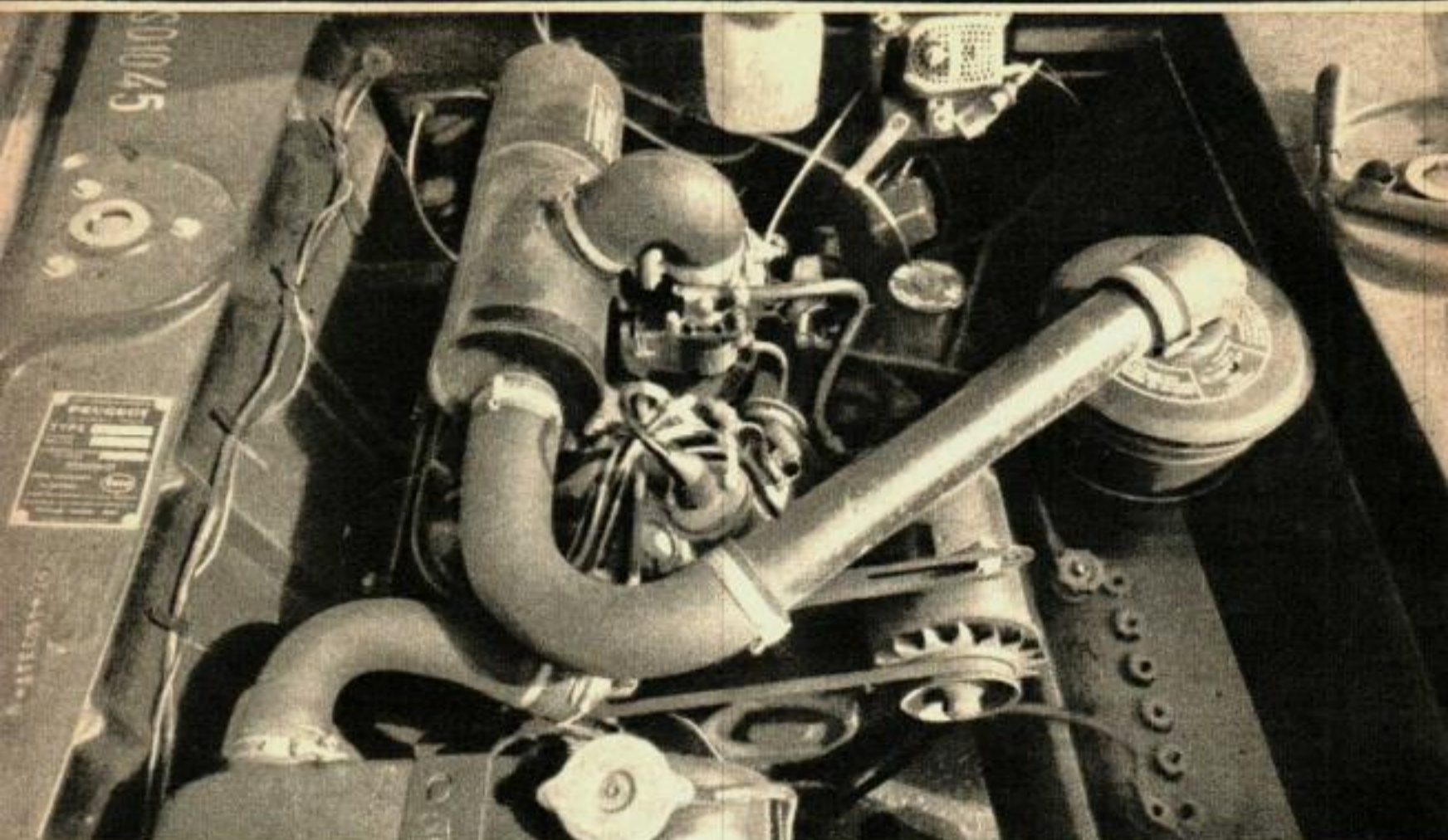
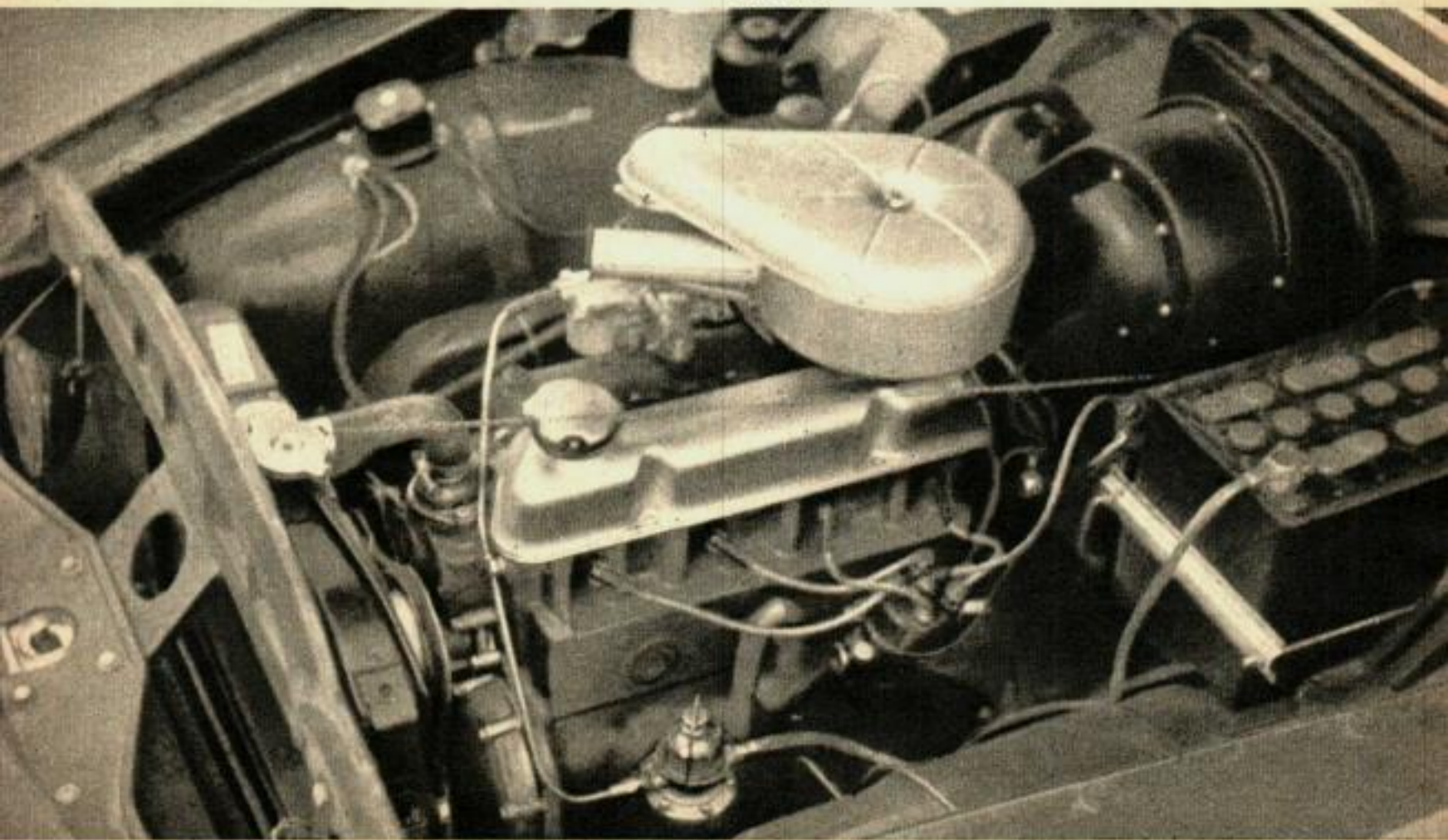




Le moteur Peugeot est fortement incliné pour abaisser le centre de gravité, et pourtant la silhouette du capot reste haute. Les grands coffres de chaque côté abritent la suspension McPherson, et laissent la place pour une butée de direction de taille respectable.

La disposition du Volvo est beaucoup plus classique et ressemble aux modèles britanniques. En réalité, on voit là la version 121 à carburateur simple. Le 122 que nous avons essayé est encore plus accessible parce qu'on n'y trouve pas le grand filtre à air qu'on voit sur la version moins puissante, mais le bruit d'admission est élevé.



ESSAIS

SUR ROUTE

PEUGEOT 404
VOLVO 122

CE mois-ci, nous présentons deux voitures vraiment robustes — et, théoriquement du moins, assez mal assorties.

Mais la comparaison reste valable. Les deux voitures sont à peu près de même taille et bien que la Volvo ait une mécanique plus poussée, la Peugeot ne lui cède rien en matière de maniabilité et de freins et compense son infériorité de cylindrée et de puissance par quelques avantages fort remarquables. Par-dessus tout, les deux modèles partagent une atmosphère assez spéciale et très attirante qui aide beaucoup à justifier leur prix indubitablement élevé aux yeux de beaucoup d'acheteurs étrangers en puissance et pourrait même les mettre en faveur auprès des gens peu sentimentaux qui basent leurs évaluations sur la valeur à la reprise après un certain kilométrage en tenant compte du prix d'achat, des frais d'entretien et de la consommation d'essence. Nous avons l'impression, vraie ou fausse, que si Mercedes se décidait un jour à construire une petite familiale, elle chercherait là son inspiration. Et, faute de petite Mercedes quel autre choix peut-on faire ?

Les deux voitures sont d'aspect assez classique, et la conception assez directe. La silhouette de la Peugeot est plus moderne, mais en y regardant bien, on découvre, non l'effet de la dernière mais de l'avant-dernière frénésie d'inspiration de Farina — celle qui a produit la première des 1 600 à empennages de B.M.C. et même, selon certains, les séries de Fiat 1 800/2 300 qui sont toujours à la mode. La Volvo n'est pas en réalité beaucoup plus ancienne, mais son style date en tout d'avant Farina : courbes peu prononcées et grandes saillies, colonnes épaisses et petites ouvertures de porte, etc. La Peugeot n'a pas changé depuis sa première apparition en 1960, mais la Volvo a connu une légère rénovation. La calandre est plus mince et moins arrondie que sur l'ancien modèle et une garniture rectangulaire, élégante et légère, remplace l'ancien motif à allure de vautour moribond sur le couvercle du coffre.

On remarque notamment sur l'une et l'autre voitures un usage généralisé et fort judicieux d'acier inoxydable pour les parements

extérieurs. On voit d'un coup d'œil la solidité et l'intégrité impressionnantes des pare-chocs et des bords latéraux. La Peugeot se fait remarquer également par l'application judicieuse du « chrome plastique » sur des éléments tels que les batteries de lampes à l'arrière ; il s'agit ici aussi de combattre la rouille.

4,20 m, c'est la longueur minimale satisfaisante que doit avoir une véritable familiale à 5 places construite sur des lignes classiques. Ces deux modèles dépassent cette limite d'environ 15 cm et ils sont fort bien conçus pour donner l'espace suffisant à une famille et à ses bagages. Cette fois encore, la Peugeot a un léger avantage avec son moteur fortement incliné pour une meilleure admission d'air, un capot qui est suffisamment surbaissé, un centre de gravité mieux placé et aussi un moteur placé d'aplomb sur l'essieu avant pour laisser toute la place pour les pieds du conducteur et du passager du siège avant. Les deux modèles possèdent de bonnes lignes de transmission basses, la Volvo par un axe en deux pièces décalées accouplé à une boîte de vitesses très compacte et la Peugeot avec son essieu arrière entraîné par vis sans fin — système éprouvé depuis longtemps que nous recommanderions volontiers aux autres constructeurs si ce n'était pour ses exigences en huile de graissage de première qualité ; (nous avons vu une fois un arrière de Peugeot éclater littéralement parce qu'un de nos amis avait oublié une fois seulement d'y mettre du Castrol R), et sa tendance bien connue de grincer plus que d'autres systèmes.

Nous avons déjà dit qu'une carrosserie de cette taille donne de la place pour la plupart des usages. L'accès au moteur par exemple. Le dégagement autour du moteur pour l'une et l'autre est suffisant pour de petits ouvrages comme le changement de bougies ou le réglage du carburateur, quoique le filtre à air perfectionné de la Peugeot gêne un peu quand il s'agit de régler les soupapes.

L'une des choses les plus remarquables sur ces voitures, c'est la surface très finolée de certaines parties qui normalement restent cachées.

ESSAIS

SUR ROUTE

Les chiffres donnés sont les moyennes de plusieurs parcours en sens opposés en utilisant un indicateur de vitesse corrigé. Chaussée en bitume lisse.

Dans le cas des voitures de sport, les essais sont effectués avec le capot et toutes les glaces en place.

La qualité essentielle des deux voitures, c'est Volvo

ROULEMENT	PEUGEOT	VOLVO
Vitesse de pointe km/h	142	152
Vitesse en 1 ^{re}	44	57
" 2 ^e	75	92
" 3 ^e	112	130
" 4 ^e	146	155
" 4 ^e o/d	néant	158
Accélération en secondes :		
0 à 50 km/h	5.7	4
0 à 65 km/h	8.8	6.8
0 à 80 km/h	13.3	10
0 à 100 km/h	18.3	14.3
0 à 115 km/h	27.4	19.6
Consommation aux 100 km :		
moyenne générale	11,6 l	12 l
conduite rationnelle	10	10,2
moyennes normales	9,8 à 12 l	10,7 à 13,3 l
Freinage :		
Distance d'arrêt à 50 km/h	93 mètres	93,5 m
Perte de rendement après 10 arrêts à partir de 50 km/h	10,8 %	62 %
Erreur de l'indicateur		
Vitesse indiqu. 50 km/h vit. réelle	45	50
" " 65 km/h " "	59	64,5
" " 80 km/h " "	72	77
" " 100 km/h " "	91	95
" " 120 km/h " "	112	115
Poids à l'essai avec 2 personnes	1 200 kg	1 225

CARACTERISTIQUES	PEUGEOT	VOLVO
Dimensions - Empattement	255 cm	250
Voie à l'avant	134 cm	133
à l'arrière	128	135
Longueur	443	443
Largeur	163	163,5
Hauteur	147	147,5
Dégagement du sol	16,5	16
Espace pour la tête :		
à l'avant	102	104,5
à l'arrière	93	93,5
Espace pour les jambes :		
à l'avant	100 à 113	104 à 118
à l'arrière	115 à 120	107 à 115
Moteur :		
Puissance CV/tr. min.	72/5400	80/5000
Couple moteur Kg/m/tr. min.	13/2250	14,5/3500
Matériaux	fer/alu	fonte
Refroidissement	eau	eau
Configuration	en ligne, incliné	
Commande de soupape	poussoirs croisés, en tête	en ligne, poussoir en tête





solidité extrême et l'adaptation à l'usage. La disposition des éléments de conduite pour la Peugeot (ci-dessous) et la (ci-dessous, au milieu) montre une considération peu fréquente pour l'usager.



	PEUGEOT	VOLVO
Cylindres :	4	4
Alésage en mm	84	80,1
Courses en mm	73	80
Cylindrée en cm ³	1618	1 780
Taux de compression	7,4	8,5
Carburateurs	Solex unique 32 PBICA	Double SU HS6
TRANSMISSION		
Synchromesh	cône'	couronne
Commande	à distance, colonne	directe, plancher
Taux, en moyenne :		
1 ^{re}	16,8	14,3
2 ^e	9,4	9,1
3 ^e	6,1	6,2
4 ^e	4,2	4,6
4 ^e directe	NA	3,4
Embryage	8,5	8,5
Pneus, en mm	165 x 380	150 x 380
Direction Type	Crémaillère	Came et galet
Rayon de virage	8,50 m	9,40
Tours de butée à butée	3,8	3,6
Freins Type	tambour / tambour	disque / tambour
Taille à l'avant	25 cm	28 cm
à l'arrière	23 cm	23 cm
Suspension type avant	ressort à boudin, armature Mc Pherson	ress. à boudin double fourche
arrière	ress. à boudin, essieu rigide, tube de torsion	ress. à boudin essieu rigide, bras en rayons
Structure - type	5/6 sièges porte en acier familiale, coffre à l'arrière	4/5 à 4 sièges porte acier familiale, coffre à l'arrière

FONCTIONNEMENT

	normal	super
Carburant - type	normal	super
Capacité	50 l	45 l
Autonomie	400 à 500 km	350 à 450
Huile type SAE	30	20
Capacité	3,5 l	3,2 l
Intervalles de changement	3 200 km	5 000 km
Lubrifiant - type SAE (huile)		
indice (graisse)	40/universel	90/universel
Nombre de points	11	8
Intervalles de changement	3 200 km	5 000 km
Air pression de pneu avant	1,4	1,4
arrière	1,6	1,6



En allant du haut en bas : la poignée de porte élégante de la Peugeot, le siège arrière fonctionnel de la Volvo, les deux coffres, l'intérieur de la Peugeot.

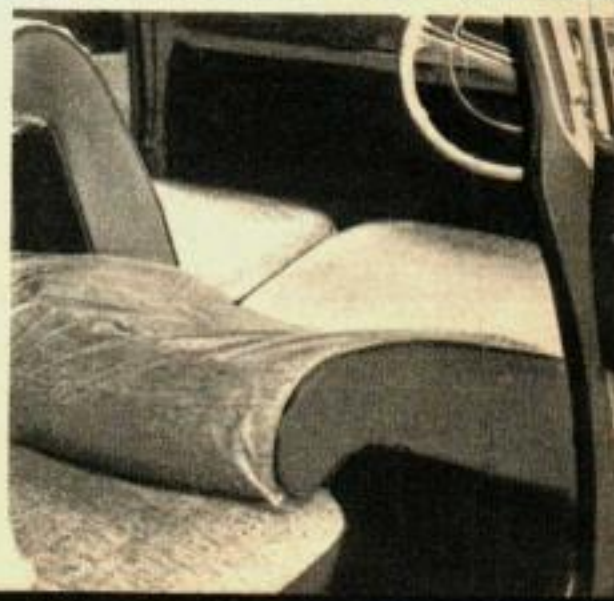
La carrosserie peut être bien faite et toutes les pièces bien ajustées, mais ce n'est que lorsqu'on ouvre le capot et qu'on jette un coup d'œil dans les recoins cachés qu'on peut distinguer les voitures qui font vraiment honneur au propriétaire. Ces deux en font partie.

Les arrangements de bagages sont comme vous pouvez vous y attendre. Dans les deux modèles, la roue de secours semble occuper plus de place qu'il n'est nécessaire, étant montée debout sur le côté, mais il y a tant de place qu'on n'y fait guère attention.

Le plancher du coffre de la Peugeot est plat et tapissé. Celui de la Volvo, plat aussi, est tapissé de caoutchouc. La Volvo prend plus facilement les bagages lourds parce que le bord du coffre est beaucoup plus près du pare-chocs.

A l'intérieur, on n'a rien négligé pour le confort des voyageurs. Les sièges sont très fonctionnels et les bras et les jambes sont à l'aise. Dans la Peugeot, on est assis haut, avec une très belle vue panoramique par des glaces profondes qui montent assez haut au toit pour éliminer tous les angles morts sans causer d'éblouissement. La Volvo semble plus restreinte à cause de son bouclier montant haut comme sur les vieux modèles (les Suédois devraient peut-être incliner aussi leur moteur) et de ses colonnes trop larges, qui, avec les entrées d'aération latérales de l'avant — la Peugeot les remplace par des panneaux pivotants montés sur le tableau de bord — créent des angles morts assez importants à l'avant. Ici aussi, on est assis haut, dominant le long capot. La disposition des sièges montre deux manières très différentes de traiter le même problème. Les sièges de la Volvo sont conçus très soigneusement pour épouser la forme du corps sur la plus grande surface possible et sont également bien placés pour les virages rapides. Leur capitonnage est ferme, presque dur. Ils peuvent être réglés sur de nombreuses positions quelquefois simples comme le réglage de dossier type Reutter qui donne plusieurs positions réglées d'avance, d'autres plus compliquées comme le réglage par boulon et écrou de l'inclinaison du coussin. Le résultat, c'est qu'on se sent à l'aise et bien calé de quelque manière qu'on soit assis, quelle que soit son anatomie ou quelle que soit la vitesse où l'on roule, sans toutefois se sentir dorloté, ou particulièrement bien isolé de la route.

La manière de Peugeot est exactement contraire. Les sièges ne sont pas profilés, mais ils sont si moelleux et l'étoffe qui les recouvre est si souple, si collante, qu'on se sent en quelque sorte enveloppé dès qu'on est assis, le capitonnage épousant complètement la forme du corps. Les réglages sont, ici aussi, nombreux. L'inclinaison du coussin est fixe, mais vous pouvez vous satisfaire complètement avec les dossiers qui peuvent être ajustés.



Pour nous, le choix est difficile. Il est certain que les sièges de la Peugeot sont moins stricts et plus moelleux, mais sur un long parcours, ils ne seront peut-être pas aussi reposants que ceux de la Volvo. La différence est en somme la même qu'entre un fauteuil en forme d'œuf, style Arne Jacobsen et une banquette bourrée de plumes.

La position au volant a également été très étudiée dans les deux modèles. Dans l'un et l'autre, vous prenez instinctivement l'attitude du bras allongé qui est à la mode, mais vous avez pourtant une impression différente dans chaque cas. On se sent dominé dans la Volvo. Son grand volant sans coquetterie, mais pratique, est tenu presque vertical à bout de bras ; les instruments étant déployés presque à hauteur des yeux en dessous du long capot pointant vers l'avant comme un défit à l'univers. Le levier de changement de vitesse, de bonne taille, est bien placé là où la main le trouve naturellement, massif comme une barre à mine, mais de mouvement souple comme un manche d'avion. Les pédales sont placées juste devant, disposées de manière à ne pas fatiguer les pieds et espacées de manière à ne pas gêner même si vous avez des bottes d'égoutier. Même le frein à main est étudié avec soin de sa base au plancher à la droite du conducteur, mais avec une poignée de garde en forme d'anneau.

Là aussi, la Peugeot est plus reposante. Vous dominez les commandes, le volant rabattu vers le bas par vos genoux, vous invitant de toute évidence à diriger la voiture au lieu de vous laisser dire ce qu'il faut faire. Les pédales ne sont pas si éloignées, vous laissant plier les genoux. La tige du volant oblique vers le milieu, de sorte que toutes les pédales sont concentrées à sa droite, mais l'espacement est quand même suffisant et on trouve la place sous le débrayeur plutôt qu'à côté pour reposer un pied gauche en congé. Les fanatiques fronceront le nez devant le changement de vitesse placé sur la colonne de direction et le frein à main sous le tableau de bord. Nous faisons comme eux. Le changement a une bizarrerie de plus, sa répartition sur la boîte, la première étant placée devant la marche arrière, la seconde devant la troisième et la prise directe toute seule dans son coin, un vestige du temps où les Peugeot avaient une prise directe surchargée (la plupart du temps, on ne dépassait pas la troisième).

Mais ici, cela crée une confusion inutile et devrait être changé, car on pourrait, dans un moment de distraction, engager la troisième en croyant avoir encore une vitesse après la prise directe.

A part ça, le changement n'est pas plus mauvais dans sa catégorie. Le levier se déplace avec précision et sans effort dans son ouverture — bien mieux, en réalité, que beaucoup de changements au plancher. Et on n'y trouve aucun temps d'arrêt, aucun temps mort. Même le frein à main est fort bon, malgré son emplacement d'accès difficile.

La Volvo est tout à fait originale en ce

sens qu'elle est conçue pour être conduite en portant une ceinture de siège. La ceinture ne fait pas partie de l'équipement normal, comme le croient certains, mais si vous la faites monter, elle se trouve fort bien à sa place, avec une unique courroie allant de la colonne de porte par-dessus votre poitrine et votre abdomen pour venir se fixer sur une barre massive par-dessus le tunnel central : simple, indéréglable et sûre. Toutes les commandes secondaires sont accessibles sans avoir à tendre le bras, un véritable modèle de disposition rationnelle éliminant toute confusion. Leur forme aussi est rationnelle. Les poignées à tirer, comme le starter, sont en forme de T, suggérant ainsi le mouvement à faire. Les boutons à tourner sont moletés. Même sans autres indications, vous pouvez prendre le volant et rouler sans tâtonner. Le reste de l'équipement est bien étudié. Il y a un écran au radiateur, un clignoteur de phares, même un essuie-glace à deux vitesses avec une troisième position pour le nettoyage.

L'équipement de la Peugeot est moins perfectionné, mais comme d'habitude sur les voitures françaises, la simplification excessive a engendré la confusion, tout au moins pour un conducteur qui ne connaît pas bien la voiture. Il nous fallut dix bonnes minutes, manuel en main, pour comprendre le fonctionnement du système d'éclairage à tronc unique terriblement compliqué (quoiqu'une fois qu'on a pris le coup, c'est évidemment très rationnel) et le système d'avertisseur à deux tons nous a mis complètement dans l'embarras jusqu'au moment où nous avons compris qu'il n'y a aucun réglage ; on pousse le bouton plus ou moins fort et on se fie à la chance. Nous regrettâmes la robustesse de la Volvo. La tige d'indicateur en matière plastique, par exemple, semble très fragile. Et nous n'avons jamais réussi à nous familiariser complètement avec les mille subtilités du système de chauffage — nous contentant simplement de constater que (comme sur la Volvo) l'appareil est vraiment à la hauteur, avec un débit suffisant pour rôtir une oie quand la température extérieure est sibérienne. Les détails qui sont vraiment à notre goût, c'est encore une fois une commande combinée essuie-glace-nettoie-glace. Un verrou de direction incorporé qui fonctionne dès que l'on retire la clef de contact — quoiqu'on dirait qu'il y a un aimant puissant qui tire la clef vers l'intérieur — et ce système d'aération monté sur le tableau de bord.

Dans les deux cas, les instruments ne sont pas très nombreux. La disposition est la même pour les deux, avec un montage double à auvent devant le conducteur pour un indicateur de vitesse type ruban (celui de la 404 est très imprécis avec une aiguille, celui de la 122 avec un index coulissant lumineux qui nous a induits en confusion parce que nous ne savions pas s'il fallait regarder à la pointe de l'index ou à la base) et un indicateur de niveau d'essence. La Peugeot est équipée aussi d'un ampèremètre et d'une montre électrique, imprécis comme les autres cadrans, et



Des photos prises au cours des essais montrent à quel point la silhouette des deux modèles est démodée.

Des instantanés de virages à grande vitesse montrent une stabilité considérable.

la Volvo porte un thermomètre d'eau. Les deux ont des compteurs kilométriques de trajet et de roulement total.

Bien entendu, les petites commodités ne sont pas parfaites dans l'un ou l'autre modèle. La Volvo n'a pas de compartiment à gants, seulement une petite étagère assez fragile (elle est conçue pour s'écraser au choc) du côté passager. La Peugeot a un compartiment à gants pratique et de bonne taille, mais pas d'étagère. La Volvo a des poches spacieuses sur les portes, la Peugeot des poches plus petites. Les deux offrent beaucoup d'espace à l'arrière pour les parapluies, les cartes de la Lithuanie extérieure ou autres symboles de grand standing qu'il vous plaira d'y déployer. Le décor est différent. Dans la Peugeot, où il y a un choix, par exemple, de marbré noir ou crème pour le tableau de bord, tout est clair et gai, et reposant, avec une sobriété élégante, bien qu'on y trouve aussi un certain air de plastique qui pourrait déplaire aux amateurs de boiserie. Telle qu'elle est, elle nous a beaucoup plu, surtout dans les couleurs crème et bronzage de soleil qui sont celles de la première des deux voitures que nous avons essayées. La Volvo est d'allure plus décidée et sérieuse, mais la surface est encore mieux faite et la sensation de qualité et de luxe encore plus prononcée en dépit des tapis de plancher en caoutchouc — qui sont d'ailleurs mieux ajustés que sur la plupart des autres voitures — et de ce volant vraiment détestable. La protection contre les accidents a été fort étudiée dans les deux modèles, surtout dans la Volvo, qui est vraiment rassurante avec sa garniture souple sur le haut du tableau de bord et l'absence de saillies devant les passagers. La Peugeot a un arrondi pour le genou et un volant profilé, mais pas assez. Les deux ont des écrans de soleil garnis de mousse. Il faut noter que les sièges de la 404 sont assez moelleux à l'arrière pour protéger la tête d'un enfant dans un tamponnement — une chose assez rare — et que ses garnitures de portes sont bien masquées.

Côté confort, on trouve des appuis de bras tout autour dans les deux modèles, ainsi que des appuis rabattables au milieu des sièges arrière, un cendrier pour chaque compartiment (la Volvo en a deux à l'arrière et des places pour agripper la main en nombre suffisant pour tous les passagers pendant que vous jouez les cascadeurs). Il y a plus de place pour les jambes à l'arrière sur la Peugeot, surtout à cause de la minceur rationnelle des dossiers de sièges ; la Volvo pourrait sembler petite si vous tenez absolument à rester loin du volant. Un troisième passager serait aussi moins bien loti sur la Volvo que sur la Peugeot à cause du profil fonctionnel irréductible des sièges. Sur la Peugeot, vous pouvez même prendre une sixième personne pour de courts trajets en montant les sièges de l'avant pour les rapprocher. Apparemment, c'est dans ce but qu'on





Des deux, c'est la Peugeot qui a la silhouette la plus fine et la plus moderne mais des modifications récentes de la carrosserie donnent à la Volvo des lignes plus modernes.



a monté les changements de vitesse sur la colonne de direction et le frein sous le tableau de bord.

Les deux moteurs montrent un tempérament vraiment continental si vous les faites démarrer à froid. Ils tournent rond, ne font pas trop tirer sur le starter — et font beaucoup de bruit, surtout pour l'extérieur. La Peugeot a le battement typique de la soupape à tête en alu — si désagréable dans une circulation intense — à moins que ça vous rappelle le bruit que fait une Ferrari, mais qui disparaît quand le roulement est régulier. Les soupirs de la Volvo viennent surtout des admissions du carburateur — qui n'a que des silencieux rudimentaires à plateaux pour conserver toute sa puissance au moteur. La Peugeot a aussi un accouplement automatique de ventilateur ; vous pouvez entendre le ventilateur quand le moteur est au ralenti par temps chaud, mais se bruit disparaît définitivement quand l'eau se refroidit sur la grande route. Les deux moteurs sont réguliers et nerveux quand ils sont chauds. Celui de la Volvo est particulièrement doux, mais il fait un peu de bruit en accélérant sur route, tandis que celui de la Peugeot devient à peu près silencieux. La 122 a une boîte de vitesses vraiment bonne. Sa tendance très prononcée à sauter la troisième-prise directe demande un peu d'habitude, mais le mouvement est léger et très précis et le synchronisme est sans défaut, même en première. La première elle-même est exceptionnellement élevée, une vraie vitesse de croisière pouvant dépasser 55 km/h et peut-être un peu faible comparée avec nos arracheurs de souches sur une forte côte avec une forte charge. Nous le préférons ainsi.

La seconde est également agréable avec sa vitesse de pointe atteignant presque 100 km/h et sa nervosité à toutes les allures. Enfin, la troisième est tout à fait comme il faut (ses démultiplications sont vraiment exemplaires). La prise directe surmène un peu le moteur à la longue. Nous prenions volontiers la prise directe en surcharge, ce qui fait baisser le régime suffisamment pour que le bruit du moteur se transforme en ronronnement distant, mais la voiture perd alors la plus grande partie de son accélération.

La Peugeot peut réaliser encore une espèce de surcharge en prise directe, et la troisième convient à peu près pour doubler franchement une autre voiture, bien que trop basse pour être gardée longtemps sur les autoroutes. La seconde est plus haute que sur la majorité des voitures françaises et nous la considérons comme idéale pour les virages les plus francs, en tenant compte du fait que son couplage avec la troisième, dans le changement, permet une sélection facile sans risque de marche arrière intempestive.

Nous avons rarement utilisé la première ; elle est bruyan-

(Suite page 118)

MECANIQUE POPULAIRE PRÉSENTE

VOS MAINS PEUVENT TOUT !

Application moderne de la psychologie des réflexes, un procédé nouveau d'initiation des dix doigts à la frappe dactylographique permet, en quelques heures réparties sur deux à trois jours, d'accéder à la maîtrise du clavier. Doc. contre un timbre à SOCLAR, 14, rue A.-Duludet - LA COURNEUVE (Seine).

GAGNEZ 30 F L'HEURE

(3 000 anciens francs)

Gravez des disques. Nouveau métier facile et attrayant. Manuel complet franco, 19 F. JEP (G), B.P. 32-10 Paris, C.C.P. 8.446-40.

Un Régénérateur de Santé



**Simple,
Pratique,
Efficace**

CONTRE: fatigue, rhumatismes, sciatique, lumbago, obésité, cellulite, mauvaise circulation, etc...

LE COUSSIN MASSEUR "VIKI-THERM"

masse et chauffe à la fois. Vous pouvez l'employer à tout moment, même occupé, ou habillé.

10 MINUTES PAR JOUR et vous possédez: Santé, dynamisme, beauté, sveltesse, joie de vivre

GARANTIE 3 ANS

Documentation **MP 1** gratuite

sans engagement

COMPTOIR DES NOUVEAUTÉS
18, rue de la Paix - THANN - (Haut-Rhin)

SI VOUS RECHERCHEZ UN BON MICROSCOPE D'OCCASION

adressez-vous en toute confiance aux **Établ. Vaast**, 17, rue Jussieu PARIS-5^e. Tél. GOB. 35-38. Appr. de toutes marques (biologiques, enseignement) garantis sur facture. Access. et optiques (objectifs oculaires).



gross.
100-600

NEUF ET OCCASION ACHAT-ECHANGE LOCATION DE MICROSCOPES

Liste MP envoyée franco (Maison fondée en 1907)

CHAMPIGNONS DE PARIS

Cultivez-les en toutes saisons dans une cave, cour, jardin, remise ou en coisettes, avec ou SANS Fumier. Culture simple à portée de tous. Bon rapport. Achat récolte assuré. Document d'essai **gratuits**. Ecr.: Éto **CULTUREX**, 40 93 - VETRAZ-MONTHOUX (H.-Savoie).

PLUS D'UN DEMI M² DE RANGEMENT

79^F T.T.C.
FRANCO 300 KM

MOD. M 2000
7,80 x 0,70 x 0,30 m
6 PLATEAUX AMOVIBLES

archives
magasins
bureaux

EXISTE EN D'AUTRES DIMENSIONS
Remboursement sans discussion en cas de retour

MATOL 9 RUE MAX-DORMOY
JEUMONT (Nord)

Essais sur route

Peugeot 404

Volvo 122

(Suite de la page 73)

te et trop basse et elle est très délicate à engager, ce qui nous fait penser que le synchromesh revendiqué serait plutôt quelque chose de moins perfectionné. Les autres vitesses sont fortement synchronisées et s'engagent sans trop de grincement.

L'embrayage de la Volvo est fatigant, parce qu'il est vraiment lourd, à un long déplacement et exige malgré tout du doigté à cause de la première très élevée. Nous avons calé le moteur coup sur coup. La Peugeot est beaucoup plus douce et donne moins d'ennuis et sa pédale est plus légère. On peut en dire autant pour les freins qui, sur la Volvo, demandent un effort plus grand pour donner à peu près le même effet. Les deux voitures ont vraiment des freins très efficaces si l'on considère les chiffres. La Volvo a tendance à verrouiller ses roues arrière et la Peugeot nous a donné l'impression qu'elle pourrait bien partir en fumée sur un terrain montagneux, mais on n'a jamais avec l'un ou l'autre modèle une exhibition de bruit ou de comportement spectaculaire, et pas beaucoup de plongeon sur le nez ou d'embardees, même dans un arrêt

en catastrophe avec une bonne charge à bord.

Parlons maintenant des virages. La 122, comme la 404, ont de grosses roues lourdes qui leur donnent une tendance à faire de petites embardees dans les virages accidentés. La construction de leur suspension arrière accentue la sensation. On se sent un peu comme sur un bateau lorsque les roues passent sur une bosse dans un virage un peu rapide. Mais il est très rare qu'une telle bosse dévie la voiture de sa ligne et vous avez l'impression bien nette de disposer d'une stabilité dans les virages peu commune pour une familiale.

La Volvo traîne un peu dans les virages pour commencer, mais vous pouvez balayer vers l'extérieur avec l'arrière pour l'arrêter ensuite à peu près comme vous voulez en accélérant avec une vitesse appropriée. Un centre de gravité haut placé tend à faire pencher la carrosserie, mais des amortisseurs bien placés limitent ce mouvement dans une mesure stricte. La voiture d'essai que nous avons essayé à ce moment était la première que nous ayons eu à conduire qui soit équipée des nouveaux pneus Firestone, mis au point spécialement pour Volvo et lancés l'année dernière. Ils ont montré une excellente tenue sur route mouillée ou sèche et nous n'avons constaté aucune usure insolite après plusieurs centaines de kilomètres de dures

épreuves. D'une façon générale, la 122 est l'une des plus maniables parmi les familiales à moteur avant et traction arrière, toujours d'une grande régularité dans ses réactions.

La Peugeot colle encore mieux à la route, d'une façon générale. Elle traîne beaucoup plus que la Volvo dans les virages, de sorte qu'on a constamment l'impression qu'on est sous la dépendance du moteur ou autrement, de la résistance latérale des pneus avant. Ce qui est parfaitement exact. Et sur route mouillée (ce sont des X-Michelin) cela peut causer des ennuis si vous n'admettez pas que leur aptitude à tenir la ligne est sérieusement réduite à l'arrière. Nous avons toujours constaté que les X adhèrent autant que tout autre chose sur route mouillée tant qu'ils sont tirés et bien chargés, mais un coup d'accélérateur intempestif sur la 404 peut faire balayer l'arrière sur ses roues peu chargées. C'est le seul défaut dans une tenue générale de route qui est par ailleurs pleine d'agrément et aussi de sécurité. Ici aussi, le roulis est strictement limité, bien que très prononcé et il n'y a aucun changement de caractéristiques en cours de manœuvre.

La direction est également bonne dans les deux modèles. La Volvo n'a peut-être pas cette netteté qui caractérise certaines de nos voitures parmi les plus nerveuses, mais son système est dénué de brutalité et complètement dépourvu d'hésitation et de temps mort. Son fonctionnement doux et constant dément l'aspect rébarbatif du volant et se combine avec un retour au milieu très fort pour aider même un conducteur pas trop expérimenté à appliquer ses moyens judicieusement.

Le dispositif de la Peugeot n'a pas le moelleux de la 122 et les pneus Michelin le rendent lourd aux vitesses d'évolution (trop lourd, vraiment, pour une femme). Sur la route, on a une sensation plus forte de contact avec la chaussée elle-même, et pourtant, il n'y a jamais une transmission excessive des cahots. Il faut dire aussi que la boucle de 7,50 m de la 404 ferait honneur à une voiture beaucoup plus petite. En parlant des embardées, on en vient à la tenue de route. Ici aussi, la Volvo semble affligée d'un défaut de conception de la suspension arrière. Une bosse soudaine ou une série d'ondulations sur une portion droite de la route peut lui donner un roulis momentané assez insolite, mais sans danger, et la Peugeot elle-même semble quelquefois se dandiner dans les mêmes circonstances. A part ça, les deux modèles ont des tenues de route différentes. La suspension de la Volvo est presque aussi ferme que celle d'une voiture de sport et ses amortisseurs sont de toute évidence très puissants, tout au moins à l'avant, mais un isolement très étudié escamote même les plus fortes secousses de grande vitesse et les transforme, comme sur une Volkswagen, en simples accroupissements rapides accompagnés de claquements lointains. La Peugeot, par contre, est bien amortie et escamote la plupart des cahots presque complètement, bien que, lorsqu'elle est surprise par un nid

L'ARMÉE DE TERRE

offre une

SITUATION IMMEDIATE

et de très intéressantes perspectives

D'AVENIR

aux jeunes gens âgés de

18 ANS

et possédant au moins un niveau égal au

CERTIFICAT D'ETUDES PRIMAIRES

Pour favoriser le recrutement de ses cadres de commandement et de ses spécialistes, l'Armée de Terre vient d'adapter aux besoins actuels de la jeunesse les conditions offertes aux engagés volontaires et aux jeunes sous-officiers.

Les engagés choisissent leur arme, leur régiment ou leur école et préparent dans d'excellentes conditions l'une des 321 spécialités offertes par l'Armée de Terre (électronique, radio, auto, etc...).

DES leur entrée au service, ILS NE SONT PLUS A LA CHARGE DE LEUR FAMILLE, même pour l'argent de poche. Pendant les dix-huit premiers mois, défrayés de tout, ils perçoivent pour leurs besoins personnels de 160 à 360 F par mois, suivant la nature de leur engagement.

Ils peuvent être nommés très rapidement sous-officiers — à partir de dix mois — et percevoir à la fois, après la durée légale du service :

- une solde mensuelle de début de 600 F ;
- une surprime pouvant atteindre 7 350 F.

De plus, ils peuvent faire carrière, avec retraite, après 15 ans de service, ou trouver à l'issue de leur engagement des situations lucratives dans la vie civile (Techniciens et cadres).

Pour tous renseignements complémentaires s'adresser : Centre de Documentation et d'Accueil de l'Armée de Terre :

PARIS : A l'angle de la rue de Reuilly et du boulevard Diderot (12^e) ;

PROVINCE : Au chef-lieu de votre département ;

OU ECRIRE A :

ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE TERRE

Direction Technique des Armes
et de l'Instruction (Service MP)

37, boulevard de Port-Royal, PARIS (13^e)

de poule, vous vous en apercevez davantage.

Les deux modèles semblent également indestructibles. Des impressions d'une nature moins élémentaire renforcent ce sentiment de confiance. Les deux modèles ont un excellent éclairage à l'avant, bien que la disposition inclinée de la Peugeot soit un tantinet farouche, et leurs dispositifs d'essuie-glace et anti-buée sont très bons, particulièrement pour la Volvo. Le bruit du vent est faible dans la Peugeot, un peu plus fort dans la Volvo, mais toujours plus faible que ce qu'on trouve d'habitude. Les pneus de la Peugeot font une espèce de sifflement quand on dépasse 80 km/h et on a une sensation générale de résistance aux changements soudains de direction.

Pour résumer, le fonctionnement de la Volvo se fera certainement apprécier, mais on est encore plus attiré par son apparence générale de construction bien étudiée et pratique. On peut en dire autant de la Peugeot. On pourrait croire à première vue que son accélération beaucoup plus rapide et sa vitesse de pointe un peu plus élevée marquent la Volvo comme étant évidemment le meilleur choix des deux. De notre point de vue, c'est la voiture qu'on a le plus de plaisir à conduire, mais la Peugeot compense largement cela par le confort des passagers. C'est une voiture plus reposante, plus familiale d'aspect — et plutôt moins rébarbative d'aspect — également solide, mais moins figolée dans les détails, plus confortable et, à première vue, aussi apte à donner cinq bonnes années de loyaux services. *(Reprod. Small Car)*