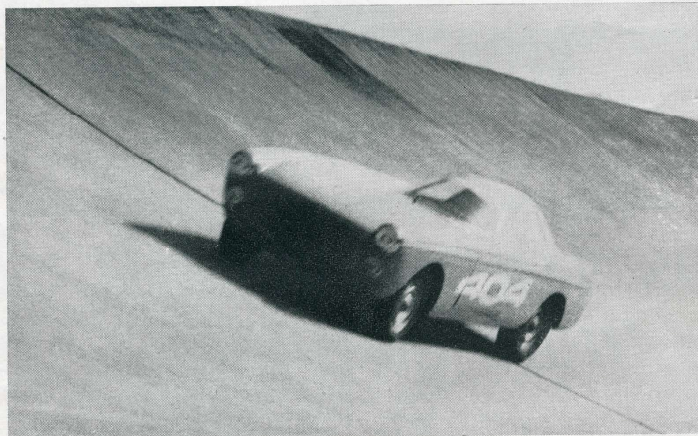
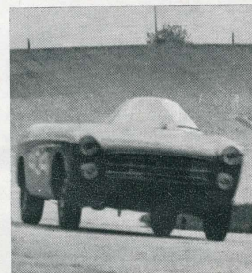
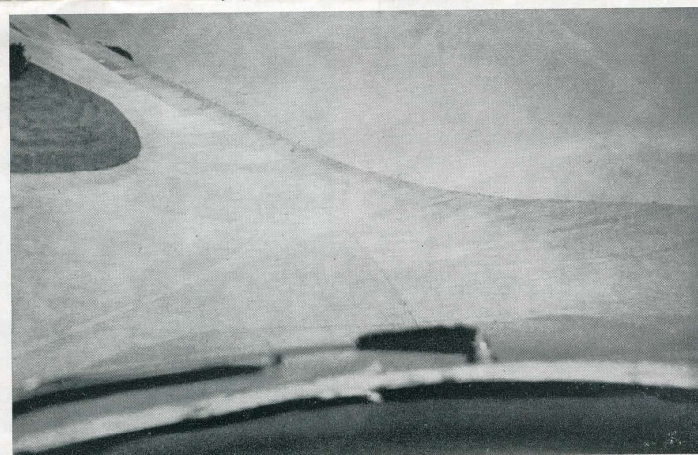


3 900 km par jour pendant 103 heures

40 RECORDS DU MONDE POUR LA "404" DIESEL



En pleine courbe, voici, lancé à 161 kmh, le cabriolet « 404 Diesel » aux 40 records du monde. Ci-dessous : la voiture entre dans un virage de l'anneau de vitesse ; le ciel chavire, l'horizon bascule : vous êtes dans la situation du pilote... puisque cette photo a été prise, lors de la performance, par l'un des conducteurs.



« Le commissaire abaisse son drapeau tricolore. C'est parti. Seconde... troisième. Déjà la courbe. Il ne faut pas trop tirer sur les intermédiaires. Allez, la quatrième. Un tour pour se lancer, 72 secondes pour trouver la bonne trajectoire. Si possible... La ligne jaune défile à gauche, un peu trop à gauche. Il faudrait la serrer de plus près, pour parcourir vraiment la distance moyenne de l'anneau, 2 548,24 m, la seule distance qui compte pour les commissaires, les règlements, les records. Trop à gauche, cela veut dire que la voiture avale 2 580 mètres, 2 600 peut-être. Inutile.

« Mais la voiture n'est pas tout à fait d'accord. Elle se trouve mieux dans son assiette un peu plus haut dans le bol. Amusant ça ! C'est bien un bol cet anneau de vitesse : deux minuscules lignes droites et deux longues courbes dessinées par un mur concave.

« Ça y est : le premier tour de piste est bouclé. Le régime ? Devient bon : 4 800 tours-minute. Encore un effort. A 4 900, c'est le régime de croisière. Voilà. L'escargot au travail ! Bonne idée que cette butée d'accélérateur en forme de colimaçon. Une fois réglée, on n'a plus qu'à admirer le paysage... pendant 190 tours !

« Liens droite — hum ! — des tribunes. Le panneau d'affichage est toujours vide. Perchés dans leur cage vitrée, les commissaires regardent tourner la « 404 » et les chronos. Les mécanos me font de grands signes d'encouragement. Un coup d'œil dans le rétroviseur : je ne les vois déjà plus, embarqué dans la courbe.

La piste est dure

« Tournez, sautez, sautez, sautez. La piste est dure, un peu trouée et beaucoup rapiécée. La suspension encaisse bien. Si j'ai bien compris, en 1 000 kilomètres à 160, les amortisseurs auront autant travaillé que s'ils avaient eu à supporter 20 000 km à 85 de moyenne...

« Sacré beau temps, mais le soleil est gênant. Il faudra garnir de sparadrap le haut du pare-brise...

« Tiens, le panneau d'affichage ne fait plus relâche : 56" 3/10. Bravo, je tourne exactement dans le temps... »

● SUITE PAGE 2.

« Deux chiens coupent la route... »

« Dans la ligne droite opposée à celle des tribunes, deux gros chiens coupent subitement la route... »

Champions du sport automobile, Roger de Lageneste et Carl du Genestoux, deux des cinq pilotes qui se relayèrent au volant de la voiture des records, racontent « leur ronde » sur l'anneau de vitesse de Montlhéry.

● Voir page 3.

Pour rouler à 161 kmh de moyenne un escargot

La spécialité du Chef des Essais de Peugeot, c'est l'escargot de Montlhéry. Ce petit appareil étrange a joué un grand rôle dans la chute des 40 records.

● Voir page 2

Soudain la voiture s'arrête au stand de ravitaillement

Deux heures après le départ, Roger de Lageneste s'arrête au stand de ravitaillement. « J'ai l'impression qu'une tubulure a lâché », dit-il, l'air furieux, aux mécanos qui se précipitent.

Mais, la moyenne de 157,54 kmh pour les 200 miles va remonter rapidement à plus de 161,75 kmh comme le montrent les tableaux des records battus ou établis par la « 404 Diesel ».

● Voir page 2.



L'INDENOR DES RECORDS EST SUR LES ROUTES

Il y a chevaux et chevaux, selon que l'on est ministre des Finances ou technicien de l'automobile. De toutes façons, ces chevaux fiscaux ou SAE sont à votre service puisque le moteur Indenor 88, monté sur la voiture aux 40 records du monde, équipe les « 404 Diesel » que vous voyez dans les rues et sur les routes.

Où se cachent ces chevaux ? Mais l'Indenor 88 n'a rien à vous cacher...

● Voir page 3.



Brillante, sobre, économe, toujours en bonne santé, travaille vite et sans fatigue, ne donne pas de soucis.

Non, il ne s'agit pas d'une annonce matrimoniale...

● Voir page 4.

40 RECORDS DU MONDE

Suite de la page 1

Lorsque trois heures plus tard, l'homme qui monologue ainsi s'arrêtera au stand de ravitaillement, il aura battu 8 records du monde. Un autre pilote lui succédera et la ronde continuera sur l'anneau de vitesse de l'autodrome de Linas-Montlhéry. En 103 heures, cinq conducteurs se relayant au volant parcourront 16 627 kilomètres à plus de 161 de moyenne, établissant au total 40 records internationaux.

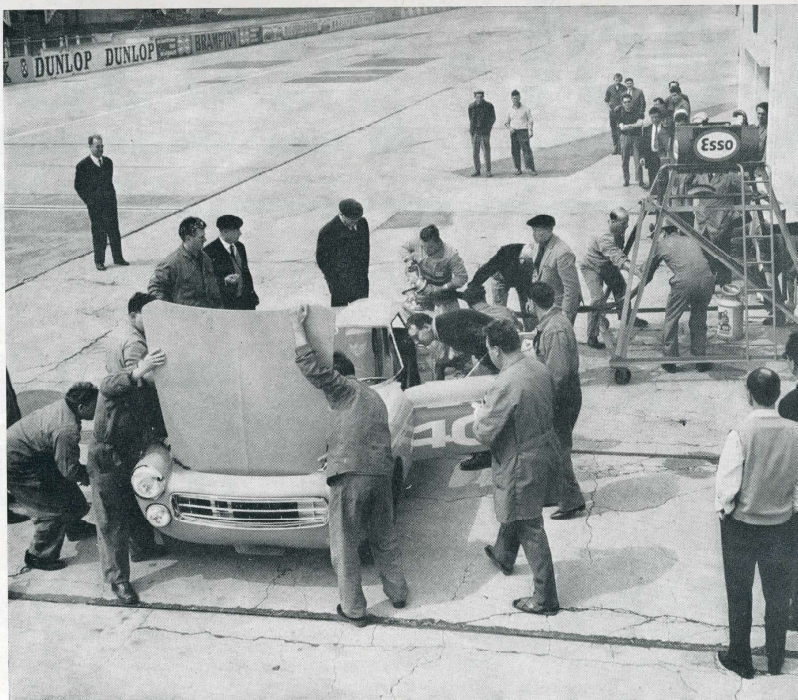
La voiture est un cabriolet « 404 » propulsé par moteur Diesel Indenor 88. Accessoires superflus pour ce genre d'épreuve, les pare-chocs et enjoliveurs de roue ont été déposés. L'habitacle est un hard-top avec pare-brise très incliné, la place du passager étant recouverte d'une tôle soudée. À l'avant, deux buse d'entrée d'air assurent, l'une la ventilation de l'habitacle, l'autre le refroidissement accéléré du carter d'huile. Enfin, à l'arrière gauche, un décrochement a permis d'adapter au réservoir une tubulaire de 12 centimètres de diamètre : grâce à cette modification, le plein de carburant se fait en trente secondes maxima.

Bien entendu, quatre équipes de cinq mécaniciens, renforcées de deux spécialistes du moteur Indenor se relaieront jour et nuit, au rythme de la ronde, pour assurer les opérations de ravitaillement et de vérification. Grâce à leur dextérité — et leur enthousiasme aussi — la durée moyenne des 27 arrêts sera de 52 secondes !

Et quand le drapeau à damiers s'abaissera, chacun manifestera bruyamment sa joie d'avoir participé à cette victoire totale de la « 404 des records ».

Comme les règlements le stipulent, les commissaires feront démonter le moteur : ils pourront alors noter dans leur procès-verbal que c'était bien un moteur Diesel de moins de 2 litres de cylindrée qui avait tourné pendant 72 heures à près de 5 000 tours-minute, soit à une moyenne horaire de 161,49 km-h.

Pascal LAPLAZE.



le plein "Esso" en 30 secondes

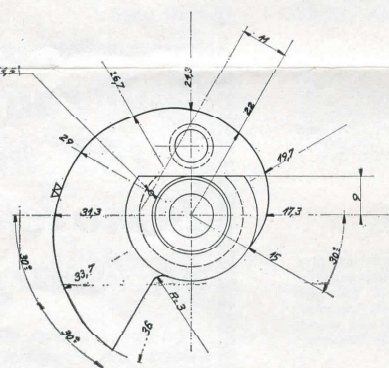
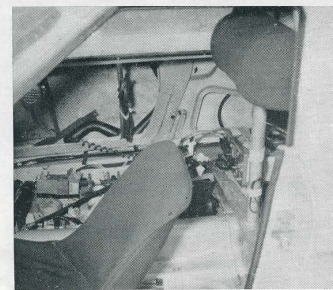
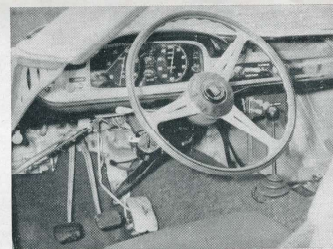
Arrêt ravitaillement et changement de pilote. Pas le temps d'astiquer les chromes ! Un mécano bondit à l'arrière de la « 404 », ouvre le coffre, prêt à y puiser l'outillage que lui réclameront éventuellement les trois mécaniciens (dont un spécialiste du moteur Indenor) qui s'affaireront déjà à l'avant, vérifiant les niveaux d'huile, d'eau et s'assurant que tout est resté en ordre. Dans le même temps, le ravitailleur « Esso » fait le plein, déversant en trente secondes quelque 60 litres de gas-oil dans le réservoir spécial de 95 litres (la voiture roulant pendant trois heures sans arrêt et ne consommant que 19 litres à l'heure, soit 12 litres environ aux 100 km, il reste toujours une trentaine de litres de carburant dans le réservoir). A mi-course, aura lieu la seule et unique vidange des 4 litres d'huile moteur « Esso », opération réalisée en vingt-cinq secondes grâce au robinet rapide fixé sur le carter et à l'utilisation, par le mécano, de gants d'amiante... A noter encore que, par prudence, les pneus avant — gonflés à 2 kg, soit à une pression supérieure à la normale — seront changés, quoique pratiquement pas usés, après 7.000 km de course.

1 135 KILOS TOUTES PIÈCES DÉTACHÉES COMPRIS

35 clés, 2 tournevis, 2 marteaux, 4 pinces, 1 vilebrequin, 2 rallonges, 1 cardan, 13 douilles, 1 pied-de-biche, 1 cisaille, 1 lime, 1 scie à métaux, 1 pinceau, 1 démonte-pneu, 1 paire de ciseaux, 1 aimant, 1 glace, 2 grattoirs, 2 amortisseurs, 1 rampe de culbuteurs, 1 dynamo, 1 pompe à eau, 1 démarreur, 1 pompe d'injection, 1 régulateur, des durites, des joints, des colliers, des fusibles, des câbles, des vis, des goupilles, des boulons, de la ficelle, de la toile émeri, de la toile adhésive, des élastiques, du fil de fer, 1 savon, 3 lampes électriques, 1 paire de gants d'amiante : cet inventaire, digne de Prévert et des Frères Jacques, est celui de l'outillage et des pièces détachées répartis dans la voiture, entre le coffre arrière et le plancher, car — les règlements de la Fédération Internationale Automobile l'exigent — le matériel destiné à d'éventuelles réparations doit être embarqué à bord.

Ainsi, le cabriolet « 404 Diesel » des records pesait 1 135 kilos, y compris le poste radio émetteur-récepteur. Comme on peut le voir, quelques modifications avaient été apportées, à l'intérieur de la voiture : la position « compétition » du pilote avait amené l'adoption, bien entendu, du siège baquet et, par suite, l'abaissement de la colonne de direction et du volant (en bois) tandis que la

boîte de vitesses était commandée par levier au plancher ; enfin, le tableau de bord comportait le compte-tours indispensable pour régler avec précision le régime du moteur.



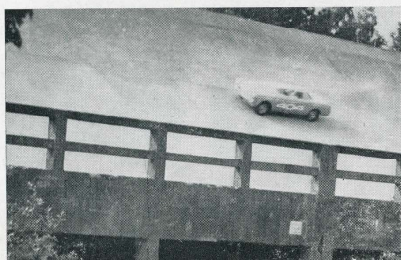
Plan de l'escargot de Montlhéry, le colimaçon métallique champion de vitesse.

La spécialité du chef : l'escargot de Montlhéry

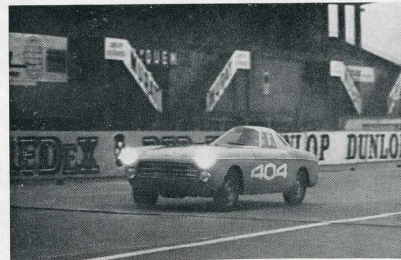
UNE fois lancée, sur un tour de piste couvert en 72 secondes, la voiture devait tourner en 56" 3/10. Ce temps ne correspond pas à la vitesse maximum du véhicule et le pilote devait donc rouler « pied un peu levé », position devenant rapidement inconfortable pour la jambe. Aussi, pour à la fois éviter une fatigue musculaire du conducteur et permettre une parfaite régularité de marche, le chef des essais « Peugeot », M. Lacroix, avait mis au point « l'escargot de Montlhéry ».

Cet appareil est un élément métallique en forme de spirale — d'où son nom — servant de butée à la pédale d'accélérateur. Grâce à une manette placée sous le volant, cette butée pouvait se régler, en fonction de la force et de la direction des vents, de la température extérieure et de tout autre facteur risquant d'intervenir sur le régime du moteur.

LE FILM DE LA PERFORMANCE



Le départ vient d'être donné. Pour la première fois, la « 404 Diesel » aborde l'une des deux courbes de l'anneau de vitesse de Montlhéry. La voiture « colle » à la piste dessinée, ici, par un mur concave en béton relevé à 45 degrés.



La nuit s'achève. La voiture passe devant les tribunes vides : ce ne sont pas les « 24 heures du Mans »... Mais la conduite nocturne a posé des problèmes aux pilotes, seuls au volant, sans concurrent à doubler, mais avec une moyenne impitoyable à respecter.



C'est fini, le commissaire abaisse damiers. Le cabriolet « 404 Diesel » établi, quarante records du monde. A l'omètre-heure de moyenne, la voiture kilomètre, soit 6.525 tours de l'anneau.

Une interview
de Michel SAYSSAC

LES PILOTES

RACONTENT LA RONDE



CARL DU GENESTOUX

ROGER DE LAGENESTE

TOUTES les 3 heures le jour, toutes les 2 heures 15 la nuit, la « 404 » des records changeait de pilote. Cinq conducteurs se relayaient ainsi au volant : Besnardière, Gérard et Tchekemian, tous trois pilotes du Centre d'essais Peugeot, et Roger de Lageneste et Carl du Genestoux, que les amateurs de sport automobile connaissent bien. « Le maître » — il est champion de France 1964, catégorie « Sport et prototypes » — et « Bouly » courent ensemble, depuis trois ans, les grands rallies, tels Liège-Rome-Liège, Monte-Carlo, etc. Ce que fut pour eux cette épreuve d'un genre particulier, ils vous le disent ici.

Roger de Lageneste dit « Le Maître » :
« comme en avion »

« Je cours depuis dix ans. Une centaine de rallies, je ne sais combien de compétitions sur circuits de vitesse m'ont évidemment placé face à toutes les difficultés que doit vaincre un coureur. Sur les routes verglacées du Rallye de Monte-Carlo, ou lancé à 250, 260 km/h — au milieu d'autres concurrents — sur le circuit des 24 Heures du Mans, vous avez de sérieux problèmes de conduite.

« Ici, pas de risques, mais un danger né du respect du tableau de marche très précis : la monotonie. La voiture est très sûre, mais pendant trois heures vous voyez le même horizon, à la même allure : 190 tours environ, sur le « bol de vitesse ». C'est alors qu'il ne faut pas se laisser endormir par l'aspect promenade père de famille. On doit se trouver des occupations.

« L'état de la piste vous en procure. Déjà très détériorée, elle change d'aspect d'heure en heure. Des trous se forment. J'appelle par radio la tour. Deux tours après, je passe à un mètre du maçon qui répare fébrilement, avec du ciment à prise rapide.

« Et puis, il y a mon spectateur assidu : un corbeau perché en haut de l'anneau, pile au km 1, que je retrouve toutes les 56 secondes. Parfois, je grimpe dans la courbe pour l'effrayer ; impassible, il me regarde passer.

« Enfin, à certaines heures, on doit doubler d'autres voitures qui, à l'essai, tournent également sur l'anneau. On passe au-dessus, ce qui nous oblige à monter assez haut dans les courbes et l'on a l'impression alors d'être en avion.

« Puis vient la fin de la période de conduite. Le gars qui tient le tableau annonçant le temps au tour, accroche ses panneaux : « 10 tours », « 9 tours », etc. C'est le compte à rebours avant l'arrêt ravitaillement. Dernier tour : on lève le pied au km 2,250. On ne rétrograde pas, on freine, pour ménager la boîte ; il faut calculer son coup pour s'arrêter au millimètre près. Ça y est ; les gestes automatiques : couper le contact, tirer la commande d'ouverture du capot, sortir de la voiture, nettoyer le pare-brise. Déjà le successeur est en place. Les mécanos ont fini. C'est reparti, la ronde continue.

« A partir de ce moment, je dispose de neuf heures de liberté, puisqu'il me faudra être au bord de la piste trois heures avant de reprendre le volant. Je n'ai guère envie d'aller dormir. Alors je discute, rigole avec les mécanos. L'ambiance est très sympathique, très gaie. Je suis heureux d'être là. Vous savez, c'est très réconfortant de voir un constructeur français se lancer dans ce genre d'aventure. »

Carl du Genestoux dit « Bouly » :

« deux chiens me coupent la route »

« Ça tourne, ça tourne. Vu le dessin de la piste, on est plus souvent en virage qu'en ligne droite. De ce fait, la conduite de nuit se révèle assez pénible ; la piste est balisée par de petits feux et si, par malheur, vous fixez votre attention sur cette guirlande lumineuse, très vite vous éprouvez une sensation désagréable : vous ne savez plus où vous êtes : en ligne droite ? en courbe ? sur un manège ?

« Je crois que c'est un phénomène que nous avons tous les cinq remarqué, tout comme le danger que pouvait constituer à la longue une conduite sans problème et confortable, étant donné l'excellente tenue de route et la bonne suspension de la voiture.

« Chacun avait ses recettes pour se distraire, après avoir réglé la vitesse du véhicule pour tourner dans les temps. Pour ma part, j'avais déjà la chance de pouvoir bavarder par radio avec ma femme qui se trouvait au bord de la piste. Sinon, je chantais... n'importe quoi. Ou je grignotais : une pomme, un biscuit, du chocolat. J'aurais bien aimé fumer une cigarette de temps à autre. Mais impossible d'allumer une gauloise : la piste est dans un tel état, que jamais je n'ai pu faire se rencontrer la flamme du briquet et la cigarette.

« C'est le dimanche que j'ai eu droit à un divertissement de choix... Dans la ligne droite opposée à celle des tribunes, deux gros chiens me coupent subitement la route, traversant la piste à un train de sénateur. Un léger écart me permet de les éviter. Je décroche immédiatement le micro et donne l'alerte par radio. On m'informe que les mécanos les ont pris en chasse. Bientôt, tout sera rentré dans l'ordre et les toutous à la niche... »

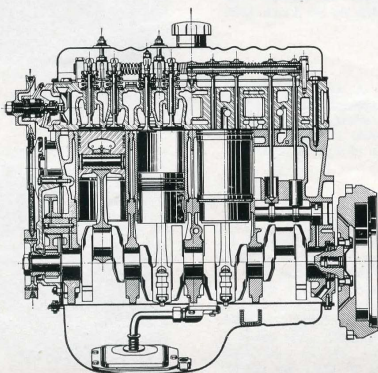
l'Indenor des records est sur les routes

VOICI, sans voiles, le fameux moteur Indenor 88 qui équipait la voiture des records et que l'on trouve sous le capot des « 404 Diesel » (berline et familiale) roulant allégrement sur les routes de France et de l'étranger. Ses caractéristiques générales sont les suivantes :

- Type XD 88 incliné à 20° sur Berline et Familiale 404.
- 4 cylindres en ligne 88x80.
- Cylindrée : 1.948 cm³.
- Rapport volumétrique : 21/1.
- Puissance maxi SAE : 68 CV à 4.500 tr/mn.

Puissance fiscale : 8 CV.
Culasse en alliage léger spécial à chambres de turbulence.

- Chemises amovibles humides.
- Arbre à cames latéral dans le bloc cylindres.
- Soupapes en tête, culbutées.
- Vilebrequin à 5 paliers.
- Ventilateur débrayable automatique.
- Boîte à 4 vitesses synchronisées et marche AR.
- Équipement électrique 12 volts 75 AH.
- Réservoir gas-oil : 50 litres.



16 627 KILOMÈTRES EN 103 HEURES

A vol d'oiseau, Tokyo se trouve à 15 265 kilomètres de Paris et c'est 16 627 kilomètres que la « 404 Diesel » a couverts en un peu plus de quatre jours ! Résultat : 36 records du monde battus et 4 nouveaux établis, lors des deux tentatives du véhicule équipé :

● les 4 et 5 juin, d'un moteur Indenor de 2 163 cm³ de cylindrée (voir tableau 2)

● les 11, 12, 13 et 14 juin, d'un moteur Indenor de 1 948 cm³ de cylindrée (voir tableau 1).

Sur ce tableau des records établis avec le

moteur d'une cylindrée inférieure à 2 litres, on remarque une légère baisse de la moyenne horaire, après deux heures de ronde : 157,54 km/h au lieu de 159 à 162. Cette baisse de régime correspond à l'unique incident qui ait marqué les « 72 heures de Montlhéry 404 Diesel ». En effet, une tubulure de la pompe d'injection, soumise à une pression de 9 kg, devait être remplacée. Le changement de cette pièce réclama évidemment plus de temps que les soixante secondes d'arrêt ravitaillement prévues par le tableau de marche. Et pourtant, à l'arrivée, le temps moyen des 27 arrêts effectués était de 52 sec. 59/100.

RECORDS INTERNATIONAUX POUR VEHICULES A ALLUMAGE PAR COMPRESSION CLASSE « E » 404 MOTEUR DIESEL INDENOR 88 - Cylindrée 1948 cm³

RECORDS BATTUS (départ arrêté)

| Distance | Temps | Vitesse moyenne |
|-------------|-----------------|-----------------|
| 50 km | 18' 45" 57 | 159,92 km/h |
| 50 miles | 30' 1" 65 | 160,79 km/h |
| 100 km | 37' 12" 84 | 161,23 km/h |
| 100 miles | 59' 37" 80 | 161,93 km/h |
| 1 heure | | 161,929 km |
| 200 km | 1 h 14' 48" | 162,14 km/h |
| 200 miles | 2 h 2' 35" | 157,54 km/h |
| 3 heures | | 478,058 km |
| 500 km | 3 h 8' 3" 70 | 159,52 km/h |
| 500 miles | 4 h 59' 56" 69 | 160,96 km/h |
| 6 heures | | 965,836 km |
| 1 000 km | 6 h 12' 27" 35 | 160,97 km/h |
| 1 000 miles | 9 h 57' 9" 22 | 161,70 km/h |
| 12 heures | | 1 940,733 km |
| 2 000 km | 12 h 21' 49" 50 | 161,76 km/h |
| 2 000 miles | 19 h 53' 52" 59 | 161,76 km/h |
| 24 heures | | 3 881,884 km |
| 5 000 km | 30 h 58' 5" 47 | 161,62 km/h |
| 48 heures | | 7 751,457 km |

NOUVEAUX RECORDS ETABLIS

| | | |
|-------------|-----------------|---------------|
| 5 000 miles | 49 h 51' 30" 14 | 161,39 km/h |
| 10 000 km | 61 h 55' 4" 08 | 161,50 km/h |
| 72 heures | | 11 627,329 km |

RECORDS INTERNATIONAUX POUR VEHICULES A ALLUMAGE PAR COMPRESSION CLASSE « D » 404 MOTEUR DIESEL INDENOR - Cylindrée 2163 cm³

RECORDS BATTUS (départ arrêté)

| Distance | Temps | Vitesse moyenne |
|-------------|-----------------|-----------------|
| 50 km | 18' 34" 94 | 161,4 km/h |
| 50 miles | 29' 42" 85 | 162,48 km/h |
| 100 km | 36' 54" 4 | 162,586 km/h |
| 100 miles | 59' 23" 93 | 162,566 km/h |
| 1 heure | | 162,563 km |
| 200 km | 1 h 13' 49" 98 | 162,529 km/h |
| 200 miles | 1 h 58' 47" 29 | 162,576 km/h |
| 3 heures | | 488,064 km |
| 500 km | 3 h 4' 24" 96 | 162,675 km/h |
| 500 miles | 4 h 59' 30" 54 | 161,199 km/h |
| 6 heures | | 969,031 km |
| 1 000 km | 6 h 11' 24" 72 | 161,545 km/h |
| 1 000 miles | 9 h 59' 45" 73 | 160,997 km/h |
| 12 heures | | 1 936,607 km |
| 2 000 km | 12 h 24' 17" 48 | 161,226 km/h |
| 2 000 miles | 19 h 56' 49" 37 | 161,361 km/h |
| 24 heures | | 3 878,177 km |
| 5 000 km | 31 h 10' 17" 49 | 160,402 km/h |

(Record établi).