

# ***l'auto-journal***

N° 12 - 1<sup>er</sup> JUILLET 1973 - PRIX: 3,50 F

**100 REC  
POU  
NE PAS P  
SON PE**

# **10 ESSAI LAQUELLE CHOISI**



- \* **RENAULT 5 TL**
- \* **PEUGEOT 304 S**
- \* **SIMCA 1100 S**
- \* **PEUGEOT 104**
- \* **SIMCA 1000 RALLYE II**
- \* **RENAULT 12 TS**

# VIRAGES ET VILLAGES DONNENT A LEUR VISAGE UNE NOUVELLE IMAGE

- ❶ PEUGEOT 104
- ❷ RENAULT 5 TL
- ❸ CITROËN GS 1220
- ❹ PEUGEOT 304 S
- ❺ RENAULT 12 TS

- ❻ SIMCA 1000 RALLYE II
- ❼ SIMCA 1100 S
- ❽ RENAULT 16 TS A
- ❾ PEUGEOT 504 TI
- ❿ CITROËN D SUPER 5

■ Bien sûr, ils nous sont familiers. Ces dix modèles représentant l'essentiel de la production française qui assure elle-même 80 % des immatriculations sur le marché intérieur. Pourtant, en passant de l'un à l'autre, au long de ces 3 600 km parcourus en une semaine, nous avons fait plus ample connaissance. Au fil des virages et des villages, ils nous ont livré leur vrai visage. Bernard Carat en dessine ici les profils.

En concentrant notre attention sur dix voitures, nous avons dû, naturellement, en écarter plusieurs. Peugeot 404, Simca 1301, Chrysler 180 : aucun de ces véhicules à essieu arrière rigide n'attire 1 % des acheteurs français. La 204 était absente, mais non sa cousine la 304, plus récente et plus vendue. Si nous avons renoncé à la 2 CV et à R 4, c'est que ces braves petites auraient éprouvé du mal à suivre le peloton. Nous n'avons rien contre ces deux gamines qui nous sont chères, car peu coûteuses et très pratiques. Quant aux R 6 et Ami 6, nous les tenons pour bien

moins intéressantes que leurs petites sœurs R 4 et 2 CV.

Donc, nous avons pris la route avec dix voitures et une quinzaine d'équipiers. Notre petite troupe comprenait deux photographes et des conducteurs prêts à relayer leurs camarades.

Lundi, première étape, Paris-Colmar, sans emprunter la N 4 ; autoroute A 6 jusqu'à Auxerre, puis Tonnerre, Châtillon, Langres, Vesoul, Belfort. Cette route agréable et peu encombrée nous conduit dans l'Alsace gaie et colorée des vignes et des maisons à colombages. Mardi, nous gagnons Lyon par Besançon, Arbois, Bourg, et le surprenant bourg fortifié de Pérouges. Mercredi, Lyon-Aix-en-Provence : autoroute A 7 jusqu'à Valence. Par Chabeuil et Peyrus, nous accédons au Vercors grandiose et désert, à la forêt de Lente, points culminants de notre tour de France et de nos souvenirs. Jeudi, Aix-Bordeaux, par Castres, Montauban, Agen, Nérac. A Villandraut (Gironde), une découverte entre tant d'autres : l'étonnant château XIV<sup>e</sup> siècle du pape Clément. Je ne connaissais, sous le nom de cet évêque de Bordeaux, premier pontife d'Avignon, qu'un graves rouge de Pessac, petit-cousin du Haut Brion. Je reviendrai. Vendredi, Bordeaux-Rennes, par Saintes (à revoir), Niort, Fontenay-le-Comte, Les Sables-d'Olonne, le Gois, Nantes, d'où nous rejoignons Rennes au milieu des genêts. Vendredi, le Mont-Saint-Michel (une pause), Honfleur (autre pause), Rouen, Amiens, Bapaume, Lille. Le dimanche matin, retour à Paris par l'autoroute.

De ce tour de France, nous ramenons donc un jugement sur ces dix modèles que nous situons de façon précise les uns par rapport aux autres. Nous en tirons aussi trois convictions.

D'abord, il existe dans tout l'hexagone de nombreuses routes agréables et peu fréquentées. Tout le monde le sait. Combien en profitent ? Les conducteurs moutonniers forment les gros battillons et les gros bouchons.

Ensuite, les villes françaises demeurent affligées d'une signalisation désastreuse, voire inexistante. Essayez donc, par exemple, de sortir d'Aix-en-Provence dans la bonne direction.

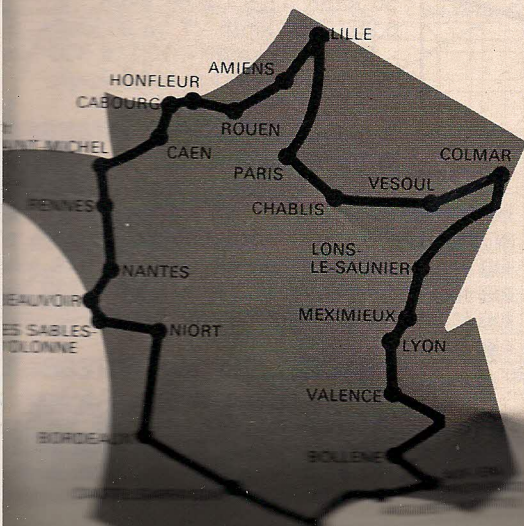
Enfin, il faut le souligner ; en dehors des autoroutes, les 5 CV modernes R 5 et 104, accompagnent sans broncher des modèles bien plus étoffés. Elles se retrouvent au rendez-vous à la même heure que les autres, ou presque.

Vu leur prix et leurs exigences moins élevées, leur tenue, leur bonne suspension (supérieure à celle de maintes berlins plus voyantes), leur aisance en ville, comment ne pas croire à leur avenir ? C'est sans doute le point qui nous a le plus frappés. Les Français achètent presque toujours des voitures un peu trop lourdes pour leurs besoins et leur moyens. Ne vaudrait-il pas mieux préférer une 5 CV à une 7 CV, et rouler un peu plus ?

Par exemple faire un tour de France mais en flânant un peu, bien sûr. Je m'en suis promis de l'accomplir. Je ne connais ni Ceylan ni Bangkok ; je ne suis pas formé à l'école des charters. Il me reste tant de choses à découvrir et à revoir à la portée de la main et du cœur.

**Gilles GUÉRITHAULT**

Ont participé à cette confrontation : Pierre Borne, Gilles Boucher, Constantin Brive, Bernard Carat, Didier Charvet, Michel Coquart, André Costa, Gilles Guérithault, Louis Le Poulouen, Jean-Loup Nory, Jean-Louis Schmitt, Robert Séjourné.  
Photos : Alan Cormier, Alberto Martinez.



# CITROËN GS 1220

...sine est à Rennes, l'une de  
...s-étapes et tout naturelle-  
...e est devenue la reine de la  
...Citroën. La 1220 est déjà la  
...mouture de GS, quelques  
...es cubes supplémentaires  
...onné une grande bouffée  
...rs que sa suspension, une  
...es du genre, fait toujours  
...Hydraulique. Tout baigne  
...le, elle est même devenue  
...re en essence que le pré-  
...e. Certains considèrent la  
...l'archétype de la voiture  
...ec ses très grandes qua-  
...es profondes lacunes. Une  
...asse rarement indifférent,

les GS ont leurs adorateurs et leurs détracteurs aussi acharnés.

Avec 1222 cm<sup>3</sup>, le moteur quatre cylindres à plat refroidi par air, développe maintenant 60 ch DIN ce qui a permis d'allonger un peu le rapport de pont et donc de diminuer le régime moteur pour une même vitesse. Du même coup, le couple et la souplesse sont devenus normaux et la consommation a diminué tandis que disparaissaient la plupart des ennuis mécaniques chroniques. La récupération de sécurité et les qualités routières de la GS n'ont plus besoin d'être décrites, on sait que sa tenue de route n'a d'égale que la précision

de sa direction et la puissance de son freinage. La suspension est un autre atout important; elle allie la souplesse à l'amortissement sauf sur certains dos d'âne. Elle est enfin réglable et supporte sans fléchir une charge importante. A l'intérieur, pratiquement rien n'a été amélioré depuis le premier modèle mais le tableau de bord au dessin bizarre est toujours lisible et très complet. Saluons une fois encore la poignée de frein à main encastrée au tableau. Les sièges sont bons mais l'habitabilité est plutôt mesurée, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière. La visibilité enfin souffre des montants de pare-brise trop épais et de la lunette arrière trop haute et trop inclinée. Sur les côtés, c'est presque parfait, surtout vers les trois-quarts arrière.

Un essai de contrôle à Montlhéry nous a permis d'obtenir une vitesse réelle de 151,3 km/h au tour. Le kilomètre départ arrêté a été chronométré en 37 s 3/5, ce qui est moyen, sans plus, dans la catégorie. La consommation à 70 km/h de moyenne atteint encore 7,3 litres, ce qui est relativement beaucoup. Au cours de notre tour de France, nous avons consommé 10,5 litres aux 100 km à la moyenne générale de 91,2 km/h. Sur autoroutes, la moyenne s'est élevée à 131 km/h pour une consommation de 12,25 litres. En montagne, la GS n'est pas tellement à l'aise et souffre encore d'un certain manque de chevaux à bas régime. Au contraire, la boîte de vitesses fait tout son possible avec ses quatre rapports bien placés. Le levier central est très maniable mais manque toujours un peu de précision dans les manœuvres rapides.

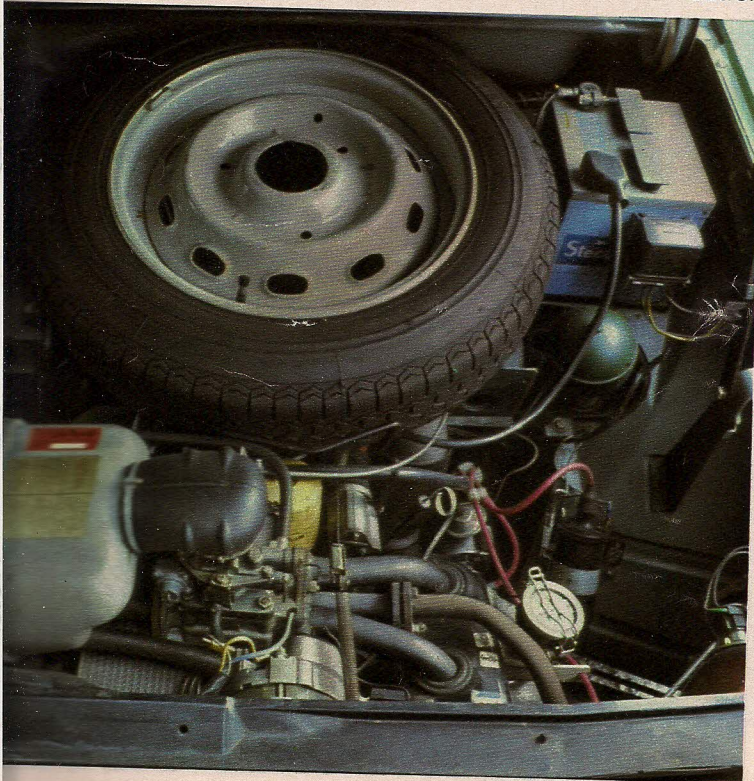
Ayant réduit ses régimes, la GS a aussi beaucoup gagné en silence et elle peut certainement revendiquer le

titre de voiture à moteur refroidi par air la moins bruyante dans toutes les conditions d'exploitation. Un tour de France à la médaille: elle consomme pas mal d'huile à grande vitesse mais le constructeur a prévu la solution et il est le seul à avoir pensé à mettre un porte-bidon sous le capot, ce qui est bien pratique. Ce capot ouvre dans le mauvais sens, contre le vent avec une seule main et l'accès à la mécanique reste facile pour un mécanicien aux mains très agiles. Le coffre de forme géométrique offre un volume vraiment intéressant.

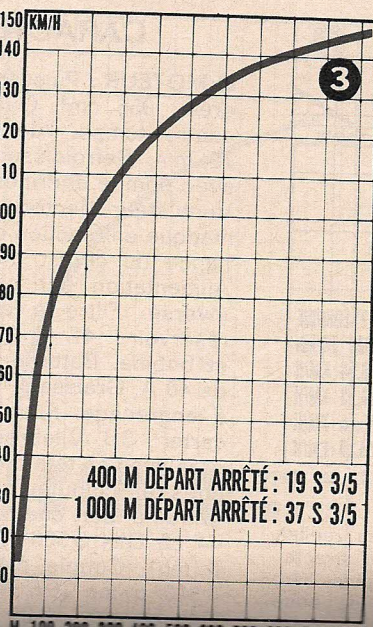
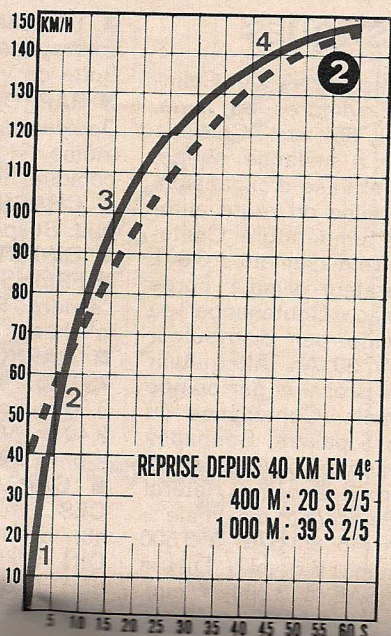
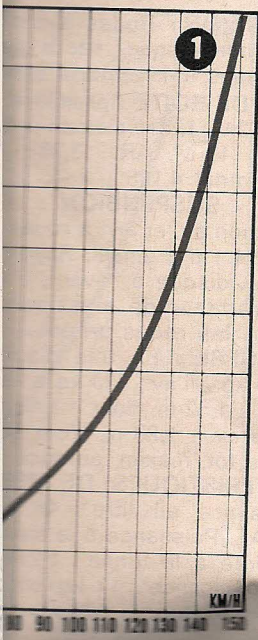
**TOUR DE FRANCE  
CONSOMMATION 10,5 LITRES  
A 91,2 KM/H**

Que souhaiter pour le modèle GS? Bien sûr, une consommation plus basse mais aussi un peu plus de nervosité, la vitesse de pointe devant être considérée comme satisfaisante. Mais, une certaine GZ est plus proche et il faut rappeler qu'il s'agit d'une version à moteur birotor Volkswagen monté transversalement. Avec ses gros pneus, des ailes munies de spoilers, des roues dures et un échappement volumineux, très complet, elle sera capable d'atteindre des vitesses de l'ordre de 175 km/h. Malheureusement, son prix très élevé découragera bien des amateurs, ce qui est dommage. Le moteur rotatif affirmera ainsi sa réputation de mécanique coûteuse, ce qui ne serait pas le cas en grande série. Avec la GZ, la famille GS s'achève, mais pas mal de temps à venir. Ainsi, après tant d'autres, Citroën fait un premier pas dans les rangs des partisans du moteur en travers. Ce dernier sera aussi adopté pour la voiture beaucoup plus grosse.

...cylindres à plat refroidis par air : c'est intéressant mais le  
...en doit jouer les petites mains à la moindre vérification.



● vitesse maxi: 151,3 km/h ● 1000 M DÉPART ARRÊTÉ: 37 S 3/5



## 1. CONSOMMATION :

■ Nous avons relevé une consommation à 100 km de 5,2 l à 40 km/h - 5,5 l à 50 km/h - 5,9 l à 60 km/h - 6,35 l à 70 km/h - 6,75 l à 80 km/h - 7,20 l à 90 km/h - 7,7 l à 100 km/h - 8,4 l à 110 km/h - 9,2 l à 120 km/h - 10,5 l à 130 km/h - 12,2 l à 140 km/h - 14,4 l à 150 km/h.

## 2. ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS :

■ En utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 3 s 3/5 - 50 km/h en 5 s - 60 km/h en 6 s 2/5 - 70 km/h en 8 s - 80 km/h en 10 s - 90 km/h en 12 s 2/5 - 100 km/h en 15 s 4/5 - 110 km/h en 19 s 3/5 - 120 km/h en 25 s - 130 km/h en 33 s 2/5 - 140 km/h en 45 s - 147 km/h en 60 s. En pointillés, courbe de reprise depuis 40 km/h, en quatrième.

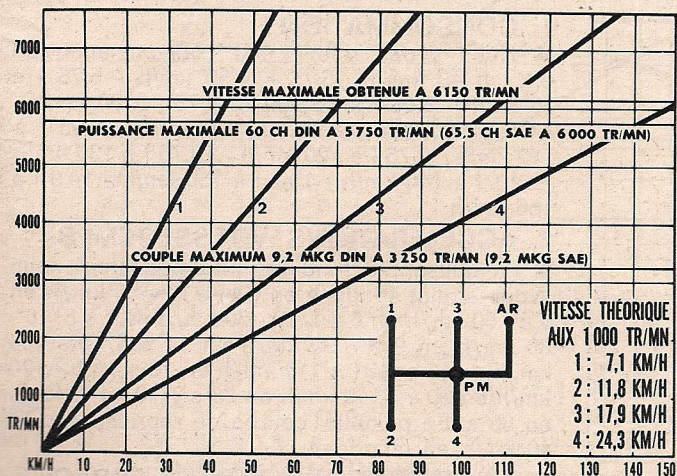
## 3. ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE :

■ Nous avons obtenu 70 km/h aux 100 m - 80 km/h aux 200 m - 101 km/h aux 300 m - 110 km/h aux 400 m - 117 km/h aux 500 m - 122 km/h aux 600 m - 126 km/h aux 700 m - 129 km/h aux 800 m et 134 km/h aux 900 m.

... soit un volume utile de 3...  
 le siège avant se combin...  
 pour lever la voiture, ce...  
 dieux, mais sa robuste...



dép. arrêté : 37 s 3/5 ● consom. moy. : 7,3 l aux 100 km ● Prix :



■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités ● Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur.

### CARACTERISTIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale 7 CV, cylindrée : 1222 cm<sup>3</sup>. Quatre cylindres à plat. Alésage : 77 mm. Course : 65,6 mm. Refroidissement par air. Un carburateur double corps à ouverture automatique. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 43 litres. Allumage par distributeur et bobine. Batterie : 12 V 35 Ah. Alternateur de 490 W. Graissage sous pression, pompe à engrenage. Contenance du carter : 3,5 litres. Soupapes en tête disposées en V commandées par culbuteurs. Deux arbres à cames en tête (un par culasse) commandés chacun par une courroie crantée. Bloc moteur et culasse à chambre hémisphérique en alliage léger. Puissance maximale : 60 ch DIN à 5 750 tr/mn (65,55 ch SAE à 6 000 tr/mn). Couple maximal : 8,9 mkg DIN à 3 250 tr/mn 9,2 mkg SAE). Rap. volum. : 8,2. Pneus : 145 x 15.

■ **TRANSMISSION** : Ensemble motopropulseur à l'avant. Embrayage monodisque sec. Boîte à quatre rapports synchronisés.

■ **RAPPORTS DE TRANSMISSION** : 3,818 : 1 - deuxième rapport : 1,523 : 1 - quatrième rapport : 1,111 : 1. Rapport de différentiel hélicoïdale : (8 x 33).

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Longueur : 4,77 m.

■ **CHASSIS - SUSPENSION** : Chassis autoporteuse. Suspension indépendante à l'avant et arrière à roues indépendantes.

■ **FREINS** : A disques sur l'avant et à tambour sur l'arrière avec double circuit.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 900 kg (530 kg à l'avant et 370 kg à l'arrière). Longueur : 4,12 m. Largeur : 1,37 m. Voie AV. : 1,37 m. Voie AR. : 1,37 m. Hauteur : 2,55 m. Capacité : 800 kg.

■ **CARACTERISTIQUES D'USAGE** : Puissance au litre : 4 ch/l SAE). Puissance à la tonne : 1,5 ch/t SAE (72,7 ch SAE). Cylindrée à 1000 tr/mn : 1222 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 174 kg/ch. Autonomie moyenne de la

MARQUES	Vitesse Maxi	1 000 M Départ arrêté	Consom. à 70 de moyenne	Consom. Tour de France	Moyenne Tour de France
PEUGEOT 104	136,5	40"1/5	6,9	9,1	89,1
RENAULT 5 TL	136,1	39"1/5	6,9	8,8	86,9
CITROËN GS 1220	151,3	37"3/5	7,3	10,5	91,2
PEUGEOT 304 S	156	36"2/5	8,5	11,2	89,9
RENAULT 12 TS	148,4	37"1/5	6,95	9,9	90,5
SIMCA RALLYE II	168	34"	8,3	10,8	92,2
SIMCA 1100 S	156,5	35"2/5	7,7	11,1	90
RENAULT 16 TS-A	158	37"1/5	8,4	10,9	90,8
PEUGEOT 504 TI	168,6	34"3/5	10,4	13,2	93,5
CITROËN D SUPER 5	169,8	35"	10,2	12,8	92,1

## LE LANGAGE DES CHIFFRES

Le tableau ci-dessus résume, en les rapprochant, les caractéristiques essentielles de nos dix voitures, rangées par ordre croissant de cylindrée. Comme on le voit, les deux « petites », Renault 5 TL et Peugeot 104, très voisines, font pendant aux deux « grandes », 504 et D Super 5, également très proches l'une de l'autre. La confrontation des quatre 1 300 cm<sup>3</sup> se révèle instructive : la Renault 12 TS apparaît la plus sobre et la Simca 1100 S la plus nerveuse, la GS étant plus économique que la gourmande 304 S. Mais, en vitesse maximale, la Renault se situe sensiblement au-dessous de ses trois rivales. La Rallye II, seule vraie sportive du lot, se montre évidemment plus vive que sa sœur la 1100 S, sans manifester pour autant trop d'appétit. En ce domaine, on remarquera les exigences mesurées de la R 16 automatique. Les moyennes du tour de France ne correspondent évidemment pas aux possibilités maximales très diverses des dix modèles.

■ Il est facile et même aux grands hommes et au animent ces desseins g clairvoyance et la puissance courbe d'évolution de not tant, la réalité n'atteint pa les décisions les plus ca souvent la parcelle d'irr par les traits les plus in de celui qui décide. Le lucides subissent non se leur affectivité personne de leur environnement.

Il en est de l'automobil autre activité. La France plus un pays d'artisans génieus que la patrie d toujours su concevoir de quement intelligentes, pl vendues. A l'inverse, la paradis du commerce, s plus encore qu'hier, po tionnel amour de la co jusqu'à s'entêter à vendr des voitures remarquabl santes, à quelques excep

Le temps n'est plus to vivait chez soi en écart rideau de sa fenêtre pou le voisin. Aujourd'hui, le cient, de gré ou de force non seulement des idée hommes et de la clientèle vient la voiture française immense brassage d'arge et d'idées?... N'est-elle p dre ses caractères spéci à ses partenaires et n rentes? Faut-il encore ac françaises ou, plus exact tures construites en Fr parce qu'elle sont mont Sochaux et que nous — habitons à Mont-de-Mar mines ou à Saint-Lô?

COMME A M  
LA FRANCE EST  
AUX I.O. DU M

Une voiture est mue par à-dire par l'un des ensem plexes à concevoir, sinon a spécialistes le savent : u ment tracé sur le papier même si ses composant ment de premier ordre. U au point, semaine après se mois, au banc puis sur l les véritables sorciers de l mobile qui transforment u tilisable en un vrai moteu au point, ces ingénieurs, chef les artisans de la réus d'une voiture.

Il existe indéniablement mauvaises équipes de France paraît toujours av ce domaine, tout au moins aux productions de série. par exemple du côté de et sans même parler de l'