

9 ESSAIS (SUR 4000 KILOMETRES)

PEUGEOT 504 (inject.) • RENAULT 16 TS • CITROEN ID 20
SIMCA 1501 'Spécial' • AUDI S 90 • OPEL REKORD 1900
FORD 17 MRS • FORD CORTINA E • VOLKSWAGEN 411 L

LAQUELLE CHOISIR ?





|| LA GRANDE



EVASION ||

des routières moyennes

4000 kilomètres de routes les plus variées, soleil et pluie, mesures et comparaisons ont été pendant 4 jours et 3 nuits. Un lot de ce super essai des routières moyennes. Sans souci particulier de l'exclusif ou du sensationnel, nous sommes néanmoins fiers et heureux de présenter à nos lecteurs un document qui reste, dans sa richesse et son objectivité, le privilège de notre publication.

UNE GRANDE EVASION: POURQUOI ET COMMENT

par J.-P. Thévenet

avec le concours de : J. Desforges - G. Flocon - R. Hauer -
Lavier - J.-C. Letrou - E. Moity - J.-Y. Montagu -
Picard - Ch.-F. Pouzadoux - G. Rocroy.

Nous confronterons aujourd'hui des voitures de 1 500 à 1 900 cc. Toutes ne figurent pas à l'intérieur de cette catégorie, les unes en raison d'une diffusion trop confidentielle, les autres parce que faisant à peine leurs premiers pas dans les derniers Salons.

Nous avons voulu que le dépouillement de cet essai géant et donc complexe, ne serait-ce que par le nombre de voitures qu'il réunit, reste particulièrement simple pour vous permettre non seulement de le parcourir rapidement, mais également afin de modifier à l'occasion les différents classements en fonction de goûts ou de besoins qui,

	AUDI S 90	CITROËN ID 20	PEUGEOT 504 (Inj.)	RENAULT 16 TS
PUISSANCE FISCALE	10 CV	11 CV	10 CV	9 CV
PRIX :				
EN FRANCE	13 950 F	16 136 F	15 648 F	14 380 F
DANS LE PAYS D'ORIGINE	8 690 DM = 10 703 FF	139 950 FB = 13 813 FF	132 400 FB = 13 067 FF	115 000 FB = 11 350 FF
EN BELGIQUE	108 900 FB = 10 748 FF	(direction assistée)	14 300 FS = 16 384 FF	11 270 FS = 12 913 FF
EN SUISSE	11 450 FS = 13 119 FF	14 985 FS = 17 169 FF		
DIMENSIONS :				
Longueur HT	4 380 mm	4 840 mm	4 490 mm	4 257 mm
Largeur HT	1 626 mm	1 790 mm	1 690 mm	1 646 mm
Hauteur HT	1 451 mm	1 470 mm	1 460 mm	1 455 mm
Empattement	2 490 mm	3 125 mm	2 740 mm	2 650 mm
Voie AV	1 335 mm	1 500 mm	1 420 mm	1 342 mm
Voie AR	1 326 mm	1 300 mm	1 360 mm	1 292 mm
Hauteur au sol	160 mm	145 mm	160 mm	115 mm
Poids à vide	980 kg	1 250 kg	1 200 kg	980 kg
Poids autorisé en charge	1 430 kg	1 760 kg	1 680 kg	1 460 kg
Poids tractable	850 kg	1 500 kg	1 100 kg	1 000 kg
MOTEUR :				
Nombre de cylindres	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne
Cylindrée	1 770 cc	1 985 cc	1 796 cc	1 565 cc
Alésage/course	81,5 x 84,4 mm	86 x 85,5 mm	84 x 81 mm	77 x 84 mm
Rapport volumétrique	10,6	8,75	8,35	8,6
Alimentation	un Solex 32 DIDTA	un Weber ou Solex double corps	injection Kugelfischer	un Weber double corps 32 DAR
Distribution	arbre à cames latéral	arbre à cames latéral	arbre à cames latéral	arbre à cames latéral
Puissance maxi	90 ch DIN - 102 ch SAE à 5200 tr/mn	91 ch DIN - 103 ch SAE à 6000 tr/mn	90 ch DIN - 103 ch SAE à 5600 tr/mn	83 ch DIN - 87,5 ch SAE à 5 750 tr/mn
Couple maxi	15 mkg DIN à 3 000 tr/mn	14,4 mkg DIN à 3 500 tr/mn	15,7 mkg SAE à 3 000 tr/mn	12 mkg DIN à 3 500 tr/mn
Vilebrequin	5 paliers	5 paliers	5 paliers	5 paliers
Alumage	bobine et distributeur	bobine et distributeur	bobine et distributeur	bobine et distributeur
Alimentation	sous pression	sous pression	sous pression	sous pression
Alimentation	par eau	par eau	par eau	par liquide sous circuit scellé
Alimentation	12 V - 55 Ah	12 V - 40 Ah	12 V - 55 Ah	12 V - 40 Ah
TRANSMISSION :				
Embrayage	monodisque à sec	monodisque à sec	monodisque à sec	monodisque à sec
Boîte de vitesses	4 rapports synchronisés	4 rapports synchronisés	4 rapports synchronisés	4 rapports synchronisés
Rapport de boîte : 1 ^{re}	3,40	3,250	3,663	3,61
2 ^e	1,944	1,835	2,169	2,25
3 ^e	1,32	1,175	1,549	1,48
4 ^e	0,933	0,787	1	1,03
AR	3,1	3,15	3,745	3,08
Rapport de pont	3,888 (9/35)	4,857 (7/34)	3,777 (9/34)	3,77 (9/34)
CARROSSERIE				
Type	berline 4 portes 5 places	berline 4 portes 5 places	berline 4 portes 5 places	berline 5 portes 5 places
Couleurs de base	châssis plate-forme blanc, bleu, beige, vert, gris	autoporteuse noir, blanc, vert, gris, brun, bordeaux	autoporteuse blanc, vert, beige, rouge, noir, bleu métallisé, gris métallisé	châssis plate-forme blanc, bleu, rouge, vert, bronze, or bleu-gris métallisé, brun métallisé
SUSPENSION :				
Avant	Roues indépendantes : triangle supérieur, bras triangulé inférieur, barre de torsion longitudinale, amortisseurs double effet, barre stabilisatrice.	4 roues indépendantes munies chacune d'un bras hydraulique de suspension avec amortisseur hydraulique intégré. Barre anti-roulis AV et AR - correcteur d'assiette AV et AR.	Roues indépendantes : bras triangulé inférieur, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à double effet, barre stabilisatrice.	Avant et arrière : roues indépendantes, barre de torsion, amortisseurs à double effet, barre stabilisatrice AV et AR.
Arrière	Essieu rigide : barre de torsion longitudinale, amortisseurs double effet, barre stabilisatrice transversale.		Roues indépendantes : bras tirés, ressorts hélicoïdaux, amortisseur à double effet, barre stabilisatrice.	
FREINS :				
Avant	disque	disque	disque	disque
Arrière	tambour	tambour	disque	tambour
Assistance	sur option	oui	oui	non
Double circuit	oui	oui	non	non
DIRECTION				
Assistance	crémaillère	crémaillère	crémaillère	crémaillère
Amortisseur	non	sur option	non	non
Diamètre de braquage	non	non	10,90 m	10,60 m
Diamètre de braquage	10,90 m	11,60 m	10,90 m	10,60 m
ROUES	4 1/2 x 13	5 x 15	5 x 14	4 1/2 x 14
PNEUS	645/165 S 13	AV : 180 x 380, AR : 155 x 380	175 x 355	155 x 355
CAPACITES :				
Carburant	53 L	65 L	56 L	50 L
Huile moteur	4 L	4,5 L	4 L	4 L
Boîte	2 L	2 L	1,15 L	1,64 L
Pont	7,5 L	10,8 L	1,2 L	6,8 L
Circuit de refroidissement			7,8 L	
RAPPORT POIDS/PUISSANCE (D.I.N.)	10,8	13,6	13,3	11,8
PUISSANCE AU LITRE (D.I.N.)	50,8	45,8	50,1	53

pour vous être très personnel, ne pouvait être un rôle dans ce grand jeu. Les critères moyens correspondant à l'utilisation du plus grand nombre, nous avons découpé cette confrontation en 8 grands points. Chacun de ceux-ci, en fonction de leur importance, a reçu un coefficient. Tous ces points principaux se subdivisent en plusieurs points secondaires, eux aussi affectés d'un coefficient. Ce système permet ainsi sans longs discours de comprendre comment s'est élaborée la note attribuée à l'ensemble du mécanisme. A titre d'exemple, la note globale (coefficient 8) des freins a été décernée après avoir noté : l'efficacité proprement dite (coefficient 5), l'équilibre de la voiture lors des freinages importants (coefficient 3) et, enfin, la douceur de la pédale, c'est-à-dire l'agrément (coefficient 2). Pour une voiture possédant une efficacité moyenne et qui recevrait la note 12, un équilibre satis-

faisant méritant un 16, une pédale de frein beaucoup trop n'autorisant qu'un 9, la note moyenne du freinage serait :

Efficacité : 12 x (coefficient) 5 = 60
 Equilibre : 16 x (coefficient) 3 = 48
 Agrément : 9 x (coefficient) 2 = 18
 Total = 126

10 (total des coefficients)

Cette note (12,6) est donc la note définitive attribuée au frein elle ne sera multipliée par le coefficient qui lui est propre, c'est-à-dire qu'au moment du classement général. On le constate, le système est donc d'une extrême simplicité. Puisse-t-il aider à mieux comprendre l'intérêt que nous avons tenu à donner à ce document.

SIMCA 1501 Special	VW 411 L	OPEL REKORD 1900	FORD CORTINA E	FORD 17 M RS
8 CV	10 CV	11 CV	9 CV	11 CV
13 220 F 103 900 FB = 10 254 FF 10 390 FS = 11 904 FF	13 550 F 8 485 DM = 10 494 F 118 500 FB = 12 411 FF 11 650 FS = 13 345 F	14 340 F 8 990 DM = 11 072 FF 108 400 FB = 10 699 FF 10 750 FS = 12 317 FF	13 750 F 107 500 FB = 10 610 FF 10 900 FS = 12 489 FF	14 980 F 113 900 FB = 11 241 FF 12 310 FS = 14 104 FF
4 457 mm 1 580 mm 1 400 mm 2 520 mm 1 322 mm 1 300 mm 125 mm 1 020 kg 1 440 kg 1 000 kg	4 553 mm 1 635 mm 1 485 mm 2 500 mm 1 385 mm 1 358 mm 136 mm 1 040 kg 1 470 kg 1 000 kg	4 574 mm 1 758 mm 1 453 mm 2 668 mm 1 400 mm 1 400 mm 133 mm 1 065 kg 1 480 kg 885 kg	4 267 mm 1 648 mm 1 389 mm 2 499 mm 1 330 mm 1 295 mm 131 mm 914 kg 1 330 kg 800 kg	4 721 mm 1 756 mm 1 478 mm 2 705 mm 1 437 mm 1 404 mm 180 mm 1 050 kg 1 480 kg 900 kg
4 en ligne 1 475 cc 75,21 x 83 mm 9,3 un Weber double corps 28-36 DCB1 arbre à cames latéral 81 ch DIN à 5 200 tr/mn 12,25 mkg DIN à 5 200 tr/mn 5 paliers bobine et distributeur sous pression par eau 12 V - 40 Ah	4 à plat 1 679 cc 90 x 66 mm 7,8 deux carburateurs Solex arbre à cames latéral 68 ch DIN - 76 ch SAE à 5 000 tr/mn 12,7 mkg DIN à 2 800 tr/mn 4 paliers bobine et distributeur sous pression par air 12 V - 45 Ah	4 en ligne 1 897 cc 93 x 69,8 mm 9 un carburateur Solex 32 DIDTA 4 arbre à cames en tête 90 ch DIN - 102 ch SAE à 5400 tr/mn 14,9 mkg DIN à 2 500 tr/mn 5 paliers bobine et distributeur sous pression par eau 12 V - 44 Ah	4 en ligne 1 599 cc 80,97 x 77,62 9 un carburateur Weber double corps 32 DFM arbre à cames latéral 82 ch DIN - 93 ch SAE à 5400 tr/mn 12,7 mkg DIN à 3 600 tr/mn 5 paliers bobine et distributeur sous pression par eau 12 V - 57 Ah	6 en V à 60° 1 985 cc 84 x 60,14 mm 9 un carburateur Solex double 32 DDIST arbre à cames central 90 ch DIN - 103 ch SAE à 5300 tr/mn 15,9 mkg DIN à 3 000 tr/mn 4 paliers bobine et distributeur sous pression par eau 12 V - 55 Ah
monodisque à sec 4 rapports synchronisés 3,649 2,141 1,383 1 3,383 3,816 (11 x 42)	monodisque à sec 4 rapports synchronisés 3,81 2,11 1,40 1 4,30 3,73	monodisque à sec 4 rapports synchronisés 3,428 2,156 1,366 1 3,317 3,89 (9/35)	monodisque à sec 4 rapports synchronisés 2,97 2,01 1,40 1 3,32 3,90	monodisque à sec 4 rapports synchronisés 3,42 1,97 1,37 1 3,66 3,70
berline 4 portes 5 places autoporteuse blanc, beige, rouge, vert, gris métallisé, bleu métallisé, rouge métallisé	berline 4 portes 5 places autoporteuse beige, bleu, rouge, vert	berline 4 portes 5 places autoporteuse blanc, beige, bleu, vert, gris	berline 4 portes 4/5 places autoporteuse Blanc, bleu, beige, rouge, vert, bleu métallisé, bronze métallisé, vert métallisé, or métallisé, gris métallisé, rose métallisé.	berline 4 portes 5 places autoporteuse Noir, blanc, bleu, rouge, vert, métallisé, gris métallisé, vert métallisé, doré métallisé.
Roues indépendantes : parallélogrammes transversaux, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs double effet, barre stabilisatrice. Essieu rigide : bras inférieur longitudinal, barre transversale oblique, deux bras supérieurs articulés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs double effet.	Roues indépendantes : bras inférieur avec jambe de poussée, amortisseurs double effet, ressorts hélicoïdaux concentriques, barre stabilisatrice. Roues indépendantes : bras triangulés obliques, amortisseurs double effet, ressorts hélicoïdaux.	Roues indépendantes : bras triangulés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs double effet, barre stabilisatrice. Essieu rigide : deux bras inférieurs reliés à la carrosserie, deux jambes de poussée supérieures, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs à double effet, barre de réaction.	Roues indépendantes : bras inférieurs, amortisseurs double effet, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice. Essieu rigide : ressorts semi-elliptiques ; jambes de poussée, amortisseurs double effet.	Roues indépendantes : bras inférieurs, amortisseurs double effet, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice. Essieu rigide : ressorts semi-elliptiques, amortisseurs à double effet, jambes de poussée.
disque tambour oui non	disque tambour non oui	disque tambour oui oui	disque tambour oui oui	disque tambour oui oui
vis globique et galet non non 10,40 m	circulation de billes non non 11,40 m	circulation de billes non non 11,70 m	circulation de billes non non 10,40 m	circulation de billes non non 10,80 m
4 1/2 x 13 165 x 13	4 1/2 x 15 155 x 15	5 x 14 165 x 14	5 1/2 x 13 165 x 13	5 x 14 175 x 14
55 L 4 L 1,5 L 1 L 6,5 L	50 L 3,5 L 2,5 L	55 L 3,3 L 1,1 L 1,1 L 5,7 L	45 L 3,7 L 0,99 L 1,1 L 7 L	55 L 3,5 L 1,3 L 1,1 L 6 L
12,5 54,9	15,5 40,5	11,8 47,4	11,1 53,1	11,6 45,3



9 VOITURES ET LEURS ORIGINES

Toutes les voitures réunies pour cette confrontation s'inscrivent à l'intérieur de la catégorie des 1 500 et 1 900 cc. Les 9 modèles retenus ne sont certes pas toujours directement comparables entre eux au sens technique du mot, mais ces 9 voitures sont, commercialement parlant, des rivales avouées, et c'est sans aucun doute bien cela qui reste le plus important. Nous vous dirons ici quelles sont les origines des versions retenues sans insister sur le souci qu'elles ont pu créer à ceux chargés de les concevoir.

En effet, la catégorie des 1 500 à 1 900, c'est-à-dire des voitures de 8 à 11 CV, est une des plus riches qui soit. A l'intérieur de celle-ci, la France occupe d'ailleurs une large place avec la Citroën ID 20, la Renault 16 TS, la Simca 1501 « Special » et la très récente Peugeot 504. Autant dire que, sur notre marché, la lutte est donc particulièrement sévère et que chacun s'efforce de rivaliser d'audace, d'imagination et de sérieux pour ne pas se faire distancer. Bien entendu, ce souci se double de celui de ne pas arriver à un prix de revient trop élevé qui ferait voguer ces routières moyennes vers la couche des grandes routières, c'est-à-dire des voitures de presque 20 000 F. Par des voies différentes, afin de donner au modèle qui lui est propre une certaine personnalité, chaque constructeur s'efforce donc de tendre vers le même but : celui de la voiture homogène parce que confortable et sûre, rapide et freinant bien. La difficulté pour départager tout ce monde est donc certaine mais pas insurmontable, dans la mesure où l'on se réfère à des critères discutables peut-être mais précis, arbitraires sans doute pour le plus grand nombre mais convaincants pour les connaisseurs.



SIMCA 1501 « Special »

PRESENTATION : Salon de Paris 1968.

ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Lancée en 1963 (Salon de Genève) la gamme 1300 et 1500 Simca prit un nouveau départ en 1966. La modification était alors apparente, mais pas si évidente que cela, car on s'était contenté de rallonger l'ensemble, remodelant principalement la ligne arrière. La mécanique, elle, restait inchangée, ce qui réduisait le prix de revient d'un modèle que certains considéraient comme une nouveauté à part entière. Sa nouvelle berline n'étant pas encore prête, Simca, pour faire face à la concurrence, optait pour la solution d'attente en produisant une troisième version de la 1500, la 1501 S qui, cette fois, conservait la même carrosserie, mais héritait d'un moteur beaucoup plus puissant, sans augmentation de cylindrée. La culasse fut modifiée ainsi que le système d'échappement, la carburation et la distribution. Coût de l'opération : un gain de 17 ch DIN pour un régime-moteur abaissé, permettant d'allonger la démultiplication. Les freins recevaient un système d'assistance et, pour renforcer la note sportive, l'équipement standard se complétait de deux projecteurs longue portée à l'avant, d'un volant « sport », d'un levier de vitesses au plancher, d'une console, d'un pare-brise verre feuilleté et d'un avertisseur à compresseur.

VARIANTES :

1501 GL 8 CV/64 ch DIN : 11 420 F.



VW 411 L

PRESENTATION : Salon de Paris 1968.

ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Devant le succès sans précédent rencontré par la toujours jeune « Coccinelle » qui reste pour beaucoup un sujet d'étonnement, Volkswagen a voulu élargir sa clientèle en lui proposant autre chose. Si les miracles réussissent rarement deux fois, la berline 1500 lancée en 1961 (Francfort) puis la 1600 TL en 1965, sans pouvoir rivaliser avec la 1200, étaient tout de même des modèles complémentaires capables de contenter les fanatiques de la marque. En sortant récemment la 411, Volkswagen a donc voulu élargir son classicisme, cherchant même une relative concession au classicisme, cherchant l'originalité, tout en gardant des bases mécaniques éprouvées. Dérivée mécaniquement de la 1600, la 411 voit son 4 cylindres passer de 1584 à 1679 cc après modification de l'alésage et de la course. La conception reste identique : moteur à plat à l'arrière, 4 roues indépendantes, et l'on note que le taux de compression est resté très faible (7,8), de manière à pouvoir utiliser couramment l'essence ordinaire, ce qui peut être un argument de poids. Malgré tout, le gain de puissance est appréciable, puisqu'il se chiffre par 14 ch DIN, pour un poids sensiblement identique. La différence fondamentale réside dans la conception de la carrosserie, car, pour la première fois, Volkswagen réalise une carrosserie monocoque, avec seulement les 4 ailes démontables, alors que, précédemment, on avait affaire à une plate-forme avec poutre centrale.

VARIANTES :

411 2 portes : 12 150 F.
411 4 portes : 12 700 F.
411 L 2 portes : 13 000 F.



FORD CORTINA E

PRESENTATION : Salon de Paris 1967.

ORIGINES ET MODIFICATIONS. — La première Cortina apparut en 1962. Elle portait même un double prénom, puisqu'elle s'appelait alors Consul Cortina. Consul ayant été abandonné par la suite, Cortina resta seul en place et se multiplia rapidement jusqu'à la version originale 1198 cc directement issue du moteur de la Consul Classic de 1961, s'ajouta une version dite Super dont la course du moteur — il adoptait un vilebrequin 5 paliers — portée à 72,7 élevait la cylindrée à 1598 cc. En 1963, Ford sortait la GT qui voyait son 4 cylindres développer 75,5 ch DIN contre 57,5 à la Super. Cette élévation de puissance incita le constructeur à utiliser des freins à disques à l'avant, puis, l'année suivante, à équiper la suspension arrière de deux jambes de poussées.

En 1966, les Cortina reçoivent une nouvelle carrosserie beaucoup moins anguleuse et leurs voiles sont élargies. En 1967, une calasse redessinée permet d'élever encore la puissance sur la GT. Le taux de compression est porté à 9 et les 80 ch DIN sont dépassés. Parallèlement, Ford présente une version plus luxueuse qui prend la désignation E. Elle se distingue de la version standard par ses jantes, des projecteurs longue portée, un phare de recul, une calandre noire mât et une suspension dite surbaissée comme sur les versions Lotus. Intérieurement, la finition est particulièrement soignée et le tableau de bord est garni en bois laqué véritable. Sur les modèles 1968 qui sortent cette fois, également, en version 2 portes, on a modifié l'agencement du tableau de bord, monté en série le servo-frein, amélioré la manœuvre des changements de vitesses, redessiné la banquette arrière et installé un volant à trois branches sur une colonne rétractable.

VARIANTES :

Cortina E 2 portes : 13 200 F.
Cortina GT 2 portes : 11 990 F.
Cortina GT 4 portes : 12 540 F.



REKORD 1900

PRESENTATION : Salon de Paris 1966.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Les premières Rekord sur apparition en 1953; elles n'existaient alors qu'en 1500 et ce n'est qu'en 1960 qu'apparut la 1700. Une évolution dans la ligne, remaniée presque chaque année, Opel se tourna alors vers la mécanique, et en 1965 qu'on nota une refonte importante de ce modèle. La ligne n'avait subi que quelques retouches, mais sur, cette fois, était nouveau. A l'ancien 4 cylindres de longue (74 mm) succédait un groupe à course (69,8 mm) toujours produit en 1500 et 1700 mais, aussi, 2. Ses particularités: un vilebrequin reposant sur deux liers et une distribution par arbre à cames en tête, par chaîne. L'année suivante, la nouveauté était la carrosserie. Cette fois, on avait complètement redessiné la Rekord; les voies et l'empattement étaient et la suspension arrière entièrement repensée. Et, bien que toujours rigide, était mieux guidé, mieux aussi, grâce aux ressorts hélicoïdaux qui remplacent les classiques ressorts semi-elliptiques. On notait la présence de pneus radiaux de grande dimension, à double circuit doté d'un système d'assistance.

NOTES :
 4 portes 1 900 cc transmission automatique : 15 999 F.
 4 portes 1 700 cc - 75 ch DIN : 12 576 F.
 2 portes 1 700 cc - 75 ch DIN : 11 803 F.
 2 portes XE 1 700 cc - 75 ch DIN : 10 220 F.
 coupé 1 700 cc - 75 ch DIN : 14 739 F.
 coupé sprint 1 900 cc - 106 ch : 17 031 F.



R 16 TS

PRESENTATION : Salon de Genève 1968.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Lancée au Salon de Genève 1965, la Renault 16 a rapidement connu un succès plus qu'encourageant pour ses créateurs. Si chacun lui reconnaissait de nombreuses qualités, tous n'étaient pas d'accord, quant à sa silhouette, et les plus passionnés regrettaient de ne pas bénéficier d'une « cavalerie » plus importante. Renault, désireux de satisfaire le plus grand nombre, produisit donc une version TS qui vit le jour 3 ans plus tard. Conservant la carrosserie sans aucune modification de dessin, les techniciens de Billancourt soignaient la présentation intérieure et portaient essentiellement leurs travaux sur le moteur. Celui-ci, avec ses nouvelles cotes (77 x 84 mm au lieu de 76 x 81), affichait une cylindrée de 1 565 cc contre 1 470 précédemment. La culasse adoptait des chambres hémisphériques avec soupapes plus grosses, formant un V. Le carburateur simple était remplacé par un Weber double et la puissance passait de 63 à 67,5 ch SAE. Pour satisfaire ce gain de puissance, Renault renforçait le système de freinage (disque plus gros) et le dotait d'un dispositif d'assistance. Extérieurement, la R-16 TS est reconnaissable de l'avant par la présence de deux projecteurs longue portée de forme rectangulaire, alors qu'à l'intérieur on trouve un tableau de bord entièrement redessiné. A noter que la commande électrique des glaces avant qui n'était disponible que sur option est montée en série depuis deux mois déjà.

VARIANTES :
 Renault 16 8 CV - 63 ch SAE : 11 428 F.



ID 20

PRESENTATION : Salon de Paris 1968.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Sur la base du moteur 1 985 cc lancé au Salon de Paris 1965 pour équiper les DS 19, Citroën a développé une version plus puissante venant s'intercaler entre les DS 19 et 21, et lancée à la même époque. Conservant les mêmes cotes et un taux de compression identique, on a retravaillé l'admission et l'échappement (nouvel arbre à cames et soupapes différentes), de manière à élever la puissance à 103 ch SAE, soit 13 de plus que sur l'original. En ce qui concerne la transmission, les rapports de boîte et pont sont ceux de la DS 21. Pour les modifications de détails, l'ID 20 hérite de celles apportées à la gamme ID et DS 69: nouveaux sièges entièrement redessinés, tableau de bord remanié, insonorisation renforcée. Extérieurement, elle est identifiable par l'entourage chromé du pavillon, par des clignotants arrière chromés et, vue d'arrière, par sa nouvelle désignation apposée sur la droite du couvercle de coffre.

VARIANTES :
 DS 20 103 ch : 17 564 F.
 ID 19 Luxe 1 985 cc - 91 ch SAE : 14 588 F.
 DS 21 Luxe 2 175 cc - 115 ch SAE : 20 476 F.

RS 17 M

PRESENTATION : avril 1968.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — On se souvient que en 1964 que Ford adopta le moteur en V. Il n'était alors d'un V-4 de 1500 et 1700 monté sur les RS 17 M mais, également, d'un V-6 2 L équipant la RS qui, dans sa version la plus puissante (TS), avait 90 ch DIN. Ce moteur fut donc choisi pour la RS car, jusqu'à l'an dernier, le V-6 était exclu et réservé à la gamme des 20 M. En 1967, alors que la RS A et 20 M recevaient une nouvelle carrosserie et avaient l'appellation « Taunus », Ford présentait en compétition au Salon de Francfort deux versions plus puissantes: les 15 M et 20 M RS, qui se distinguaient par un équipement beaucoup plus complet, et destinées à remplacer les TS. Ce n'est qu'au printemps 1968 qu'apparut la RS dotée du V-6 2 L dont l'équipement général était un volant bois, une console centrale, différents éléments et cadrans supplémentaires, des jantes larges, une bande spéciale, un alternateur et une suspension indépendante. Au dernier Salon de Paris, la carrosserie était, encore, légèrement retouchée et les 17 M standard ont à leur tour le V-6 2 L. D'autres modifications ont aussi les tableaux de bord, la suspension stabilisatrice avant plus grosse et jambes de poussée et pour les 17 M et 20 M) alors que l'équipement RS intègre aussi des sièges type baquet à l'avant.

NOTES :
 4 portes Luxe V-6 2 L : 14 165 F.
 coupé Luxe V-6 2 L : 13 745 F.
 coupé RS V-6 2 L : 14 980 F.
 4 portes V-4 1700 : 13 470 F.
 4 portes V-4 1500 : 11 830 F.

AUDI S 90

PRESENTATION : Salon de Paris 1966.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Modèle dérivé de la dernière version D.K.W., la F 102 présentée à Francfort en 1963. En 1964, Volkswagen, ayant racheté à Mercedes la majorité des parts Auto-Union, projette la construction d'une berline sur les bases de la F 102. La présentation a lieu au Salon de Francfort 1965. La carrosserie reste identique et la conception également. On retrouve les mêmes suspensions à l'avant comme à l'arrière; le moteur est toujours placé à l'avant avec freins à disques accolés au différentiel, mais il ne s'agit plus du 3 cylindres 2 temps D.K.W. de 1 175 cc (69 ch SAE), mais d'un 4 cylindres 4 temps à compression élevée, réalisé par Mercedes et que l'on place incliné à 40° vers la droite. Le moteur développe 72 ch DIN pour une cylindrée de 1 695 cc et cette nouvelle traction avant reprend le nom d'Audi, dont la fabrication fut arrêtée en 1939. Appelée d'abord Audi 103, elle s'appellera ensuite Audi 72. Au Salon de Paris 1966 apparaît une version S 90. La carrosserie n'a pas été retouchée, à quelques chromes près, mais la cylindrée du moteur est passée, après augmentation de l'alésage (1,5 mm) et diminution du taux de compression (11,2 à 10,6) à 1 770 cc, l'augmentation de puissance se soldant par 10 ch DIN.

VARIANTES :
 Audi S 90 2 portes : 13 300 F.
 Audi 100 2 portes 1 760 cc - 80 ch DIN : 13 950 F (nouvelle version présentée en début d'année, livrable prochainement).
 Audi 100 4 portes 1 760 cc - 80 ch DIN : 14 600 F.
 Audi 100 S 2 portes 1 760 cc - 90 ch DIN : 14 700 F.
 Audi 100 S 4 portes 1 760 cc - 90 ch DIN : 15 350 F.
 Audi 100 LS 2 portes 1 760 cc - 100 ch DIN : 15 300 F.
 Audi 100 LS 4 portes 1 760 cc - 100 ch DIN : 15 950 F.

PEUGEOT 504

PRESENTATION : Salon de Paris 1968.
ORIGINES ET MODIFICATIONS. — Bien qu'elle n'ait plus qu'un rapport très éloigné avec la 404, la 504 ne renie pas pour autant sa devancière. Son moteur, bien que plus gros, entrant désormais dans la catégorie des 10 ch fiscaux, conserve la même architecture générale. L'alésage reste identique, mais la course est passée de 73 à 81 mm. Le taux de compression est inchangé et l'on retrouve l'injection Kugelfischer qui a fait ses preuves sur les 404. La carrosserie signée Pininfarina est un peu plus étoffée que celle de la 404 et l'empattement comme les voies ont été élargis. L'innovation concerne le freinage, confié cette fois à quatre disques, alors que la 404 et la 204 conservaient des tambours à l'arrière et la suspension arrière indépendante. La 504 est le premier modèle Peugeot à propulsion classique à adapter ce principe qui ne s'est pas encore totalement généralisé. Côté transmission, le pont à vis a finalement été abandonné au profit d'un dispositif classique.

VARIANTES :
 504 carburateur, 76 ch DIN : 13 856 F.



6Egeot504.info QU'ELLES PEUVENT VOUS COUTER

Pour l'aspect financier de cet essai, nous n'avons pas voulu nous borner à mentionner uniquement le tarif T.V.A. comprise de la voiture. Celui-ci représente, en fait, son prix d'achat brut, mais également les frais divers qui viennent se greffer sur le prix et le modifient sensiblement. Nous avons donc fait ressortir les frais de sortie d'usine, de transport et de livraison, le montant de la carte grise et de la vignette ainsi qu'un tarif moyen d'assurance. L'éventuel acheteur saura ainsi quelle somme exacte il devra déboursier avant de pouvoir se mettre au volant. Ce tarif d'assurance nous a été communiqué par le Centre de Documentation et d'Information de l'Assurance et ne représente, en réalité, qu'un ordre de grandeur, de nombreux facteurs pouvant faire varier ce prix : région d'utilisation, âge de l'assuré, etc.

Nous avons donc choisi un contrat très répandu : responsabilité civile illimitée, promenades, affaires, conducteur marié âgé de plus de 25 ans possédant son permis depuis plus de 2 ans et habitant Paris ou la région parisienne. Nous avons également mentionné, pour information, le prix des options mais n'en avons pas tenu compte pour l'établissement du prix de revient.

Au chapitre entretien, nous avons fait ressortir le prix des pneus équipant la voiture, pour remplacement, le coût d'un échange standard moteur et boîte (pour certains modèles récents il n'a pas encore été fixé), et les fréquences des vidanges conseillées par le constructeur.

SIMCA 1501 II Special II



PRIX DE REVIENT

Prix T.V.A. comprise	13 220	F
Transport, livraison	85	F
Carte grise	160	F
Vignette	240	F
Assurance	1 633,72	F
TOTAL	15 338,72	F

OPTIONS : Boîte automatique	1 153	F
Peinture métallisée	148	F
Pneus grande vitesse	58	F
Pare-brise azuré	31	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 165 x 13

MARQUES :

Kléber V10	unité	90,50	F
Englebert Rallye	unité	100,80	F
Michelin ZX	unité	95	F
Dunlop SP	unité	90,74	F

PRIX ECHANGE STANDARD	non fixé	
PRIX D'ACHAT MOTEUR NEUF	2 906	F
PRIX D'ACHAT BOITE	1 163,45	F
PRIX D'ACHAT PONT	583,46	F

FREQUENCE DES VIDANGES :

Moteur : tous les 5 000 km	
Boîte : tous les 10 000 km	
Pont : tous les 10 000 km	

DELAI DE LIVRAISON : 15 jours

DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre et 2 ans moteur, boîte et pont ou 60 000 km

VOLKSWAGEN 411 L



PRIX DE REVIENT

Prix T.V.A. comprise	13 550	F
Transport, livraison	384	F
Carte grise	200	F
Vignette	240	F
Assurance	1 388,60	F
TOTAL	15 762,60	F

OPTIONS : boîte automatique	1 600	F
Toit ouvrant	750	F
Intérieur simili	166	F
Pneus flancs blancs	123	F
Lunette arrière chauffante	139	F
Défecteurs	128	F
Radio	373	F
Radio modulation de fréquence	699	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 155 x 15

MARQUES :

Dunlop SP	unité	87,65	F
Continental RA 61	unité	86,56	F
Pirelli	unité	90,13	F

PRIX ECHANGE STANDARD :

MOTEUR	non fixé
BOITE	non fixé
PONT	non fixé

FREQUENCE DES VIDANGES :

Moteur : tous les 5 000 km	
Boîte : tous les 10 000 km	

DELAI DE LIVRAISON : immédiat

DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre

FORD CORTINA E



PRIX DE REVIENT

Prix T.V.A. comprise	13 750	F
Frais de sortie d'usine	213	F
Transport, livraison	291	F
Carte grise	180	F
Vignette	240	F
Assurance	1 633,72	F
TOTAL	16 307,72	F

Pas d'options particulières

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 165 x 13

MARQUES :

Kléber V10	unité	90,50	F
Firestone F 100	unité	89	F

PRIX ECHANGE STANDARD :

MOTEUR	1 905	F
--------	-------	---

FREQUENCE DES VIDANGES :

Moteur : tous les 10 000 km	
Boîte : vérifier après les 5 000 premiers kilomètres, ensuite faire l'appoint	
Pont : vérifier après les 5 000 premiers kilomètres, ensuite faire l'appoint	

DELAI DE LIVRAISON : immédiat

DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre

AUDI S 90



PRIX DE REVIENT

Prix T.V.A. comprise	13 950	F
Transport, livraison	384	F
Carte grise	200	F
Vignette	240	F
Assurance	1 633,72	F
TOTAL	16 407,72	F

OPTIONS : Toit ouvrant	750	F
Freinage assisté	166	F
Lunette arrière chauffante	208	F
Pneus carcasse radiale	208 à 294	F
Compte-tours, selon modèle	166 à 210	F
Intérieur simili	166	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 165 x 13

MARQUES : Pirelli Cinturato unité 90,64 F

PRIX ECHANGE STANDARD :

MOTEUR	3 198,40	F
BOITE	1 363,43	F

FREQUENCE DES VIDANGES :

Moteur : tous les 5 000 km	
Boîte : tous les 10 000 km	

DELAI DE LIVRAISON : 2 à 4 semaines

DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre

peugeot504.info

PRIX DE REVIENT

T.V.A. comprise	14 380	F
Transport, livraison	353,37	F
Peinture grise	180	F
Peinture blanche	240	F
Assurance	1 633,72	F

TOTAL 16 787,09 F

Options : Toit ouvrant électrique	550	F
Intérieur simili	116	F
Peinture métallisée	128	F
Ceintures de sécurité	90	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 155 x 355			
MARQUES :			
Michelin XAs	unité	107	F
Michelin ZX	unité	98	F
PRIX ECHANGE STANDARD :			
MOTEUR	.....	non fixé	
BOITE	.....	non fixé	
FREQUENCE DES VIDANGES :			
Moteur :	tous les 5 000 km		
Boîte :	tous les 15 000 km		
DELAIS DE LIVRAISON : variables			
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre			

RENAULT 16 TS



PRIX DE REVIENT

T.V.A. comprise	14 340	F
Transport, livraison	460	F
Peinture grise	220	F
Peinture blanche	240	F
Assurance	1 746,35	F

TOTAL 17 006,35 F

Options : Boîte automatique	1 659	F
Peinture métallisée	138	F
Toit ouvrant	633	F
Ceintures de sécurité	166	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 165 x 14

MARQUES : Diverses

PRIX ECHANGE STANDARD :			
MOTEUR	.....	selon estimation	
BOITE	.....	1 360	F
PONT	.....	selon estimation	
FREQUENCE DES VIDANGES :			
Moteur :	tous les 5 000 km		
Boîte :	pas de vidange mais vérification du niveau à la révision des 10 000 km		
Pont :	pas de vidange mais vérification du niveau à la révision des 10 000 km		
DELAIS DE LIVRAISON : immédiat			
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre			

OPEL REKORD 1900 LUXE



PRIX DE REVIENT

T.V.A. comprise	14 980	F
Transport, livraison	213	F
Transport, livraison	320	F
Peinture grise	220	F
Peinture blanche	240	F
Assurance	1 633,72	F

TOTAL 17 606,72 F

Options particulières

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 175 x 14

MARQUES :

Kléber V10	unité	105	F
Firestone sport 200	unité	140	F
PRIX ECHANGE STANDARD :			
MOTEUR	.....	2 246,82	F
BOITE	.....	pas fixé	
PONT	.....	pas fixé	
FREQUENCE DES VIDANGES :			
Moteur :	tous les 10 000 km		
Boîte :	tous les 20 000 km		
Pont :	contrôle du niveau tous les 10 000 km		
DELAIS DE LIVRAISON : immédiat			
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre			

FORD 17 M RS



PRIX DE REVIENT

T.V.A. comprise	15 648	F
Transport, livraison	372,80	F
Peinture grise	200	F
Peinture blanche	240	F
Assurance	1 746,35	F

TOTAL 18 207,15 F

Options : Garniture cuir	1 264	F
--------------------------	-------	---

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES : DIMENSIONS 175 x 14

MARQUES :

Michelin XAs	unité	141	F
Dunlop SP Sport	unité	141,36	F
Kléber V10	unité	139	F
PRIX ECHANGE STANDARD :			
MOTEUR	.....	pas fixé	
BOITE	.....	pas fixé	
PONT	.....	pas fixé	
FREQUENCE DES VIDANGES :			
Moteur :	tous les 2 500 km		
Boîte :	tous les 10 000 km		
Pont :	tous les 15 000 km		
DELAIS DE LIVRAISON : 5 à 6 mois			
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre			

PEUGEOT 504 Injection



PRIX DE REVIENT

T.V.A. comprise	16 136	F
Transport, livraison	52	F
Peinture grise	220	F
Peinture blanche	240	F
Assurance	1 633,72	F

TOTAL 18 281,72 F

Options : Commande hydraul. de boîte	1 222	F
Direction assistée	465	F
Pare-brise triplex	116	F
Phares à iode	48	F
Phares directionnels	233	F
Avertisseur route	116	F
Dégivr. de la lunette arrière	89	F
Ceintures de sécurité avant	148	F
Ceinture de sécurité arrière	132	F
Sièges avant réglables	59	F
Appui-tête	212	F
Accoud. latéral côté conduct.	21	F

Accoudoir central avant	59	F
Chauffage — 5°	116	F
Chauffage — 15°	408	F
Pulseur d'air	64	F
Radio	630	F
Radio « Hi fi »	1 037	F

ENTRETIEN

PNEUMATIQUES :				
DIMENSIONS avant : 180 x 380				
DIMENSIONS arrière : 155 x 380				
MARQUES :	Michelin XAs avant	unité	134	F
	Michelin XAs arrière	unité	105	F
PRIX ECHANGE STANDARD :				
MOTEUR	.....	1 600	F
BOITE	.....	1 400	F
FREQUENCE DES VIDANGES :				
Moteur :	tous les 5 000 km			
Boîte :	tous les 20 000 km			
DELAIS DE LIVRAISON : 15 jours				
DUREE DE LA GARANTIE : 6 mois ou 10 000 km pièces et main-d'œuvre				

CITROEN ID 20





Les routes de France se débarrassent lentement de leur dernière pellicule de neige et de glace. En Provence, c'est déjà le printemps et, pendant quelques instants, hommes et voitures s'accordent quelque répit au pied des pêchers en fleurs.



MOTEUR coefficient 8

Le moteur est, pour chacune des voitures de cette catégorie, un facteur dont l'importance est triple puisqu'il conditionne de façon très importante dans son comportement routier sa qualité, sa sécurité et son rendement. C'est la raison pour laquelle le coefficient 8, qui est le plus fort, lui a été attribué. Notons que, comme pour la tota-

lité de nos mesures, tous les chiffres figurant ici ont été relevés dans des conditions rigoureusement comparables de route et de temps. Précisons que, lors de la mesure des performances, un vent de plus de 5 mètres/seconde soufflait à Monthéry et que toutes les performances ici indiquées doivent donc être considérées comme des

valeurs minimales. A l'intérieur de cette manche, les coefficients suivants ont été attribués : performances 5; consommations 3; silence de fonctionnement du moteur 3; autonomie du réservoir 1. Dans les sous-groupes, la vitesse maxi recevait le coefficient 1; les accélérations 3; l'aptitude en côte 1; la consommation minimale 1, maximale 3; enfin la consommation en ville 2.

DETAIL DES NOTES OBTENUES

VOITURES	VITESSE MAXI		ACCELERATIONS			APTITUDE EN COTE		CONSOUMMATIONS					SILENCE	AUTONOMIE DU RESERVOIR	
	Vitesse en km/h	Note	Temps aux 400 m	Temps aux 1 000 m	Note	Temps	Note	Mini en litres aux 100 km	Note	Maxi en litres aux 100 km	Note	Urbaine en litres aux 100 km	Note	Note	Note
PEUGEOT 504 Inj.	162,6	20	18" 3/10	34" 6/10	20	1' 48" 4/10	20	8,2	19,7	13,5	20	16,4	17,5	16	20
FORD 17 M RS ...	154,1	18,9	19" 3/10	36" 4/10	18,9	1' 53"	19,1	9,9	16,3	17	15,8	18	15,9	18,3	12,7
RENAULT 16 TS ...	160	19,6	18" 6/10	35" 1/10	19,7	1' 50" 1/10	19,6	9,4	17,2	15	18	16	17,8	13,3	17,7
SIMCA 1501 S ...	152,1	18,7	19" 1/10	36" 2/10	19,1	1' 49" 9/10	19,7	8,1	20	13,6	19,8	14	20	10,2	19,8
OPEL Rekord 1900	155,4	19,1	18" 7/10	35" 4/10	19,5	1' 58"	19,1	9,7	16,7	16,1	16,7	16,2	17,3	10,1	16,4
AUDI Super 90 ...	149,4	18,3	18" 8/10	35" 8/10	19,3	1' 51" 5/10	19,4	8,5	18,9	15,2	17,7	14,4	19,5	8,5	16,8
FORD Cortina E ...	150,8	18,5	18" 9/10	36"	19,6	1' 51" 5/10	19,4	9,1	17,7	14,6	18,4	14,3	19,6	7,1	14,8
CITROEN ID 20 ...	156,2	19,2	19" 6/10	36" 7/10	18,7	1' 52"	19,3	9,3	17,4	15,2	17,7	17,2	16,4	7,1	17,6
VOLKSWAGEN 411	133,7	16,4	21" 1/10	40" 4/10	17,2	2' 02" 1/10	17,7	8,6	18,7	14,6	18,4	17,1	16,6	6,4	18,1

grisé, la meilleure note obtenue dans chacune des rubriques.)

CLASSEMENT

PEUGEOT 504 Inj.....	18,78
FORD 17 M RS	17,55
RENAULT 16 TS	17,47
SIMCA 1501 « Special »	17,17
OPEL Rekord 1900	16,21
AUDI Super 90	16,16
FORD Cortina E	15,64
CITROEN ID 20	15,43
VOLKSWAGEN 411 L.....	14,74

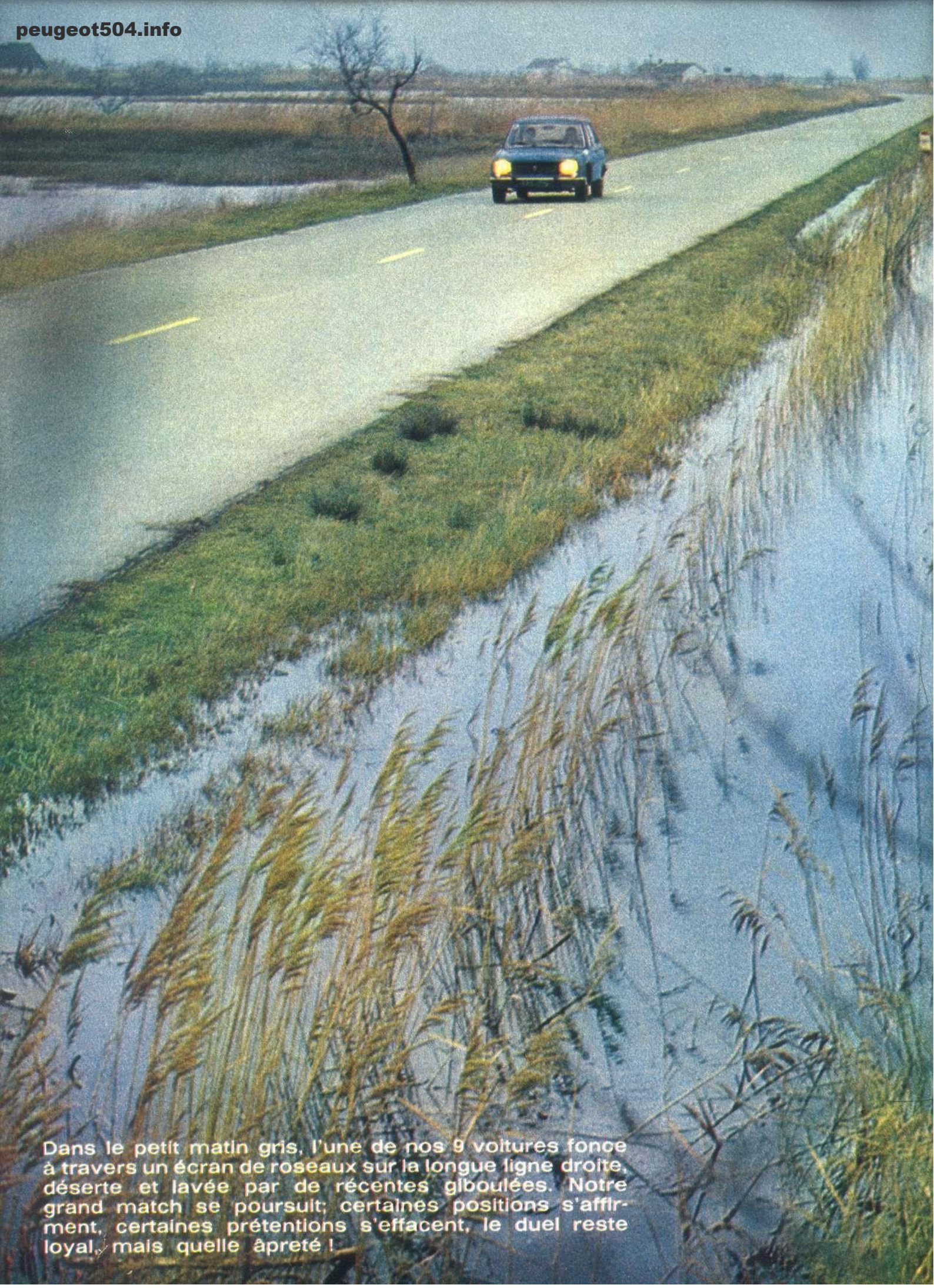
CONCLUSION

Victoire de la Peugeot 504 à injection. Voiture la plus rapide et la plus nerveuse du lot, sa consommation reste toujours particulièrement raisonnable, notamment à très vive allure.

On améliorerait toutefois le silence de son moteur en réduisant les sifflements de sa pompe à injection. Assez nettement décollée, la Ford 17 M RS occupe la seconde place grâce à un silence de fonctionnement et à une absence totale de vibrations absolument remarquables.

Suit, à une courte encolure, la Renault 16 TS, meilleure voiture après la 504 dans le domaine

des performances et qui a le grand mérite d'offrir un moteur ne présentant aucune insuffisance notoire. Grâce à une consommation très faible, à faible allure, et en ville, la Simca 1501 « Special » est 4^e, tandis que l'Opel 1900 ravit la 5^e place à l'Audi un peu moins rapide et surtout beaucoup plus bruyante. La Citroën ID 20, en raison d'un bon appétit en carburant et surtout d'un moteur encore trop bruyant malgré certains efforts, est 8^e, abandonnant la dernière place à la Volkswagen jamais particulièrement silencieuse et manquant nettement de souffle pour une voiture de cette catégorie. ▶



Dans le petit matin gris, l'une de nos 9 voitures fonce à travers un écran de roseaux sur la longue ligne droite, déserte et lavée par de récentes glissements. Notre grand match se poursuit; certaines positions s'affirment, certaines prétentions s'effacent, le duel reste loyal, mais quelle âpreté !



TRANSMISSION coefficient 8

La transmission, et plus particulièrement la boîte de vitesses, participent elles aussi de façon déterminante à l'homogénéité d'une note moyenne. C'est la raison pour laquelle elle reçoit un coefficient aussi élevé que le moteur, c'est-à-dire 8.

Elle est divisée en deux grands groupes : la boîte de vitesses (coefficient 5) et l'embrayage (coefficient 4). L'examen de la boîte de vitesses se décompose en une analyse

du silence (coefficient 1) de la synchronisation (coefficient 2) de l'aspect pratique de sa commande, c'est-à-dire du levier et de l'ensemble de la tringlerie (coefficient 3) et, enfin, de l'étagement de ses rapports (coefficient 1).

L'examen de l'embrayage, lui, se porte sur la douceur de la pédale et sa progressivité, qui reçoivent l'une et l'autre le coefficient 1.

CONCLUSION

Belle victoire de la Volkswagen. On savait depuis longtemps que la boîte de vitesses était une spécialité maison, la 411 L le confirme. Le guidage des différents rapports est sans doute perfectible mais la réussite d'ensemble n'est pas discutable. Réussite également pour la Ford 17 M RS distancée par la Volkswagen par un écart infime. Sa seconde place est assurée par le fait qu'elle obtient la meilleure note des 9 voitures en synchronisation et en précision de sa commande, véritablement modèle du genre. Troisième : la Peugeot 504, grâce surtout à un embrayage très bien étudié et à un étagement bien marié avec le caractère du moteur. Sa synchronisation est encore parfois prise en défaut, mais surtout le silence des pignons de boîte qu'il faudrait pouvoir encore améliorer. La R 16 TS se tient à la 4^e place, à très peu de distance. Son embrayage est, lui aussi, bien conçu, mais sa commande de boîte possède, en certaines circonstances, un peu trop d'élasticité. La Simca est 5^e; la synchronisation de la 1^{re} notamment nous a parfois surpris, et l'ensemble de la boîte n'est pas un modèle de silence. 6^e : l'Audi. Le levier possède un peu trop de débattement et l'embrayage n'est pas d'une progressivité remarquable. 7^e l'ID 20. Sa commande de boîte est précise mais le passage des vitesses et plus particulièrement de la 1^{re} n'est pas exempt d'une certaine fermeté. De plus, le silence de sa boîte nous semble améliorable. La Cortina E est 8^e; sa synchronisation et son étagement sont excellents mais la position de son levier est telle qu'il faut assez sérieusement décoller du siège pour engager la 1^{re} et la 3^e; c'est ce qui la pénalise. 9^e et dernière : l'Opel Rekord dont l'engagement des vitesses exige, à notre sens, beaucoup trop de poigne.

DETAIL DES NOTES OBTENUES

VOITURES	BOITE DE VITESSES				EMBRAYAGE	
	Silence	Synchronisation	Commande	Etagement	Douceur	Progressivité
VOLKSWAGEN 411 L	18	18	17	17	18	18
FORD 17 M RS	18	20	18	19	15	17
PEUGEOT 504 Inj.	13	17	15	19	18	18
RENAULT 16 TS	19	16	14	15	18	18
SIMCA 1501 « Special »	13	13	16	15	17	17
AUDI Super 90	15	17	14	14	18	14
CITROEN ID 20	13	17	13	14	14	16
FORD Cortina E	13	18	9	18	18	13
PEL Rekord 1900	13	15	10	16	12	11

CLASSEMENT

VOLKSWAGEN 411 L	17,67	6. AUDI Super 90	15,44
FORD 17 M RS	17,50	7. CITROEN ID 20	14,60
PEUGEOT 504 Inj.	16,80	8. FORD Cortina E	14,34
RENAULT 16 TS	16,56	9. OPEL Rekord 1900	12,17
SIMCA 1501 « Special »	15,65		

' La grande évasion ' nous aurait-
conduit jusqu'au bord du Nil méditer-
ranéen à l'intérieur d'un étrange temple égyptien.
Non pas, plus simplement dans des
carrées que l'on peut aisément décou-
vrir à proximité du très pittoresque village
des Baux.



DIRECTION coefficient 6

Encore une reprise, la troisième, affectée d'un coefficient susceptible de modifier profondément le classement général. L'analyse de la direction se décompose en 5 points. La précision (coefficient 5), la stabilité en

ligne droite (coefficient 3), le diamètre de braquage (qui est ici seulement noté, la meilleure voiture recevant 20 points, la mesure du diamètre proprement dit figurant en page 38 et 39 (coefficient 3). Et puis

nous avons également noté la réversibilité (coefficient 3) et enfin la douceur, même coefficient, en nous attachant pour celle-ci surtout à en mesurer l'agrément lors des manœuvres de parc.

DETAIL DES NOTES OBTENUES

	Précision	Stabilité	Diamètre de braquage	Réversibilité	Douceur
PEUGEOT 504 Inj	18	20	19	13	18
CITROEN ID 20	18	19	17,9	18	15
RENAULT 16 TS	18	13	19,6	16	13
FORD Cortina E	16	13	20	17	14
AUDI Super 90	16	13	19	14	18
SIMCA 1501 « Special »	14	13	20	17	15
FORD 17 M RS	16	16	19,2	15	8
OPEL Rekord 1900	9	6	17,7	17	14
VOLKSWAGEN 411 L	8	2	18,2	17	18

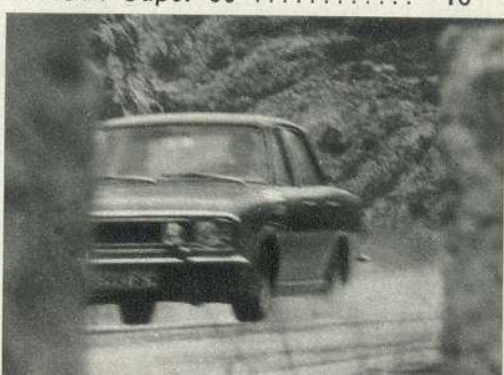
CLASSEMENT

1. PEUGEOT 504 Inj. 17,64 2. CITROEN ID 20 17,62



RENAULT 16 TS 16,16

4. FORD Cortina E 16
4. AUDI Super 90 16



6. SIMCA 1501 « Special » 15,58



FORD 17 M RS 14,97

8. OPEL Rekord 1900 12,30

9. VOLKSWAGEN 411 L 12,09



CONCLUSION

Une victoire de plus pour la 504, surtout en raison d'une très bonne stabilité de sa direction en ligne droite que nous considérons comme un facteur particulièrement important sur une voiture susceptible de dépasser 160 km/h. Ce résultat serait encore plus brillant si cette même direction possédait une réversibilité un peu plus accusée. Il faut en effet toujours accompagner le volant dans sa phase de rappel, surtout à basse vitesse et sur route très sinueuse, l'agrément se trouve réduit.

La Citroën ID 20, très différente dans son comportement et dans ses caractéristiques, bien qu'occupant la 2^e place, fait pratiquement jeu égal dans la somme de ses qualités avec la 504. Seule sa fermeté excessive lors des manœuvres de parc l'expose, malgré son assistance, à la critique. Plus nettement décollée, la Renault 16 TS est 3^e. Sa précision et sa douceur ne sont pas en cause mais la direction enregistre trop facilement les insuffisances ou les déformations du revêtement, ce qui affecte quelque peu la note de stabilité ; non pas en ce que cet inconvénient porte atteinte à la tenue de cap mais plus exactement à cet élément moins facilement mesurable : l'agrément.

Suit ensuite un peloton de 3 voitures : l'Audi, la Ford Cortina et la Simca qui respectent encore une très honnête moyenne. La 17 M RS, trop ferme en sortie de virage, est ici un peu distancée et occupe la 7^e place.

L'Opel est 8^e en raison d'une précision et d'une stabilité plus que relatives, et c'est la Volkswagen qui ferme la marche, très pénalisée dans la stabilité en ligne droite qui, sur ce modèle, est franchement désastreuse. ▶

CONFORT

efficient 7

Le confort de suspension est un point et l'appréciation repose sur un nombre particulièrement élevé de facteurs essentiellement subjectifs, et chiffrer la valeur de ceci sur telle voiture par rapport à telle autre est une entreprise qui doit être menée avec une extrême prudence et un souci absolu de la comparaison. C'est bien entendu de cette façon que nous avons procédé. D'abord, nous avons décidé d'attribuer à cette entreprise le coefficient 7, un coefficient certes très important mais un peu moins que le moteur, la transmission, la tenue de route et les freins (coefficient 8). Nous avons en effet considéré que le confort de suspension ne prenait sa véritable importance que sur très long parcours, pratique qui n'est pas le fait quotidien d'un très grand nombre d'automobilistes. Cela fait, l'aménagement du confort s'est effectué en 2 parties : confort de la suspension proprement dite relevant au passage l'incidence du relief et de son comportement, le tout recevant le coefficient 5. Ensuite, nous avons évalué la position de conduite, estimant que celle-ci n'était plus fatigante pour un conducteur qu'une mauvaise position derrière son volant, celle-ci recevant le coefficient 2.

DETAIL DES NOTES OBTENUES

VOITURES	CONFORT DE SUSPENSION	POSITION DE CONDUITE
PEUGEOT 504 Inj.....	18	16
RENAULT 16 TS	17	17
CITROEN ID 20	16	13
SIMCA 1501 « Special »	10	16
AUDI Super 90	10	16
OPEL Rekord 1900	10	14
FORD 17 M RS	9	14
VOLKSWAGEN 411	8	12
FORD Cortina E	5	14

CLASSEMENT

PEUGEOT 504 Inj	17,42
RENAULT 16 TS	17
CITROEN ID 20	15,14
SIMCA 1501 « Special »	11,71
AUDI Super 90	11,71
OPEL Rekord 1900.....	11,14
FORD 17 M RS	10,42
VOLKSWAGEN 411 L	9,14
FORD Cortina E	7,57

CONCLUSION

Duel d'une très rare opiniâtreté entre la Peugeot 504 et la Renault 16 TS. La 504 « roule » un peu moins que la 16 TS sur mauvaise route mais ses sièges sont moins bons. Finalement, victoire de la Peugeot d'une très courte victoire mais très belle victoire, car quel confort ! Deuxième donc la Renault que les non socialistes peuvent considérer comme l'égale de la meilleure, puisque les deux voitures ne se partagent qu'autour de points de détails. Troisième encore très brillante, la Citroën ID 20. En confort de suspension reste, comme par le passé, tout simplement étonnant mais son rappel au roulis est beaucoup plus brutal que sur les autres concurrentes qui la devancent. De plus, la position de conduite ne permet pas, avant une longue accoutumance, de trouver facilement une attitude qui convienne. Derrière, c'est le franc début de la médiocrité, supportable sur la Simca qui partage la première place avec l'Audi, sur l'Opel qui occupe la deuxième place et la Ford 17 M RS la 7^e position. Avec Volkswagen, les choses deviennent plus inquiétantes et beaucoup trop... sportives à notre goût sur la Cortina qui ferme la marche.



II La grande évasion

C'est maintenant la Camargue, la route se dispute avec les marécages mais nos 9 voitures font bon ménage avec ce paysage qui, malgré vent et pluie, nous fait oublier pendant quelques minutes les fatigues de la nuit.



TENUE DE ROUTE coefficient 8

Il est inutile d'épiloguer ou de souligner lourdement la place occupée par la tenue de route dans l'examen d'une voiture capable de rouler entre les mains du premier venu à plus de 150 km/h. Elle est tout simplement primordiale et reçoit donc le coefficient 8.

Ce chapitre se décompose en 3 points. L'étude du comportement de la voiture en virage (coefficient 4), de ce même comportement en courbe (coefficient 5) et enfin de la stabilité en ligne droite (coefficient 4). Il reste bien entendu que, tout comme pour le confort, la tenue de route fait appel à un très grand nombre de critères essentiellement subjectifs. Juger de celle-ci exige donc que l'essayeur abandonne ses goûts personnels pour se mettre au service de la raison et du bon sens, seuls éléments de la véritable sécurité pour le plus grand nombre. C'est bien entendu ce que nous avons tenu à faire.

DETAIL DES NOTES OBTENUES

	Virage	Courbe	Stabilité en ligne droite
PEUGEOT 504 Inj.	19	20	19
CITROEN ID 20	18	19	19
RENAULT 16 TS ..	13	17	17
FORD Cortina E ..	16	15	13
AUDI Super 90 ..	13	16	14
SIMCA 1501 « S » ..	16	16	10
FORD 17 M RS	10	15	14
VOLKSWAGEN 411 L	13	12	6
OPEL Rekord 1900 ..	12	8	2

CLASSEMENT

1. PEUGEOT 504 Inj.	19,3
2. CITROEN ID 20	18,6
3. RENAULT 16 TS	15,6
4. FORD Cortina E	14,6
5. AUDI Super 90	14,4
6. SIMCA 1501 « Special »	14,1
7. FORD 17 M RS	13,1
8. VOLKSWAGEN 411 L	10,4
9. OPEL Rekord 1900	7,3

CONCLUSION

La 504 prend encore, sinon le large, tout au moins la 1^{re} place. Elle manifeste dans le domaine de la tenue de route une « santé » assez rare, et, dans tous les cas, une tolérance capable d'absorber la plupart des excès ou des maladresses.

L'ID 20 est 2^e. Elle respecte en tous points une réputation qui n'est pas née d'hier et reste plus particulièrement sous la pluie et sur mauvaise route une voiture tout simplement étonnante. Elle n'abandonne la première place que de très peu à la 504 et pour la seule raison qu'à la limite, elle glisse un peu plus de l'avant que sa rivale sochaliennaise.

3^e, la Renault 16 TS. Encore beaucoup de talent mais quelques points perdus en raison d'un train avant qui se « soulage » assez facilement dans les épingles serrées négociées rapidement, ce qui entraîne quelques légères pertes d'adhérence des roues motrices. « Dans un mouchoir », la Ford Cortina E, la Simca 1501 et l'Audi avec une note presque équivalente. A la 7^e place, la Ford 17 M RS, un peu trop lourde en virage, sa tenue de route n'est pas médiocre mais son agrément sur route sinueuse l'est davantage. 8^e, la Volkswagen qui possède un sens du slalom en ligne droite qui demande un certain talent et beaucoup d'adresse pour l'apprécier. L'Opel ferme la marche, son comportement en virage n'est pas inquiétant mais sa stabilité en ligne droite est plus que discutable.



1



2



3



4



5



6



7



8



9

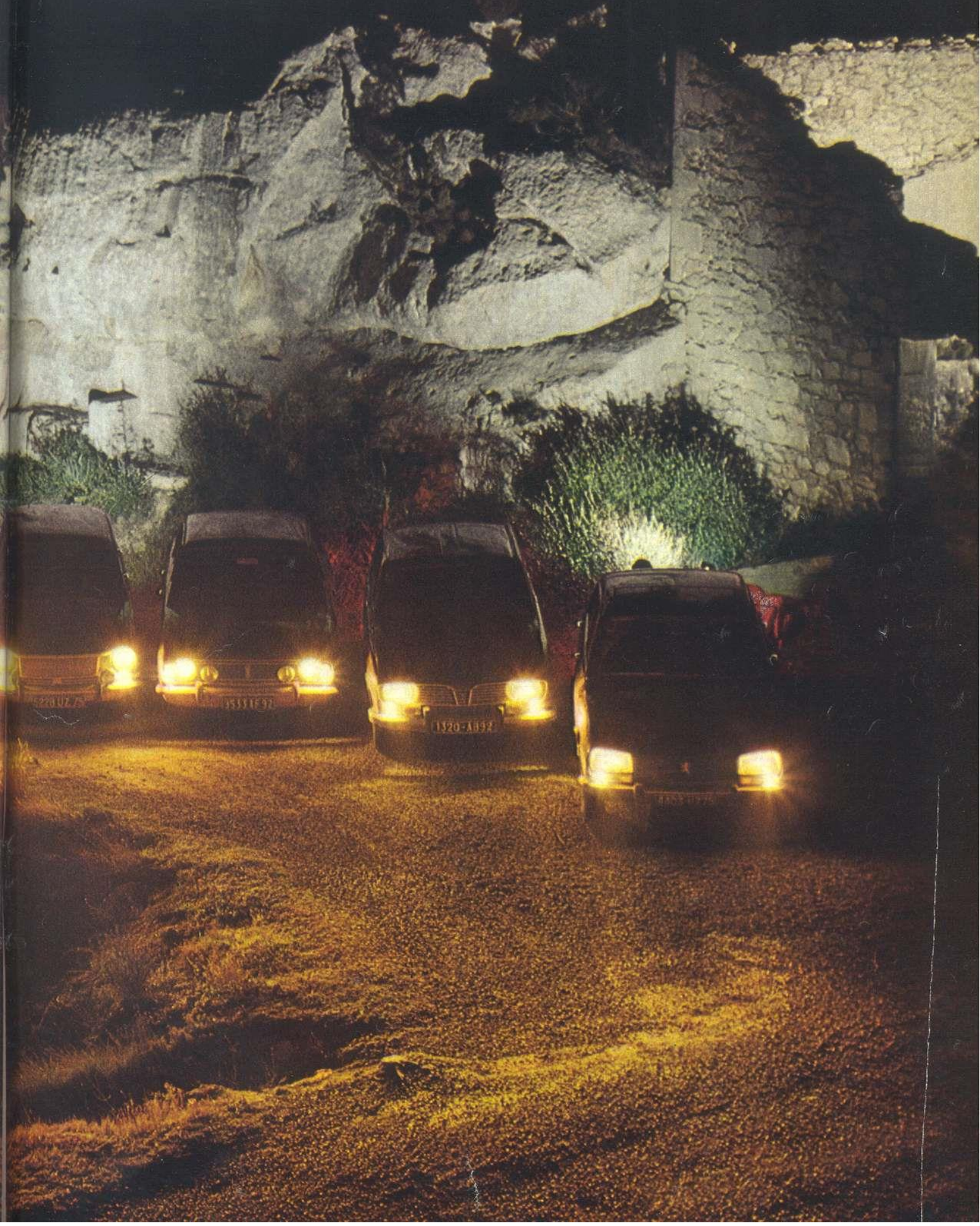
La grande évasion II

peugeot504.info

SUITE DE LA PAGE 52)



Elles sont encore 9 à participer au coude à coude, à ce match singulier. La nuit voudrait les rendre anonymes et se faire complice des incertitudes qui planent toujours sur l'issue du classement au départ de cette seconde partie de notre essai. Mais, au volant, les jeux sont déjà faits et cette réunion désordonnée de silhouettes qui ne veulent pas dire leur nom et encore moins leur début de classement, n'a été réalisée que pour les plaisirs de la photo.



CARROSSERIE coefficient 6

ACCESSOIRES

Cette rubrique se propose de classer les voitures en fonction de la qualité de leur aménagement intérieur. Pour ce faire, nous avons dressé une liste (forcément limitative) des accessoires et équipements qui nous semblaient essentiels dans ce domaine, au double point de vue de l'agrément et de l'efficacité. Nous avons attribué un certain nombre de points à chacun des détails examinés en fonction de l'importance que nous leur accordons habituellement dans nos essais. A titre d'exemple, la présence d'une

montre ne vaut qu'un point alors que la présence de « sécurité enfants » sur les portes donne 5 points. Cette partie de notre examen avait le coefficient 5. Pour récompenser les voitures présentant un certain intérêt utilitaire, nous avons accordé une seconde note qui ne recevait que le coefficient 1; car s'il est toujours intéressant de disposer d'un compromis, le bon sens commande de ne jamais exiger d'une berline les qualités intrinsèques d'un break.

	POINTS ATTRIB.	R 16 TS	17 M RS	411 L	504	REKORD	1501 S	AUDI	ID 20	CORTINA
MIROIR DE COURTOISIE	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
PARE-SOLEIL ORIENTABLE	5	5	5	5	5	5	5	non	5	5
RETROVISEUR JOUR ET NUIT	5	5	5	5	5	5	5	5	non	non
RETROVISEUR EXTERIEUR	5	non	5	5	non	5	non	5	non	non
BOITE A GANTS	0 à 5	5	5	4	4	4	5	3	5	5
SERRURE DE BOITE A GANTS	2	2	2	2	2	2	2	non	non	non
ECLAIRAGE DE BOITE A GANTS	2	2	2	non	non	2	2	2	non	non
POIGNEE DE MAINTIEN	5 pour 3 1 de moins par manque	5	5	3	5	5	5	5	5	non
CENDRIERS AV - AR	1 par unité	3	3	3	2	3	3	3	2	3
COMMANDE ALLUMAGE INTERIEUR SUR LES QUATRE PORTES	1	non	1	non	1	1	1	non	non	non
1 POINT PAR LAMPE INTERIEURE	3	2	1	1	2	1	1	1	2	1
INTERRUPTEUR D'ECLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
RHEOSTAT D'ECLAIRAGE DU TABLEAU DE BORD	3	3	3	3	3	3	3	3	3	non
ACCOUDOIRS DE PORTIERES	3	3	3	3	3	3	3	3	2	3
ACCOUDOIRS CENTRAUX AV - AR	1 par unité	2	non	1	1	1	1	non	1	1
MONTRE	1	non	1	1	1	1	1	1	1	1
COMPTE-TOURS	3	3	3	non	non	non	non	non	non	3
TOTALISATEUR KM JOURNALIER	5	5	5	non	5	5	5	non	5	non
COMMANDE LAVE-GLACE	5 si combiné avec essuie- glace	5	5	non	5	non	non	non	non	non
ESSUIE-GLACE A DEUX VITESSES	3	3	3	3	3	3	3	3	3	non
SECURITE ENFANT	5	5	non	5	5	non	non	5	non	5
COMMANDE AVERTISSEUR	0 2 3 à 5	3	5	5	4	4	4	4	3	3
AVERTISSEUR EFFICACE	5	non	5	non	3	non	5	non	non	5
APPEL OPTIQUE	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
DOSSIER AV INCLINABLE OU SIEGES COUCHETTES	3 ou 5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
DOSSIER A GALBE REGLABLE	3	non	non	3	non	non	non	non	non	non
VIDE-POCHES A SOUFFLET	1	non	1	1	non	1	1	non	1	non
ALLUME-CIGARES	3	3	3	non	3	3	3	3	non	3
NOMBRE DE CLES	2 pour 1 clé	0	0	0	0	2	0	0	0	2
POSITION DE ROUE DE SECOURS	5 à l'ext.	5	0	0	5	0	0	0	5	0
POINTS DE REMORQUAGE	1 par unité	0	non	0	2	1	0	2	non	non
BANANES CAOUTCHOUTEES	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
COMMANDE OUVERTURE DU COFFRE PAR BOUTON	3	3	non	3	3	non	non	3	3	non
SERRURE ESSENCE	3	non	3	3	non	3	non	3	non	non
DEGIVRAGE LUNETTE ARRIERE	5	5	5	non	non	5	non	non	non	non
MAINTIEN CAPOT MOTEUR	2	non	non	2	2	non	2	non	non	non
PHARES DE RECUL	3	3	3	3	3	3	3	3	non	3
ECLAIRAGE COMPARTIMENT MOTEUR	2	non	non	non	non	2	non	non	non	non
ECLAIRAGE MALLE	2	2	2	non	2	2	2	2	2	non
TEMOIN DE FREIN A MAIN	2	2	non	non	non	2	non	non	non	non
ANTI-VOL DIRECTION	5	5	5	5	5	5	5	5	5	non
APPUIE-TETE	3 si efficace	non	non	non	2	non	non	non	non	non
GLACES ELECTRIQUES	3	3	non	non	non	non	non	non	non	2
TEMOIN D'USURE DES PLAQUETTES	5	5	non	non	non	non	non	non	non	non

VOITURES	ACCESSOIRES	CARACTERE UTILITAIRE
RENAULT 16 TS	14,14	18
FORD 17 M RS	14,01	0
VOLKSWAGEN 411 L ..	10,38	12
PEUGEOT 504 Inj.	12,73	0
OPEL Rekord 1900	12,22	0
SIMCA 1501 « Special »	10,7	0
AUDI Super 90	9,29	0
CITROEN ID 20	9,17	0
FORD Cortina E	7,38	0

* Le calcul de ces notes est fait en partant du principe que la voiture qui pourrait répondre à tous les points énoncés sur notre liste recevrait 20.

CLASSEMENT

1. RENAULT 16 TS 14,7
2. FORD 17 M RS 11,6
3. VOLKSWAGEN 411 L 10,6
4. PEUGEOT 504 Inj. 10,6
5. OPEL Rekord 1900 10,1
6. SIMCA 1501 « Special » 8,9
7. AUDI Super 90 7,7
8. CITROEN ID 20 7,6
9. FORD Cortina E 6,1

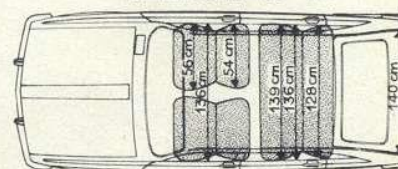
CONCLUSION

Si cette conclusion devait avoir un titre, serait sans aucun doute : « Ne pas se fier aux apparences ». Il existe en effet des modèles dans cette catégorie dont l'habitacle est d'une présentation extrêmement flatteuse, voire impressionnante, et qui ne possède que strict minimum d'accessoires ou d'équipements compatibles avec leur prix.

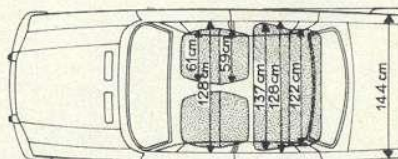
C'est ainsi que la Renault 16 TS qui, sur le stand, n'est pas provocante lorsque l'on ouvre sa porte pour examiner son aménagement intérieur, se révèle être une voiture remarquablement complète, bien pensée et toujours très intelligente dans la réalisation des points de détail. Sa victoire est d'autant moins discutée qu'elle est la seule à véritablement offrir un caractère utilitaire intéressant. Bravo donc, ce, sans restriction.

Bravo également à la 2^e, la Ford 17 M RS, complète, agréable et très personnalisée. Volkswagen, 3^e, ne doit sa place qu'à la possibilité qu'elle offre de transformer les places arrière en plancher de charge. En version 4 portes, nous estimons que cela représente un certain intérêt. Sans cette possibilité, médiocrité de son aménagement de la reliègue à la 6^e place. Rien de très particulier ou de critique sur la Peugeot 504, 4^e, et sur l'Opel. Après, la notion de lacunes (surtout rapportée au prix de ces modèles) vient franchement à l'esprit. Celle-ci vaut pour l'Audi, 7^e, l'ID 20, et la Cortina 9^e.

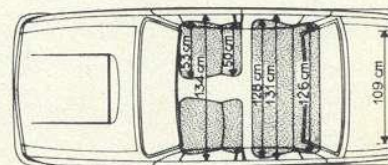
RENAULT 16 TS



SIMCA 1501 " Special "



AUDI Super 90



Cette rubrique reçoit le coefficient 3. Nous avons donc estimé qu'elle était importante sans pour autant exiger de chaque voiture de cette catégorie une habitabilité et des capacités de transport de mini-bus. L'habi-

tabilité a été notée après un relevé de mesures précises tenant compte de la place essentiellement utilisable par les passagers, car des voitures d'un volume en apparence impressionnant n'offrent pratiquement, en raison d'une très mauvaise utilisation de celui-ci, qu'une place finalement très moyenne. L'habitabilité intérieure recevait le coefficient 5 et le coffre le coefficient 3. Sa contenance n'a pas été l'objet d'une mesure toute théorique; elle a été estimée à l'aide de nos valises étalon. Pour la visibilité (coefficient 2), nous nous sommes purement et simplement contentés de nos mesures habituelles.

- 5. FORD 17 M RS 17,1
- 6. PEUGEOT 504 Inj. 17,1
- 7. FORD Cortina E 16,9
- 8. CITROEN ID 20 16,8
- 9. VOLKSWAGEN 411 L 16,7

DETAIL DES NOTES OBTENUES

VOITURES	HABITABILITE	VISIBILITE	COFFRE N° valises et sacs *	Note
RENAULT 16 TS	17,54	20,	5-1-3-10-8 6-2-9	18,6
SIMCA 1501 « Special » ..	18,24	15,2	8-8-7-3-5-6 1-7-10	20
AUDI Super 90 ..	19,9	14,2	9-9-1-5-4 6-2-8	17,2
OPEL Rekord 1900	19,4	9,5	5-1-2-3-4 10-9	19,5
FORD 17 M RS ..	20	9,4	6-1-3-10-4 8-9-9	17,6
PEUGEOT 504 Inj.	19,2	12,6	1-3-2-4-5 1-3-5-6-7	16,7
FORD Cortina E ..	18,6	13	10-9 9-9-7-5-2	16,7
CITROEN ID 20	19,4	7,8	6-1-4 10-10-4-8-9	18,6
VW 411 L ..	18,9	12,5	3-5-6	15,8

CLASSEMENT

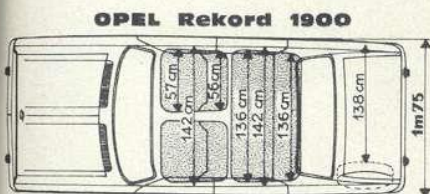
- 1. RENAULT 16 TS 18,3
- 2. SIMCA 1501 « Special » 18,1
- 3. AUDI Super 90 17,54
- 4. OPEL Rekord 1900 17,50

CONCLUSION

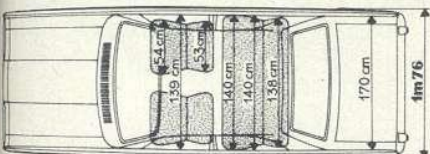
Le classement et les notes attribuées témoignent de l'extrême homogénéité de toutes les voitures dans ce domaine, et n'appellent donc que peu de commentaires. Toutes sont d'authentiques 4 places et leur coffre à bagage est toujours à la mesure du nombre des passagers transportables.

Les quelques remarques à faire touchent la visibilité. Les longs capots de la Ford 17 M RS et de l'Opel ne plaident pas pour leur visibilité vers l'avant. Le problème existe également sur la Citroën ID 20, mais de façon un peu différente. Les « petits » conducteurs ne voient bien vers l'avant que si le siège est très avancé mais, dans tous les cas, le rétroviseur masque toujours un certain angle vers l'avant droit.

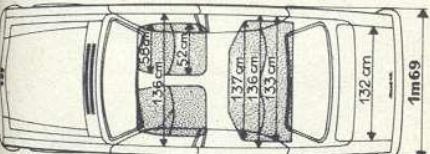
* VALISES	N°	COTES	NOTE	N°	NOTE
	1	21 x 79 x 54	10		
	2	60 x 19 x 47	7		
	3	17 x 70 x 51	8	7	5
	4	69 x 46 x 20	7	8	2
	5	38 x 52 x 12	4	9	2
	6	11 x 43 x 33	3	10	4



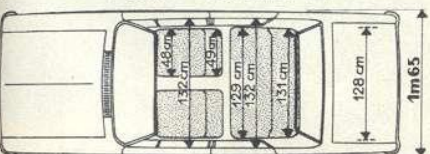
OPEL Rekord 1900



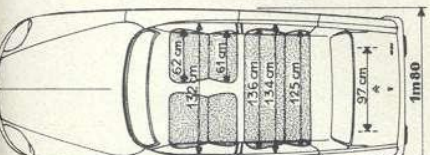
FORD 17 M RS



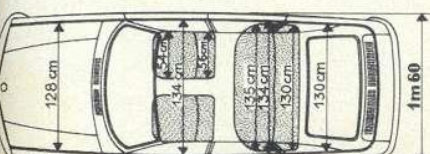
PEUGEOT 504 Inj.



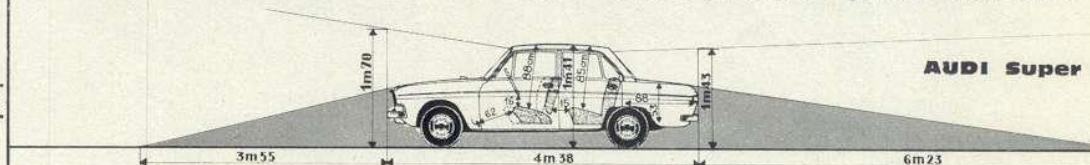
FORD Cortina E



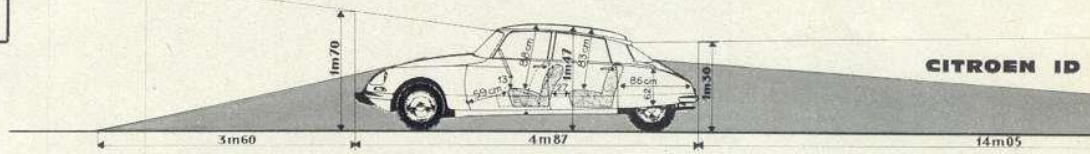
CITROEN ID 20



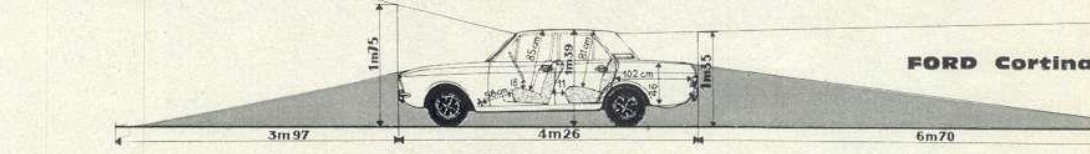
VOLKSWAGEN 411 L



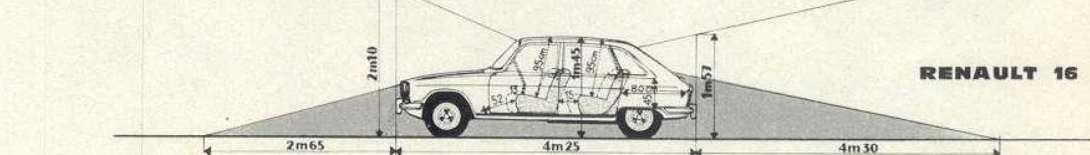
AUDI Super



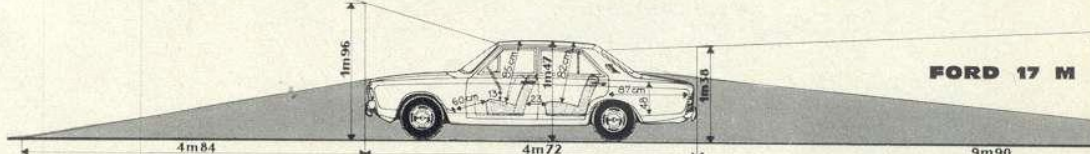
CITROEN ID



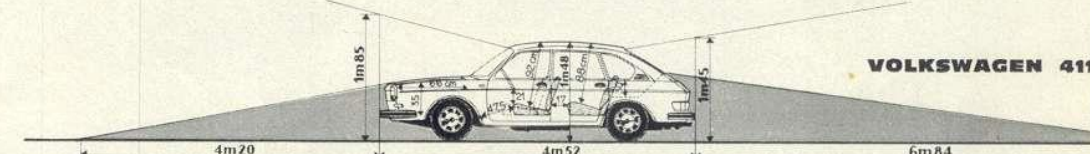
FORD Cortina



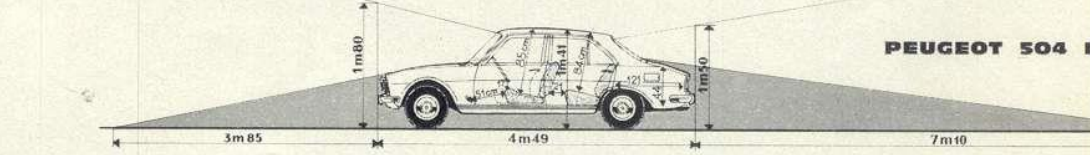
RENAULT 16



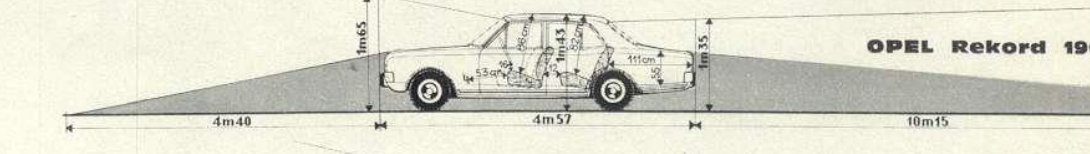
FORD 17 M



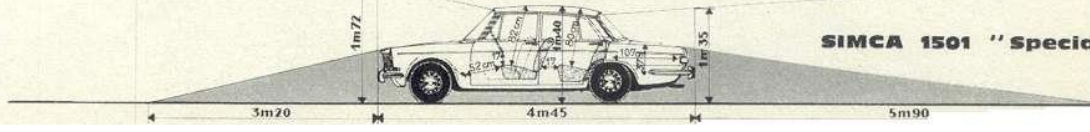
VOLKSWAGEN 411



PEUGEOT 504 Inj.



OPEL Rekord 1900



SIMCA 1501 "Special"

FREINS coefficient 8

Il était bien entendu logique que le freinage, au cours de cette comparaison, affecté d'un des plus forts coefficients. Il a été analysé sur la base de points qui, à eux seuls, ne peuvent, c'est bien évident, prétendre faire le tour complet de la question, mais qui ont le grand mérite de rassembler de façon compréhensible les besoins de l'utilisateur moyen.

C'est ainsi que nous avons noté l'efficacité, c'est-à-dire la qualité du freinage proprement dit (coefficient 5), l'équilibre de la voiture lors de freinages aux à grande vitesse (coefficient 3) et enfin l'agrément, réunissant la propreté et surtout la douceur de la pédale de frein (coefficient 2).



La grande évasion II

DETAIL DES NOTES OBTENUES

VOITURES	Efficacité	Equilibre	Agrément
PEUGEOT 504 Inj. ...	18	19	18
CITROEN ID 20 ...	17	20	13
SIMCA 1501 « S » ...	16	15	15
RENAULT 16 TS ...	14	18	15
AUDI Super 90 ...	16	14	16
FORD 17 M RS ...	12	16	12
VOLKSWAGEN 411 L ...	12	16	9
FORD Cortina E ...	14	9	12
OPEL Rekord 1900 ...	9	12	9

CLASSEMENT

1. PEUGEOT 504 Inj. 18
2. CITROEN ID 20 17
3. SIMCA 1501 « Special » 15
4. RENAULT 16 TS 15
6. FORD 17 M RS 13
7. VOLKSWAGEN 411 L 12
8. FORD Cortina E 12
9. OPEL Rekord 1900 9

CONCLUSION

Le freinage est sans aucun doute le secteur de la technique automobile dans lequel le plus grand pas a été fait au cours de ces dernières années. Le niveau moyen de toutes les voitures s'est ainsi considérablement élevé. Par voie de conséquence, les erreurs de conception dans ce domaine sont devenues de plus en plus inexcusables. Les constructeurs savent si bien que les prétendantes sérieuses de notre essai ont toutes un freinage correct.

Plus que correct même, pour la 504 qui a ravit encore une fois une 1^{re} place. Plus que correct également pour l'ID, 2^e, assez nettement supérieure à la Simca, à la Renault et à l'Audi qui s'installent respectivement aux 3^e, 4^e et 4^e places, devançant la 17 M RS, 6^e, de plus de 2 points. La Volkswagen est 7^e en raison d'une efficacité relativement moyenne et surtout tout d'une pédale beaucoup trop dure. La Cortina n'est que 8^e, son efficacité n'est pas en cause mais on parvient parfois assez facilement à un blocage des roues en fin de freinage. L'Opel Rekord, 9^e, devrait améliorer son efficacité et son agrément pour prétendre à une place plus honorable.



RÉCAPITULATIF DES DIFFÉRENTS CLASSEMENTS

— Sous chaque tête de rubrique, le chiffre correspondant aux coefficients attribués.

— En grisé, la meilleure note obtenue dans chacune de ces rubriques.

	MOTEUR	TRANSMISSION	DIRECTION	CONFORT	TENUE DE ROUTE	HABITABILITE VISIBILITE	CARROSSERIE ACCESSOIRES	FREINS
	8	8	6	7	8	3	6	8
PEUGEOT 504 Inj.	18,78	16,80	17,64	17,42	19,3	17,10	10,60	18,3
RENAULT 16 TS	17,47	16,56	16,16	17	15,6	18,35	14,78	15,4
CITROEN ID 20	15,43	14,60	17,62	15,14	18,6	16,88	7,64	17,1
SIMCA 1501 « Spec. »	17,17	15,65	15,58	11,71	14,1	18,17	8,91	15,5
AUDI Super 90	16,16	15,44	16	11,71	14,4	17,54	7,74	15,4
FORD 17 M RS	17,55	17,50	14,97	10,42	13,1	17,18	11,67	13,2
FORD Cortina E	15,64	14,34	16	7,57	14,6	16,93	6,15	12,1
VOLKSWAGEN 411 L	14,74	17,67	12,09	9,14	10,4	16,71	10,65	12,6
REKORD 1900	16,21	12,17	12,30	11,14	7,3	17,50	10,18	9,9

CLASSEMENT GENERAL ABSOLU

(Classement ne tenant compte que des qualités de la voiture, sans se préoccuper de son prix).

1. PEUGEOT 504 Inj.	17,18	6. AUDI Super 90	14,22
2. RENAULT 16 TS	16,29	7. VOLKSWAGEN 411 L ..	12,84
3. CITROEN ID 20	15,44	8. FORD Cortina E	12,78
4. SIMCA 1501 « Special »	14,49	9. OPEL Rekord 1900	11,66
5. FORD 17 M RS	14,34		

CONCLUSION

Il s'agissait donc pour nous d'établir pour chacune de ces voitures, non pas une fiche individuelle de leurs qualités et de leurs défauts, mais plutôt de fixer leur personnalité d'ensemble les unes par rapport aux autres. A ce petit jeu, on le voit, la Peugeot 504 a gagné. Voiture extrêmement homogène et sûre, elle représente incontestablement une réussite difficile à égaler. Il faut néanmoins préciser que nous disposions d'une version à injection nettement plus brillante que le modèle à carburateur. Avec ce dernier, elle aurait sans doute disputé la première place à la Renault 16 TS avec beaucoup plus de difficultés.

Aux côtés de la Peugeot 504 une autre voiture se distingue nettement du lot, la Renault 16 TS qui est deuxième. C'est une voiture que nous considérons comme très intelligente et très honnête commercialement.

La troisième place est occupée par « un cas à part » : la Citroën ID 20. Sa suspension lui permet de garder une tenue de route et un confort de très bonne qualité, mais aujourd'hui les deux voitures qui la devancent, font aussi bien qu'elle dans ce domaine, et surtout en ce qui concerne la Renault 16, à un prix beaucoup plus raisonnable. Elle a, de plus, par rapport à sa concurrence directe, un moteur qui ne fait retenir en utilisation qu'une seule caractéristique : son âge.

Si donc nous devons commenter cette « grande évasion » comme une course, nous demanderions maintenant quelques instants d'attente avant l'arrivée de la quatrième voiture et referions le point des « arrivantes ». Victoire au sprint de la 504 devant la Renault 16 TS. Arrivée isolée de l'ID 20 qui a conduit sa course en solitaire. Celle-ci devance nettement un peloton de trois voitures emmenées par la Simca 1501 S qui est donc quatrième. Pas de miracles certes mais une très honnête bonne volonté et en dehors d'une suspension trop sèche pas de lacunes inadmissibles pour une voiture de ce prix. Cinquième, la Ford 17 M RS dispose d'un très beau moteur, d'une boîte de vitesses excellente et d'un aménagement intérieur complet et personnalisé mais elle doit aussi améliorer sa suspension. L'Audi Super 90 est sixième, elle vaut beaucoup mieux que l'image de marque qui lui a été faite jusqu'à présent en France. Un peu simpliste dans son aménagement intérieur, c'est une voiture maniable et parfois amusante. Elle doit faire des efforts dans le domaine de l'insonorisation et également de la suspension. La Volkswagen 411 L est septième. Cette place est assez étonnante en raison de la tristesse de ses performances et de son instabilité notoire en ligne droite, elle l'est beaucoup moins si l'on veut bien se souvenir que c'est une voiture aussi récente que la 504. La Ford Cortina E est huitième. C'est une voiture jeune, séduisante sous de nombreux aspects mais qui, en voulant trop retenir les sportifs a été un peu loin en ce qui concerne le bruit moteur et la sécheresse de sa suspension. Enfin l'Opel 1900 ferme la marche. Elle offre une habitabilité intéressante et un aménagement intérieur satisfaisant mais elle louvoie beaucoup trop en ligne droite à vive allure sur mauvais revêtement.





◀ 1° PEUGEOT 504 Injection



▲ 2° RENAULT 16 TS



▲ 3° CITROËN ID 20



▲ 4° SIMCA 1501 "Special"



▲ 5° AUDI Super 90

CLASSEMENT AGRÈMENT/PRIX

(Établi en modifiant la note du classement absolu par un correctif prix)

1. RENAULT 16 TS	20
2. PEUGEOT 504 Inj.	19,43
3. SIMCA 1501 « Special »	19,39
4. AUDI Super 90	17,52
5. FORD 17 M RS	16,83
6. VOLKSWAGEN 411 L	16,65
7. FORD Cortina E	16,36
8. CITROËN ID 20	16,18
9. OPEL Rekord 1900	14,36

CONCLUSION

Ce classement que l'on peut considérer comme extrêmement discutable se propose de rapporter les qualités de la voiture à son prix. Il est ici d'autant plus intéressant qu'il existe un écart considérable à l'achat entre nos 9 voitures. Mais il est redoutable en ce qu'il oblige une voiture brillante à posséder une avance sérieuse au classement absolu et un prix très « étudié » pour ne pas rétrograder.

Quoi qu'il en soit, ce mode de classement donne la 1^{re} place à la Renault 16 TS et la 2^e place à la 504. Tout cela avec un très faible écart.

La Simca gagne une place, la Ford 17 M RS ne change pas et l'Audi fait une excellente affaire en grignotant 2 places. La Ford Cortina remonte d'une place. On peut donc considérer que les constructeurs de ces 4 voitures ont examiné l'importance du prix de vente par rapport aux qualités offertes avec une extrême attention. Ou bien, pourrait-on nous objecter, ont sacrifié au réalisme commercial certaines solutions techniques élégantes mais coûteuses. Cette objection, Citroën qui dans ce classement perd 5 places, pourrait certes nous la faire !



▲ 6° FORD 17 M RS



7° FORD Cortina E ▶

▼ 8° VOLKSWAGEN 411 L

9° OPEL 1900 ▼

