant, la petite Steyr connaît une belle carrière en compétition

la petite calandre avant qui remplace les moustaches de la Fiat. Dans l'habitacle, presque chaque élément est modifié, parfois sans logique apparente : le tunnel, dont la forme a été revue et qui est davantage en coin, n'est curieusement pas revêtu de tapis de sol et se présente en tôle nue peinte en noir, le combiné est gradué jusqu'à 120 contre les 100 des premières 500 et le tachymètre fonctionne de la droite vers la gauche. La colonne de direction, dégagée de toute commande sur la Nuova 500 de 1957, est surmontée d'une platine qui soutient deux commodos de part et d'autre. Les tissus sont propres à ce modèle et la petite sangle qui maintient le toit ouvrant en position ouverte également. Sur les 500 (Fiat ou Steyr-Puch) de la première heure, ce toit intègre la lunette en Plexiglas, comme sur la Deuche.

A propos de toit : alors que la cousine Fiat, exception faite de la Sport de 1958-1960, ne sera jamais livrée avec le pavillon fermé, en 1959, la Steyr-Puch est proposée avec un toit 100 % conçu en acier. Mais les Autrichiens ne se contentent pas de "copier" la ligne originale : ils en profitent pour en rehausser la partie arrière dans le but d'améliorer l'habitabilité. Cette deuxième édition, appelée D (pour *Dach*, toit), propose les optiques arrière agrandies que Fiat a adopté à partir de 1959 suite aux contraintes du nouveau code de la route italien, une calandre avant différente (sorte de mélange entre la précédente et la moustache Fiat) et diverses options (lave-vitre, sièges rabattables, embrayage automatique Saxomat). Même la première est désormais synchronisée. Une version DL plus puissante (20 ch) s'ajoute à la gamme. En 1961, c'est au tour du break 700, issu de la 500 Giardiniera turinoise, de faire son apparition. Il est décliné en deux variantes avec moteur boxer porté à 643 cm³ : E (20 ch) et C (25 ch). Ce même bloc (en 20 ch) équipe, à partir de 1962, la berline 650 T épaulée en 1964 par la 650 TR (Rallye, 27 ch - 120 km/h) et, en 1965,

par la 650 TR II (41 ch - 140 km/h). Le modèle 20 ch évolue en 1967 avec la 500 S (Sport) sur laquelle les portes s'ouvrent dans le bon sens sont enfin montées. Pour réduire les coûts de production, les Steyr-Puch seront dorénavant des Fiat dont seul le moteur sera spécifique : la boîte sera commune et il en sera de même pour le pavillon. A partir de 1969, la gamme est simplifiée : le break et les TR tirent leur révérence et la 500 N (Nove, nouvelle) s'installe aux côtés de la 500 S. Elle reprend le premier bloc de 16 ch et sera produite jusqu'en 1971, alors que la 500 S lui survivra deux ans. Sa remplaçante, la Steyr-Puch 126, voit le jour en 1973 et, idem aux dernières 500, il ne s'agit que d'une Fiat 126 sous le capot de laquelle est abrité un moteur à plat

(650 cm³, 25 ch). Elle est retirée du marché dès 1975 car la clientèle ne l'apprécie guère. Cette 126 reste à ce jour la dernière auto badgée Steyr-Puch qui, pourtant, ne cessera de collaborer avec l'industrie européenne pour l'étude et la production en petite série de modèles de niche [5]. En 2001, suite à son rachat par la Canadienne Magna International, l'entreprise deviendra la Magna Steyr. Grâce à son moteur pétillant, la petite Steyr connaît une belle carrière en compétition car on peut tirer de son boxer, qui se prête très bien aux adaptations, des puissances très élevées. Des Steyr-Puch sont souvent engagées en Trentin-Haute-Adige où elles causent des soucis aux Abarth sur base Fiat. A partir de 1964, leur utilisation sera



L'armature de la capote est propre à l'année modèle 1958. Les 500 produites en 1959 (dernier millésime au toit souple) en accueillent une différente.



L'élément le plus curieux est ce tachymètre inversé. Outre le compteur, on trouve les témoins d'huile, clignotants et dynamo. Point barre. Et pour le carburant ? Il faut se souvenir par cœur du kilométrage affiché lors du dernier plein : si la Fiat n'offre qu'un voyant (sans indicateur), ici on n'a droit à rien !



Tant à gauche qu'à droite, on retrouve un cammodo, inexistant sur les Fiat avant le millésime 1960. Le bouton blanc commande les essuie-glaces.

Identification

Steyr-Dorner-Puch B.G.
U.E. H.K.E. G.P.P.
Fab. Type: STEYR-PUCH 500
Fab. Nr.
Bauteilnr.
Mot. Nr.
Fahrzeugs. Nr.: 10114
Eigenantrieb: 460 kg
Gesamtmotorschw.: 760 kg

Frappe à froid et plaque constructeur : sur le passage de roue AVD, sous la trousse à outils.

interdite sous prétexte que l'on ne peut inscrire en compétition un modèle qui n'est pas officiellement importé en Italie. Les mauvaises langues (qui souvent disposent d'excellentes sources d'informations) murmurent que c'est plutôt Fiat qui a lancé un mauvais sort aux Steyr-Puch car le constructeur craignait que l'exhibition de leur supériorité mécanique nuise à la diffusion des 500 produites à Mirafiori.

Il suffit de prendre le volant de cette première série pour comprendre que Fiat avait raison de s'en préoccuper. Conduire une Steyr-Puch, c'est se retrouver dans une 500 beaucoup plus simple, agréable et utilisable au quotidien. Par rapport aux Fiat bicylindres, tout change. Sauf l'espace, qui reste rikiki : le passage de roue mange

la moitié de l'emplacement réservé au pédalier, le siège est petit, peu confortable et n'offre pas le moindre maintien latéral et la traverse supérieure de pare-brise se trouve, pour un conducteur de taille moyenne, pile dans l'axe des yeux, ce qui oblige à conduire "tassé" pour voir la route. Mais les analogies s'arrêtent là. Pour mettre la mécanique en route, pas besoin d'utiliser la tirette à droite du tunnel : on ouvre tout au plus le starter (à la forme spécifique), mais le démarrage se fait directement à la clé. Déjà au ralenti, le boxer est totalement différent de son cousin en ligne : plus régulier, un brin moins bruyant et vibrant (j'ai bien dit "un brin"), laissant entendre un son que je situerais à mi-chemin entre celui d'une 500 et celui d'un bicylindre Citroën.

Avec un espace de pédalier aussi réduit, se passer du double débrayage est un vrai soulagement

Mais la puissance est limitée et il reste paresseux, creux en bas. Il faut bien tirer les rapports pour en profiter. Or, c'est là qu'arrive la bonne nouvelle : la boîte est synchronisée. Je n'avais jamais conduit une 500 (sauf une "R" du dernier millésime, qui profitait de la même transmission de la 126) sans double débrayage. Honnêtement, avec un espace de pédalier aussi réduit, me passer de

cette manœuvre est pour moi un immense soulagement ! Avec une commande assez précise, un embrayage léger et des rapports correctement étagés, au fur et à mesure que les kilomètres s'accumulent, j'ai même le sentiment que cette petite est moins lente que je ne le pensais au début. La direction est typique d'une 500 : légère, prévisible, peu agile dans les remises en ligne, presque exempte de réactions au volant. Les freins m'ont semblé efficaces pour la masse ridicule qu'ils doivent traiter, mais lors d'une descente, ils surchauffent rapidement malgré leur construction en alliage léger qui devrait pourtant aider à évacuer les calories. Peu de roulis (l'amortissement est très "contrôlé"), un empatement long par rapport aux dimensions, un centre de gravité bas : la tenue de route est

un régal. Nous ne sommes pas au niveau "karting" d'une Mini, mais on ressent le plaisir de "lire" correctement la route et ses variations tout au long du parcours. Et avec seize petits chevaux, la faire partir de l'arrière est presque impossible, sauf sur le mouillé ou avec un gonflage des pneus pensé pour un léger effet "drift". J'ai gardé le confort pour la fin. Non, excusez-moi : j'ai terminé ! En fait, le confort est totalement inexistant. Mais franchement, sur une petite auto amusante, sympa, jolie et pas chère, est-ce vraiment important ? ■

Un immense merci à Marco Palermo, coordinateur du Fiat 500 Club Italia pour la Côte d'Azur et la Principauté de Monaco et grand ami de Gazoline, qui nous a mis sur les traces de cette magnifique Steyr-Puch.

Le capot moteur se différencie totalement de celui de la Fiat : les grilles d'aération sont positionnées au centre et l'emplacement de la plaque de police ainsi que l'éclairage sont distincts.



Passeport technique Steyr-Puch 500

MOTEUR

2 cylindres horizontaux opposés, disposés longitudinalement à l'arrière, bloc et culasses en alliage léger, vilebrequin sur trois paliers, distribution par soupapes en tête, en V, commandées par un arbre à cames central entraîné par chaîne, tiges et culbuteurs ■ Cylindrée: 493 cm³ ■ Alésage x course: 70 x 64 mm ■ Taux de compression: 6,8:1 ■ Puissance maxi: 16 ch DIN à 4 600 tr/mn ■ Couple maxi: 3,2 mkg DIN à 2 800 tr/mn ■ Alimentation: un carburateur inversé Weber 28 IBMS ou Solex 28 VFIS ■ Allumage: par batterie 12 V, 32 Ah, bobine et distributeur, bougies Bosch 225 T 1 ■ Refroidissement: par air, à circulation forcée.

TRANSMISSION

Roues arrière motrices ■ Embrayage: monodisque à sec ■ Boîte de vitesses: 4 rapports (1^{re} non synchronisée) + MAR,

commande au plancher ■ Rapports de boîte: 1^{re}: 3,730 - 2^e: 2,180 - 3^e: 1,300 - 4^e: 0,890 ■ MAR: 5,480 ■ Rapport de pont: 5,140 (couple conique hypoidé).

STRUCTURE

Berline 2 portes, 4 places, caisse mono-coque autoportante en tôles d'acier, toit ouvrant en toile ■ Suspensions AV: roues indépendantes avec bras transversaux supérieurs, ressort à lames transversal inférieur, amortisseurs hydrauliques ■ Suspension AR: roues indépendantes avec bras oscillants, ressort hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques ■ Freins: tambours AV/AR, commande hydraulique ■ Frein à main: mécanique, agissant sur les roues AR ■ Direction: à vis et secteur ■ Diamètre de braquage: 8,60 m entre murs ■ Jantes: en acier, 3 1/2 x 12 pouces ■ Pneumatiques: 125 x 12 (sur la voiture de William,

avec jantes élargies, en moderne: 145/70 R12 59T) ■ Dimensions (L x l x h): 2,970 x 1,320 x 1,330 m ■ Empattement: 1,840 m ■ Voies AV/AR: 1,121/1,135 m ■ Capacité réservoir: 24 l ■ Poids à vide: 460 kg ■ Poids total en charge: 760 kg.

PERFORMANCES

Vitesse maxi: 95 km/h ■ Consommation: 4,5 l/100 km.

PRODUCTION

1957-1973: 55 000 exemplaires environ (toutes versions 500, 650, 700 confondues).

COTATION

Une Steyr-Puch 500 (ou dérivés) se négocie autour des 15 000 euros. Ce n'est pas donné, mais le tarif s'explique par la relative rareté du modèle. Et la cote a plus que doublé au cours des dix dernières années. 



La suspension moteur est propre à la Steyr-Puch et moins élastique que sur les Fiat.



Le compartiment moteur n'a que les flancs et l'avant en commun avec la Nuova 500. Le boxer est surmonté et caché par l'immense ventilateur. Sur cette prise de vue, on n'entrevoit que la culasse gauche.



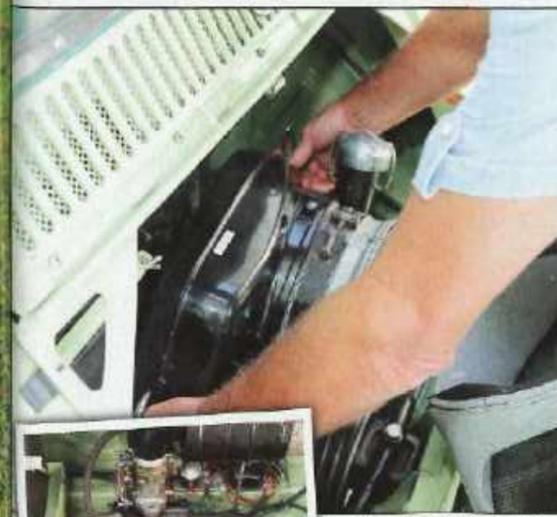
L'intérieur du capot moteur comporte cet entonnoir augmentant le débit d'air. Sur sa gauche se trouve une trappe que l'on ferme durant l'hiver.



Alors que Fiat préfère mettre la batterie à l'avant, Steyr-Puch la place à l'arrière.



Filtre à air et carburateur sont presque accrochés à l'avant.



En soulevant ce carter, on accède au radiateur d'huile placé derrière le moteur.



À gauche, on remarque le réservoir (qui peut contenir 3 litres de plus que celui de la Fiat), à droite le compartiment destiné au bagage (non le pluriel n'est pas possible), et au centre et à droite deux tuyaux qui transportent l'air frais vers l'habitacle.