

Autoretro

LE N°1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - JANVIER 2012 N° 360



P. 26 LANCIA AURELIA B20 GT CLASSÉE... X !



P. 56 TRIUMPH TR2 UNE CLASSIQUE POUR LE MANS



P. 32 1 000 KM EN HONDA S800



PORSCHE 911 CARRERA RS 2.7 **40 ans de passion**

P. 10

Chevrolet Corvette "C1" / Alfa SZ / Tornado Typhoon



P. 62



P. 52



P. 46

MATCH FRANCO-FRANÇAIS **CITROËN DS 20 PALLAS, PEUGEOT 504 TI ET RENAULT 16 TX**

P. 18



P. 38 Dossier spécial cadeaux de Noël **P. 84 La cote des 90's à collectionner**

ÉDITIONS **LVE**

F: 5,20 € - Br: 5,80 € - ANO: 5,20 € - Can: 9,95 € - Esp: 6,20 € - Ch: 6,20 € - Dan: 6,20 € - It: 6,20 € - Lux: 6 € - Var: 6,00 € - CRe: 5,20 € - Ch: 9,90 € - McAlis: 7,50 € - McAlis: 1,500 € - Pol: 6,800 € - Pol: 6,800 € - Pol: 6,800 €



L 18839 - 360 - F: 5,20 €

Renault 16TX, Citroën DS20 Pallas et Peugeot 504TI

J'VEUX DU

Face à la montée des marques allemandes au début des *seventies*, Citroën, Peugeot et Renault jouent la carte du luxe. De puissance comparable, les DS 20 Pallas, 504 TI et R16 TX se distinguent de leurs sœurs populaires par leur raffinement, offrant de moelleux canapés cuir aux séants bourgeois de la France giscardienne. Mais encore ?



Plus que jamais aujourd'hui, on cultive en France le complexe de la belle berline haut de gamme. Régulièrement présentées lors de leur lancement par une presse dithyrambique comme les "Mercedes ou BMW à la française", les malheureuses Peugeot 604, 605 ou 607 sont rapidement passées du statut de voiture ministérielle à celui de modèles *has been* invendables ! Une décadence qui guette également les Renault 30, VelSatis et autres Citroën C6 qui trouvent preneur aussi facilement que les cercueils à deux places ! Seule la DS, auréolée de son prestige gaullien – et la CX, dans une moindre mesure –, a longtemps échappé à cette humiliation, narguant les berlines teutomes sur la file de gauche des premières autoroutes. A l'orée des années 70, cette exception française commence à sérieusement agacer nos autres constructeurs. Dès 1965, pour mieux affirmer sa suprématie, Citroën a doté sa DS d'une finition Pallas quatre étoiles mêlant les effluves de cuir aux soupirs de la suspension hydropneumatique. Fauteuils club aux dossiers rehaussés, contre-

portes aux épais garnissages matelassés, discrètes touches de chrome et d'inox, la DS Pallas, déclinée en 21 à partir de 1966, puis en 20 et 23, va désormais évoluer dans les hautes sphères jusqu'à la fin de sa carrière, en 1975. A cette date, voilà déjà six ans que Peugeot a lancé sa 504, proposée en version carburateur ou injection. Comme toujours, le Lion avance à pas de loup, histoire de ne pas choquer une fidèle clientèle de notables provinciaux. Pourtant signé Pininfarina, son style transpire la rigueur franc-comtoise aux antipodes de la séduction d'une fongueuse italienne. De dignes sièges de cuir surmontés d'appuie-tête raidés comme la justice, un agréable toit ouvrant – une spécialité Peugeot qui remonte à la 202 –, et des vitres avant électriques, mais seulement à partir de 1976, voilà tout le sobre luxe réservé en exclusivité à la 504 TI qui s'efface discrètement trois ans plus tard. Révélée en 1965, l'audacieuse R16 a pour sa part la lourde charge de représenter pendant de longues années le haut de gamme de la régie Renault, rôle jusque-là tenu par... la R8 ! Ses lignes atypiques et sa modularité inédite (un hayon et une banquette esca-

CUIR !



motable, quel scandale pour une limousine!) ajoutées à une motorisation trop timide ne facilitent pas sa position de vaisseau amiral de la gamme. Avec la 16 TX lancée en 1973, Renault corrige le tir: ses 93 ch et sa boîte 5 vitesses en font une dévoreuse d'autoroute, tandis qu'une belle sellerie de cuir et l'électricité à tous les étages (vitres, toit ouvrant et fermeture centralisée) la hissent enfin au niveau de ses rivales désignées. Toutes les trois, après une première vie bourgeoise, ont connu des lendemains qui déchantent. La première, la DS, est parvenue à effacer son image de bagnole de loubards pour redevenir l'icône citroëniste. Moins en vue que la DS 21, la DS Super 5 ou la puissante 23 injection, la DS 20 Pallas, disponible uniquement avec la boîte hydraulique, se veut l'héritière directe de l'immortelle Déesse. Sortie de sa province, la "Pigeot" est souvent partie accomplir une deuxième carrière en Afrique ou au Moyen-Orient, enroulant les tours de compteur. Incassable à défaut d'être inoxydable. Malgré plus de deux millions d'exemplaires construits (tous modèles confondus), retrouver une respectable 504 TI "de famille" relève

aujourd'hui de l'exploit. Même combat pour une R16 TX toutes options. Construite pour sa part à près de 167 000 exemplaires, elle a poursuivi sa carrière jusqu'à 1980, résistant d'abord à la R20 censée la remplacer mais finissant le plus souvent en jupette ou balladurette. Alors, DS 20 Pallas, 504 TI ou R16 TX? Des puissances, des prestations et des prix assez voisins avec un zeste de populuxe labellisé Qualité France mais des personnalités très contrastées: pas de doute, le fiercé risque d'être serré. Près de trois-cents chevaux sont sous les ordres du starter. Faites vos jeux, rien ne va plus!

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER — PHOTOS : DANIEL DENIS

Un grand merci à tous les participants de cette rude confrontation : Hervé Ayrat, Damien et Christophe Delu, de l'Amicale R16, Michel Reymon, son épouse et leur 504 de famille, et Bruno Collin et sa DS accompagné de Robert Terrel, président du club IDéale DS Rhône-Alpes.

Vie à bord

• MISE EN BOUCHE

Hydre sous-marine bleu platine qui vous suit de ses yeux lumineux, la DS, dont la proue à phares pivotants a été revue par Robert Opron en 1967, reste une pure œuvre d'art malgré quelques rajouts de chrome et d'inox (feux, baguettes et chapeaux de roues spécifiques à la Pallas). Fou ! De l'art aussi, du côté du Losange ? Non, plutôt de l'architecture pour la R16 : ces arches de pavillon couturées, ce toit nervuré et cette ligne en plein cintre, ce pourrait être du Gustave Eiffel s'il avait œuvré chez Renault en 1965 ! Avec ses frêles pneus en 155 x 14, ses jantes Gordini et voies étroites, la R16 accuse son âge mais la TX se distingue par ses quatre phares carrés, son essuie-glace arrière et son aileron de toit façon tuning. Face à la 504, on sent que Pininfarina a été sérieusement bordé par les techniciens de Sochaux : rien d'une diva italienne mais plutôt une solide matrone franc-comtoise qui aurait le regard de Sophia Loren (c'est pas moi qui le dis, c'est

la pub de l'époque !). Mais quelle idée de lui avoir collé une bosse de dromadaire sur le coffre ? De l'extérieur, la bourgeoise 504 TI ne se distingue en rien d'un taxi mazout...

• TABLEAU DE BORD ET AMÉNAGEMENT INTÉRIEUR

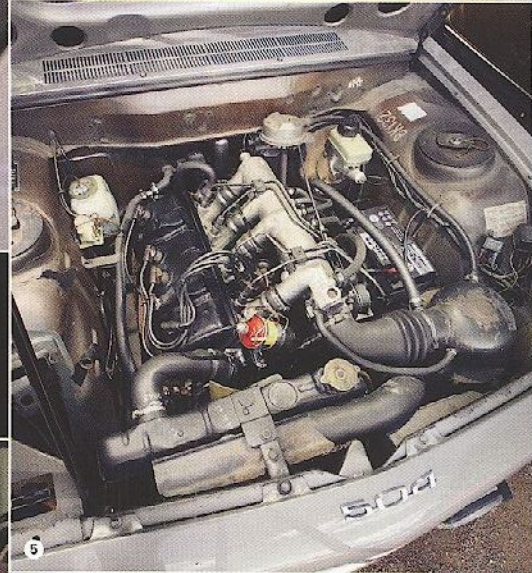
De l'intérieur, pas davantage ! Si ce n'est que l'agréable toit ouvrant (manuel, tout comme les vitres) réchauffe le cuir marron des sièges pourvus d'un raide appui-tête de dentiste. Un grand volant de bakélite, trois compteurs dont un compte-tours, une pendulette de cuisine dans son décor inox, c'est du Peugeot, net, propre et fait pour durer. La mode est aussi à l'inox à bord de la R16 TX qui se la joue sport avec une batterie de Jaeger, un compte-tours et un ridicule volant à faux trou-trous. Mais, question gadgets, Renault a mis le paquet : vitres avant (et toit ouvrant optionnel) électriques et fermeture centralisée, une première en France. Les accoudoirs et larges sièges de cuir, très cossus, évoquent une Anglaise (l'électricité aussi, expérience



vécue...). Magnifique sellerie au parfum capiteux à bord de la DS Pallas aux entrées de portes soulignées d'inox. Mais de glaces électriques, point ! En quête de respectabilité et de qualité perçue, Citroën, avec ce tableau de bord du 3^e type en forme de noire muraille percée de trois cadrans, est

LA 504 TI AVALE SUPERBEMENT LES MAUVAISES PISTES : LE LION ET L'AFRIQUE, UNE VIEILLE HISTOIRE...





- ❶ Le coffre de la berline 504 tient ses promesses pour les bagages de toute une famille.
- ❷ Ambiance sérieuse et de bon goût. Du "fait pour durer" qui rassure.
- ❸ L'habitacle respire cette même rigueur et une belle qualité de finition. Notez à l'avant le design original des appuis-tête.
- ❹ De nos trois autos du jour, seule la 504 reste fidèle à l'école de la propulsion.
- ❺ Robuste, le 4-cylindres injection ne supporte en revanche pas l'inactivité...



PEUGEOT 504 TI, 1973

- Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1971 cm³ (88x81 mm), 104 ch DIN à 5 200 tr/min, 16,8 mkg à 3 000 tr/min, 1 arbre à cames latéral, injection indirecte mécanique Kugelfischer.
- Transmission aux roues AR, boîte 4 rapports (automatique en option).
- Direction à crémaillère, sans assistance.
- Freins assistés, disques sur les 4 roues.
- Dimensions longueur 4,49 m, largeur 1,69 m, hauteur 1,46 m, empattement 2,74 m, voies AV/AR 1,42/1,36 m.
- Roues jantes acier (alliage Dunlop en option), pneus 175HR14.
- Poids 1 230 kg.
- Vitesse maxi 173 km/h.

retombé dans le tristement banal et fait regretter la magistrale planche de bord en plastique des premières DS, signée Bertoni...

• POSITION DE CONDUITE ET PÉDALIER

Excellente visibilité à bord des trois rivales mais un sérieux bémol pour la lunette arrière et le rétroviseur de la DS : étonnez-vous après si les conducteurs de DS monopolisent la file de gauche ! Volant très vertical et pédalier bien dans l'axe dans la R16 où la surprise provient du levier de vitesses sous le volant. Une disposition très

fifties, vue aussi sur la première 504 qui, rapidement, l'abandonnera pour un classique levier au plancher. Contrairement à la 404, le fin volant de bakélite et les pédales de la 504 sont parfaitement alignés : pas de scoliose en vue. La DS, c'est connu, ne fait rien comme tout le monde et, outre la fameuse position de batracien, jambes et coudes écartés, il faut composer avec le champignon de freins type "on/off" et la tige du sélecteur de vitesses à manipuler d'un doigt à travers le volant monobranche...

• COFFRE

Profond bien que de formes biscornues, le coffre de la DS peut englober les

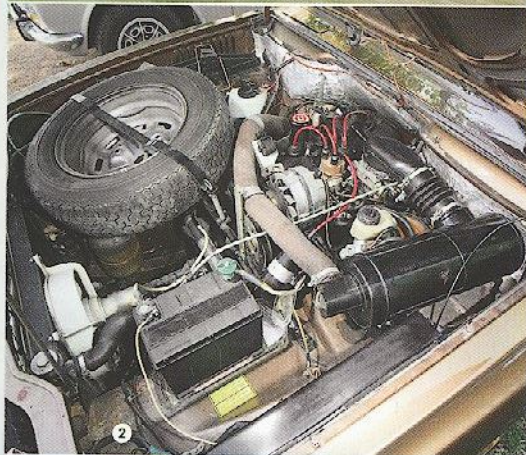
bagages de cinq passagers. Egalement débarrassé de la roue de secours, celui de la 504 offre une contenance qui a fait (et fait encore) le bonheur des taxis. Modulaire, audacieuse, la R16 renverse les codes établis des berlines statutaires : un hayon de break, une banquette arrière dont l'assise coulisse et s'escamote tandis que le dossier se suspend au plafond. Du jamais vu... mais on en verra bientôt d'autres !

Vie à bord

CITROËN DS **7,5/10**
 PEUGEOT 504 **7,25/10**
 RENAULT 16 **7,25/10**



1



2



3

1 Si la R16 tient la route, sa prise de roulis est impressionnante ! Simple question d'habitude... 2 Le plus petit moteur de ce match n'est pas le moins vaillant. Notez la boîte, très en avant. 3 La TX se la joue sport ! A l'instar du petit aileron de hayon, le volant fait un peu *too much*... 4 Invitation au voyage avec des places arrière très moelleuses et le sacro-saint accoudoir. 5 Toute l'originalité de la R16 tient dans cette photo. Une caractéristique qui fera école...

RENAULT 16 TX, 1979

- Moteur 4-cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 647 cm³ (79 x 84 mm), 93 ch DIN à 6 000 tr/min, 13,1 mkg à 4 000 tr/min, 1 arbre à cames latéral, 1 carburateur double corps Weber 32 DAR 7.
- Transmission aux roues AV, boîte 5 rapports (automatique en option).
- Direction à crémaillère, sans assistance.
- Freins assistés, disques AV, tambours AR.
- Dimensions longueur 4,24 m, largeur 1,63 m, hauteur 1,45 m, empattement 2,65/2,72 m, voies AV/AR 1,34/1,29 m.
- Roues jantes acier, pneus 155SR14.
- Poids 1 065 kg.
- Vitesse maxi 170 km/h.



4

Performances

• MOTEUR

Quatre cylindres au menu pour tout le monde. Implanté longitudinalement avec la boîte de vitesses en porte-à-faux avant, le 1 647 cm³ de la R16TX est le plus petit des trois. Ce qui n'empêche pas cette vaillante mécanique, vue aussi sur les Alpine, de développer 93 ch à 6 000 tr/min avec un double corps Weber. Pas de carburateur sur la 504 TI mais une injection mécanique Kugelfischer, une technique que Peugeot a développé dès 1961 sur la 404 et qui, outre une certaine économie d'essence, procure une agréable souplesse. Avec 104 ch à 5 200 tr/min, le 2 litres du Lion est un peu plus puissant mais surtout beaucoup plus vivace que son homologue chevronné dont les 99 ch (pas un de plus) à

5 500 tr/min sont alimentés par un carburateur double corps. En outre, très reculé sous le capot, le 4-cylindres 1 985 cm³ de la DS ne facilite pas le travail des mécanos !

• BOÎTE DE VITESSES

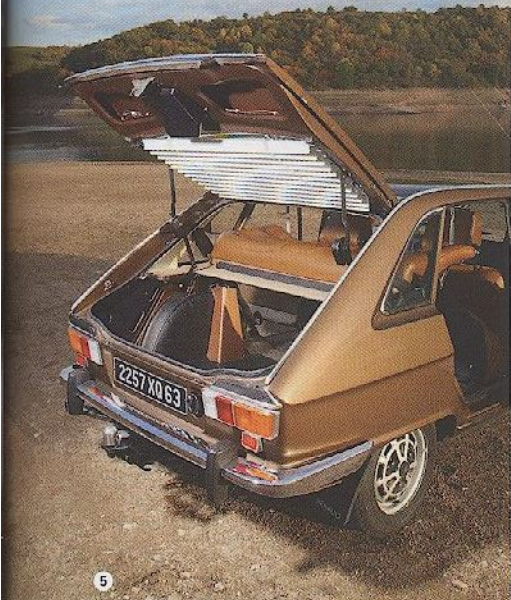
La R16 TX est la seule de nos trois autos à être dotée d'une boîte 5 vitesses. Le dernier rapport, très long, permet d'abaisser niveau sonore et consommation. Mais, en charge, la moindre côte réclame un rétrogradage. Doux et maniable, le levier au volant nous ramène quelques décennies en arrière... Le levier au plancher, précis et bien guidé, de la 504 TI commande une excellente boîte 4 bien étagée avec une 4^e très endurante. Outre son curieux *joystick* qui actionne aussi le démarreur, la boîte 4 rapports hydraulique de la DS 20 présente une 1^{re} très courte et un dernier rapport qui

mouline bruyamment. De plus, chaque changement de rapport de la boîte hydraulique s'opère relativement lentement, pénalisant les reprises et les accélérations.

• LES CHIFFRES

Cent soixante-dix km/h pour la DS 20 et la R16 TX et 173 pour la 504 TI. Nos trois françaises font jeu égal sur les autoroutes encore libres du début des 70's. Avec 33,6 sec. au 1 000 m D.A., la 504 TI coiffe de près d'une seconde (34,5 sec.) la R16 TX, laissant loin derrière la DS 20 (36 sec.) ralentie par le passage des rapports de sa boîte hydraulique.

Performances
CITROËN DS **7/10**
PEUGEOT 504 **8/10**
RENAULT 16 **7,5/10**



Comportement

• TENUE DE ROUTE

Impériale par tous les temps, la DS survole la route... jusqu'à ses limites, celles de la physique : très lourde du nez, elle finit par

sous-virer furieusement en virage serré. C'est le lot des tractions. Une attitude identique pour la R16 qui prend du roulis comme un vieux cargo mais reste imperturbable sur l'autoroute. Plus prévisible, la 504 s'avère étonnamment bien équilibrée pour une propulsion, du moins tant que la route est sèche !

• FREINAGE

Disques sur les 4 roues pour la 504, à l'avant seulement sur la R16 et la DS qui ont des tambours arrière, et assistance pour tout le monde. Un peu juste sur la Renault pour ses performances, très endurant sur la Peugeot et la Citroën, le freinage réclame cependant sur cette dernière d'apprendre à doser l'effort sur la pédale...

• DIRECTION

Tout comme son freinage, la direction de la DS est hyper assistée. Il faut retrouver ses repères et, pour le novice, carrément réapprendre à conduire. Dépourvues d'assistance (la 504 TI n'en

sera équipée qu'à partir de 1977), les deux autres n'en sont pas moins précises mais la Renault réclame plus d'efforts pour manœuvrer.

• SUSPENSION/CONFORT

Molleux sièges de cuir, moquette profonde et suspension hydro, la DS 20 Pallas est un tapis volant. Avec ses longs empâtements (!) et ses barres de torsion, la R16 TX, malgré une forte tendance au roulis, offre un confort remarquable. Ajoutez la superbe sellerie cuir et c'est royal ! Avec une suspension bien plus conventionnelle (roues indépendantes et ressorts hélicoïdaux), la 504 parvient à d'excellents résultats. Un peu plus ferme que ses concurrentes, elle avale superbement les mauvaises pistes : le Lion et l'Afrique, une vieille histoire...

Comportement

CITROËN DS **8/10**
 PEUGEOT 504 **7,75/10**
 RENAULT 16 **7,5/10**

**SI LA R16 TX PREND DU ROULIS
 COMME UN VIEUX CARGO, ELLE RESTE
 IMPERTURBABLE SUR AUTOROUTE.**



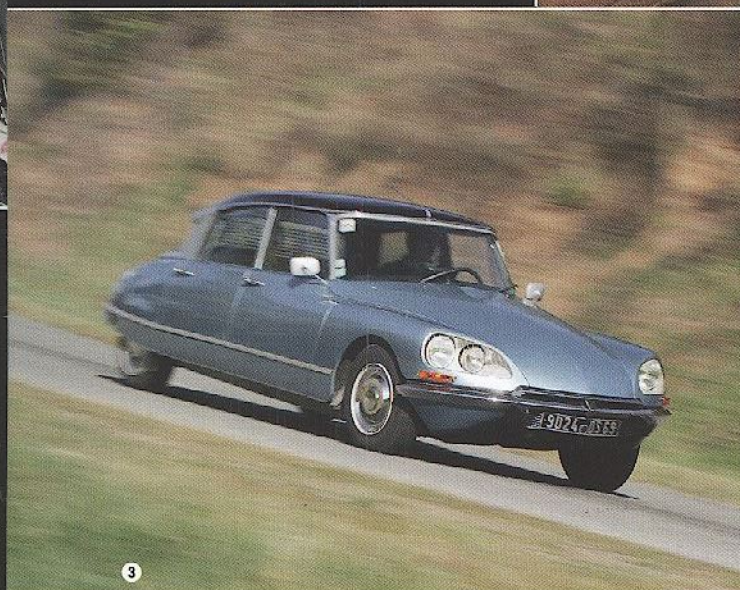
MATCH

CITROËN DS 20, 1970

- Moteur 4 cylindres en ligne en position longitudinale AV, 1 985 cm³ (86x85,5 mm), 99 ch DIN à 5 500 tr/min, 15,1 mkg à 3 500 tr/min, 1 arbre à cames latéral, 1 carburateur double corps Weber 28/36 DLE2.
- Transmission aux roues AV, boîte hydraulique 4 rapports.
- Direction à crémaillère avec assistance.
- Freins assistés, disques AV, tambours AR.
- Dimensions longueur 4,87 m, largeur 1,80 m, hauteur 1,47 m, empattement 3,12 m, voies AV/AR 1,50/1,30 m.
- Roues jantes acier, pneus 185HR15 Xas AV, 155HR15 AR.
- Poids 1 260 kg.
- Vitesse maxi 170 km/h.



- 1 Volant monobranche, fin levier de boîte hydro, pédalier venu d'ailleurs, la Citroën DS ne fait décidément rien comme tout le monde...
- 2 En position centrale-avant, le moteur de la DS 20 mériterait juste un peu plus de nervosité.
- 3 Que dire sinon que la conduite de ce tapis volant est une expérience in-com-pa-ra-ble? Confort princier et tenue de route phénoménale. Et quelle ligne!
- 4 Ah, les places arrière de la DS! Nombre d'enfants... vite, un sac!



Entretien

• PIÈCES DÉTACHÉES

La corrosion est le cauchemar de la Renault (ancrage des barres de torsion, longerons, ailes avant, planchers et fond de coffre), et si la mécanique promet les 200 000 bornes sans soucis, la fiabilité des gadgets de la TX (vitres et toit électriques, fermeture centralisée) et sa finition laissent à désirer. *Deutsche Qualitie? Nein! Franzouzze kamelote!* Quelques pièces mécaniques traînent encore chez Renault et, pour le reste, on se rapprochera de l'Amicale R16 (www.amicale-r16.com). Sur la DS, la rouille attaque le fond de coffre, la plateforme, les joues d'ailes, les bas de portes et la gouttière de pare-brise. Très robuste, le moteur ne craint pas les forts kilométrages. Le système hydraulique est fiable si bien entretenu (sphères et liquide à changer régulièrement). De nombreux clubs et spécialistes sont là pour vous venir en aide. Côté corrosion, la 504 s'en sort plutôt bien pour une berline des 70's. On vérifiera en priorité les

bas de portes et d'ailes avant, la jupe arrière et le fond de coffre. Très robuste si on surveille l'état du circuit de refroidissement, le 2 litres injection craint les arrêts prolongés (pistons de la pompe grippés, fuites, mauvaise lubrification). Une refabrication de l'introuvable courroie d'entraînement de la pompe vient d'être lancée. On peut parfois trouver un agent du Lion sympa, sinon il faut se tourner vers l'Amicale 504 (www.amicale504.fr).

• FRÉQUENCE DES INTERVENTIONS

Vidange moteur tous les 5 000 km (filtre à huile et huile 10W40), boîte, pont (huile 75W80), filtres tous les 20 000 km pour la 504 avec de fréquents contrôles du niveau de pompe d'injection. Tous les 7 500 km pour la R16 (huile 15W40 ou 20W50), boîte tous les 30 000 km et pas de soucis côté distribution (chaîne sur les 3 modèles). Pour la Citroën, outre les classiques vidanges moteur (tous les 5 000 km, huile 15W40 et filtre) et boîte (tous les 25 000 km, huile EP

80/90), on vidangera le circuit hydraulique tous les 30 000 km sans oublier de le nettoyer à l'Hydroclean. Graissage tous les 30 000 km.

• BUDGET

Vendues neuves à des prix assez voisins, l'écart s'est creusé avec l'âge. La DS, sous toutes ses formes, a pris la première son envol. Comptez de 10 000 à 15 000 € pour une DS 20 Pallas en parfait état. La cote de la 504 injection oscille entre 2 500 et 4 000 € pour une belle TI cuir. Si une R16 TL se trouve en bon état dès 2 500 €, comptez plus du double pour une R16 TX toutes options, mais ces deux-là peuvent encore grimper. Au pied de la pompe, comptez de 8 à 101/100 km pour la Renault, de 9 à 121 pour la 504 et autant pour la DS en conditions normales d'utilisation.

Entretien

CITROËN DS **6,5/10**
PEUGEOT 504 **7,5/10**
RENAULT 16 **7,5/10**

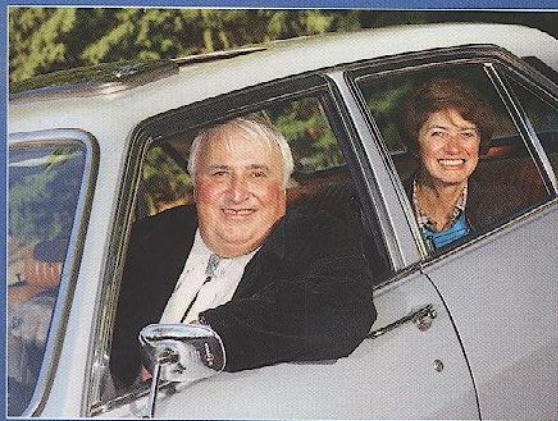
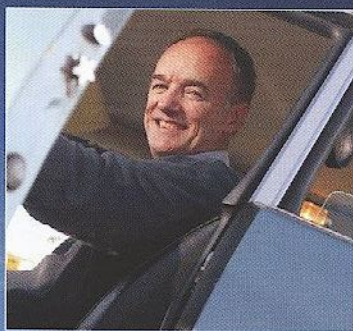
CHRISTOPHE DELU

« J'aime la R16, j'en possède cinq ! »
 Infirmier de profession, Christophe est piqué à la R16 depuis une bonne dizaine d'années et a contaminé une partie de son entourage comme Hervé (16 TX automatique) qui nous a accompagné pour les séances photos. « Je fais beaucoup de route avec ma TX, plus agréable que la TS avec sa 5^e vitesse. Je peux comparer car je possède... cinq R16, TL, TS et TX ! » Rien d'étonnant pour un éminent responsable de l'Amicale R16 ! « Pas le moindre souci à plus de 135 000 km, mais inutile de se pointer chez Renault pour des pièces : ça ne les intéresse pas ! Grâce aux bourses mais aussi à l'Amicale R16, on peut trouver pratiquement tout puisque quelques refabrications ont été lancées (boutons de portes, silencieux...) à prix intéressants. Mais on trouve encore des pièces à l'étranger et jusqu'en Argentine ! »



MICHEL REYNON

« La Peugeot idéale pour aller au bout du monde... »
 « C'est une vraie voiture de famille puisque mon père l'a acquise neuve en novembre 1973. » rappelle Michel Reynon à propos de sa 504 TI.
 « Il en prenait un soin jaloux, la rangeant à l'abri pour ne s'en servir que pour faire les trajets Lyon-Le Lavandou pour les vacances et quelques sorties dominicales dans les Dombes. A la moindre rayure, il la faisait repeindre et elle a toujours été entretenue chez Peugeot. C'est ma seule auto ancienne et, chaque fois que je la conduis, je suis surpris par son modernisme et sa facilité de conduite même si elle ne dispose d'aucune assistance. Avec elle, on se sent prêt à aller au bout du monde ! »



BRUNO COTTIN

« La DS ? Un monument historique ! »
 « Livrée neuve à Villefranche en 1970, elle est retournée deux ans plus tard chez le garagiste Citroën qui l'avait vendue et... qui l'a rachetée pour son usage personnel ! En 1976, il l'a rangée à l'abri pour consentir à me la vendre 25 ans plus tard ! » raconte Bruno Cottin qui, pour l'occasion, s'est fait accompagner de Robert Terret, président de l'IDéale DS Rhône-Alpes. « Voilà plus de 25 ans que je roule en DS ! » renchérit ce dernier. « Certes, la DS réclame beaucoup d'entretien, mais depuis quelques années, suite aux actions des clubs et depuis son 50^e anniversaire, on retrouve toutes les pièces et même les garnitures intérieures. Même chez Citroën, la mentalité est en train de changer et la DS retrouve sa place de modèle historique ! »

Conclusion

Le tiercé a été serré et la 504 l'emporte d'une courte crinière (de Lion) grâce à son comportement encore très actuel, sa fiabilité, sa nervosité et son confort qui, malgré des solutions classiques, n'a pas grand-chose à envier à ses deux rivales. Seule la cote beaucoup plus élevée de la DS et le coût de son entretien l'ont reléguée juste derrière la R16 dont la version TX, agréablement présentée, fait encore bonne figure. J'ai été d'autant plus impartial que, par un curieux hasard, j'ai beaucoup utilisé ces trois modèles... il y a (trop) longtemps ! Un de mes amis qui n'aimait pas conduire me prêtait souvent sa DS 20 bleue platine (mais pas Pallas) pour de longs trajets. Quelque temps après, histoire d'avoir une auto familiale plus pratique que mes cabriolets, j'ai acquis une R16 TX toutes options. Puis j'ai participé au premier rallye Côte-Côte Abidjan-Nice au volant d'une 504 TI. Pour ces retrouvailles, après une si longue absence, j'ai tout de suite retrouvé mes marques sur la Peugeot, aussi performante et facile à utiliser qu'une auto actuelle. Toujours très confortable, la R16 TX dégage aujourd'hui un charme plus suranné dû à sa relative étroitesse et à son petit moteur mais je verrai beaucoup de pouces levés sur l'autoroute. Quant à l'inclassable DS 20, un peu moins performante que les 21 et 23 (mais toujours aussi ronflante quand on la pousse un peu...), elle reste aujourd'hui encore un étonnant vaisseau spécial qui réclame, à chaque fois, un temps d'accoutumance pour en tirer le meilleur parti. Mon conseil ? Revendez vite votre monospace Hdi à Monsieur Bidochon (que je salue au passage) avant qu'il ne décote trop et choisissez, selon vos goûts, l'une de ces berlines familiales, fiables et confortables. En ces temps de crise, connaissez-vous meilleur placement ?

7,25
10

7,62
10

7,43
10

