

peugeot504.info

# EUROPE AUTO

LE PÉRIODIQUE AUTOMOBILE EUROPÉEN

15<sup>e</sup> ANNÉE • DÉCEMBRE 71  
N° 57 NOUVELLE SÉRIE

3 F

# MATCH DES BREAKS

Essai international  
**SIMCA 1100 spécial**

Coupé **FIAT 128**  
**ALFASUD**

**SPECIAL  
PNEUS**

**Citroën D**



**Ford  
Taunus  
1600**



**Opel  
Rekord  
1900**



**Peugeot  
504**



**Simca  
1301 S**



**VW 411 E**



# MATCH DE



CITROËN 21



FORD TAUNUS 1600



OPEL REKORD 1900



# S BREAKS



PEUGEOT 504



SIMCA 1301 S



VOLKSWAGEN 411

# SPECIAL BREAKS



CITROËN 21



FORD TAUNUS 1600



OPEL REKORD 1900

## PRIX D'ACHAT

Modèles	Prix catalogue	Carte grise	Vignette	Prix total	Options	Autres modèles
Citroën 21 Familiale	23 888 F	240 F	300 F	24 428 F	Appuie-tête : 176 F Réglage hauteur du siège : 60 F	Familiale 20 : 22 628 F Break confort 20 : 22 672 F Commerciale 20 : 21 508 F Break 21 : 23 932 F Commerciale 21 : 22 768 F
Ford Taunus 1600 XL	15 060 F	180 F	240 F	15 480 F	Peint. métallisée : 260 F Transmission automatique : 1 660 F	Taunus 1300 : 13 000 F Taunus 1300 XL : 14 745 F Taunus 1600 : 13 320 F Taunus 1600 L : 18 700 F Taunus 2000 : 14 865 F Taunus 2000 L : 15 240 F Taunus 2000 XL : 16 600 F
Opel Rekord 1900 LS	18 510 F	220 F	240 F	18 970 F	Transmission automatique : 1 760 F Toit ouvrant : 817 F Galerie : 276 F Peint. métallisée : 195 F	Rekord 1700 L : 16 140 F
Peugeot 504 SL	18 520 F	220 F	240 F	18 980 F	Transmission automatique : 2 230 F Dégivrage lunette AR : 120 F	504 break : 17 500 F 504 familiale : 18 260 F 504 familiale diesel : 21 360 F 504 commerciale : 15 830 F 504 commerciale diesel : 18 260 F
Simca 1301 Spécial	13 995 F	140 F	90 F	14 225 F	Transmission automatique : 1 504 F Galerie de toit : 582 F Sièges AV séparés, levier au plancher : 515 F	
VW 411 LE	17 560 F	200 F	240 F	18 000 F	Transmission automatique : 1 830 F Toit ouvrant : 1 010 F Garniture simili cuir : 190 F	411 E : 16 550 F

Le break Simca 1301 Spécial est proposé au prix le plus bas ce qui est normal si l'on tient compte de sa cylindrée. Ensuite nous trouvons la Ford Taunus à 1 225 F, la VW 411 LE à 3 775 F, l'Opel Rekord 1 900 LS à 4 285 F, la Peugeot 504 Super Luxe à 4 295 F et enfin la Citroën 21 familiale à 10 203 F. L'écart entre le premier modèle et le dernier est

important, ce qui est contraire à nos habitudes. Nous essayons toujours de cerner des modèles concurrents proches au point de vue prix et performances. Cependant la catégorie des breaks répond à des critères particuliers. Dans notre choix de modèles, que certains trouveront arbitraire, nous avons voulu tenir compte des possibilités de chargement offertes par chacun.



PEUGEOT 504



SIMCA 1301 S



VOLKSWAGEN 411

## PERFORMANCES

Modèles	400 m départ arr. à vide	400 m départ arr. en pleine charge	1 000 m dép. arr. à vide	1 000 m dép. arr. en pleine charge	Vit. maxi à vide	Vitesse maxi en pleine charge
Citroën 21	19"4/10	20"1/10	35"	37"3/10	173,7 km/h	169,5 km/h
Taurus 1600 XL	20"	21"2/10	37"4/10	39"2/10	151,9 km/h	147,6 km/h
Rekord 1900 LS	19"4/10	20"6/10	35"8/10	38"4/10	157 km/h	152,4 km/h
504 SL	19"	20"	36"1/10	38"5/10	162,9 km/h	157,5 km/h
1301 S	19"6/10	21"	38"	40"5/10	152,4 km/h	146,7 km/h
411 LE	20"2/10	22"	37"3/10	39"7/10	155 km/h	152,4 km/h

C'est naturellement le break 21 qui se révèle le plus rapide et qui présente les meilleures accélérations. Relevons également la bonne tenue sur ce chapitre du break Rekord et du break 504. A noter que c'est sur le break VW 411 LE que la

charge a le moins d'influence pour la vitesse maximale. La pleine charge correspond au poids maximum transportable indiqué par le constructeur, y compris le poids du conducteur et de ses passagers.

## PRIX DE REVIENT DU KM/H

Modèles	A vide	En pleine charge
Citroën 21	137,52 F	140,93 F
Taurus 1600 XL	99,14 F	102,03 F
Rekord 1900 LS	117,90 F	130 F
504 SL	113,69 F	117,59 F
1301 S	91,83 F	95,40 F
411 LE	113,29 F	115,22 F

On obtient le prix du km/h en divisant le prix du véhicule par la vitesse maximale. Nous avons choisi les prix catalogue (T.V.A. incluse) les prix clés en main subissant des fluctuations suivant les régions (différence de frais de transport). La 1301 S devance ici la Taurus 1600 devant la VW 411, la 504, la Rekord et enfin la Citroën 21.

UN CHOIX COMPLET  
DE BREAKS

L'an dernier, EUROPE-AUTO avait déjà publié un match opposant entre eux les principaux breaks proposés sur le marché, mais il s'agissait alors des «petits breaks» : Autobianchi Primula - Citroën Ami 8 - Daf 55 - Fiat 128 - Ford Escort 1100 - Peugeot 304 - Renault 12 - Simca 1100 (EUROPE-AUTO n° 46, en vente à Europe-Auto, 16, rue Etienne-Marcel contre 3 F en timbres).





CITROËN 21



FORD TAUNUS 1600



OPEL REKORD 1900



PEUGEOT 504



## EPREUVES SUR ROUTES

Modèles	Première manche		Deuxième manche	
	Temps	Moyenne	Temps	Moyenne
Citroën 21	30'	152 km/h	34'30"	132,174 km/h
Taurus 1600 XL	34'15"	133,131 km/h	40'	114 km/h
Rekord 1900 LS	33'30"	136,119 km/h	39'	116,923 km/h
504 SL	33'	138,180 km/h	38'	120 km/h
1301 S	34'15"	133,139 km/h	39'	116,923 km/h
411 LE	33'30"	136,119 km/h	38'30"	118,441 km/h

Au cours de la première manche nous avons parcouru notre trajet habituel : Paris (autoroute du Sud Porte d'Orléans) Nemours (sortie de l'autoroute), soit 76 km. Dans la seconde manche, nous avons conservé le parcours Nemours, Larchant, La Chapelle-la-Reine, Malesherbes, Pithiviers, Etampes.

Ces épreuves sur route ont été réalisées en pleine charge. Le break Citroën 21 domine nettement ses rivaux ; sa puissance supérieure et ses qualités routières lui permettent de distancer son second, le break 504, de 3' sur le premier parcours et de 3'30" sur le second.

Le second trajet au profil plus tourmenté voit les écarts se creuser. Les charges sont plus ou moins bien acceptées et elles influent sur le comportement de certains modèles (Rekord et surtout Taunus 1600) ; ceci explique les positions de la 1301 S et de la VW 411 LE par rapport aux Taunus 1600 et Rekord 1900 sur le parcours Nemours-Etampes.

## TENUE DE ROUTE

Modèles	Poids total	Poids total en charge	Roues indépendantes	Pneumatiques	Empattement	Voie AV	Voie AR
Citroën 21	1 400 kg	2 050 kg	4	180 x 380 XAS	3,125 m	1,52 m	1,32 m
Taurus 1600 XL	1 055 kg	1 405 kg	2 à l'AV	165 SR X13	2,58 m	1,42 m	1,42 m
Rekord 1900 LS	1 205 kg	1 660 kg	2 à l'AV	165 SR X14	2,668 m	1,410 m	1,410 m
504 SL	1 330 kg	1 970 kg	2 à l'AV	185 SR X14	2,90 m	1,42 m	1,36 m
1301 S	1 090 kg	1 580 kg	2 à l'AV	175 X13	2,52 m	1,322 m	1,30 m
VW 411 LE	1 120 kg	1 665 kg	4	165 SR 15	2,50 m	1,376 m	1,350 m



SIMCA 1301 S



VOLKSWAGEN 411

**Citroën 21** : Ses qualités routières ne sont plus à louer. Un comportement très sûr, un caractère sous-vireur, un tempérament très accrocheur, c'est la grande routière par excellence. Son système de suspension avancé lui autorise les chemins difficiles sans encombre. Routes mouillées ou enneigées sont absorbées sans problème. Accepte volontiers la charge et conserve intactes toutes ses qualités ; très peu sensible au vent latéral. Sur le chapitre tenue de route, le break 21 domine très largement ses rivaux.

**Taunus 1600 XL** : On a coutume de dire que l'habit ne fait pas le moine. Nous en voyons ici un exemple. Sous une robe flatteuse la Taunus 1600 cache de graves lacunes, dont la tenue de route est l'une des principales. A vide, son style est « louvoyant », les mouvements de caisse provoquent des écarts inquiétants et le train arrière se prend pour une fusée « air-sol ». En charge, c'est pire, d'autant que l'imprécision de la direction ne permet pas de sauver la situation. Sur sol mouillé, il faut adopter l'allure des cyclomotoristes pour éviter de se voir transformer en patineur sur glace. Sensible au vent latéral.

**Rekord 1900 LS** : Nous classerons celle-ci juste devant la Taunus 1600. Moins dangereuse que sa rivale, elle fait montre parfois d'un caractère inquiétant, principalement en charge. Toujours en charge et sur sol mouillé, il est plus sain de lever le pied. Enfin, à vide comme en charge, il est préférable de ne pas bousculer la Rekord break, car elle n'aime pas, mais pas du tout. Une conduite dite sportive se transformerait rapidement en tête à queue. Elle est de plus, assez allergique au vent latéral.

La Rekord marque ses rides et réclame une cure de rajeunissement. Il est vrai que les amateurs chers à la marque trouvent avec l'Ascona Voyage un break d'un chargement plus réduit mais beaucoup mieux équilibré à tous points de vue.

**504 SL** : Le break a hérité des qualités routières de la berline. Sa conduite ne pose pas de problèmes sérieux. A vide, l'essieu

arrière rigide laisse s'infiltrer, sur mauvais revêtement, des tressautements assez désagréables. La charge efface ce défaut. Gorgé de ses 640 kg de charge utile, le break 504 procure à son pilote une pleine confiance. Sur sol mouillé, il faut observer une attention soutenue, d'autant que l'héritage comporte aussi cette sacrée direction de la berline. C'est une alliée sur laquelle il est difficile de compter dans les moments délicats. Sensible réaction au vent traversier.

**1301 S** : Ici aussi on retrouve le sautellement du train arrière à utilisation à vide ; il reste que la précision de la direction et le très bon équipement en pneumatiques permettent de rétablir rapidement la situation. Il faut souligner également l'excellente tenue sur sol mouillé ; la charge influe assez peu sur le comportement général. Réaction normale au vent traversier.

**VW 411 LE** : Au fil des années la VW 411 s'est améliorée. Les mouvements de caisse sont devenus à peine perceptibles et l'adhérence du train arrière ne pose plus de problèmes. Avec une direction plus précise, la VW 411 se montrerait sous un meilleur aspect. Sur sol mouillé, le conducteur doit se montrer très circonspect. Sensible réaction au vent latéral. Accepte avec désinvolture la charge qui s'élève à 545 kg.

## CONSOMMATION

Modèles	Paris-Nemours : 76 km		Nemours-Etampes : 76 km		Etampes-Paris : 50 km	
	Consom aux 100 km	Rapport moyen/ consom	Consom aux 100 km	Rapport moyen/ consom	Consom aux 100 km	Rapport moyen/ consom
Citroën 21	16,5 l à 152 km/h	9,21	15,2 l à 132,174 km/h	8,70	7,5 l à 60 km/h	8
Taunus 1600 XL	14,9 l à 133,139 km/h	8,94	14,2 l à 114 km/h	8,03	7,4 l à 60 km/h	8,18
Rekord 1900 SL	16,1 l à 136,119 km/h	8,45	15,4 l à 116,923 km/h	7,59	7,7 l à 60 km/h	7,79
504 SL	16,8 l à 138,180 km/h	8,23	15,9 l à 120 km/h	7,55	8 l à 60 km/h	7,50
1301 S	13,3 l à 133,139 km/h	10	12,7 l à 116,923 km/h	9,21	6,9 l à 60 km/h	8,70
VW411 LE	16,4 l à 136,119 km/h	8,30	15,8 l à 118,441 km/h	7,50	8,5 l à 60 km/h	7,06

On obtient le rapport moyenne / consommation en divisant la moyenne par la consommation. Plus le rapport est élevé, plus il est favorable. Il y a lieu néanmoins de noter que pour un même modèle, la consommation peut varier légèrement d'une voiture à l'autre.

La 1301 S se classe en tête ce qui est normal compte tenu de sa cylindrée. La 21 se distingue par son rapport moyenne / consommation bien placé, compte tenu de ses performances.

Dans l'ensemble, la VW 411 LE se révèle plus gourmande que ses rivales (devançant d'assez peu toutefois 504 et Rekord).

# VOLUME

Nous avons relevé sur chaque modèle les dimensions maximales acceptées banquette arrière rabattue et hayon refermé. Ces dimensions représentent un parallélépipède pouvant être transporté dans chaque véhicule. Ceci ne donne pas le volume total puisqu'une fois le parallélépipède installé on



**1 : Citroën 21** : Longueur : 125 cm ; largeur : 97,5 cm ; hauteur : 93,5 cm ; hauteur du plancher par rapport au sol : 41 cm ; charge utile : 650 kg.

Accès facile, plancher plat, transformation en break rapide et aisée; sur le break familial, 2 astucieux sièges escamotables dans le plancher. La jupe arrière articulée prolonge le plancher et permet le chargement d'objets de grandes dimensions. Une galerie de série accroît la possibilité de chargement. Roue de secours bien placée sous le capot avant.

**2 : Taunus 1600 XL** : Longueur : 145 cm ; largeur : 109 cm ; hauteur : 62,5 cm ; hauteur de plancher : 55 cm ; charge utile : 350 kg.

Accès facile, plancher plat, hayon dégageant bien l'entrée arrière ; transformation aisée et rapide, sièges avant non protégés par le rabat, roue de secours mal placée (sous le plancher).

**3 : Rekord 1900 LS** : Longueur : 142,5 cm ; largeur : 96,5 cm ; hauteur : 68,5 cm ; hauteur de plancher : 62,5 cm ; charge utile : 455 kg.

Comme la Taunus, elle est du style station-wagon U.S., vaste, d'accès facile, bon dégagement arrière, plancher plat entièrement recouvert de moquette, transformation rapide et aisée. Roue de secours mal placée (sous le plancher). Importante place occupée par le réservoir d'essence.



# ET CHARGE UTILE

dispose encore d'espace libre de chaque côté de celui-ci (par exemple, au-dessus des passages des roues). Ces dimensions donnent simplement une base comparative intéressante.

Nous avons fait figurer d'autre part à l'intérieur de chaque break la charge utile autorisée.



2



3



5



6

**4 : 504 SL** : Longueur : 149,5 cm ; largeur : 106 cm ; hauteur : 80,5 cm ; hauteur de plancher : 64 cm ; charge utile : 640 kg.

Accès facile, hayon qui dégage totalement la partie arrière, plancher plat au revêtement en Formica barré de tiges de caoutchouc, passages de roues importants, transformation rapide et aisée. Roue de secours bien placée (à l'extérieur sous le plancher).

**5 : 1301 S** : Longueur : 120 cm ; largeur : 96 cm ; hauteur : 65 cm ; hauteur du plancher : 63 cm ; charge utile : 490 kg.

Accès gêné par le demi-hayon inférieur. La moitié supérieure consiste en une vitre qui descend au moyen d'une manette. Plancher plat solidement revêtu. Transformation aisée mais il

est nécessaire d'avancer les sièges avant pour escamoter la banquette arrière. Roue de secours mal placée (sous le plancher).

**6 : VW 411 LE** : Longueur : 124,5 cm ; largeur : 99 cm ; hauteur : 55 cm ; hauteur du plancher : 71 cm ; charge utile : 545 kg.

Accès peu aisé (plancher trop haut et 2 portes seulement) plancher plat entièrement recouvert de tapis ; partie arrière bien dégagée par le hayon relevable ; coffre avant pouvant recevoir de nombreux bagages (400 dm<sup>3</sup>), roue de secours placée au fond du coffre avant, transformation facile mais il est nécessaire d'avancer les sièges avant pour escamoter la banquette arrière.



## MOTEUR

	Citroën 21	Taurus 1600 XL	Rekord 1900 LS	504 SL	1301 S	VW 411 LE
Emplacement	AV traction AV	AV propulsion AR	AV propulsion AR	AV propulsion AR	AV propulsion AR	AR propulsion AR
Cylindrée	2 175 cm <sup>3</sup>	1 593 cm <sup>3</sup>	1 897 cm <sup>3</sup>	1 971 cm <sup>3</sup>	1 290 cm <sup>3</sup>	1 679 cm <sup>3</sup>
Alésage/ course	90 × 85,5 mm	87,65 × 66 mm	93 × 69,8 mm	88 × 81 mm	74 × 75 mm	90 × 66 mm
Nombre de cylindres	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 à plats opposés 2 à 2
Puissance (DIN)	106 ch à 5 500 tr/mn	88 ch à 5 700 tr/mn	90 ch à 5 100 tr/mn	87 ch à 5 000 tr/mn	70 ch à 5 400 tr/mn	80 ch à 4 900 tr/mn
Puissance fiscale	12 CV	9 CV	11 CV	11 CV	7 CV	9 CV
Compression	8,75	9,2	9	8,35	9,3	8,2
Couple maxi	17 Mkg à 3 500 tr/mn	12,7 Mkg à 4 000 tr/mn	14,9 Mkg entre 2 500 et 3 100 tr/mn	16 Mkg à 3 000 tr/mn	9,4 à 10 Mkg de 2 400 à 4 600 tr/mn	13,6 Mkg à 2 700 tr/mn
Refroidissement	par eau	par eau	par eau	par eau	par eau -	par air
Alimentation	1 carburateur double-corps	1 carburateur double-corps	1 carburateur	1 carburateur double-corps	1 carburateur double-corps	injection électronique

Les six groupes ont une qualité commune : la robustesse.

**Citroën 21** : Vieille et solide mécanique qui gagne des chevaux d'année en année. Moteur peu brillant, la souplesse provient de la cylindrée plutôt que du couple.

**Taurus 1600** : Groupe le plus moderne (arbre à cames en tête) présente une puissance spécifique intéressante (55,2 ch au litre), le couple se situe à un régime un peu élevé.

**Rekord 1900 LS** : Solide outil se prêtant aisément à des transformations. Ici la puissance développée est sage et orientée vers la longévité. Couple bien situé.

**504 SL** : Une mécanique classique, sans histoire, peu poussée, faite pour durer plus que pour briller; bien dans la tradition maison.

**1301 S** : Par des retouches et des études sérieuses les techniciens de Poissy ont réussi un moteur intéressant. Brio et performances (puisque ce 7 CV est ici comparé à des 9, 11 et 12 CV) sont à souligner. Notons encore que seul Chrysler France assure une garantie d'un an (6 mois pour les autres).

**VW 411 LE** : Une solution intéressante, 4 cylindres à plat opposés (gain de place), une mécanique bien sage que vient stimuler l'injection électronique, permettant ainsi une souplesse appréciable. Robustesse éprouvée.

Sous le patronage de la revue « Historia », le briquet Cartier a présenté une exposition de briquets anciens allant du modèle primitif à silex au briquet à réaction chimique en passant par une infinie variété de systèmes permettant à l'homme de transporter le feu. Une étonnante aventure qui, elle aussi, a donné naissance à la fabrication en série.

## DIRECTION

Modèles	Types	Rayons de braquage	Observations
Citroën 21	à crémaillère assistée	5,50 m	Précise et douce. Manœuvres de parking importantes. Position de conduite correcte.
Taurus 1600 XL	à crémaillère	4,80 m	Imprécise et floue. Position de conduite correcte.
Rekord 1900 SL	à circuit à billes	5,85 m	Volant important mais direction précise. Position de conduite correcte. Rayon de braquage important.
504 SL	à crémaillère	5,70 m	Volant important, direction sujette aux vibrations et d'une précision imparfaite. Position de conduite imparfaite pour les conducteurs qui mesurent plus de 1,75 m. Rayon de braquage important.
1301 S	à crémaillère	5,20 m	Précise et douce. Position de conduite correcte (avec les sièges séparés).
VW 411 LE	à circuit à billes	5,70 m	Manque de précision, sujette aux vibrations. Position de conduite correcte. Rayon de braquage important.

## FREINAGE

Modèles	Types	Observations
Citroën 21	Assisté ; à disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Remarquable d'efficacité et d'endurance à vide ou en charge.
Taurus 1600 XL	Assisté ; à disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Bon et progressif. Un peu juste en charge.
Rekord 1900 LS	Assisté ; à disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Efficace et endurant. En charge, il demeure correct.
504 SL	Assisté ; à disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Conserve toutes ses qualités à vide comme en charge.
1301 S	A disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Bon en toutes circonstances.
VW 411 LE	A disques à l'avant, à tambours à l'arrière.	Manque de résistance en pleine charge. Effort important à la pédale.

## SUSPENSION

Modèles	Avant	Arrière	Observations
Citroën 21	Roues indépendantes, suspension hydropneumatique, stabilisateur, correcteur automatique d'assiette.	Roues indépendantes, suspension hydropneumatique, correcteur automatique d'assiette.	Concilie tenue de route et confort. Très en avance sur ses rivaux.
Taurus 1600 XL	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amort. hydr. télesc.	Essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, biellettes de poussée, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Système bon marché qui se soucie assez peu de la tenue et pas du tout du confort aux places arrière.
Rekord 1900 LS	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre de torsion stabilisatrice, amort. hydr. télesc.	Essieu rigide, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Système bon marché qui amène un résultat moyen. Peu soucieux des passagers arrière.
504 SL	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre antidevers, amort. hydr. télesc.	Essieu rigide, 4 ressorts hélicoïdaux, barre antidevers, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Bon système dans l'ensemble mais capacité d'absorption un peu faible à l'arrière.
1301 S	Roues indépendantes, parallélogrammes transversaux, ressorts hélicoïdaux, barre stabilisatrice, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Essieu rigide, bras inférieurs longitudinaux, bras supérieurs articulés, barre transversale, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Bonne étude pour la tenue, suspension arrière sèche mais non inconfortable.
VW 411 LE	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, stabilisateur à barre de torsion, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	Roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, stabilisateur à barre de torsion, amortisseurs hydrauliques télescopiques.	La suspension manque de flexibilité, l'ensemble est ferme mais apporte un soutien appréciable à la tenue routière.

## BOITE DE VITESSES

Modèles	Emplacem.	Rapports de démultiplic.				Rapport de pont
		1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	
Citroën 21	4 vitesses, levier au volant	3,25	1,835	1,133	0,786	4,857
Taurus 1600 XL	4 vitesses, levier au plancher	3,65	1,97	1,37	1	3,89
Rekord 1900 LS	4 vitesses, levier au plancher ou au volant	3,428	2,156	1,366	1	3,89
504 SL	4 vitesses, levier au volant	3,66	2,17	1,41	1	4,111
1301 S	4 vitesses, levier au plancher ou au volant	3,649	2,141	1,383	1	4,22
VW 411 LE	4 vitesses, levier au plancher	3,81	2,11	1,40	1	3,91

## VITESSE MAXIMALE AU COMPTEUR SUR CHAQUE RAPPORT

Modèles	1 <sup>e</sup>	2 <sup>e</sup>	3 <sup>e</sup>	4 <sup>e</sup>	Observations
Citroën 21	60 km/h	100 km/h	145 km/h	185 km/h	Bonne synchronisation, étagement correct, levier bien placé.
Taurus 1600 XL	40 km/h	80 km/h	120 km/h	165 km/h	Synchronisation et étagement sans reproche. Très bon emplacement du levier.
Rekord 1900 LS	50 km/h	80 km/h	120 km/h	160 km/h	Bonne synchronisation, étagement correct, difficulté parfois pour enclencher la marche arrière.
504 SL	50 km/h	85 km/h	130 km/h	170 km/h	Bonne synchronisation, étagement correct, levier bien placé.
1301 S	45 km/h	75 km/h	120 km/h	162 km/h	Synchronisation correcte, bon étagement, levier bien placé.
VW 411 LE	50 km/h	85 km/h	120 km/h	160 km/h	Bonne boîte, sans faiblesse, levier bien placé.

## ESPACE INTÉRIEUR

	Citroën 21	Taurus 1600 XL	Rekord 1900 LS	504 SL	1301 S	VW 411 LE
Largeur avant à hauteur des coudes	136 cm	139,5 cm	142 cm	144 cm	134 cm	137 cm
Largeur arrière à hauteur des coudes	137 cm	141 cm	142 cm	142 cm	133 cm	137,5 cm
Distance dossier avant au volant	26,5/ 48,5 cm	29,5/ 47,5 cm	21,5/ 48 cm	27/ 45,5 cm	28,5/ 44,5 cm	22,5/ 45 cm
Distance volant au siège du conducteur	12 cm	15 cm	13,5 cm	16 cm	13,5 cm	17 cm
Hauteur siège-toit avant	85 cm	82 cm	84,5 cm	86,5 cm	80,5 cm	87 cm
Hauteur siège-toit arrière	81,5 cm	85 cm	82,5 cm	87,5 cm	81 cm	86,5 cm
Distance haut.dossier avant à haut.dossier arrière	73/95 cm	65,5/83 cm	58/84,5 cm	67,5/90 cm	63/79 cm	65,5/88 cm



## HABITABILITÉ

	Citroën 21	Taurus 1600 XL	Rekord 1900 LS	504 SL	1301 S	VW 411 LE
Longueur	4,99 m	4,37 m	4,55 m	4,803 m	4,315 m	4,525 m
Largeur	1,79 m	1,70 m	1,754 m	1,695 m	1,58 m	1,635 m
Hauteur	1,53 m	1,39 m	1,457 m	1,55 m	1,40 m	1,49 m
Nombre de portes	4 + hayon	4 + hayon	4 + hayon	4 + hayon	4 + hayon	2 + hayon
Réservoir d'essence	65 litres	54 litres	55 litres	60 litres	55 litres	50 litres

## ÉQUIPEMENT CONFORT

**Citroën 21** : Equipement très bien étudié en ce qui concerne la sécurité, toutes les commandes sont bien groupées au volant.

Des sièges amples, une bonne disposition des commandes et des instruments qui sont nombreux (compte-tours, contrôle du fonctionnement des différents circuits, totalisateur journalier, montre, allume-cigare, etc.). Notons encore des bacs dans les portières, une poche pour cartes, une boîte à gants fermant à clef, une suspension réglable, une aération bien étudiée, le tout traité avec soin ; confort de route remarquable.

**Taurus 1600 XL** : Equipement correct, finition soignée. Sièges bien étudiés, commandes des phares et de l'essuie-glace mal placées (au tableau), bonne lecture des cadrans du tableau de bord, console vide-poche, boîte à gants fermant à clef, aération agréable.

Pas de totalisateur journalier. Confort de route moyen (les mouvements de caisse et les insuffisances de la suspension sont vraiment peu agréables pour les passagers).

**Rekord 1900 LS** : Equipement satisfaisant, bonne finition, tableau de bord réussi et bien lisible, dégivrage de lunette arrière, boîte à gants fermant à clef, bonne aération, sièges bien dessinés, fermes mais confortables.

Commandes d'essuie-glace et des phares mal placées (au tableau), pas de totalisateur journalier. Confort de route troublé par des bruits aérodynamiques et par une suspension quelconque.

**504 SL** : Equipement satisfaisant, finition correcte, tableau de bord réussi très lisible, bonne aération, boîte à gants fermant

à clef, accoudoir central relevable formant bac, totalisateur journalier, etc. Sièges anatomiques bien étudiés mais manquant de recul. Commande d'essuie-glace mal placée.

Bon confort de route troublé toutefois par des bruits aérodynamiques.

**1301 S** : Equipement satisfaisant, bonne présentation ; tableau de bord réussi bien lisible, aération correcte, deux boîtes à gants fermant à clef, compte-tours, vitre arrière descendante. Pas de totalisateur journalier, ni d'allume-cigares, commande d'essuie-glace mal placée (au tableau).

Confort de route moyen, suspension ferme.

**VW 411 LE** : Equipement correct, finition sobre et soignée. Tableau correctement disposé, bonne aération (2 buses + 2 grilles orientables), boîte à gants fermant à clef et vide-poches, préchauffage, bonne protection du bouchon de réservoir (commandé de l'intérieur), excellente qualité de la peinture et des chromes, sièges bons mais fermes, la banquette arrière est placée un peu haut.

Pas de totalisateur journalier, commande de phares mal placée (au volant).

Confort de route troublé par le bruit du moteur et par la sécheresse de la suspension.

## CONCLUSIONS

### Citroën 21

Principales qualités :

Tenue de route, suspension, freinage, boîte de vitesses, direction, éclairage, habitabilité, performances, équipement, finition, transformation pratique en break, position de conduite, sécurité, confort, consommation, possibilité de charge.

Principal défaut :

Manœuvres de parking.

### Taurus 1600 XL

Principales qualités :

Ligne, habitabilité, boîte de vitesses, finition, transformation facile en break, mécanique moderne, position de conduite, prix.

Principaux défauts

Tenue de route incertaine, suspension faible, direction floue, possibilité de charge peu élevée.

### Rekord 1900 LS

Principales qualités :

Ligne, habitabilité, boîte de vitesses, finition, direction, freinage, robustesse, transformation facile en break, position de conduite.

Principaux défauts :

Suspension imparfaite, tenue de route délicate (principalement en charge), bruits aérodynamiques, consommation.

### 504 SL

Principales qualités :

Tenue de route, suspension, boîte de vitesses, freinage, équipement, confort, transformation facile en break, robustesse, habitabilité, ligne, possibilité importante de charge.

Principaux défauts :

Direction imparfaite, devers de caisse, consommation, tenue sur sol mouillé.

### 1301 S

Principales qualités :

Tenue de route, prix, boîte de vitesses, freinage, présentation, finition, consommation, transformation en break, position de conduite, possibilité de charge, garantie d'un an.

Principaux défauts :

Suspension ferme, niveau sonore, confort de route.

### 411 LE

Principales qualités :

Finition, robustesse, boîte de vitesses, position de conduite, coffre avant, tenue correcte, peinture et chromes, transformation facile en break, accepte volontiers la charge, prix.

Principaux défauts :

Deux portes seulement, accès peu aisé, direction imparfaite, suspension ferme, consommation, freinage en charge.

