

BRAQUONS LE PROJECTEUR SUR LA Peugeot 404



Le rédacteur automobile de l'édition américaine de « Mécanique Populaire » a trouvé la Peugeot magnifiquement suspendue et très à son aise sur les routes couvertes de neige des Alpes françaises.

Si vous pensez qu'une voiture compacte à cinq places ne consommant que 9,4 l au 100 km doit être une voiture molle et inintéressante, reprenez courage, dit ce rédacteur de l'édition américaine de *Mécanique Populaire* à ses compatriotes. Voici une toute nouvelle importation française qui vous fera rapidement changer d'avis.

Nous sommes en train de parler de la Peugeot 404, une conduite intérieure à quatre portes vivace et aux lignes rectilignes, qui peut aller plus vite et être plus maniable que certaines voitures de sport à deux places.

Cette nouvelle voiture ne remplacera pas la solidement bâtie Peugeot 403, une voiture qui a gagné le respect de tous les amateurs américains de voitures importées depuis 1958.

La 404 a une construction de carrosserie unifiée entièrement nouvelle, « habillée » dans un style à la fois moderne et conservateur par Pininfarina. Le traitement de cette carrosserie est typique du travail récent de ce carrossier sur les conduites intérieures de prix moyen, mais il est à mon avis sa meilleure réussite.

La conception de la voiture emprunte beaucoup au dessin tendu et élancé de la bonne construction aéronautique et, de même qu'un avion de bon rendement, la 404 remplit sa mission avec un minimum de poids. Son poids en ordre de route est de 1 025 kg soit quelques kilos de moins que la 403.

La 404 a l'air plus petite que sa voiture-sœur pour la très simple raison qu'elle est réellement plus petite : sa longueur est de 4,42 m contre 4,60 m, et sa largeur est de 1,63 m comparés avec les 1,70 m de la 403.

Mais l'espace intérieur est tout juste égal, sinon plus grand. En fait, les dimensions intérieures de la 404 sont comparables à celles d'une « compacte » américaine moyenne, avec 1,40 m de largeur de banquette, 90 cm de dégagement en hauteur à l'avant et 88 cm à l'arrière, et un dégagement de jambes de 1,09 m à l'avant. Le dégagement des genoux à l'arrière varie entre 68 et 81 cm suivant le réglage des sièges avant.

La nouvelle voiture a des sièges avant réglables individuels avec des coussins en caoutchouc-mousse très doux et un recouvrement en jersey de nylon qui semble fragile mais qui est beaucoup plus durable et pratique qu'il n'en a l'air.

La visibilité avant est excellente, grâce à des montants de pare-brise réellement étroits et à un capot très incliné vers le bas. La vision du côté du conducteur est même meilleure encore, du fait de l'élimination des carreaux aérateurs des fenêtres avant. La ventilation s'effectue indirectement par des conduites débouchant dans des bouches grillagées montées à chaque bout du tableau de bord. L'écoulement de l'air est réglé par des registres. Cette caractéristique vous permet de croiser à grande vitesse sans aucun ronflement ou sifflement de vent.

Un autre facteur d'élimination du bruit est l'embrayage automatique à commande thermostatique qui permet au ventilateur du moteur de tourner fou jusqu'à ce que la température du liquide de refroidissement monte à 85 °C environ. Ceci signifie que, même dans la conduite d'été, le ventilateur ne fonctionnera normalement qu'aux basses vitesses. Le résultat de ces facteurs, plus une bonne isolation sonore générale, font que l'intérieur de la Peugeot est agréablement silencieux à 115 à 130 km/h.

La vibration du moteur, autre source de fatigue, a été réduite sur le nouveau moteur par un soigneux équilibrage de toutes les grosses pièces en mouvement. Ceci fait qu'il est difficile aux passagers de croire qu'ils ne sont propulsés que par tout juste quatre cylindres.

Le moteur de 1,6 l de cylindrée et 27 ch est incliné de 45° vers la droite pour permettre d'abaisser à la fois la ligne de capot et le centre de gravité. Le moteur tourne régulièrement et passe rapidement du ralenti à 6 000 tr/mn. La boîte de vitesses est à quatre vitesses dont une « prise directe ». Toutes les vitesses avant ont un excellent fonctionnement synchronisé.

Le levier de vitesses sur le volant a la même disposition que celui de la 403. Il est conçu pour des changements de vitesse lents et délibérés plutôt que pour des changements rapides, et il est quelque peu déplacé en comparaison des autres commandes à action très directe.

La meilleure caractéristique de toutes est la direction à crémaillère — pas trop rapide pour nuire au confort, mais cependant très précise et donnant un excellent contrôle de la voiture à grande vitesse.



Les lignes bien tranchées de la Peugeot 404 sont agréables, vues sous tous les angles. Le coffre arrière de forme carrée a une capacité de 0,56 m³.

La suspension de la 404 est une nouveauté pour Peugeot. Elle comporte des ressorts avant à boudin montés coaxialement autour d'un montant tubulaire qui combine les fonctions de pivot de direction et d'amortisseur à action directe. Le point de support est très haut dans la carrosserie, ce qui assure une exceptionnellement bonne résistance au roulis.

Le pont arrière est tenu en position par le tube de torsion et par une barre de retenue latérale. Les ressorts arrière sont eux aussi des ressorts à boudin.

Cette combinaison d'éléments, nouvelle, mais hautement réussie, accouplée avec des pneus Michelin « X », donne à la 404 un roulage exceptionnellement confortable pour une voiture de 2,64 m seulement d'empattement, plus une maniabilité presque imbattable. La voiture prend les virages à toute vitesse avec un minimum de roulis et reste exactement sur la « ligne » sur laquelle vous dirigez.

Filer à toute allure avec la 404 sur une route goudronnée très bombée et très sinueuse est un véritable délice pour les gens qui aiment conduire. Ceux qui pensaient, avec justesse d'ailleurs, que la 403 était une voiture maniable, seront étonnés de voir combien Peugeot a pu améliorer encore les choses sur la 404.

Cette suspension et cette vibration, en même temps que le faible taux de bruit et de vibration du moteur, font de la 404 une voiture qui reste confortable même lorsqu'on roule avec elle pendant toute une journée à 120 km/h.

Les Américains qui feront une comparaison de cette voiture avec les voitures compactes américaines (et ceci est une comparaison qu'ils devraient faire) découvriront que son prix de 12 875 NF sur la côte Est des U.S.A. est quelque plus élevé que celui de la compacte américaine moyenne. Il est cependant à noter que le prix de la 404 comprend absolument tout.

Vous avez pour celui-ci un toit coulissant, des pneus à flancs blancs, le chauffage, le dégivrage, un laveur de pare-brise et un

intérieur luxueux mais pas ostentatoire, avec accoudoir central sur la banquette arrière, cercle d'avertisseur, montre et allume-cigarettes. L'équipement standard sous le capot comprend un filtre à huile à circulation totale et un filtre à air à bain d'huile.

En résumé, si vous recherchez une automobile compacte bien construite et si vous pouvez vous passer d'une boîte de vitesses automatique, la Peugeot 404 vous offre beaucoup plus qu'un moyen de transport routinier économique.