

LE MANS 1969 :
IL VA FALLOIR
ROULER A 350
POUR GAGNER !

4 ANS APRÈS SA
SORTIE... QUE
VAUT LA 204 ?

INDISPENSABLE !

GUIDE
auto-journal

meilleurs restaurants
à moins de 15 F



1969 PRIX : 8 F
Belgique : 80 FB
11^e ANNÉE

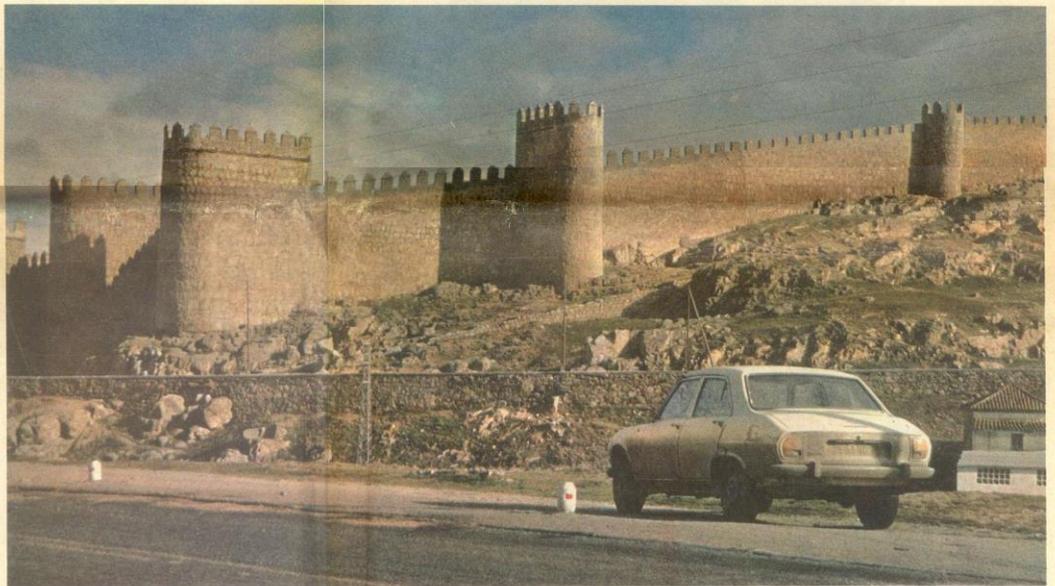
L'automobiliste ne peut se passer de ce document sans équivalent, en vente partout : il contient 1 500 adresses sélectionnées avec rigueur dans toute la France.

VOUS POUVEZ
ASSISTER LES
FREINS DE
VOTRE SIMCA 1100

POURQUOI UN
MOTEUR A-T-IL
2, 4, 6, 8 OU 12
CYLINDRES ?

* les projets secrets des constructeurs

* 40 000 kilomètres en PEUGEOT 504



* banc d'essai de la Rolls Royce * match Sim'4 contre Renault 4



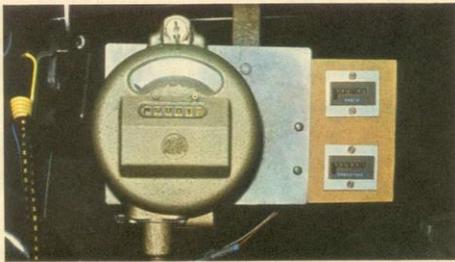
00 KM

nous avons freiné

95195 FOIS

nous avons débrayé

55987 FOIS



Comme toujours, nous avons acheté anonymement notre voiture chez un concessionnaire de la marque. Avant toute chose, nous l'avons équipée d'un contrôleur R.B.M. qui, branché sur la prise de compteur du véhicule, enregistre fidèlement : vitesse, kilométrage et temps de marche. Des feuilles de route ont, en outre, été scrupuleusement remplies chaque soir : le conducteur y inscrivait les quantités d'essence, les anomalies constatées, le trajet, les conditions atmosphériques, etc. Pour la première fois, nous avions également monté

sur notre 504 deux compte-tops électriques branchés l'un sur la pédale de frein, l'autre sur celle de l'embrayage. Ce sont eux qui nous ont révélés les chiffres ci-dessus (assez surprenants, n'est-il pas vrai ?). Tout au long de l'essai, nous nous sommes placés dans la situation de n'importe quel usager. Nous avons donc scrupuleusement respecté les normes de roulage et les préconisations d'entretien du constructeur faisant systématiquement appel aux réseaux d'après-vente de la marque chaque fois que le besoin s'en faisait sentir.



Pendant ce temps-là, à Kronenbourg, dix ouvriers-brasseurs vont à l'école.

La bière, ça ne se fait pas comme ça. Il faut prendre du houblon, examiner le houblon, refuser le houblon quand il n'est pas bon, prendre du malt, étudier le malt, accepter le malt quand il est bon, prendre de l'eau, surveiller l'eau, goûter l'eau, savoir la différence entre la fermentation principale et la fermentation secondaire, savoir rendre la température de la bière, savoir ce que veulent dire des mots aussi savants que Whirpool, Kieselguhr ou traversage. Et tout savoir.



C'est pour cela qu'à Kronenbourg, les apprentis-brasseurs sont des écoliers. Avec des livres, des cahiers, des devoirs. Et des professeurs.

Quand les écoliers "savent" la bière aussi bien que leurs professeurs, ce sont des brasseurs. Ils peuvent brasser la Kronenbourg.

Buvez une Kronenbourg et vous verrez : ce n'est pas une bière de cancre. C'est une bière de bon en thème.

Kronenbourg

Pour voir comment se fait la Kronenbourg et visiter la Brasserie, appelez Madame Thomas, Brasserie de Kronenbourg, 67-Strasbourg, Tél. 30.03.36.

COMME d'habitude, nous étions cinq pilotes à nous relayer au volant de cette 504, intentionnellement choisie à injection. Cette fois, cependant, nous étions tous volontaires et, ce qui correspondait bien au caractère de cette voiture, notre moyenne d'âge était sensiblement plus élevée : nous nous échelonnions de cinq ans en cinq ans, entre trente et cinquante.

Dès le départ de l'épreuve, première surprise : certaines caractéristiques n'étaient pas rigoureusement identiques à celles de la 504 utilisée lors de notre « banc d'essai ». Notamment, les transmissions du pont arrière manifestaient lors du passage des vitesses, certains cliquetements que nous n'avions pas remarqués précédemment. En revanche, la pompe électrique d'alimentation d'essence était infiniment plus discrète, tandis que la fixation du tableau de bord rappelait quelque peu celle du moteur de la Rosalie et se révélait plutôt flottante.

Bien sûr, il n'est pas possible d'être tout le temps sur la route et nous avons également circulé en ville, chacun y prenant à tour de rôle le volant. A l'unanimité, une première remarque est ressortie de ces courtes expériences : nous avons tous été surpris par la démultiplication de la direction. Si celle-ci s'avère d'une fermeté acceptable lors des manœuvres de parking, en revanche, lorsque l'on tourne à un coin de rue en angle droit, il faut tourner, tourner encore, non seulement pour braquer, mais aussi pour reprendre sa trajectoire suffisamment vite. C'est dommage, car nous avons tous apprécié sur la route la précision de cette direction.

Bien que nos morphologies soient fort différentes, nous avons tous trouvé facilement notre position au volant. A ce propos, il est incontestable que la forme particulière des glissières de sièges facilite bien les choses. Non seulement on peut étendre de longues jambes en conservant une position au volant assez horizontale, mais aussi on peut surplomber la situation en conduisant, cette fois, jambes sensiblement plus repliées. Revers de cette médaille : si les glissières de sièges sont assez longues, lorsqu'on chauffe (quelque peu égoïste) en profite, ses passagers arrière, s'il en existe, paient au détriment de leurs propres genoux, le confort du pilote.

Puisque nous avons abordé le problème des passagers arrière, disons, sans plus tarder, que certains, les plus lourds sans doute, ont jugé un peu léger le rembourrage de la banquette et même, pour certains, du dossier. Nous avons, quant à nous, au volant, jugé plus généreusement le confort de la 504. Nous avons réussi des étapes extrêmement longues sans fatigue, sauf peut-être une certaine lassitude des épaules si le parcours tournicotaient un peu trop, et quelques bourdonnements dans les oreilles dus au cliquetement prononcé de la carrosserie dès que l'on dépasse 120 km/h. L'un d'entre nous prétend même que nos routes désagréables, à l'étranger, il a à plusieurs reprises, levé le pied exclusivement pour abaisser un peu le niveau sonore de ce bourdonnement parasite.

Les agréments du toit ouvrant, nous n'avons, hélas ! guère pu en profiter. En revanche, sous la pluie, au moins à trois reprises, il a fallu sponger quelques fronts pour effacer les traces de fuites de cet accessoire ; fuite intermittente d'ailleurs puisque, après plusieurs manœuvres du toit, celui-ci se remettait dans une bonne position et le défaut disparaissait.

Puisque nous nous sommes jetés à l'eau, disons encore que, sur route, par forte pluie, nous avons, à diverses reprises, constaté un manque d'efficacité des freins, fugitif certes, mais désagréable. Après un lavage, ce fut plus encore et nous apprimes à nous en méfier. Même sans eau, nous avons, en montagne, remarqué un ou deux fois de légères et éphémères pertes d'efficacité dues à l'échauffement ; ce qui semblerait prouver que le constructeur utilise plusieurs qualités de plaquettes de freins, ces anomalies n'étant pas apparues lors de notre banc d'essai classique.

Les tourmentes que nous avons connues nous ont amenés à constater encore une autre particularité assez désagréable tant pour le pilote que pour les passagers. Si l'on ne peut pas dire que la 504 soit particulièrement sensible au vent, elle accuse cependant, par fort vent latéral et peut-être plus encore par fort vent arrière, une tendance au roulis.

A chaque fois que l'occasion nous était donnée, entre deux grands parcours routiers, de circuler en agglomération quelques jours durant, nous nous sommes aperçus que le ralenti en souffrait. Nous avons été obligés d'en corriger le réglage à maintes reprises.

Un jour notre aîné, passager ce jour-là, après déjeuner, éprouva le besoin d'une certaine relaxation, il se déclara enchanté de l'appui-tête dans la position semi-couchette. L'expérience était intéressante, car, en position normale, en revanche, ces oreillers escamotables constituent beaucoup plus des éléments de sécurité que de confortables appui-tête.

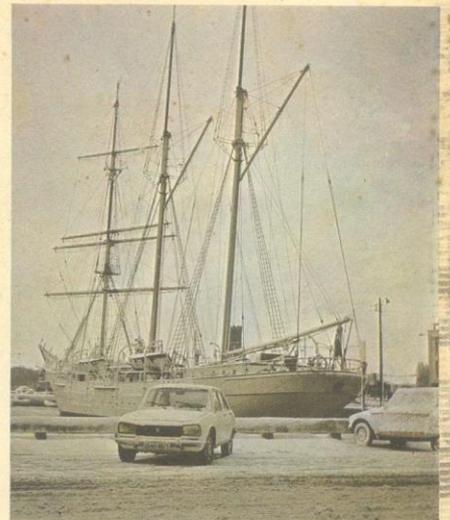
La nuit, les phares, bien qu'ils soient à double parabole sur la version à injection, ont été diversement appréciés. Certains ont souffert de la différence entre l'éclairage phares à lode/codes normaux ; d'autres ont trouvé que le faisceau des phares à lode était trop étroit.

Ces projecteurs d'un type encore nouveau, ne vont d'ailleurs pas sans inconvénients. Au cours de notre essai, nous avons connu dans les Landes un incident, qui nous a d'ailleurs permis d'apprécier la stabilité du freinage de la 504 : un chevreuil traversant inopinément la route a percuté le phare gauche. Nous avons pu sans difficultés trouver chez le concessionnaire le plus proche une optique neuve, mais nous avons eu la surprise de constater qu'il était impossible d'en régler les faisceaux. La parabole supplémentaire du phare à lode était placée selon un axe anormal et refusait d'éclairer autre chose que le ciel. Par la suite, nous avons dû insister à différentes reprises pour que l'on accepte, au titre de la garantie, de reposer enfin sur la voiture un phare digne de ce nom.

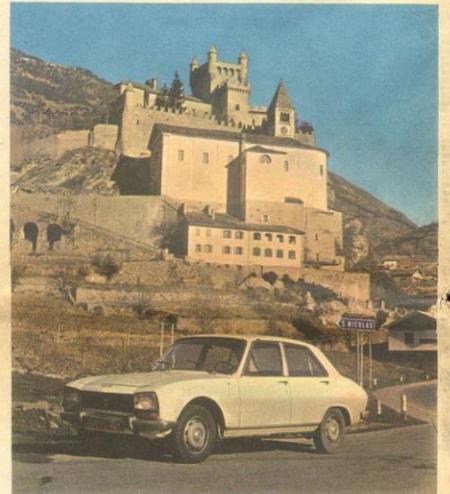
Nous devons cependant à la vérité de dire qu'au fil des semaines notre voiture a vieilli plus rapidement que n'aurait permis de le supposer la réputation bien établie de Peugeot conserver leur jeunesse. La nôtre a fait exception. Nous avons constaté ainsi quelques ferraillements anormaux sur une voiture de cet âge et nous avons pu, en particulier, nous apercevoir que la fixation du tableau de bord avait vraiment besoin d'être corrigée. Il tient surtout coincé par les portes avant lorsqu'elles sont refermées. Actuellement, il ne tient d'ailleurs plus du tout puisque notre voiture est en cours de démontage.

Nous avons trouvé à cette voiture une lourdeur nécessitant de longues lancées en troisième ; d'autre part ceux qui ont roulé sur neige et glace ont découvert, sur ces sols particuliers, une adhérence problématique que ne laissent pas supposer son habituel comportement très sûr.

Les fumeurs ont estimé que le cendrier n'éclairait pas les mégots et déploré en outre qu'aucun repère lumineux ne signale la nuit ni le cendrier ni l'allume-cigare. Lors de nos derniers essais à Montlhéry, nous avons vérifié de façon précise une impression maintes fois ressentie sur la route : la justesse du compteur de vitesse. Ce n'est d'ailleurs pas le seul accessoire à s'être révélé précis : la jauge à essence l'est tout autant et lorsqu'elle s'approche de zéro, mieux vaut ne pas insister. Le chauffage et la climatisation sont efficaces, mais il n'est pas toujours très commode de jongler avec les trois manettes nécessaires à un dosage précis.



Ostende : les conditions atmosphériques n'incitent guère au voyage...



Nous sommes favorisés dans le val d'Aoste où le soleil illumine le décor.



Les palmiers d'Elche, en Espagne, sont gâtés : il pleut partout ailleurs.



Bamberg, en Allemagne, une jolie ville même sous la pluie impromptue.

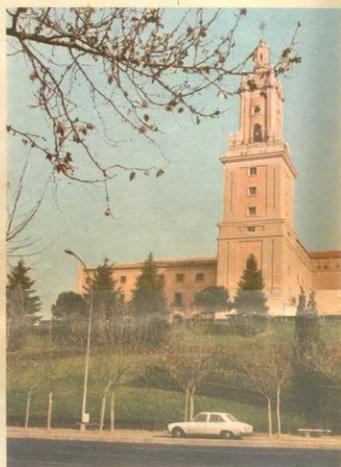
SUR LA PEUGEOT 504



Un coup d'œil sur les Alpes avant de s'engager sous le tunnel du mont Blanc. La neige est là, mais la route demeure libre.



La France a été sillonnée, nous voici à Rocamadour (à gauche) ; en Espagne : l'université de Madrid (ci-dessus à droite).



Il fait beau sur les bords de l'Adriatique, près de Trieste. Le col pyrénéen du Puymorens (ci-dessus) est moins accueillant.

DE 0 A 5.000 KM

ITINÉRAIRE : Paris - Orléans - Vierzon - Limoges - Sarlat - Gourdon - Brive - Châteauroux - Paris - Beauvais - Mantes - Compiègne - Lille - Tournai - Bruxelles - Hénin-Liétard - Chartres - Rennes - Saint-Brieuc - Yannes - Niort - Saintes - Bordeaux - Libourne - Bergerac - Limoges - Salbris.

A l'arrivée 4 920 km
Au départ 0 km

Temps de roulage : 87 h 50 mn, soit 72,8 km/h de moyenne.
Carburant consommé : 336,30 litres, soit 10,9 l aux 100 km.
Embrayage : 8 600 actions. — Freins : 10 393 actions.
Répartition du parcours : ville : 753 km ; autoroute : 442 km ; route : 3 725 km.

Le 20 novembre 1968, nous prenons livraison de notre Peugeot 504. Elle est équipée immédiatement d'un contrôleur de marche et de deux compte-tours électriques totalisant l'un la mise en action de l'embrayage, et l'autre celle des freins. Pour le rodage, nous suivons scrupuleusement les indications du constructeur, définies dans la notice du véhicule. La mise en main s'effectue normalement. Nous notons sur les fiches de contrôle de l'essai : vibrations du tableau de bord, claquements de transmission au moment du passage des vitesses. Le ralenti est très mal réglé et le moteur « boîte ».

ENTRETIEN : 1 428 km - Première révision : vidange moteur, boîte et pont.

En ce qui concerne les claquements de transmission, il nous est répondu par le concessionnaire : « Ce n'est pas grave, c'est simplement un peu de jeu à l'attaque de l'arbre de transmission. Le ralenti a été augmenté, mais il semble bien que cette opération doive être faite assez souvent, compte tenu du manque de stabilité de ce réglage. »

DE 5.000 A 10.000 KM

ITINÉRAIRE : Salbris - Monthéry - Sens - Auxerre - Tournus - Mâcon - Bourg - Ambrérieux - Bourg - Nevers - La Charité - Fontainebleau - Orléans - Nangis - Blois - Paris - Avalon - Lyon - Orange - Carpentras - Montpellier - Béziers - Perpignan - Le Perthus - Barcelone - Lérida - Saragosse - Madrid.

A l'arrivée 10 022 km
Au départ 4 920 km

Temps de roulage : 58 h 40 mn, soit 86,3 km/h de moyenne.
Carburant consommé : 449,80 litres, soit 12,6 l aux 100 km.
Embrayage : 8 657 actions. — Freins : 12 131 actions.

Répartition du parcours : ville : 414 km ; autoroute : 942 km ; route : 3 746 km (338 km d'autoroute et 1 530 km de route ont été parcourus avec quatre personnes à bord). Cette seconde tranche d'essai débute par la révision des 5 000 km (Paris) et par l'habituel étalonnage des performances à Monthéry.

Le ralenti continue à être instable et après plusieurs vérifications, nous obtenons enfin un régime acceptable. Il semblerait, d'après notre concessionnaire, que la vis d'air marque une nette tendance à s'enraser. Nos techniciens ont maintenu la voiture bien en main, et des constatations diverses sont inscrites sur les fiches d'essai :

Voiture sensible au vent traversier ; la pression des pneus doit être vérifiée souvent, le moindre écart de pression se faisant sentir. Après un long parcours sous la pluie battante, l'efficacité au premier coup de frein est nettement diminuée. Légère fuite au toit ouvrant à l'avant droit (après plusieurs ouvertures et fermetures, la fuite est supprimée).

Le chauffage est efficace, mais il faut une grande habitude pour comprendre l'utilité des leviers de commande et obtenir un réglage correct.

Nous remettons un demi-litre d'huile au km 8 138, soit 3 000 km environ après la vidange. Bien que les conditions atmosphériques soient peu favorables — la pluie, la neige et le vent nous accompagnent en fin de second parcours — une semaine intéressante est réalisée. Il est vrai que près de 1 000 km d'autoroute nous ont permis de prendre une certaine « avance ».

ENTRETIEN : 5 143 km - Révision des 5 000 km : vidange et échange de l'élément filtrant.

Nous ne pouvons faire effectuer la révision des 10 000 km en Espagne, les ateliers étant fermés (nous sommes à la veille de Noël).

La 504 est encore peu connue dans ce pays et notre technicien entend avec stupeur la question posée par un pompiste dans une station service : « Est-ce une traction avant ? »

DE 10.000 A 15.000 KM

ITINÉRAIRE : Madrid - Tolède - Saragosse - Andorre - Ax-les-Thermes - Mirpeix - Pamiers - Toulouse - Cahors - Châteauroux - Paris - Rouen - Cherbourg - Cayeux - Evreux - Reims - Meaux - Châlons-sur-Marne - Verdun - Longwy - Metz - Nancy - Strasbourg - Colmar - Besançon - Beaune - Autun - Montluçon - Guéret.

A l'arrivée 14 852 km
Au départ 10 022 km

Temps de roulage : 68 h 15 mn, soit 72,7 km/h de moyenne.
Carburant consommé : 524,8 litres, soit 10,8 l aux 100 km.
Embrayage : 7 862 actions. — Freins : 11 224 actions.

Répartition du kilométrage : 317 km de ville ; 4 383 km de route (dont 1 350 avec quatre personnes à bord) et 130 km d'autoroute.

Nous sortons d'Espagne et c'est à Pamiers que notre voiture sera révisée. Les conditions atmosphériques sont toujours mauvaises et si nous avons des routes sèches entre Paris, Cherbourg et Reims, nous trouvons le verglas dans la région de Montauban, et ensuite de façon intermittente jusqu'à Argentan-sur-Creuse où la neige fait son apparition et ne nous quitte pas jusqu'à Paris. Nous la retrouvons ensuite entre Sélestat et Beaune ; de plus, une circulation intense de camions ralentit considérablement notre allure. En dehors de ces incidents atmosphériques, notre essai se poursuit normalement sans problèmes particuliers.

ENTRETIEN : 11 165 km - Révision des 10 000 km à Pamiers : permutation des roues. Il n'est pas possible de faire rééquilibrer les roues de la 504, il n'y a pas encore de support pour ce modèle de jante chez le concessionnaire Peugeot. Nous n'enregistrons aucune vibration anormale dans le train avant et nous poursuivons donc notre route.

DE 15.000 A 20.000 KM

ITINÉRAIRE : Guéret - Poitiers - Angers - Le Mans - Longjumeau - Chartres - Tours - Angoulême - Bergerac - Sarlat - Fumel - Mont-de-Marsan - Bayonne - Saint-Sébastien - Burgos - Madrid - Avila - Salamanca - Lisbonne - Séville - Algésiras - Malaga - Murcie - Alicante - Tarragone - Basela.

A l'arrivée 19 934 km
Au départ 14 852 km

5 082 km

SUITE PAGE 4



**premier mouvement...
en douceur!**

**dernier mouvement...
en fraîcheur!**

Quel plaisir de commencer... et de terminer votre rasage avec MENNEN !
D'abord avec la Mousse à Raser MENNEN, véritable crème en mousse instantanée, qui crée un film protecteur entre la lame et l'épiderme...
Votre rasoir glisse comme une caresse !
Ensuite, offrez à votre visage le fameux "coup de fraîcheur" MENNEN, avec l'Après-Rasage MENNEN. Pour tous rasages, mécaniques ou électriques, MENNEN Après-Rasage... c'est le même bien-être matinal "en fraîcheur".

MENNEN... pour nous les hommes !

40.000 KM EN 504 (suite)



La carte ci-contre permettra à nos lecteurs de suivre notre 504 sur les différentes routes empruntées pour cet essai de 40 000 km. Nous y avons souvent rencontré la pluie et nos essayeurs ont même été contraints d'utiliser des chaînes à neige dans certains passages difficiles. Ces mauvaises conditions atmosphériques nous ont imposé à plusieurs reprises de nous diriger vers le sud et ce n'est qu'en fin d'essai que nous avons pu exécuter, partiellement, le trajet prévu en Allemagne fédérale.

Temps de roulage : 64 h 25 mn, soit 78,3 km/h de moyenne. Carburant consommé : 582,3 litres, soit 11,4 l aux 100 km. Embrayage : 4 526 actions. — Freins : 11 279 actions. Répartition du kilométrage : 113 km de ville et 4 969 km de route. Pas d'autoroute.

Cette quatrième tranche d'essai terminée, nous en serons à mi-parcours. Les conditions atmosphériques deviennent meilleures et nous pouvons augmenter l'allure. Malheureusement, sur la moitié du circuit espagnol, nous retrouvons la pluie et de nombreux camions. Nous nous arrêtons à Poitiers chez le concessionnaire Peugeot pour la révision des 15 000 km. Nous nous attendions à l'échange des plaquettes de freins avant et, à notre grande surprise, ce sont les plaquettes arrière qui ont le plus souffert et qui ont besoin d'être remplacées. Pourtant le frein à main fonctionne normalement et nous n'avons pas constaté d'anomalie à ce sujet. Nous suivons plus particulièrement ce détail dans la suite de notre essai.

ENTRETIEN : Révision des 15 000 km : vérification des freins, échange des plaquettes arrière ; échange des bougies ; graissage et vidange.

DE 20.000 A 25.000 KM

ITINÉRAIRE : Basela - Urgel - Andorre - Envalira - Foix - Toulouse - Cahors - Tours - Paris - Bourg - Chamonix - Milan - Turin - Dacoue - Venise - Udine - Trieste - Gorizia - Lignano - Bologne - Florence - Rome - Cassino - Naples - Pompel - Salerne - Rome - Milan. A l'arrivée : 24 979 km. Au départ : 19 034 km. 5 035 km.

Temps de roulage : 52 h 45 mn, soit 95,2 km/h de moyenne. Carburant consommé : 594,45 litres, soit 11,8 l aux 100 km. Embrayage : 5 569 actions. — Freins : 9 587 actions. Répartition du kilométrage : ville 182 km ; autoroute : 2 131 km ; route : 2 722 km. Nous quittons l'Espagne en empruntant le col d'Envalira et à notre arrivée à Foix, nous faisons appel au concession-

naire local pour la révision des 20 000 km. Après quelques kilomètres dans la région parisienne, nous repartons vers l'Italie où nous espérons enfin trouver le soleil. La route qui nous amène au tunnel du Mont-Blanc est parfaitement dégagée et nous roulons entre deux murs de neige. Il n'en sera pas de même sur l'autre versant et, jusqu'à Milan, il nous faudra circuler avec prudence pour éviter les plaques de verglas intermittentes. Heureusement, nous trouvons enfin le soleil dans le secteur Venise-Trieste-Gorizia, où nous empruntons les routes qui sillonnent la campagne. L'important kilométrage parcouru sur les autoroutes italiennes améliore notre moyenne et, bien que le brouillard rencontré à Naples nous précède jusqu'à Milan, nous pouvons malgré tout rouler à vive allure en toute sécurité.

ENTRETIEN : 20 113 km ; révision des 20 000 km - vidange et graissage - 23 110 km ; 1 litre huile moteur.

DE 25.000 A 30.000 KM

ITINÉRAIRE : Milan - Aoste - Bellegarde - Nantua - Dijon - Paris - La Motte-Beuvron - Bellac - Souillac - Moulins - Paris - Calais - Ostende - Gand - Anvers - Bruxelles - Lille - Dijon - Pontarlier - Château d'Œx - Avallon - Paris. A l'arrivée : 30 491 km. Au départ : 24 979 km. 5 512 km.

Temps de roulage : 78 h 10 mn, soit 70,1 km/h de moyenne. Carburant consommé : 658,70 litres, soit 12,1 l aux 100 km. Embrayage : 8 373 impulsions. — Freins : 6 148 actions. Répartition du kilométrage : ville : 769 km ; autoroute : 820 km (dont 220 km avec quatre personnes à bord) ; route : 3 923 km (dont 1 186 km en charge). Il semble que cette fois le mauvais temps nous oublie et c'est avec satisfaction que nous roulons sur route sèche, pas pour longtemps d'ailleurs, car à Bruxelles, il nous faut faire demi-tour et rentrer sur Paris alors que nous avions prévu de continuer vers les Pays-Bas et l'Allemagne. Notre révision des 25 000 km s'effectue à Bellegarde et, à notre passage à Paris, nous complétons cette vérification

chez notre concessionnaire. A ce sujet, nous devons dire que nous ne savons pas comment opérer : sur la notice de la voiture, un certain nombre de vérifications sont notées, mais elles ne correspondent pas à celles inscrites sur le carnet dit « carnet d'entretien ». Il serait bon que la Société Peugeot accorde à nos visiteurs, dans ce domaine, afin de ne pas laisser perplexes les utilisateurs, A Moulins, le témoin lumineux des freins s'allume et nous constatons aussi que, si l'on circule de nuit pleins phares, l'alternateur ne compense pas la consommation de courant. Nous prions de notre arrêt à Paris pour faire vérifier ces deux postes et nous demandons le contrôle du réglage du répartiteur de freins.

ENTRETIEN : 25 350 km : vidange, vérification allumage, graissage et usure des plaquettes de freins. 25 975 km : serrage culasse, réglage culbuteurs. 27 375 km : remplacement plaquettes de freins avant et arrière, vérification et réglage du débit de l'alternateur.

DE 30.000 A 35.000 KM

ITINÉRAIRE : Paris - Limoges - Toulouse - Carcassonne - Narbonne - Sète - Arles - Aix - Marseille - Cannes - Digne - Sisteron - Grenoble - Aix-les-Bains - Annecy - Genève - Lausanne - Vallorbe - Pontarlier - Auxonne - Paris - Nogent-sur-Vernisson - Nemours - Lille - Tournai - Bruxelles - Paris. A l'arrivée : 34 951 km. Au départ : 30 491 km. 4 460 km.

Temps de roulage : 63 h 50 mn, soit 69,3 km/h de moyenne. Carburant consommé : 493,25 litres, soit 11,1 l aux 100 km. Embrayage : 6 834 actions. — Freins : 13 306 actions. Répartition du kilométrage : ville : 812 km ; autoroute : 440 km ; route : 3 208 km (dont 2 776 km avec quatre personnes à bord). Nous repartons vers le Sud-Ouest et le Midi, et nous profitons d'une amélioration des conditions atmosphériques pour rejoindre la Suisse et la Belgique. Peu d'incidents de parcours et rien d'important à signaler. La petite fule à l'avant droit du toit ouvrant fait à nouveau son apparition et, comme la première fois, après plusieurs ouvertures et fermetures, cette anomalie disparaît. La moyenne est peu élevée en raison du kilométrage effectué en ville et en charge. La fréquence des impulsions d'embrayage et de freins reste la même. Le chiffre nous a paru à plusieurs reprises très élevé et nous l'avons contrôlé sur différents parcours, chaque action étant notée par le passager. Nous pouvons affirmer que ces résultats sont exacts, le fonctionnement des compteurs électriques étant sans reproche. Nous avons remarqué que ces résultats sont exacts, le fonctionnement des compteurs électriques étant sans reproche.

ENTRETIEN : 30 593 km : vidange moteur, boîte, pont, échange filtre, nettoyage de la pompe à essence, remplacement de l'arrêt de portière droite. 34 951 km : vidange moteur.

DE 35.000 A 40.000 KM

ITINÉRAIRE : Paris-Lyon et retour - Sens - Tonnerre - Sombernon - Dijon - Vallorbe - Genève - Pontarlier - Avallon - Paris - Montmirail - Sézanne - Nancy - Haguenau - Roppenheim - Stuttgart - Nuremberg - Bayreuth - Bamberg - Francfort - Mannheim - Sarrebruck - Metz - Meaux - Alençon - Vimoutiers - Dreux - Paris. A l'arrivée : 40 001 km. Au départ : 34 951 km. 5 050 km.

Temps de roulage : 53 h 30 mn, soit 94,2 km/h de moyenne. Carburant consommé : 605,35 litres, soit 12,1 l aux 100 km. Embrayage : 6 614 actions. — Freins : 12 429 actions. Répartition du kilométrage : ville : 410 km ; autoroute : 360 km ; route : 4 680 km. Plus des trois quarts de cette dernière tranche de 5 000 km ont été effectués sous la pluie, mettant à rude épreuve les essuie-glaces. Malgré ces conditions peu favorables, la moyenne est fort intéressante. Il est vrai que le parcours était relativement facile et que certaines moyennes, très fortes, réalisées sur autoroute, ont facilité la tâche de nos essayeurs.

Cette fin d'essai nous a réservé quelques surprises. Plusieurs fois de suite, notre essuie-glace a refusé de se mettre en action et il nous fallait sortir du véhicule pour le débloquer manuellement en actionnant le baïet, ce qui était pour le moins désagréable. Chaque fois que nous nous sommes arrêtés pour essayer de réparer l'essuie-glace, celui-ci se remettait en route sans difficultés. Cela ressemblait à un gasp. Nous avons constaté par la suite qu'en actionnant plusieurs fois le contacteur, l'essuie-glace se débloquent et, en fin de parcours, le fonctionnement était redevenu normal. L'alternateur ne nous a pas égarés et nous avons à nouveau remarqué que si on utilise pendant plusieurs heures les phares et les essuie-glaces, la compensation se réeffectue pas à tel point que nous avons dû nous faire remarquer à Bamberg pour nous remettre en route, notre batterie étant « à plat » : nous avions roulé plusieurs heures de nuit sous la pluie.

Notre essai se termine en utilisant pendant quelques heures le véhicule entre 120 et 130 km/h sur l'autoroute pour obtenir la recharge de la batterie. Sur route normale, les variations de régime dues aux virages et à la circulation permettent cependant à l'alternateur de remplir sa tâche normalement. D'ailleurs, le dernier parcours Paris-Alençon-Paris s'effectue sous problèmes.

A notre retour à Paris, le concessionnaire consulté nous signale une courroie mal tendue. ENTRETIEN : 36 010 km : vérification niveau boîte et pont, nettoyage filtre à huile. 37 434 km : 1 litre huile moteur. 40 001 km : réglage allumage, échange des bougies, vérification alternateurs.

COMMENCE LE 10 NOVEMBRE 1968, NOTRE ESSAI S'EST TERMINÉ LE 17 MARS 1969.

QUELQUES CHIFFRES

NOTRE lecture ont pu suivre dans le film de l'essai, le déroulement de l'opération 40 000 km en Peugeot 504. Notre véhicule d'essai a circulé en ville, en charge, sur la route et sur autoroute. Ce sont les résultats obtenus dans chacun de ces cas que nous avons analysés ici. La répartition du kilométrage a été la suivante : 3 770 km en circulation urbaine, 30 468 km sur route (dont 6 942 avec quatre personnes à bord) et 5 865 km d'autoroute (dont 558 km en charge).

SUR AUTOROUTE

Nous avons, bien sûr, utilisé les autoroutes, plus particulièrement à l'étranger car hélas ! notre réseau est plutôt restreint dans ce domaine. Nous avons pris en référence trois itinéraires. Diaque n° 53, Paris - Avallon - Paris : 469 km, dont 28 km en ville, Moyenne : 129 km/h. Consommation : 15,1 l. aux 100 km. Embrayage : 185 actions. Freins : 299 actions. Diaque 57. Trajet compris entre la 1^{re} station d'essence sur l'autoroute sud et la première station après le péage : 160 km. Moyenne : 160 km/h. Consommation : 16,7 l. aux 100 km. Embrayage : 124 actions. Freins : 31 actions. Diaque 62. Naples - Rome - Milan : 953 km dont 810 d'autoroute. Moyenne générale : 112,8 km/h. Moyenne sur autoroute : 148 km/h. Consommation : 13,3 l. aux 100 km. Embrayage : 988 actions. Freins : 460 actions.

EN VILLE

Nous avons choisi parmi les différents essais en ville trois cas particuliers de manière à faire apparaître, de la façon la plus précise possible, la consommation de la 504 ; un effet ce poste intéressé au plus haut point l'utilisat. Diaque 3 et 4. Circulation en ville et proche banlieue parisienne : 171 km. Moyenne : 40,2 km/h. Consommation : 17,4 l. aux 100 km. Embrayage : 480 actions. Freins : 1 648 actions. Diaque 21 et 22. Circulation Paris et banlieue (peu de kilomètres dans le centre ; environ 20 %) : 295 km. Moyenne : 51,5 km/h. Consommation : 13,5 l. aux 100 km. Embrayage : 1 337 actions. Freins : 1 714 actions. Diaque 68. Circulation centre ville uniquement : 168 km/h. Moyenne : 29 km/h. Consommation : 18,8 l. aux 100 km. Embrayage : 1 620 actions. Freins : 2 031 actions. Ces résultats témoignent de l'appétit de la 504 en circulation urbaine et selon l'usage, il faudra compter avec cette voiture sur une dépense en carburant oscillant entre une portion du trafic entre 14 et 18 litres.

EN CHARGE

Plus de 7 000 km ont été parcourus avec quatre personnes à bord dans des conditions normales d'utilisation. Diaque n° 28. Carpentras - Bédiers - Perpignan - Lérida : 810 km. Moyenne : 81,4 km/h. Consommation : 11,2 l. aux 100 km. Embrayage : 154 actions. Freins : 823 actions. Diaque 78. Caussade - Carcassonne - Cannes - Digne - Ancey : 1 103 km. Moyenne : 73,5 km/h. Consommation : 10,35 l. aux 100 km. Embrayage : 853 actions. Freins : 2 612 actions. Diaque 79. Ancey - Lausanne - Vallorbe - Auxerre : 435 km. Moyenne : 59,3 km/h. Consommation : 10,6 l. aux 100 km. Embrayage : 357 actions. Freins : 1 084 actions. En fait, si la consommation varie peu, c'est surtout la moyenne qui diminue dans le cas de l'utilisation en charge ce qui se conçoit sans difficultés.

SUR ROUTE

Ce poste représente les 3/4 du kilométrage total de l'essai, et correspond à un usage normal du véhicule sur la route. Trois exemples ont été retenus : Diaque 14. Bordeaux - Bergerac - Salbris : 604 km. Moyenne : 87,5 km/h. Consommation : 10,8 l. Embrayage : 462 actions. Freins : 1 228 actions. Diaque 17. Paris - Auxerre - Ambriey - Tenay : 562 km. Moyenne : 93,6 km/h. Consommation : 12,2 l. aux 100 km. Embrayage : 582 actions. Freins : 818 actions. Diaque 54. Angoulême - Périgny - Paris : 510 km. Moyenne : 87,5 km/h. Consommation : 10,9 l. aux 100 km. Embrayage : 812 actions. Freins : 1 068 actions. La moyenne réalisée, comme le profil du parcours, influe sur la consommation, mais celle-ci se stabilise.

KILOMÈTRES PARCOURUS
40.001 (504 H 55 mn)
MOYENNE GÉNÉRALE
79,6 Km/h
ESSENCE CONSOMMÉE
4.640,65 Litres
CONSUMATION
11,6 L. aux 100 Km

Les affaires BP à votre station

à ne pas manquer

Pour vous remercier de votre fidélité, votre station BP vous offre de participer aux "affaires BP". De quoi s'agit-il ? BP vous propose une sélection d'articles de haute qualité à des prix réellement exceptionnels. Comment en profiter ? Renseignez-vous auprès de votre distributeur BP. Il vous le dira. Et réclamez le catalogue. En voici un extrait :

Montre de plongée
Une vraie montre de plongée KELTON, 100 % étanche, laisse à 50 m de fond. Fond vissé, acier inoxydable, super-luminescente, trotteuse centrale, lunette tournante pour le contrôle du temps de plongée. Garantie "tous risques" un an. Adoptée également par le Syndicat National des montres de ski.
65 F + 12 points
(prix conseillé : 80,05 F)



Machine à écrire portable à la Mercedes
Légère (4 kg, 150 avec sa mallette), robuste, maniable, sobre de ligne : telle est la Mercedes. Caract. 24 cm, ruban bicolor, position stencils, marges, caractères élans. Livrée dans une élégante mallette fonctionnelle, elle vous suivra partout : en voyage ou chez vous. Garantie un an et service après-vente assurés dans toute la France par le réseau Olivetti.
250 F + 16 points
(prix conseillé : 340 F)

Valise pliante
Une vraie valise, une vraie "plume", mais qui vous rend tous les services d'une valise de mêmes dimensions. En tissu écossais doublé de toile imperméable. Taille : 50 x 33 x 15 cm. Dépliée et renforcée par son cadre intérieur articulé : 50 x 33 x 15 cm.
34 F + 9 points
(prix conseillé : 40 F)

Montres
Homme : montre KELTON - Égérie - boîtier plique ou bracelet cuir. Robuste, antidive, 100 % étanche, garanti "tous risques" un an. Perfectionnisme : trotteuse centrale, datographe.
54 F + 12 points
(prix conseillé : 71,80 F)

Dame : montre KELTON - Joli modèle de formes rectangulaires, plique ou bracelet cuir, antidive, garanti "tous risques" un an.
54 F + 12 points
(prix conseillé : 71,80 F)

DANS LE PROCHAIN NUMÉRO : LA PEUGEOT 504 SOUS LA LOUPE

Vous y découvrirez l'état d'usage dans lequel nous les techniciens ont trouvés les divers pièces, et aussi les performances comparées mesurées en début et en fin d'essai, le coût de l'entretien, de la consommation, celui des réparations, etc.

un placement solide
FACILITÉ SÉCURITÉ GARANTIES RENTABILITÉ

INTERETS 9,25% NET
PLUS-VALUE
le patrimoine Foncier

LE PATRIMOINE FONCIER
49 boulevard de Courcelles PARIS-8^e
Téléphone : 227.93.59
(10 lignes groupées)

BON pour une documentation complète gratuite A.J.T

M. ADRESSE

Renseignements et réception
9h/2h - 14 h 18 h 30 et samedi 9 h/2 h.

A.-J. BRICOLAGE

POINT DE VUE DU FABRICANT

Le servofrein Hydrovac vous procurera, aux moindres frais, un freinage plus efficace, une pédale plus douce et une sécurité accrue. L'Hydrovac, branché sur le circuit hydraulique de freinage, est un servomécanisme qui multiplie la puissance de l'effort exercé sur la pédale.

Prix Hydrovac, plus trousse adaptation Simca 1100 : 400 F environ. Temps de pose : 3 heures environ.

En vente chez tous les agents Bendix D.B.A. (qui peuvent se charger de la pose) ou Division Bendix de la Société D.B.A., 33, rue Madame-de-Souzillon, 92 - Clichy.

● Nous avons déjà dit dans ces colonnes que l'emploi de freins à disque nécessitait une assistance en raison de la disparition de l'effet d'auto-serrage, phénomène que l'on observe avec des freins à tambour. Certains constructeurs équipent en série leurs véhicules de cette assistance, d'autres proposent ce perfectionnement en option, autrement dit contre supplément. D'autres encore, comme Simca pour la 1100, font confiance à la musculature de la jambe droite de leurs clients pour se substituer au servo-frein inexistant. Précisons entre parenthèses, qu'il semble probable qu'à partir du prochain Salon de Paris, Simca assistera, contre supplément, le freinage de ses 1100. Cependant, l'efficacité du freinage de la Simca 1100 est satisfaisant, si l'on excepte l'effort à fournir sur la pédale.

Heureusement, il existe dans le commerce un certain nombre de servo-freins adaptables à divers types de voitures et nous avons essayé l'un d'entre eux, l'Hydrovac Bendix DBA, sur une 1100 de série.

Le principe de fonctionnement est simple. Un piston de grand diamètre se déplace dans un cylindre ; sa tige pousse le petit piston d'un maître-cylindre auxiliaire qui transmet au circuit de freinage l'effort fourni par le grand cylindre ; lui-même tire l'énergie nécessaire de la pression atmosphérique, le vide étant fait sur son autre face par la dépression qui se produit dans la tubulure d'admission du moteur. Cette mise en dépression est provoquée par un clapet actionné par la pression envoyée par le maître-cylindre d'origine commandé par la pédale de frein.

Après avoir effectué le montage de l'Hydrovac sur une Simca 1100 dont les freins d'origine étaient en bon état, nous avons procédé aux essais suivants :

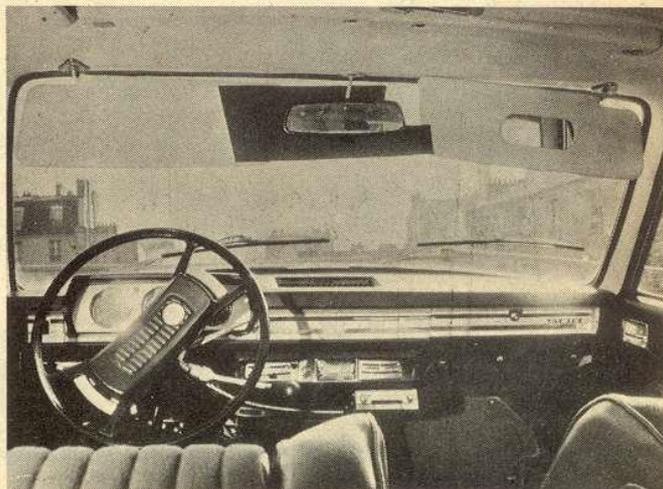
Tout d'abord, nous avons mis hors circuit le servo-frein en débranchant le tube de dépression, nous avons ensuite lancé la voiture à 100 km/h puis nous avons appliqué un effet de 10 kg sur la pédale de frein. Nous avons alors enregistré la décélération à l'aide d'un freinographe Motometer. La valeur relevée s'est située à 4,5 m/s², comme on peut le voir sur le premier diagramme.

Ce premier essai étant fait, nous avons rebranché la tuyauterie de dépression de l'Hydrovac et nous avons réédité l'expérience dans les mêmes conditions. La décélération relevée a été de 7,5 m/s², comme le montre le second diagramme.

A l'examen de ces deux enregistrements, il est facile de voir que l'assistance fournie par l'Hydrovac se traduit par un gain de 50 % sur l'effort à exercer sur la pédale de frein et l'on peut affirmer que cet appareil est un multiplicateur d'effort efficace.

Nous avons voulu vérifier d'autre part si l'adjonction d'un tel système n'exerçait pas une incidence néfaste sur les performances du véhicule. Nous avons eu plaisir à constater qu'il n'en a rien été et que la 1100 conserve ses possibilités initiales. Le seul défaut que nous puissions reprocher à l'Hydrovac réside dans le fait que l'attaque de la pédale de frein s'effectue plus mollement, un léger temps mort étant ressenti à l'attaque de la course de la pédale de frein. On s'y habitue pourtant très vite, à tel point qu'au bout de très peu de temps, on finit par l'ignorer totalement.

L'installation de cet appareil ne présente aucune difficulté, si ce n'est l'obligation de purger plusieurs fois l'ensemble du système de freinage afin de s'assurer que l'air contenu dans les canalisations est complètement chassé pour obtenir une pleine efficacité.



● Les automobilistes qui circulent en fin de journée face au soleil, et plus encore en recevant ses rayons de trois quarts à droite, sont bien souvent gênés même lorsqu'ils ont rabattu les deux pare-soleil. Ces derniers, en effet, ne forment pas une protection complète et continue à cause de la présence du rétroviseur. Les rayons solaires pénètrent donc par cette ouverture et provoquent un éblouissement auquel le conducteur tente d'échapper en jouant à cache-cache, en se contorsionnant sur son siège afin d'essayer de mettre l'écran du rétroviseur entre ses yeux et le soleil.

Certains types de voitures — la 504 Peugeot notamment — possèdent une pochette au revers d'un des pare-soleil et nous avons imaginé un écran supplémentaire constitué par un morceau de carton qui coulisse dans cette pochette. En cas d'éblouissement, il suffit de tirer cette languette de carton derrière le rétroviseur pour faire obstacle aux rayons indésirables. Dans cette position, elle offre aussi l'avantage de ne pas obstruer la visibilité arrière donnée par le rétroviseur, comme le démontre notre photographie.