

L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

**1 SPECIAL POUR 4
1 AUTO POUR 4**

Match diesel contre essence



Retraits de permis : des abus

Les petites motos

**iles Canaries:
Lanzarote**

PEUGEOT 504 GL

essence et diesel



La Peugeot 504 vient de fêter son 5^e anniversaire et depuis que sa cylindrée a été portée à 2 litres on peut considérer qu'elle a atteint sa pleine maturité. Cette année, la gamme s'est étendue à une version 504 L reprenant le moteur 1800 cm³ d'origine et la suspension AR à essieu rigide des modèles utilitaires. Gamme complète avec les moteurs en différentes cylindrées (essence, Diesel ou à injection), avec boîte mécanique ou automatique. Sans parler des coupé et cabriolet qui en sont dérivés.

Nous avons réuni ici la berline 504 GL à carburateur et la 504 GL avec le moteur Diesel XD 90. Rappelons que la berline 504 L peut être équipée également d'un moteur Diesel mais il s'agit du XD 88 de 1948 cm³ contre 2112 cm³ pour le XD 90. Il semblerait, compte tenu de la vocation utilitaire du moteur Diesel et des performances inférieures, que le choix devrait être plus logique avec la 504 L Diesel. Cependant, nous nous sommes arrêté à la berline GL pour juger le moteur Diesel dans une voiture de présentation plus soignée.

LE BILAN

● **Finition et équipement** : malgré le large recours aux matières plastiques pour le garnissage intérieur, il faut reconnaître que la présentation d'ensemble est soignée mais un peu austère.

C'est du travail sérieux. L'équipement ne souffre pas de lacunes importantes (à part l'absence de témoin lumineux de réserve d'essence), mais certaines commandes (ventilation en particulier) sont inaccessibles si l'on est sanglé avec la ceinture de sécurité.

● **Habitabilité et confort** : le gabarit général de la voiture est assez imposant mais garantit une très bonne habitabilité pour 4 ou 5 personnes, les passagers AR disposant d'un espace convenable pour leurs jambes. Cette habitabilité contribue grandement au confort, de même que le garnissage des sièges (à l'AV l'assise est un peu trop horizontale), le silence général de fonctionnement pour la version essence comme pour la 504 Diesel et les caractéristiques de suspension.

● **Bruit** : on connaît déjà la berline 504 pour son silence ; en version Diesel, sans égaler les Mercedes, elle fait pratiquement jeu égal avec l'Opel Rekord D malgré une forte résonance vers 120 km/h. Il faut dire aussi que le silence de la Diesel tient pour beaucoup au fait que le régulateur de la pompe d'injection incite à ne pas monter le régime.

● **Coffre** : très grand (421 dm³), bien utilisable, pourvu d'un éclairage intérieur, dégagé de la roue de secours, celle-ci étant difficile à extraire et, surtout, à remettre en place.

● **Moteurs** : le moteur à essence jouit d'une bonne réputation en ce qui concerne la souplesse, le silence de fonctionnement et la qualité des reprises ; il devient assez bruyant à haut régime. Le moteur Diesel, outre qu'il se montre à peine plus bruyant que le moteur à essence, fait preuve de bonnes aptitudes à reprendre à partir de basses vitesses ; il a toujours démarré très facilement (comme les autres Diesel d'ailleurs).

● **Transmission** : l'adoption d'un levier central au plancher a grandement amélioré l'agrément de conduite par rapport à l'ancienne commande sous le volant. Très bonne boîte (synchronisation et étagement) qui pourrait toutefois gagner en silence. A noter que la boîte de la 504 Diesel est celle de la 504 L : les 3 premiers rapports sont un peu plus démultipliés. Embrayage bien progressif et ne demandant pas un effort exagéré.

● **Direction** : on l'a déjà dit et redit : c'est le point noir de la voiture ; volant de grand diamètre, démultiplication excessive, précision moyenne, pesante et lourde à l'arrêt (surtout la Diesel), elle exige un travail intense du conducteur (malgré un bon rappel en ligne) en ville comme sur routes sinueuses.

● **Tenue de route** : saine dans la très grande majorité des cas ; le comportement routier est, selon nous, un peu trop sous-vireur (route sèche) ; sur



route glissante, l'équilibre de la voiturement du sousvirage ou survirage ou est précaire, le comportement pouvant changer brutalement sans avertissement. Si des manœuvres de correction doivent être faites, elles sont compliquées par la conception de la direction qui ne permet pas une réponse immédiate aux sollicitations du conducteur.

● **Freinage** : bon par la stabilité et l'efficacité, même en utilisation sévère; en ville, on pourrait souhaiter une assistance un peu plus forte du servo afin de diminuer légèrement la pression sur la pédale si l'on souhaite un freinage rapide.

● **Performances** : les deux voitures ont rempli leur contrat par rapport aux données du constructeur : 162 et 135 km/h respectivement pour le modèle à essence et la 504 Diesel en vitesse de pointe. On notera d'autre part, que si l'on excepte les 204 Peugeot, la différence de vitesse entre ces deux berlines est, ici encore, d'une trentaine de km/h, la puissance étant presque de moitié inférieure dans le cas du moteur Diesel. Cependant, la 504 Diesel s'est révélée la plus rapide parmi les voitures étant équipées de ce type de moteur et c'est également celle qui donne les meilleurs résultats en accélération, mais il ne faut pas oublier que la Rekord Diesel avait une boîte automatique. Cela s'explique par son rapport poids/puissance plus favorable.



EN BREF

	504 Diesel	504 Essence
Prix de base (F)	22 050	18 450
Différence de prix (F)	+ 3 600	- 3 600
Vitesse maxi (km/h)	135,9	163
Km départ arrêté (s)	41,6	35,6
80 à 120 km/h en 4 ^e (s)	26,0	15,2
Rapport poids-puissance (kg/ch)	19,7	13,2
Prix du carburant pour 100 km à 80 de moyenne (F)	8,90	18,80

FICHE TECHNIQUE

(Entre parenthèses, les données de la 504 GL Diesel.)

● **MOTEUR** : AV, 4 cyl. en ligne; puiss. fiscale : 11 CV (8 CV); alésage x course : 88 x 81 mm (90 x 83 mm); cylindrée : 1971 cm³ (2112 cm³); compression : 8,35/1 (22,2/1); puissance DIN/régime : 93 ch/5200 tr/mn (65 ch/4500 tr/mn); puiss. spécif. : 47,2 ch/litre (30,8 ch/l.); couple maxi/régime : 16,3 mkg/3000 tr/mn (12,1 mkg/2500 tr/mn).

Bloc moteur en fonte, culasse en aluminium; 1 arbre à cames latéral, soupapes en tête; 1 carburateur double corps (pompe d'injection Bosch rotative).

● **TRANSMISSION** : roues AR motrices; boîte mécanique 4 rapports, levier central; vitesse pour 1000 tr/mn en 4^e : 29,75 km/h (29,16 km/h).

● **CHASSIS** : berline 4 portes, 4-5 places. **Suspension AV** : roues indép.; système McPherson, jambes élast., lev. transv. infér., ressorts hélic., barre stabilis.; **suspension AR** : roues indép., triangles obli-

ques tirés, ressorts hélic., barre stabilis.; **freins** : AV/AR à disques avec servo et limiteur de pression AR; **direction** : à crémaillère; tours de volant : 4,5; diam. du volant : 42 cm; diam. de braquage : 10,9 m; **roues** : 5 J 14; **pneus** : Kléber V 10 GT 175 HR 14 (Uniroyal R. 180 175 SR 14); **réservoir** : 56 litres; **poids** : 1230 kg (1280 kg); rapport poids/puissance : 13,2 kg/ch (19,7 kg/ch).

● **DIMENSIONS** : longueur : 449 cm; largeur : 169 cm; hauteur : 146 cm; largeur aux coudes AV/AR : 143/139,5 cm; hauteur dossier AR-dossier AV : 64,5 cm; espace sur sièges AV/AR : 97/87 cm; distance libre à l'AR : 17 cm. **Coffre** : 421 dm³; largeur : 130 cm; profondeur : 106 cm; hauteur : 45 cm.

● **PRIX** : 504 GL essence : 20 380 F comme essayée, dont : finition en cuir : 1 600 F, et toit ouvrant : 330 F.

504 GL diesel : 22 380 F dont toit ouvrant : 330 F.



LES PERFORMANCES

	Diesel	Essence		Dies.	Ess.
● Vitesse maximale	135,906	163,050	● Niv. sonore (dB)	73	—
Vit. au compteur	140	163	Bruit extér.	53	49
Régime moteur	4 660	5 480	Ralenti	63	63
● Accélération :			Ral. + ventil.	63	63
400 mètres	22,2	19,0	Maxi en 1 ^{re}	79,5	84
1 000 mètres	41,6	35,6	40 km/h	66	62
0 à 60 km/h	4,2	3,0	50 km/h	66	65
0 à 80 km/h	8,2	5,2	60 km/h	68	66
0 à 100 km/h	14,0	12,8	60 sur piste	82	82
0 à 120 km/h	39,0	20,0	70 km/h	68	67
0 à 140 km/h	—	43,4	80 km/h	71	69
● Reprises :			90 km/h	71	71
30 à 100 en 4 ^e	32,9	23,7	100 km/h	74	73
40 à 100 en 4 ^e	28,3	20,7	100 roue libre	71	73
80 à 100 en 3 ^e	9,2	4,9	100 gl ouv.	77	79
en 4 ^e	10,8	6,8	110 km/h	77	74
80 à 120 en 3 ^e	—	11,6	120 km/h	81	77
en 4 ^e	26,0	15,2	130 km/h	79	77
● Boîte de vitesses :			140 km/h	80	80
Maxi en 1 ^{er}	38	58	150 km/h	—	81
en 2 ^e	62	99	150 roue libre	—	79
en 3 ^e	99	137	150 gl. ouv.	—	88
● Consommation :			160 km/h	—	85
En ville					
Route moy. 80 km/h	8,45	10,75			

FICHE EQUIPEMENTS

CONDUITE	
Starter à main (essence)	X
automatique (diesel)	X
Lave-pare-brise au pied électrique	X
Compteur kilom. partiel	X
Essuie-glace	2 V
balayage intermittent	—
surface balayée	B
Appel de phares	X
de codes	X
Phares	AB
Compte-tours	—
Mano pression huile	—
Voltmètre	X
Commande de phares	TB
Feux de recul	X
Thermomètre eau	X
CONFORT	
Lunette AR chauffante	X
Ventil. climatisation	2 V
Commandes climatisation	B
Boîte à gants	X
avec serrure	X
avec éclairage	X
Vide-poches AV	3
AR	—
portes AV	—
Accoudoirs AV	X
AR	X
central AR	X
Rétroviseur jour-nuit	X
Pare-soleil orientables	X
Miroir de courtoisie	X
Poignées de maintien	4
Plafonnier	2
avec comm. portes AV et AR	X
Aérateurs AV	4
Défecteurs	—
Réglage sièges AV distance	X
inclin.	X
Montre électrique	X
Sièges couchettes	X
Eclairage instrum. : interrupteur	—
réostat	X
Allume-cigare	X
Cendrier AV	1
AR	1
Glaces AR descendantes	—
Appui-tête AV (essence)	X
Eclairage moteur	—
coffre	X
Ceintures de sécurité	B
Garniture plancher	Moy.
VOYANTS LUMINEUX	
Starter (essence)	X
Circuit freins	X
Frein à main serré	X
Pression d'huile	X
Température d'eau	—
Lunette AR chauff.	X
Signal danger	—
Réserve essence	—
Charge batterie	—
Lanternes	X
ENTRETIEN	
Accès roue de secours	Mauv.
Accès jauge d'huile	B
Maniement cric	TB
Boîte à fusibles	B

LE PRIX DES REPARATIONS

Prix hors taxes	PEUGEOT	
	504 (ess.)	504 (Dies.)
Moteur (éch. stand.)	1 353,00	1 638,00
Boîte de vitesses (éch. stand.)	444,00	444,00
Embrayage (disque) (mécanisme)	80,00	150,00
	100,00	100,00
Pompe à injection	—	1 500,00
Démarrateur	350,00	665,00
Alternateur	350,00	350,00
Carburateur	350,00	—
Silencieux	—	—
d'échappement (AR)	82,00	82,00
Maitre cylindre de freins	54,00	54,00
Pince de frein (AV)	115,00	115,00
Plaquettes de freins	74,00	74,00
Amortisseur	72,00	72,00
Aile (AV)	158,00	158,00
Porte (AV)	165,00	165,00
Pare-brise :		
— trempé	125,00	125,00
— feuilleté	332,00	332,00

Diesel contre essence : budgets comparés

A première vue, un modèle Diesel permet une économie de 0,70 F par litre de carburant depuis la dernière hausse (0,485 F avant). Par ailleurs, la consommation sensiblement plus faible tend à diviser par 2,25 le prix de revient kilométrique sur le plan du carburant (exemple : 100 km en 204, essence = 20,50F ; en Diesel = 9,10 F !). N'est-ce pas trop beau pour être vrai ? L'entretien du Diesel n'est-il pas plus onéreux au point de remettre en question l'économie prévue ? Combien faut-il parcourir de kilomètres pour amortir la différence de prix à l'achat ? Pour vous donner des éléments de réponse à ces questions, nous nous sommes livrés à une comptabilité dont les résultats présentés sous forme de tableaux vous permettront de trouver immédiatement le prix de revient kilométrique des modèles essayés (essence ou diesel). Ces prix ne tiennent pas compte des dépenses entraînées par des réparations car il nous est impossible de prévoir la défaillance brutale de tel ou tel organe mécanique.

Entretien. Ce chapitre peut être considéré comme sous-évalué dans la mesure où nous n'avons pas prévu d'inter-

ventions sur le moteur, même au-delà des 100 000 km. (Les Mercedes ont la réputation d'atteindre sans encombre les 200 000 km, mais il est difficile d'espérer le même service d'une voiture comme la 204 dont le prix d'achat n'est pas comparable.) D'autre part, nous n'avons pas compté de remplacement d'amortisseurs, de réparation de démarreur ou de la pompe à eau. Le coût de l'entretien a été calculé en fonction du carnet livré avec chaque voiture précisant les différentes opérations à effectuer aux révisions périodiques de 5, 10, 15 000 km, etc. A cet entretien normal, nous avons ajouté une mise au point moteur, comprenant le remplacement des bougies et des vis platinees tous les 10 000 km (modèle essence) ; le remplacement des plaquettes de freins tous les 20 000 km, des pneus tous les 40 000 km ; enfin, le remplacement de l'embrayage tous les 50 000 km. Il y a un point sur lequel le Diesel se montre onéreux : celui des vidanges. Deux fois plus fréquentes, le carter réclame de surcroît 1 litre d'huile de plus en moyenne que sur les modèles essence. En revanche, les mises au point ne sont pas nécessaires, les pompes d'injection ayant une excellente endurance.

PEUGEOT 204 (Essence)	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)	PEUGEOT 204 (Diesel)	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)
DEVALUATION	3 620	5 920	7 770	9 270	DEVALUATION	5 050	6 700	9 250	11 100
ASSURANCE	2 417	4 834	7 251	9 668	ASSURANCE	2 417	4 834	7 251	9 668
VIGNETTE	100	200	300	400	VIGNETTE	100	200	300	400
ENTRETIEN	520	1 200	2 420	3 200	ENTRETIEN	620	1 640	2 750	3 750
CONSOMMATION ..	3 710	7 420	11 130	14 840	CONSOMMATION ..	1 574	3 148	4 722	6 296
TOTAL	10 367	19 574	29 171	37 378	TOTAL	9 761	16 522	24 273	31 214
F/KM	0,518	0,489	0,486	0,467	F/KM	0,488	0,413	0,404	0,390
KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000	KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000
TOTAL	13 841	27 080	39 804	51 633	TOTAL	11 826	20 912	30 938	39 764
F/KM	0,395	0,386	0,379	0,368	F/KM	0,337	0,298	0,294	0,284
KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000	KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000
DEVALUATION	4 344	7 104	9 324	11 124	DEVALUATION	6 060	8 040	11 100	13 320
ASSURANCE	2 417	4 834	7 251	9 668	ASSURANCE	2 417	4 834	7 251	9 668
VIGNETTE	100	200	300	400	VIGNETTE	100	200	300	400
ENTRETIEN	2 150	4 200	6 330	8 400	ENTRETIEN	2 400	4 850	7 230	9 680
CONSOMMATION ..	9 275	18 550	27 825	37 100	CONSOMMATION ..	3 935	7 870	11 805	15 740
TOTAL	18 286	34 888	51 030	66 692	TOTAL	14 912	25 794	37 686	48 808
F/KM	0,365	0,348	0,340	0,333	F/KM	0,298	0,257	0,251	0,244
MERCEDES 230/4 (Essence)	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)	MERCEDES 220 Diesel	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)
DEVALUATION	10 400	14 700	18 300	21 750	DEVALUATION	10 800	15 200	19 200	23 000
ASSURANCE	5 036	10 072	15 108	20 144	ASSURANCE	4 300	8 600	12 900	17 200
VIGNETTE	320	640	960	1 280	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	480	1 800	3 100	4 350	ENTRETIEN	640	1 900	3 200	4 500
CONSOMMATION ..	5 110	10 220	15 330	20 440	CONSOMMATION ..	2 184	4 368	6 552	8 736
TOTAL	21 346	38 132	52 798	67 964	TOTAL	18 184	30 588	42 632	54 476
F/KM	1,067	0,953	0,879	0,849	F/KM	0,909	0,765	0,710	0,681
KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000	KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000
TOTAL	26 538	48 016	68 584	88 517	TOTAL	21 247	36 894	52 166	66 528
F/KM	0,758	0,685	0,653	0,632	F/KM	0,607	0,527	0,497	0,475
KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000	KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000
DEVALUATION	12 480	17 640	21 960	26 100	DEVALUATION	12 960	18 240	23 040	27 600
ASSURANCE	5 036	10 072	15 108	20 144	ASSURANCE	4 300	8 600	12 900	17 200
VIGNETTE	320	640	960	1 280	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	2 700	5 560	8 250	11 100	ENTRETIEN	2 800	5 800	8 600	11 600
CONSOMMATION ..	12 775	25 550	38 325	51 100	CONSOMMATION ..	5 460	10 920	16 380	21 840
TOTAL	33 311	59 462	84 603	109 724	TOTAL	25 780	44 080	61 700	79 280
F/KM	0,666	0,594	0,564	0,548	F/KM	0,516	0,440	0,411	0,396

Vignette. Bien que taxés d'une puissance fiscale inférieure à cylindrée égale, les « Diesel » ne gagnent pas sur ce chapitre. Exemple : l'Opel Rekord essence 1 900 cm³ (11 CV) réclame une vignette à 260 F ; la Rekord 2 100 cm³ Diesel (8 CV) se trouve dans la même tranche.

Assurance. Sur ce point le Diesel prend l'avantage sauf en ce qui concerne la 204. Le tarif indiqué (fourni par l'UAP) s'entend pas-an, tierce collision, sans franchise et pour un conducteur de plus de 25 ans ayant son permis depuis plus d'un an.

Consommation. A partir des chiffres relevés lors de nos essais, nous avons établi pour chaque modèle une moyenne sur la base de 2/3 ville, 1/3 route.

Dévaluation. Les sommes inscrites à ce chapitre représentent la perte au moment de la revente. Pour des modèles comme la « 2 100 D » ou la « 230 4 », très récents, nous avons procédé à des estimations sur des bases fournies par notre confrère « l'Argus ». La perte, établie sur la base de 20 000 km par an a été majorée

de 10 % pour 35 000 km par an et de 20 % pour 50 000 km par an.

Enfin, nous n'avons pas tenu compte de la perte due à l'immobilisation de capital, mais c'est un élément qui peut tout de même intervenir dans vos comptes.

INTERESSANT !

En ne tenant compte que des différences de consommation et du prix de carburant (0,70 F) par litre), on amortit la dépense supplémentaire occasionnée par l'achat d'une voiture à moteur Diesel après avoir parcouru :

— 32 800 km avec le break 204 Diesel par rapport à la berline 204 Essence ;

— 8 200 km avec la Mercedes 220 D par rapport à la berline 230/4 Essence ;

— 27 600 km avec la Mercedes 240 D par rapport à la berline 230/4 Essence ;

— 34 700 km avec l'Opel Rekord Diesel par rapport à la berline Rekord Super Luxe Essence ;

— 23 100 km avec la Peugeot 504 Diesel par rapport à la berline 504 GL.

OPEL REKORD (Essence)	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)	OPEL REKORD Diesel	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)
DEVALUATION	6 510	9 210	13 060	14 560	DEVALUATION	8 140	11 890	16 300	17 800
ASSURANCE	3 878	7 756	11 634	15 512	ASSURANCE	3 493	6 986	10 479	13 972
VIGNETTE	260	520	780	1 040	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	460	1 700	2 592	4 280	ENTRETIEN	600	1 900	3 050	3 050
CONSOMMATION ..	5 022	10 044	15 066	20 088	CONSOMMATION ..	2 582	5 164	7 746	10 328
TOTAL	16 130	29 230	43 132	55 480	TOTAL	15 075	26 460	38 355	46 190
F/KM	0,806	0,731	0,719	0,693	F/KM	0,753	0,661	0,639	0,577
KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000	KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000
TOTAL	20 787	38 783	57 894	74 120	TOTAL	18 185	32 921	48 293	60 014
F/KM	0,594	0,554	0,551	0,529	F/KM	0,519	0,470	0,460	0,428
KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000	KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000
DEVALUATION	7 812	11 052	15 672	17 472	DEVALUATION	9 768	14 268	19 560	21 360
ASSURANCE	3 878	7 756	11 634	15 512	ASSURANCE	3 493	6 986	10 479	13 972
VIGNETTE	260	520	780	1 040	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	2 350	4 700	7 000	9 400	ENTRETIEN	2 700	5 450	8 120	10 900
CONSOMMATION ..	12 555	25 110	37 665	50 220	CONSOMMATION ..	6 455	12 910	19 365	25 820
TOTAL	26 855	49 138	72 751	93 644	TOTAL	22 676	40 134	58 304	73 092
F/KM	0,537	0,491	0,485	0,468	F/KM	0,453	0,401	0,388	0,365
PEUGEOT 504 (Essence)	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)	PEUGEOT 504 Diesel	20 000 km (1 an)	40 000 km (2 ans)	60 000 km (3 ans)	80 000 km (4 ans)
DEVALUATION	5 500	8 150	11 050	12 650	DEVALUATION	7 040	9 640	13 440	15 240
ASSURANCE	3 271	6 542	9 813	13 084	ASSURANCE	2 911	5 822	8 733	11 644
VIGNETTE	260	520	780	1 040	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	600	1 960	2 900	4 200	ENTRETIEN	750	2 300	3 350	5 000
CONSOMMATION ..	5 320	10 640	15 960	21 280	CONSOMMATION ..	2 204	4 408	6 612	8 816
TOTAL	14 951	27 812	40 503	52 254	TOTAL	13 165	22 690	32 915	41 740
F/KM	0,747	0,695	0,675	0,653	F/KM	0,658	0,567	0,549	0,522
KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000	KILOMETRAGE	35 000	70 000	105 000	140 000
TOTAL	19 771	37 747	55 878	72 380	TOTAL	15 952	28 860	42 023	53 186
F/KM	0,565	0,539	0,532	0,517	F/KM	0,456	0,412	0,400	0,380
KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000	KILOMETRAGE	50 000	100 000	150 000	200 000
DEVALUATION	6 600	9 780	13 260	15 180	DEVALUATION	8 448	11 568	16 128	18 288
ASSURANCE	3 271	6 542	9 813	13 084	ASSURANCE	2 911	5 822	8 733	11 644
VIGNETTE	260	520	780	1 040	VIGNETTE	260	520	780	1 040
ENTRETIEN	2 580	5 200	7 710	10 300	ENTRETIEN	2 950	6 050	9 000	12 100
CONSOMMATION ..	13 300	26 600	39 900	53 200	CONSOMMATION ..	5 510	11 020	16 530	22 040
TOTAL	26 011	48 642	71 463	92 804	TOTAL	20 079	34 980	51 171	65 112
F/KM	0,520	0,486	0,476	0,464	F/KM	0,402	0,350	0,341	0,326

RALLYES DU BOUT DU MONDE

Safari Calédonien et Bandama...

A défaut de ne pouvoir actuellement participer à des épreuves routières en Europe, certains de nos pilotes n'hésitent pas à « émigrer » vers des terres lointaines où les rallyes ne sont pas encore bannis, bien au contraire.

Pour ces pays, le rallye automobile joue un rôle de promotion touristique et économique non négligeable. Ces épreuves, déjà baptisées « rallyes du bout du monde », sont le Bandama, qui se déroule en Côte-d'Ivoire, et le Safari Calédonien. Leur point commun : l'aventure automobile avec ce parfum d'exotisme propre à la jungle ivoirienne ou aux mystérieuses pistes calédoniennes.

Si Larrousse, Chasseuil, Jabouille, Piot, Mikkola, Fall, Neyret, Verrier, Herrmann, etc., avaient choisi le Bandama (12 millions d'AF aux vainqueurs), Andruet, Ragnotti, Marie-Claude Beaumont et Pagani avaient, pour leur part, préféré les Antipodes. Quant à Laurent et à l'Autrichien Bochnicek, ils ne reculaient pas devant les kilomètres en s'engageant pour les deux épreuves ! Parmi les « Oreilles » (c'est ainsi que l'on nomme les Français du continent en Nouvelle-Calédonie), on notait également « Moustache », le chanteur Jacques Marchand et le réalisateur Gérard Pirès, tous décidés à mettre un peu d'ambiance dans le Safari « Caldoche ». Quant à nous, il nous fut bien difficile de résister à l'invitation de la compagnie UTA et à l'appel du Pacifique...

PAS DE BATEAUX,
PAS DE RALLYE !...

Il faut environ trente heures d'avion pour atteindre enfin ce bout de terre française située à 22 000 kilomètres de notre pays. Territoire français d'Outre-Mer depuis 1853, la Nouvelle-Calédonie, jadis lieu de déportation, est une petite île située dans le Pacifique Sud, à 1 600 kilomètres des côtes Est-Australiennes. Avec ses 400 kilomètres de longueur sur 70 de large, la « Grande Terre » peut être définie comme une gigantesque montagne de nickel enfermée par une barrière de corail, offrant un lagon réputé comme l'un des plus poissonneux du monde.

Pour en terminer avec ce petit cours de géographie, sachez encore que la capitale, Nouméa, totalise environ 60 000 habitants, soit près de la moitié

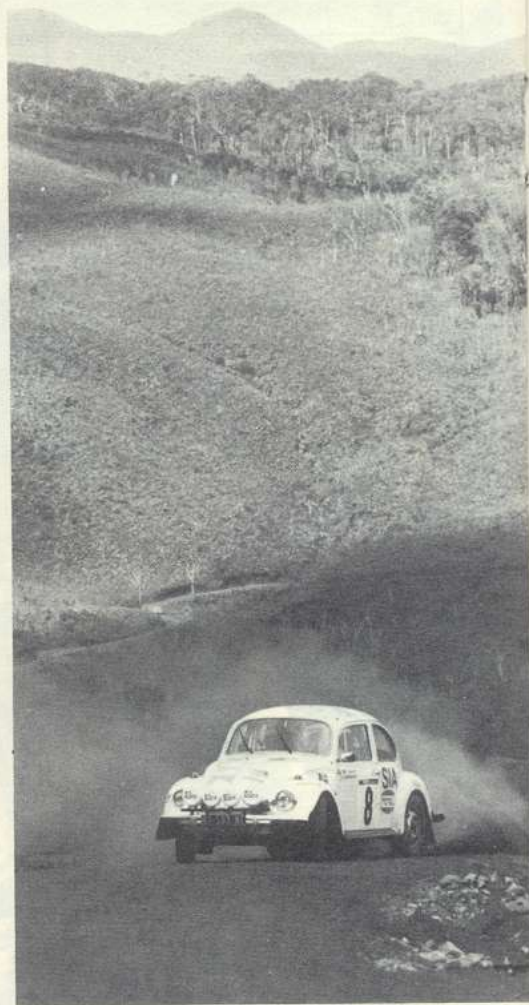
de la population actuelle composée d'autant de Mélanésiens que d'Européens. Quand vous apprendrez enfin que ce pays est également un paradis fiscal, mais que le franc pacifique vaut 5,5 fois notre franc, vous comprendrez aisément que, pour le moment, le tourisme ne soit guère favorisé. Mais revenons à notre Safari.

Si l'île est petite avec ses 170 kilomètres de routes goudronnées..., le rallye est long, très long avec ses 3 000 kilomètres de pistes qui se faufilent entre les montagnes. A entendre les pilotes à l'issue des reconnaissances, le parcours est démentiel ! Andruet avait du mal à comprendre que, sous un soleil de plomb, sa voiture dérapât deux fois plus que sur les pentes enneigées du Turini ! Les pistes du Sud, qui sont à flanc des gisements de nickel, sont recouvertes de myriades de petites billes de nickel extrêmement glissantes, rendant la conduite encore plus délicate que sur le verglas. Quant à Ragnotti, il pensait être passé maître dans l'art de passer les « creek » (lit de rivière) où l'eau atteint presque le haut des portières. Sa plus grande surprise fut de se trouver nez à nez avec un cerf !

Ces premières émotions passées, nos rallymen s'adaptèrent rapidement aux pièges du parcours et, comme de vrais « Caldoches », ils confrontaient leurs mille et une aventures vécues dans les « marais de la Méritrice », la « Mine oubliée », la « rivière des Captures », le « Petit-Coulis » ou la « rivière des Pirogues ». Autant de noms enchanteurs et pittoresques qui faisaient rêver Marie-Claude Beaumont.

De sombres nouvelles qui s'étaient dans les journaux allaient malheureusement ramener toute la petite équipe à la réalité : « Pour ou contre le Safari ? ». Comme partout, la Nouvelle-Calédonie était touchée par la pénurie de carburant et, pour certains, le Safari devenait un peu une provocation. Une maladresse de la part des autorités interdisant l'utilisation des bateaux de plaisance, à trois jours du départ de l'épreuve, mit le feu aux poudres. Priver le Calédonien de son bateau pour le week-end, revient à interdire au Français d'utiliser sa voiture le dimanche.

Comprenant fort bien la « grogne » d'une partie de la population — les



Pagani, sur VW, meilleur représentant européen.



Les Datsun 1800 SSS furent irrésistibles au



Dequareray, sur R12 Gordini, vainqueur du Safari.



Le plus sûr espoir calédonien, Jean Leyraud.



Bandama.

L'exploit des femmes du team Aseptogy: 28 000 km non-stop.

autorités auraient pu attendre au moins la fin du Safari pour imposer les restrictions — les organisateurs estimaient à juste titre qu'il était trop tard pour annuler leur épreuve malgré les menaces de barrage dans le Nord de l'île. Une polémique digne de Cloche-merle anima les journaux locaux, les uns défendant le Safari parvenu au rang d'épreuve internationale et soulignant que les 35 000 litres d'essence nécessaires à son déroulement ne représentaient qu'un litre de carburant par voiture circulant dans l'île, les autres répliquant par un slogan : « Pas de bateaux, pas de rallye ! » Bref, il y avait de l'ambiance au départ du 7^e Safari Calédonien.

Quelques heures après, des bruits divers concernant les barrages circulaient dans la caravane. Le plus alarmant restait cependant les nombreux abandons prématurés qui frappèrent les pilotes européens. L'un des favoris, Bochnicek, cassait sa suspension dans la première épreuve spéciale, Ragnotti était trahi par son pont et Andruet connaissait de sérieux ennuis d'amortisseurs. Marie-Claude Beaumont était finalement très attardée en raison d'un moteur récalcitrant. Seuls, Laurent (Citroën GS) et Pagani (Volkswagen 1302) tenaient tête aux pilotes locaux, aux Australiens et aux Néo-Zélandais. L'Australien Stewart, au volant d'une Mitsubishi, se montrait le plus rapide devant Decaqueray, sur R12 Gordini, Taieb (Peugeot 504) et Leyraud (Ford Escort). Les terribles pistes du sud, truffées de ravines et de saignées, avaient durement éprouvé les voitures et, à l'issue de la première étape (1 000 kilomètres), on comptait seulement 21 équipages sur 40 au départ. Andruet avait dû renoncer, faute de bras de suspension, et Marie-Claude Beaumont, toujours handicapée par ses ennuis mécaniques, se retrouvait en dernière position.

Le Safari allait malheureusement tourner court car, peu après le départ de la seconde étape, les concurrents se heurtèrent à un barrage composé d'énormes camions et de bulldozers. Devant les menaces (fusils à l'appui !) d'une minorité de contestataires, les organisateurs s'inclinèrent pour éviter que l'épreuve tourne au drame. Un classement fut néanmoins établi, et c'est Decaqueray, sur R12 Gordini, qui se révéla le plus rapide, devant Dinh sur Toyota Célica, Boissery (VW 1600) et Jean-Louis Leyraud, jeune espoir calédonien. Notre meilleur représentant fut, en définitive, notre confrère P. Pagani, sur VW 1302, qui termina 5^e devant Claude Laurent.

Lors de la distribution des prix, on avait un peu oublié les incidents et, déjà, les organisateurs parlaient de la

photos D.P.P.I.-Tainturier