

# 10 ESSAIS DE BREAK



**?**  
**FAUT-IL  
LES  
ACHETER**





performances chronométrées sur les pistes de Montlhéry qui seront jugées, ainsi que les consommations mesurées par nos soins à vide et en charge, sur route et sur autoroute. Les limitations de vitesse en usage à l'époque où ces essais ont été effectués, ont été scrupuleusement respectées, afin de nous fournir des repères rigoureux. Elles correspondent à des moyennes commerciales de l'ordre de 65 km/h sur route et de 100 km/h sur autoroute.

En ce qui concerne les performances, nous avons accordé une importance prioritaire à la nervosité et nous avons signalé les voitures plus rapides que nerveuses, à vide et en charge, ainsi que celles dont la nervosité apparaît plus évidente en charge qu'à vide. Ce sont là des données strictement comparatives, situant les voitures essayées les unes par rapport aux autres, et sans valeur absolue. Nous avons procédé de la même manière pour la consommation, en signalant les voitures comparativement plus sobres sur autoroute que sur route, à vide ou en charge, et aussi consommant relativement moins en charge qu'à vide, toujours les unes par rapport aux autres.

■ **CITROEN DS 23** (à carburateur ; boîte cinq vitesses). Pour une charge utile de 500 kg, les essais en charge ont été effectués avec 375 kg à bord, plus deux personnes sur piste et le conducteur seul à bord pour les essais de consommation. La vitesse maxi à vide, de 165,5 km/h, est de loin la plus éle-

perte en charge est faible : 1,1 km/h. La nervosité est également convaincante, mais les reprises — en 4<sup>e</sup> — laissent apparaître en charge un certain fléchissement : +3 s 1/5 aux 1 000 mètres. Côté consommation, la 23 est généralement la plus gourmande, ce qui est normal étant donné ses performances élevées. Toutefois, l'usage de la 5<sup>e</sup> sur autoroute et en charge permet à la DS de se montrer plus sobre que d'autres voitures menées plus près de leurs limites.

■ **CITROEN GS 1220**. Pour une charge utile de 300 kg, les essais en charge ont été effectués avec 225 kg à bord. La GS possède une carrosserie bien adaptée à sa cylindrée. Elle est sans doute plus rapide que nerveuse, mais elle s'arrache néanmoins de façon satisfaisante et supporte mieux la charge qu'on pourrait le croire. Elle perd 2 s aux 1 000 mètres en reprise, 2 s 2/5 aux 1 000 mètres départ arrêté et 2,8 km/h en vitesse de pointe, mais sa position comparative est néanmoins meilleure en charge qu'à vide, par rapport à ses rivales. La GS 1220 est la plus sobre des voitures « à essence » essayées, surtout à vide et sur route. En charge, la R 12 et la Simca 1301 exigent moins de carburant qu'elle.

■ **PEUGEOT 504 FAMILIALE** (boîte automatique). Pour une charge utile de 500 kg, les essais en charge ont été effectués avec 375 kg à bord. Il est certain que la présence de la boîte automatique exerce une fâcheuse influence sur les performances et la consom-

gistrés en vitesse et en nervosité. La 504 se classe qu'elle soit à vide ou en charge, les voitures plus rapides que nerveuses qui n'est pas une qualité. Les voitures essayées en charge sont très honteuses par rapport aux performances à vide. Le confort de la poupe nous a surpris, la vitesse de pointe supérieure à ce qu'on entendu, la boîte automatique a fait des essais de reprises inutiles. Parmi les autres voitures essayées, la 504 se situe à une très bonne place comparativement à la DS 23, à vide qu'en charge, et c'est la DS qui a obtenu sa meilleure performance. Les résultats en matière de consommation place la 504 juste devant la DS.

■ **TOYOTA MARK II**. Pour une charge utile de 350 kg, les essais en charge ont été effectués avec 265 kg à bord. Ce modèle a un bon couple qui lui permet de porter la charge en matière de reprises : seulement 1 s aux 1 000 mètres. En revanche, la vitesse de pointe en charge est de 4,1 km/h, sans doute pour un léger changement d'assiette. En ce qui concerne les consommations notées au cours des essais, la Toyota s'avère sensiblement dans les meilleures performances dans lesquelles les mesures ont été effectuées. Lancée à vide sur autoroute, la japonaise est très sobre, alors qu'en charge elle laisse apparaître une certaine nervosité de la situation, qui se précipite à mesure que la vitesse augmente. Les résultats nous placent la Toyota en milieu de classement.

■ **VOLVO 145, 82 CV**. Pour une charge utile de 400 kg, les essais en charge ont été effectués avec 300 kg à bord. Le modèle est équipé d'un 4 cylindres, plus sobre que les autres. Par rapport à la masse des voitures, les performances n'appellent pas de commentaires. La nervosité est plus convaincante à vide qu'en charge, avec un léger fléchissement en charge, accompagné d'un léger renforcement comparatif de la situation. Si l'on examine les consommations, la demande à être lancée : comparativement à ses rivales, elle est plus sobre sur autoroute qu'à 90 sur route. En charge, elle obtient là son meilleur résultat en cinquième position. Les consommations en toutes circonstances nous placent plutôt parmi les voitures sobres.

■ **FORD TAUNUS 1300 L**. Pour une charge utile de 350 kg, les essais en charge ont été effectués avec 265 kg à bord. Le modèle rassemble une carrosserie à l'aspect imposante et un moteur à l'aspect dré, que l'on cherche presque sous le capot. On ne s'étonne pas de la modestie relative des performances, surtout en ce qui concerne la vitesse de pointe. Cela étant dit, la chute de manière presque surprenante de la chute des résultats ne déçoit pas la moyenne : 1 s 1/5 aux 1 000 mètres départ arrêté et 2,8 km/h. Côté consommation, les essais à vide laissent apparaître une certaine stabilité. En charge, la route est bien portée, mais lorsqu'il faut tenir sur autoroute, le petit moteur devient gourmand.

■ **SIMCA 1301**. Pour une charge utile de 350 kg, les essais en charge ont été effectués avec 265 kg à bord. De sa

## PERFORMANCES CHRONOMÉTRÉES

VOITURES	A VIDE						EN CHARGE (3/4 maxi)					
	1 000 m départ arrêté	400 m départ arrêté	1 000 m reprise	400 m reprise	Vitesse maxi	+ rapide que nerveuse	1 000 m départ arrêté	400 m départ arrêté	1 000 m reprise	400 m reprise	Vitesse maxi	+ rapide que nerveuse
DS 23	35 2/5	19	37	20	165,5		37	19 2/5	40 1/5	21 1/5	164,4	
TOYOTA	37 1/5	19 2/5	39	20 3/5	150,1		39	20 3/5	40 3/5	39	146	
504	37 4/5	20 2/5	automatique		150,8	*	40 1/5	21 3/5	automatique		152,8	*
VOLVO 145	38	20 1/5	41	21 4/5	145,6		40 4/5	21 3/5	42 4/5	22 4/5	142,9	
GS 1220	38 1/5	20 3/5	41 4/5	21 4/5	147,9	*	40 3/5	22 1/5	43 4/5	23	145,1	
SIMCA 1301	39	20 3/5	42	22 1/5	147,9	*	41	22	44 3/5	23 1/5	145,1	
R 12	39 2/5	20 3/5	42	22	142,8		41 1/5	21 3/5	45	23 4/5	137,3	*
TAUNUS 1300	41	21 2/5	43	22 3/5	135,3		42 1/5	22	45	23 1/5	132,5	*
OPEL R Diesel	43 3/5	23	automatique		129,2		46	24 2/5	automatique		127	
204 Diesel	44 3/5	23 1/5	47	24 1/5	131	*	46 1/5	24 1/5	47 4/5	24 3/5	130,6	*

## CONSOMMATIONS ROUTIÈRES

VOITURES	A VIDE			EN CHARGE			
	Route 90 km/h	Autoroute 120 km/h	+ sobre sur autor.	Route 90 km/h	Autoroute 120 km/h	+ sobre sur autor.	+ sobre en charge
204 Diesel	5,2 (gas-oil)	7 (gas-oil)		5,5 (gas-oil)	7,4 (gas-oil)		
GS 1220	6,2	7,6		7,8	9		
OPEL R Diesel	6,7 (gas-oil)	7,7 (gas-oil)		10,5 (gas-oil)	11,7 (gas-oil)		
R 12	6,7	8		7,5	8,9		
SIMCA 1301	7,4	9,1		7,5	8,7	*	*
TOYOTA	7,7	7,7	*	10,1	10,7		
504	8,8	10,2		10,3	10,7		
TAUNUS 1300	8,9	9,1	*	9	11,5		*
VOLVO 145	9,5	9,5	*	10,1	9,7	*	*
DS 23	9,5	10,7		11,3	11,1	*	



matière de consommation, la 1301 n'est pas particulièrement sobre à vide mais, par rapport à ses rivales, elle supporte extrêmement bien la charge, surtout à 120 km/h sur autoroute où seule la 204 diesel s'avère moins gourmande. Surtout par rapport à son volume habitable et à son prix, la Simca 1301 se comporte de façon très honorable.

■ **PEUGEOT 204 DIESEL.** Pour une charge utile de 300 kg, les essais en charge ont été effectués avec 225 kg à bord. Surtout à vide, les performances ne sont évidemment pas exceptionnelles, mais la voiture est vraiment sans prétentions. En nervosité à vide, la

100 km en soutenant — en charge — 120 km/h sur autoroute. Une véritable petite championne de l'économie !

■ **RENAULT R 12.** Pour une charge utile de 300 kg, les essais en charge ont été effectués avec 225 kg à bord. Si l'on examine les performances, les valeurs relevées ne se traduisent pas par une fougue exceptionnelle, surtout en ce qui concerne la vitesse de pointe, inférieure de 5 km/h par rapport à certaines de ses rivales directes. En charge, la nervosité et la souplesse demeurent comparativement du même ordre, mais la vitesse de pointe diminue encore de

sous l'angle des performances. La boîte automatique n'est évitable pour arranger les choses d'une cylindrée de deux litres est extrêmement discutable et la charge est assez mal supportée. C'est regrettable de la part d'une situation est un peu plus favorable. En ce qui concerne la vitesse de pointe, la consommation à vide est assez flatteuse, que, litre pour litre, la GS soit la meilleure, mais les exigences du moteur sont considérablement en charge sur autoroute où elle s'avère la

## qualités routières

■ Les dix voitures ont été successivement essayées sur un circuit de petites routes sinueuses et étroites, d'abord en charge, puis à vide, avec deux personnes à bord. Comme il se doit pour des véhicules « tous usages », ces essais ont eu lieu sous la pluie et sur des chaussées glissantes, partiellement recouvertes de terre. De la sorte, toutes les caractéristiques des voitures ont pu être mises en évidence, tenue de route, freinage, suspension, adhérence à vide et en charge. Nous avons choisi comme base de classement les moyennes réalisées en charge ; nous indiquons aussi les moyennes à vide, ainsi que les fluctuations comparatives de classement et les pourcentages de baisse de moyenne routière en charge.

■ **CITROEN DS 23 :** Elle est relativement bruyante sur les intermédiaires, mais, en dépit de sa masse, elle se montre d'une étonnante maniabilité. La suspension hydro-pneumatique supporte particulièrement bien la charge, sans la moindre tendance au roulis et sans fléchissement du train arrière. Les freins sont très puissants et endurants en charge. La direction assistée est douce et précise. La DS 23 a réalisé la meilleure moyenne en charge et elle est seconde à vide, avec le plus faible pourcentage de baisse de moyenne en charge, parmi les voitures à essence.

■ **CITROEN GS 1220 :** Grâce à ses qualités routières supérieures à la moyenne et à sa maniabilité, la GS tire extrêmement bien son épingle du jeu. Sa tenue de route n'est absolument pas affectée par la charge, non plus que sa suspension, son freinage et sa

direction. Seconde en charge et devant ainsi plusieurs voitures plus puissantes, la GS parvient à effectuer le meilleur tour de circuit à vide, en battant nettement la DS 23.

■ **PEUGEOT 504 :** Même sur un circuit sinueux, la boîte automatique n'est pas désagréable si l'on bloque la troisième. En charge, elle roule en virage et devient peu contrôlable au volant si la charge est concentrée en arrière de la banquette postérieure de la familiale. Les freins sont un peu justes et les distances d'arrêt augmentent facilement. Quoi qu'il en soit, le moteur est agréablement puissant. A vide, les freins sont satisfaisants, mais elle demeure relativement lourde à conduire, avec quelques glissades de l'avant. Le pourcentage de baisse de moyenne en charge est important.

■ **TOYOTA MARK II :** L'excellent couple du moteur lui donne de très bonnes reprises en charge. Elle se classe ainsi troisième, en dépit de quelques pertes d'adhérence et d'une certaine tendance à louvoyer. Les freins doivent être surveillés avec attention, car leur efficacité diminue assez rapidement. A vide, la puissance parle, mais les freins demeurent un peu faibles, avec une suspension arrière très raide. La Toyota est malgré tout efficace, comme en témoigne un faible pourcentage de baisse de moyenne en charge.

■ **VOLVO 145 :** En charge, la voiture suédoise a effectué sur notre circuit la même moyenne que la familiale 504 Peugeot. Sa suspension roule parfois désagréablement en virage et les freins baissent de puissance avec une rapidité préoccupante. A vide, elle devient maniable pour sa taille. La boîte est agréable à manier, bien que la 4<sup>e</sup> manque de puissance, comme en témoigne son fléchissement par rapport à la 504, lorsque la charge ne joue plus son rôle régulateur.

■ **FORD TAUNUS 1300 :** Il est certain qu'en charge, la quatrième est peu utilisable sur un itinéraire sinueux. Toutefois, la suspension supporte assez bien la charge et les freins demeurent efficaces, avec une direction précise. A vide, la Taunus est agréable à conduire. Notons quand même un pourcentage de baisse de moyenne en charge assez important.

■ **SIMCA 1301 :** Elle se caractérise essentiellement par des réactions très saines en



Pour effectuer nos essais nous avons utilisé des réservoirs de carburant, fabriqués par Nauta, 11, rue du Général-Wattrelos. Cette firme fabrique des réservoirs de toutes contenances — usé du modèle 90 litres — paraît incontestable en camping longues randonnées sans

charge. La suspension est confortable, les freins sont d'une bonne efficacité, la direction assez précise. Les performances de la suspension deviennent moins bonnes à vide, mais la voiture demeure agréable à conduire, avec un agrément comparable à la 1300. Notons quand même un pourcentage de baisse de moyenne en charge assez important.

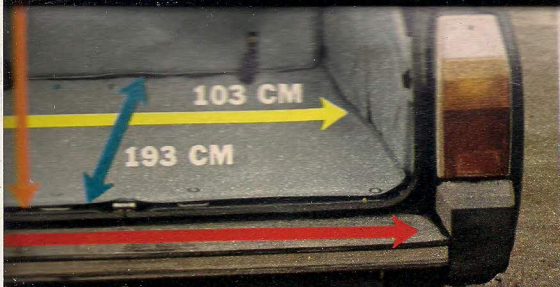
■ **PEUGEOT 204 DIESEL :** L'absence de performances de la confrontation. Les performances modestes de ce diesel, son comportement routier sont étonnants. La suspension et la direction portent particulièrement bien la charge, la direction fait preuve d'une remarquable sur tous les types de routes. A vide, la suspension demeure efficace, toutes les réactions du véhicule sont satisfaisantes, à l'exception de la direction qui est vraiment défaillante. Malheureusement, les performances à vide sont moins bonnes, mais avec le plus faible pourcentage de baisse de moyenne en charge.

■ **RENAULT 12 :** Ses réactions sont plutôt saines. Les freins sont efficaces et la suspension est correcte. La direction est précise avec

### VITESSE MOYENNE SUR CIRCUIT ROUTIER

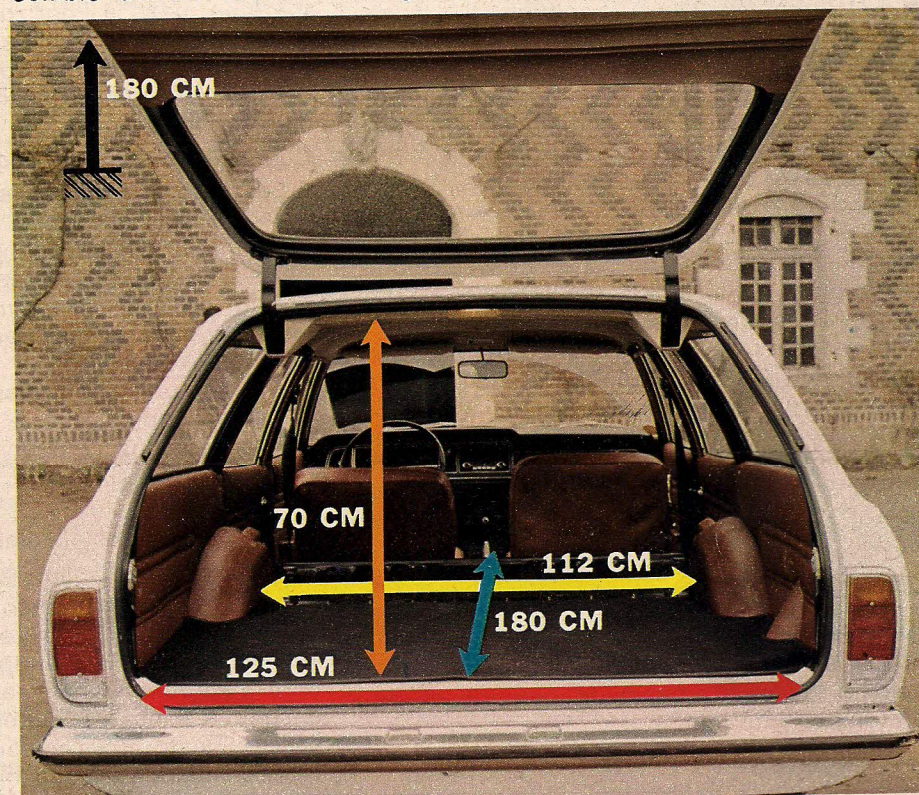
Voitures	En charge	A vide	% baisse en charge
DS 23	83,9 km/h	(-1) 85,7 km/h	2,1 %
GS 1220	82,5 km/h	(+1) 87,1 km/h	5,2 %
TOYOTA	78,6 km/h	(-1) 80,8 km/h	2,7 %
504	75,9 km/h	(+1) 83,9 km/h	9,5 %
VOLVO	75,3 km/h	(-1) 79,6 km/h	4,6 %
204	75,7 km/h	(-3) 76,9 km/h	1,5 %
TAUNUS	74 km/h	(=) 78,7 km/h	5,9 %
SIMCA	71,7 km/h	(=) 78 km/h	8 %
12	71,5 km/h	(-4) 82,7 km/h	11,4 %
1301	70 km/h	(=) 72,4 km/h	4,5 %





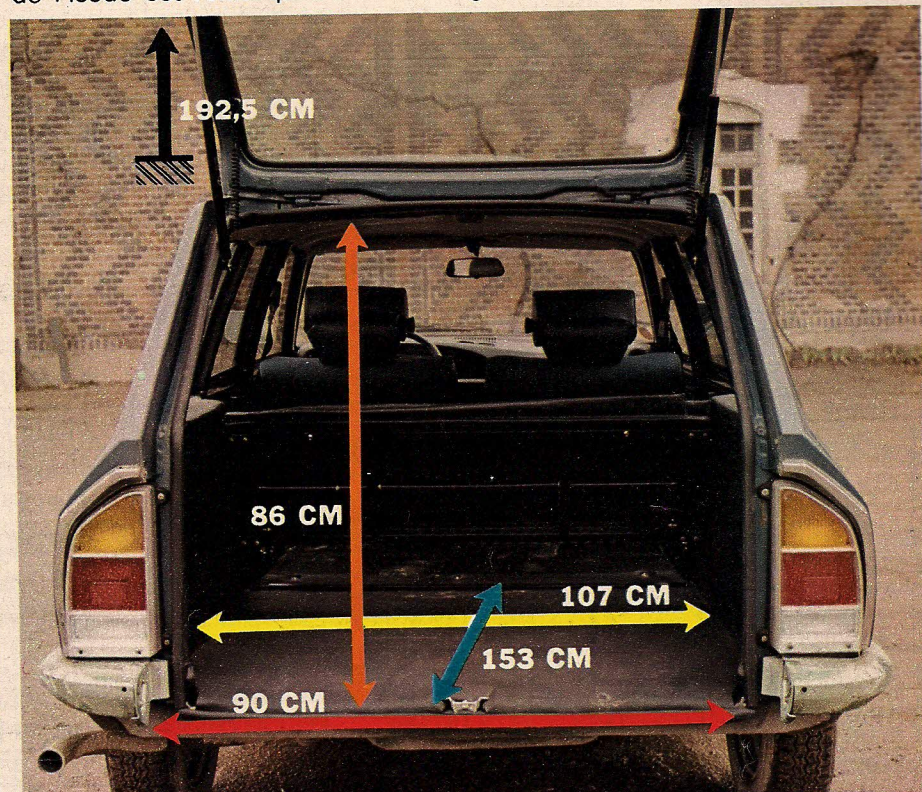
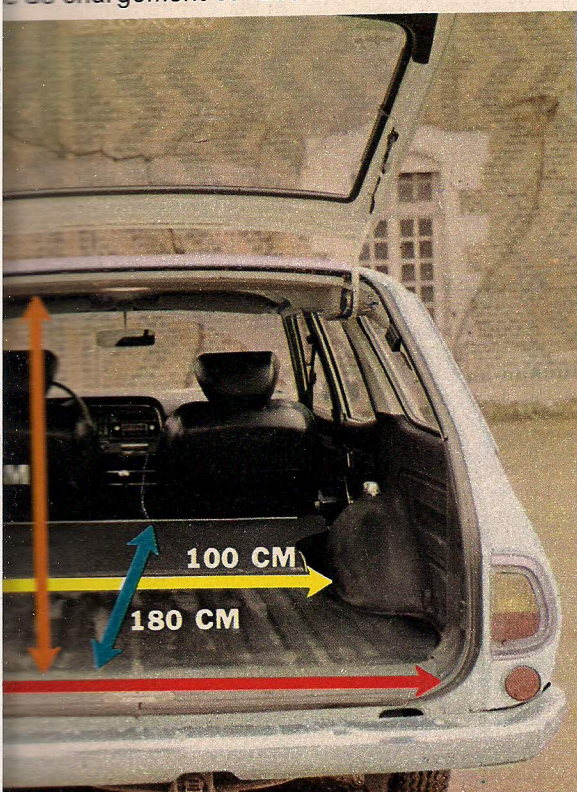
La plate-forme est longue et large, la largeur est satisfaisante, mais la hauteur du hayon faible.

**VOLVO** Le compartiment jouit d'une aussi bonne finition que l'ensemble du véhicule. Une longue plate-forme avec une large issue.



**D** Par rapport à la taille de la voiture, la largeur de chargement et l'accessibilité sont bonnes.

**FORD-TAUNUS 1300 L** Au niveau du plancher, la largeur de l'issue est remarquable et la longueur de plate-forme satisfaisante.



**SAAB 900 MK II** Bien que la largeur intérieure ne soit pas optimale, l'accessibilité arrière est bonne...

**CITROËN GS 1220** Sur cette carrosserie de format modéré, les dimensions de la plate-forme et l'accessibilité sont acceptables.





# facilité d'utilisation

Dans quelles conditions aménage-t-on la plate-forme de chargement ? Quelles sont les cotes ? Quelles sont les dimensions de la cinquième porte ? A ces questions, ainsi qu'à quelques autres, ce chapitre répond avec précision, en pensant même aux amoureux de l'auto-camping pour lesquels le break est vraiment l'outil rêvé.

**CITROEN DS 23 :** La banquette AR abat- on dispose d'une longueur de 178 cm augmentée de 35 cm si l'on rabat à l'horizontale la banquette AR en renonçant à protéger le dossier des sièges AV. De tous les breaks examinés, c'est de loin celui qui offre la plus grande longueur disponible. En revanche, la largeur minimale n'est que de 97 cm au plancher, les flancs comportant un coffrage abritant les roues et se prolongeant jusqu'à l'arrière. Au niveau des portières AR, la largeur atteint 145 cm, permettant de loger de chaque côté une assez grosse valise. Sous la banquette, de la place pour un grand sac de marin. A l'arrière, deux places pour enfants, disposées en chicane et dissimulées sous trappes. En ôtant les coussins, on dispose de deux petits coffres de 65 X 75 cm à fond oblique d'une profondeur de 8 à 17 cm.

Hayon : ouverture compensée blocage en position maxi. Impossibilité de laisser ouvert en cas de pluie. Ouverture largeur 100 cm sur hauteur 92 cm (hauteur de l'habitacle : 100 cm). Possibilité d'ouvrir et de fermer de l'intérieur.

Isolation : sol en tôle nervurée, feuille de plastique collée directement sur le pavillon.

Une lampe à l'AR, une sur chaque montant entre les portières, commandées par les portières AV.

A noter : galerie solidement nervurée sur le toit. Possibilité d'utiliser comme fourre-tout à l'arrêt la longue cornière qui sépare le pavillon des flancs de la voiture. Une omission : il n'est pas prévu de blocage lorsque la banquette AR est rabattue vers l'AV sans être placée à l'horizontale.

## Plate-forme installée en 20 s.

Pour rabattre la banquette AR, une poignée latérale permet de la relever ; ensuite, il faut décrocher deux attaches situées à chaque angle supérieur du dossier pour l'amener en position horizontale. Malheureusement, ces deux crochets doivent être ouverts simultanément, ce qui présente quelques difficultés. Le siège AR, protégé d'une toile, se place à l'horizontale, ce qui donne une grande longueur disponible. Le conducteur et son passager sont peu protégés en cas de glissement du chargement au cours d'un freinage brutal.

Temps de mise en position normale : 5 s.

La surface dégagée est importante mais présente des aspérités.

Le hayon s'ouvre en deux parties, une partie basse prolongeant la surface de charge de 32,5 cm et une partie haute qui, une fois ouverte, est dangereuse à hauteur du front, bien que le hayon bas ouvert empêche de s'approcher de trop près. Ce break possède en série une galerie de toit de dimensions moyennes mais robuste (valises nos 2, 3, 4 et 4, soit un volume de 253 dm<sup>3</sup>).

Hauteur du sol au plancher : 49 cm.

**CITROEN GS 1220 :** Banquette AR rabattue, la longueur disponible n'est que de 153 cm. Une possibilité pour transformer cet espace en lit : supprimer le siège AR (deux écrous formant axes). En avançant ensuite à fond les fauteuils AV, on gagne 40 cm. Reste alors à combler le vide ainsi créé en disposant des bagages souples du genre sac marin. Largeur maxi : 120 cm.

Le modèle Club est livré contre supplément avec une planchette plastifiée destinée à dissimuler le contenu du coffre. Cet agencement est amovible mais les randonneurs disposeront dessus leurs valises.

Hayon : ouverture de 90 cm de large sur 86 cm. Hayon incliné (entre la serrure et la verticale abaissée depuis les charnières, 40 cm). Ouverture compensée. Ouvert, à l'arrêt, la gouttière offre une bonne protec-

tion contre la pluie. On peut fermer l'intérieur mais non ouvrir.

Isolation : moquette au sol, tapis, bourrés, vinyl et matelas d'air sous la banquette.

La banquette AR étant en position normale, les dossiers des sièges AV constituent des couchettes confortables un peu courtes.

## Plate-forme installée en 20 s.

Temps pour dégager la planchette de custode (supplément concessionnaire).

La position du siège AR en position normale donne un plancher plat. Pour le libérer, il faut déverrouiller deux verrous situés à l'arrière et l'on risque de se coincer la main. La planchette de custode peut se démonter verticalement. Elle se démonte à l'aide d'un rou situé sur sa face inférieure et se remet en position de la banquette AR.

Pour la remise en position normale de la banquette AR, il faut également déverrouiller les verrous, ce qui est peu pratique. La remise de la planchette de custode est simple. Une fois ouvert, le hayon AR ne présente aucun risque pour la tête de l'utilisateur.

Hauteur du sol au plancher :

**PEUGEOT 204 :** Banquette rabattue, la longueur utilisable ne dépasse pas 153 cm. Quelques bricolages peuvent permettre de gagner de la longueur, de grande rigueur, de s'allonger temporairement. En laissant en place le dossier, on déboîtonne le siège (deux écrous à chaque côté fixent les charnières), on obtient un gain de 17 cm. En poussant à fond les sièges AV, on obtient un gain de 40 cm en poussant à fond les sièges AV.

Les blocs de section carrée sont fixés sur chaque flanc les suspensions. La hauteur à 90 cm la largeur disponible est alors qu'elle atteint ailleurs 115 cm. Ce montage peut inciter à installer des blocs de rangement qui seront facilement accessibles après suppression de la banquette AR. La capacité est saine à un volume appréciable pour les bagages souples, ou semi-rigides, les suspensions convenables.

Hayon : largeur de l'ouverture de 83 cm de haut. Légèrement incliné, le hayon accuse entre la serrure et la verticale abaissée depuis les charnières une différence de 35 cm. Le hayon peut être fermé à l'arrêt par temps de pluie offrant une assez bonne protection.

A noter : on manque généralement de prise pour manipuler la banquette. Sur la 204, un levier la décale vers l'arrière facilitant la manœuvre.

## Plate-forme installée en 15 s.

Processus :

1° Actionner le levier situé à gauche du siège AR pour le mouvement vertical ;

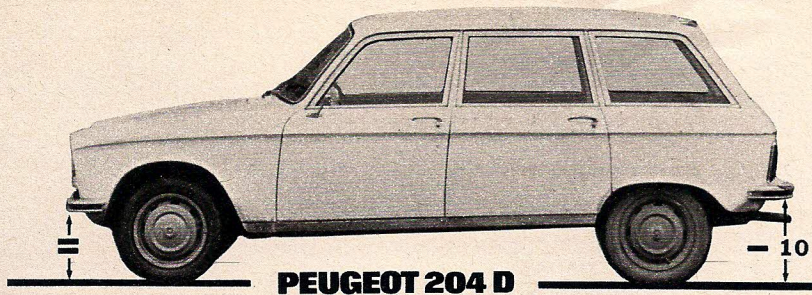
2° Déverrouiller le dossier du siège AR d'une petite poignée située au centre pour pouvoir le rabattre. Il est nécessaire d'actionner le déverrouillage en position normale. Les crochets de fixation

## DIMENSIONS PRINCIPALES

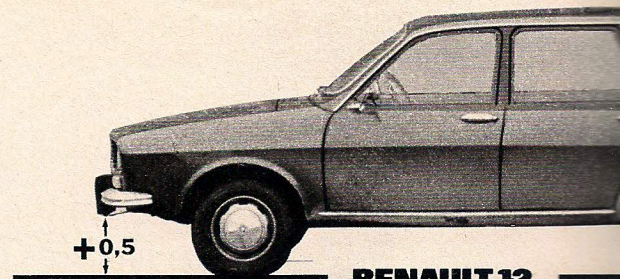
VOITURES	PLATE-FORME		HAYON		Hauteur du hayon ouvert
	Longueur	Largeur mini.	Hauteur	Largeur	
CITROËN DS 23	213	97 (7°)	92 (1 <sup>er</sup> )	100 (8°)	158,5 (10°)
PEUGEOT 504	193	103 (4°)	70 (7°)	103 (7°)	181,5 (5°)
VOLVO 145	188	100 (5°)	78 (4°)	116 (3°)	171 (8°)
OPEL RD	180	110 (2°)	70 (7°)	110 (5°)	187 (3°)
TAUNUS 1 300 L	180	112 (1 <sup>er</sup> )	70 (7°)	125 (1 <sup>er</sup> )	180 (6°)
TOYOTA	180	100 (5°)	76 (6°)	120 (2°)	179,5 (7°)
SIMCA 1301	160	95 (8°)	70 (7°)	100 (8°)	-
RENAULT 12	160	85 (10°)	77 (5°)	110 (5°)	185 (4°)
CITROËN GS 1220	153	107 (3°)	86 (2°)	90 (10°)	192,5 (2°)
PEUGEOT 204 D	140	90 (9°)	83 (3°)	115 (4°)	197,5 (1 <sup>er</sup> )

Nous avons pris comme base d'appréciation la longueur de la plate-forme de chargement qui va des 2,13 mètres de la DS 23 au 1,4 mètre de la 204. Les autres cotes sont données dans le même ordre avec, entre parenthèses, le classement de chaque voiture.





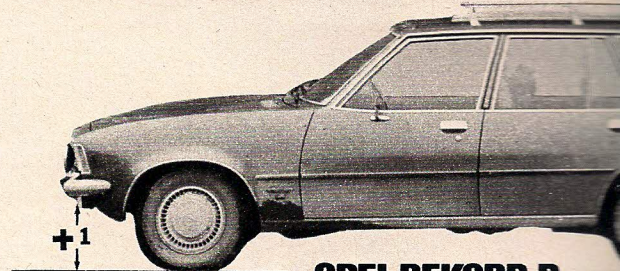
**PEUGEOT 204 D**



**RENAULT 12**



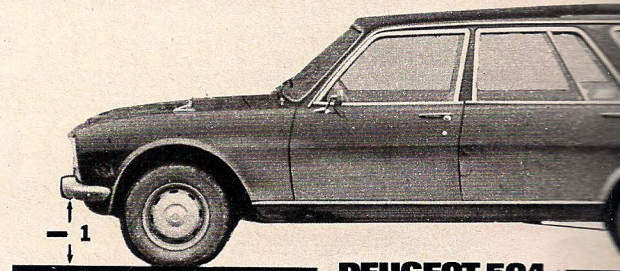
**TOYOTA 2000 MK II**



**OPEL REKORD D**



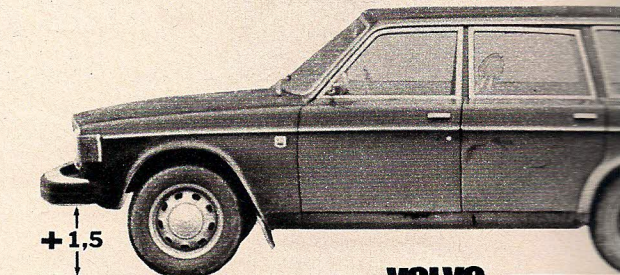
**CITROËN GS 1220**



**PEUGEOT 504**



**FORD TAUNUS 1300 L**



**VOLVO**



**SIMCA 1301**



**CITROËN DS 23**

Pour que la vogue du break se précise, il faudra non seulement que son prix baisse mais encore que son esthétique fasse des progrès. Pour l'instant, certains profils sentent encore la berline

« bricolée ». On appréciera également sur ce schéma — mesuré par nos soins — des variations de hauteur à trois-quarts de charge ; certaines variations

Pour remettre en position « tourisme », il faut compter 7 s. Ces manœuvres ne sont pas facilitées par les dossiers des sièges AV. Le plancher déployé est parfaitement horizontal. Le hayon en position ouverte n'est pas dangereux pour les personnes manipulant la cargaison.

Quatre points de fixation de galerie sont prévus sur le toit (romaines).

Hauteur du sol au plancher : 54 cm.

■ **TOYOTA** : La banquette AR étant abattue, la longueur du plancher atteint 180 cm. Largeur au passage des roues AR : 100 cm ; entre celles-ci et le hayon, largeur : 125 cm. Le plancher n'est pas horizontal, il se relève de 10 cm au passage des roues AR.

rure et la verticale abaissée depuis les charnières : 60 cm).

Isolation : plancher en tôle nervurée ; flancs revêtus de plastique, pavillon habillé de vinyl perforé laissant un matelas d'air.

Un détail surprenant sur un break de vastes dimensions : la banquette AR étant en position normale et les sièges AV avancés à fond, il n'est pas possible d'incliner les dossiers plus loin qu'une position de fauteuil « relax », assez confortable d'ailleurs.

**Plate-forme installée en 4 s.**

Cette mise en position s'obtient simplement en déverrouillant le dossier AR qui s'articule sur un système de câbles et vient se placer à l'horizontale.

le hayon n'est pas de l'utilisateur. Hauteur rapport au sol : 51 cm.

■ **VOLVO** : La banquette dégage une longueur de dessin très irrégulière entre les passages de roues. Plus en arrière avec Derrière la roue AR d'un endroit, une trappe dans lequel le constructeur a glissé une glace AR et un bidon de chauffage et une troussée.





A noter : aux glaces AR, petits déflecteurs à l'allemande. Plafonniers sur les montants séparant les portières AV-AR. La banquette AR se trouvant en position normale, les dossiers des sièges AV abattus offrent des couchettes sans problème.

**Plate-forme installée en 15 s.**

Le système de décrochage de la banquette AR rabattable (afin de donner accès à la troisième petite banquette extrême arrière) est pratique, grâce à deux boutons situés à son verso.

Temps de remise en position normale : 7 s. Le plancher dégagé présente une concavité dans la moitié de sa partie AV. Le hayon déployé n'est pas dangereux à vide mais en charge, sa hauteur d'ouverture devient faible pour une personne d'une taille au-dessus de la moyenne (1,80 m).

Les ressorts compensateurs du dossier sont apparents et risquent de détériorer les marchandises transportées.

Hauteur du sol au plancher : 63 cm.

■ RENAULT 12 : Banquette abattue, la longueur de l'ouverture est de 180 cm et sa hauteur de 110 cm entre les passants.

vert de moquette, plastique sur les flancs et le pavillon.

Hayon toujours équilibré. Ouverture de 110 cm de large sur 77. Hayon incliné (entre serrure et verticale abaissée au sol depuis les charnières 55 cm).

La banquette AR étant en position normale, il est possible de rabattre les dossiers AV en couchette. L'ensemble assez court oblige à glisser les pieds sous le fourre-tout du tableau de bord.

**Plate-forme installée en 23 s.**

Un petit levier situé dans son dossier déverrouille le dossier AR. La remise en position normale est facile, mais les sièges AV reculés à fond coïncent la banquette AR.

La surface du plancher est plate. La roue de secours est située sur le côté droit à l'AR et son accès nécessite la décharge d'une partie de la charge. Nous avons particulièrement apprécié le dégagement en hauteur du hayon AR qui, même ouvert, n'est pas dangereux pour la tête de l'utilisateur. Hauteur du sol au plancher : 59 cm.

■ OPEL : La banquette AR rabattue dégage une longueur de 180 cm et une hauteur de 110 cm entre les passants.

La banquette arrabats subsiste à l'arrière réservé aux bagages. notre jeu de va de chaque voiture.

Isolation : moquette sur les flancs, plastique habillé de vinyl sur le pavillon. Habillage extérieur en vinyle.

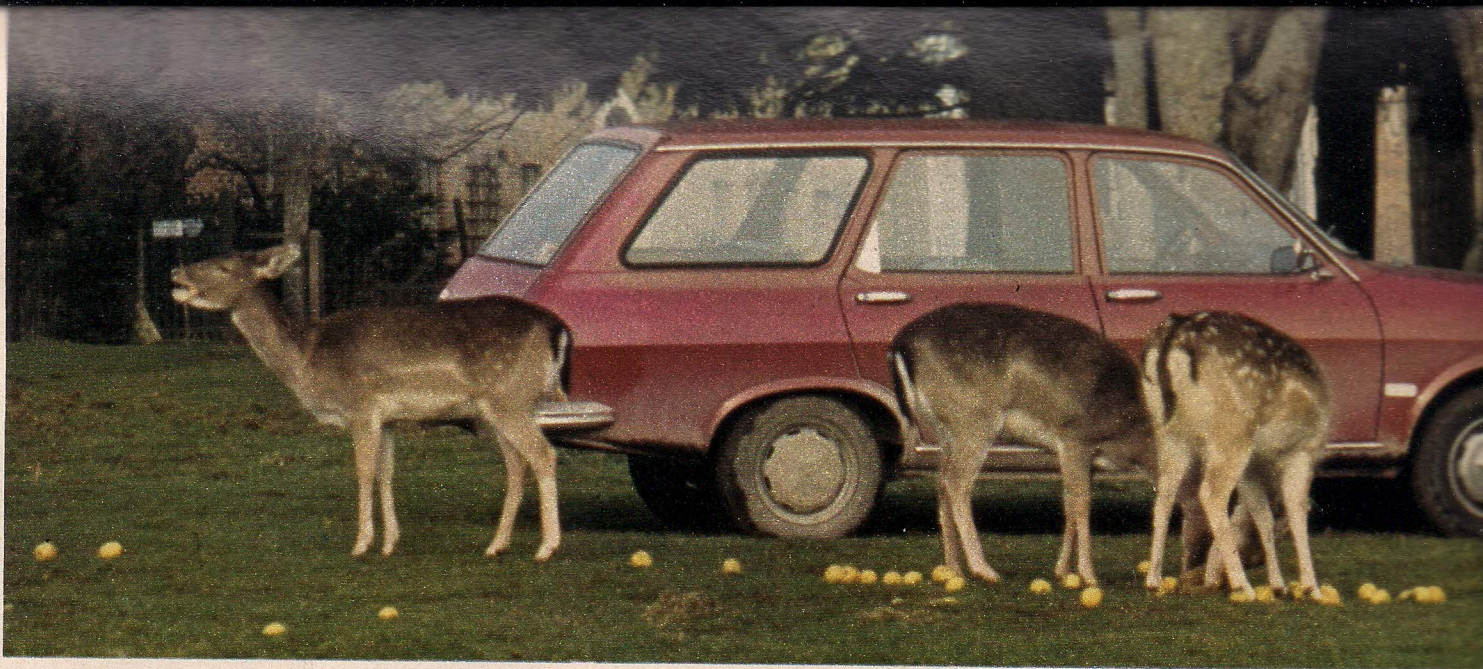
Hayon : ouverture de 70 cm. Hayon incliné, verticale abaissée au sol (entre serrures : 70 cm), n'est pas dangereux à vide. La banquette AR en position normale, les dossiers AV offrent des couchettes sans problème.

**Plate-forme installée en 23 s.**

Opération pratique : la poignée est située au-dessus de la serrure.

Temps de mise en position normale : 7 s. Une fois ouvert, le hayon est dangereux à vide ; attention. Le hayon est en plastique. Elle n'est pas dangereuse à vide.





Nos photographies et une partie de nos essais ont eu pour cadre le Domaine de Saint-Augustin. Ce rendez-vous de chasse Louis XV, situé à Château-sur-Allier (Allier), a été transformé par ses propriétaires en une passionnante arche de Noé dont les pensionnaires sont le plus souvent apprivoisés. Pour chacune de nos voitures, il n'a pas été tellement difficile de trouver un totem. Ainsi, les robustes petits poneys s'imposaient pour la 204 Diesel, tandis que le bison cadrerait parfaitement avec la 504 et le chameau avec la Simca. Et comment ne pas associer la souplesse de la panthère à la GS 1220, la placidité de l'éléphant à la Volvo 145 et la légèreté des daims à la R 12? Quant au petit ours, il s'accommode de la Taunus, et les sangliers de la Toyota. Le lion? Il a fallu le tirer par la queue pour qu'il accepte de quitter la DS 23...

## PEUGEOT 504



## DS 23



## TOYOTA 2000 MK II









manière extrêmement efficace. La suspension est plus confortable en charge qu'à vide. Un très joli tableau de bord sans totalisateur partiel. Une grande montre. L'antenne radio est incorporée dans le pare-brise. Les projecteurs sont équipés d'essuie-glace et de lave-glace. Ce progrès est particulièrement le bienvenu si l'on circule longtemps sur autoroute en hiver. Le vide-poches de tableau ne ferme pas à clé. Une console centrale avec cendrier. Une tablette vide-poches en aval de ce cendrier et deux vide-poches très agréables dans les portières avant. Les sièges sont confortables, enveloppants avec appuie-tête intégrés. Le hayon est totalement compensé et s'ouvre facilement d'une seule main, avec un plafonnier arrière à commande automatique. Une galerie de toit incorporée.

un jeu très complet d'aérateurs et un frein « à main » au pied. Des vide-poches pratiques dans les portières avant. Les sièges sont ceux de la DS avec leur confort et leurs appuie-tête réglables de manière discutable. Le hayon supérieur nécessite l'emploi des deux mains pour le refermer. Un plafonnier à l'extrémité arrière est commandé automatiquement.

■ **PEUGEOT 504** : La suspension est généralement confortable et les bruits mécaniques sont très convenablement filtrés. Dans son ensemble, la présentation générale est soignée. Au tableau de bord, une montre très claire et un thermomètre d'huile. Une console centrale pratique avec vide-poches. Côté passager

*suite page*

### LES PERFECTIONNEMENTS QUI FONT UNE VOITURE AGRÉABLE

	VOLVO	204 Diesel	504 automatique	OPEL Diesel automatique	FORD Taunus	DS 23	GS 1220	RENAULT 12	TOYOTA 2000	SIMCA 1301 Spéciale
ESSUIE-GLACE ARRIÈRE	oui + lave-glace	non	non	non	non	non	non	non	non	non
ESSUIE-GLACE PHARES	non	non	non	oui + lave-glace	non	non	non	non	non	non
RÉTROVISEURS EXTÉRIEURS TEINTÉS	oui	non	non	non	non	non	non	non	non	non
CEINTURES A ENROULEUR	oui à l'avant	non	oui à l'avant	non	non	non	non	non	non	non
DÉGIVRAGE LUNETTE ARRIÈRE	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui	oui	oui	non
COMMANDES ESSUIE-GLACE LAVE-GLACE COUPLÉS	au volant	au volant	au volant	au volant	non couplé lave-glace au pied	au volant	au volant	non couplé lave-glace au pied	au tableau	au pied
VITESSES ESSUIE-GLACE MINUTERIE	2 vitesses + minuterie au tableau	1 vitesse au tableau	2 vitesses au tableau	2 vitesses au volant	2 vitesses au volant	2 vitesses au volant	2 vitesses au volant	2 vitesses au tableau	2 vitesses au tableau	2 vitesses au tableau
LANTERNES-PHARES COMMANDES	au tableau	au volant	au volant	au tableau codes phares au volant	au volant	au volant	au volant	au volant	au tableau codes phares au volant	au volant
ALLUME-CIGARE	oui	oui	oui	oui	oui	oui	oui	non	oui	oui
SIGNAL DE DÉTRESSE	oui	non	non	oui	non	non	non	non	oui	non
ROUE DE SECOURS	verticale à l'arrière gauche	en dessous arrière	en dessous arrière	verticale à l'arrière gauche	sous le plancher int. à l'arrière	sous capot moteur	sous capot moteur	verticale à l'intérieur	en dessous arrière	sous le plancher int. à l'arrière
RÉGLAGE DES PHARES POUR LA CHARGE	non	oui	oui	non	non	correcteur d'assiette	correcteur d'assiette	oui	non	non



avec commande automatique d'un plafonnier

Confortable mais plutôt bruyant. Pas de montre partiel sur le modèle essayé. Un vide-poches mais ne fermant pas à clé, plus un vide-poches. Sièges agréablement galbés mais sans appui-pied, le lave-glace est un malheureux engin à l'ouverture du hayon est entièrement compensé automatique d'un plafonnier arrière.

Confortable et relativement silencieux. Dans ce cas presque succincte, pas de montre mais un compte-tours. Les essuie-glace se commandent malheureu-

au tableau de bord mais un levier sous le volant actionne simultanément les essuie-glace et le lave-glace électrique. Le hayon arrière est compensé, il s'ouvre d'une seule main, avec un plafonnier arrière à commande automatique.

■ **CITROEN GS 1220** : La suspension hydropneumatique est très confortable en toutes circonstances et l'insonorisation permet de rouler longtemps sans fatigue. Le tableau de bord est caractéristique, avec compte-tours, compteur journalier et une petite montre. En revanche, le cendrier est petit et peu accessible. Les sièges ne sont pas très enveloppants mais confortables, avec appui-tête. Le hayon s'ouvre d'une seule main mais malaisément. Il n'existe pas de plafonnier à l'extrême arrière.

# le nos essais

age de baisse de moyenne routière en charge sensibles. Il roule en virage et freine « long » en charge. Pourtant, si l'on considère son confort et son style général, il se présente de manière intéressante à-vis de la concurrence étrangère. Prix (modèle

■ **RENAULT 12** : Il est coûteux, très bien présenté et bourré d'équipements quelques-uns fort utiles comme l'essuie-glace automatique sur tous les breaks. Par rapport à sa classe, il a de bonnes performances moyennes mais son moteur est plutôt nerveux, cela avec des consommations élevées, sauf lorsqu'on peut le lancer sur autoroute. Les performances diminuent sans trop d'excès en fonction de la charge et baisse de freinage — et il est maniable à grande vitesse malgré son encombrement. Sa plate-forme de charge avec sa troisième banquette escamotable est orientée vers le transport de deux enfants. Un engin valable pour ceux qui cherchent un grand standing. Prix (modèle essayé) : 28 000 F.

■ **PEUGEOT 204 DIESEL** : C'est le moins coûteux des véhicules essayés et son confort est médiocre. Cette constatation vaut un complément : les performances sont honnêtes, d'abord en ce qui concerne la sobriété en charge — surtout sur autoroute — et par rapport à sa charge utile. Sa présentation est un peu vieillissante, ses réactions routières sont saines en charge. La suspension AR est raide à vide. La glace AR est difficile à nettoyer. Prix (modèle essayé) : 15 795 F.

■ **CITROEN GS 1220 CLUB** : Son esthétique plaira à tous les amateurs de confort. Elle se traduit par une très grande largeur de plate-forme. Le moteur 2 litres possède un excellent couple et sa charge utile de 350 kg est faible par rapport à sa classe. Il est nettement plus nerveux et souple que les autres modèles en charge. Par rapport à la cylindrée, la sobriété est intéressante. Ses qualités routières subissent peu de variations en fonction de la charge — 2,7 % de baisse de performances en charge. La suspension AR à vide devient raide à cause de sa raideur tandis que l'efficacité des freins diminue rapidement en charge. La direction n'est pas précise. Les cotes de sa plate-forme de charge sont dans la bonne moyenne. Un bon véhicule silencieux et agréable à demi-charge, surtout si l'on transporte une charge à faible densité. Prix (modèle essayé) 22 690 F.

■ **CITROEN GS 1220** : Encore une importante carrosserie style break et petit moteur dont la sobriété ne résiste pas toujours. Il lui faut trainer, surtout lorsque la vitesse augmente. Ce véhicule cependant, avec une assez faible charge par rapport à son encombrement, ce qui n'empêche pas d'être peu endurante. En dépit d'un pourcentage de charge sensible, il n'est pas désagréable. Sa plate-forme de chargement est la plus large, ainsi que son confort, mais le prix n'est pas élevé par rapport au volume

utilisable. Intéressant pour le transport des matériaux à faible densité. Prix (modèle essayé) : 15 685 F.

■ **RENAULT 12** : Un véhicule sans prétentions, qui ne supporte pas toujours tellement bien ses 300 kg de charge en matière de performances, comme en témoigne un pourcentage de baisse de moyenne en charge de 11,4 %. Ses qualités routières ne sont pas mauvaises, avec une direction manquant un peu de précision et de freins qui faiblissent à grande vitesse. Il consomme peu, surtout en charge. Son équipement est simple mais il compte parmi les moins coûteux. Sa plate-forme de chargement est de longueur moyenne et elle est encombrée par les ancrages de suspension arrière. Prix (modèle essayé) : 15 960 F.

■ **PEUGEOT 204 DIESEL** : C'est un petit véhicule avec une plate-forme de dimensions modérées, dotée d'un hayon très pratique. Sa sobriété en gas-oil est presque surprenante, autant que son comportement en charge. Ses qualités routières lui permettent de tenir la dragée haute à bien des modèles plus puissants. Une réussite et il faut le dire bien haut, ne serait-ce qu'en raison du fonctionnement bruyant du moteur. Prix (modèle essayé) : 18 880 F.

■ **CITROEN GS 1220 CLUB** : Il est parmi les moins coûteux mais il est vrai qu'il compte également parmi les moins vastes. Sa longueur de plate-forme ne dépasse pas 153 cm, avec toutefois une largeur au sol intéressante et un hayon bien conçu. Sa charge utile ne dépasse pas 300 kg mais il est extrêmement sobre à vide ou en charge. Son comportement routier est de premier ordre en toutes circonstances. Seul le break 23 l'a devancé en charge et il s'est vengé à vide en réalisant le meilleur temps sur circuit. Sa suspension hydropneumatique lui assure en charge une sécurité et un confort difficilement surpassables, même sur très mauvais sols (garde au sol réglable). Prix (modèle essayé) : 16 832 F.

De ce bilan, il se dégage tout d'abord une sensible évolution du break vers la voiture de tourisme classique. Encore quelques années dans cette direction et la fusion sera opérée, bénéfique à mon avis pour tous les automobilistes. Les carrosseries à arrière tronqué — et à hayon — sont généralement plus aérodynamiques et plus silencieuses dans l'air que les caisses « normales ». Le volume utilisable est beaucoup plus important et une fabrication en très grande série devrait parvenir à abaisser les prix de revient.

Il reste à résoudre le problème de la suspension, afin que la tenue de route et le confort soient comparables à vide et en charge, ce qui est encore rarement le cas. Pour l'instant, seule la suspension hydropneumatique s'avère pleinement satisfaisante à cet égard, au point de pallier totalement les inconvénients de la traction avant à pleine charge : diminution de l'adhérence des roues à la fois motrices et directrices.

Le freinage à pleine charge doit également être surveillé de près mais ces problèmes se trouvant résolus, le break est incontestablement un véhicule agréable dont la polyvalence est supérieure à celle de n'importe quelle berline de papa, avec des performances et des qualités routières qui ne lui cèdent en rien.