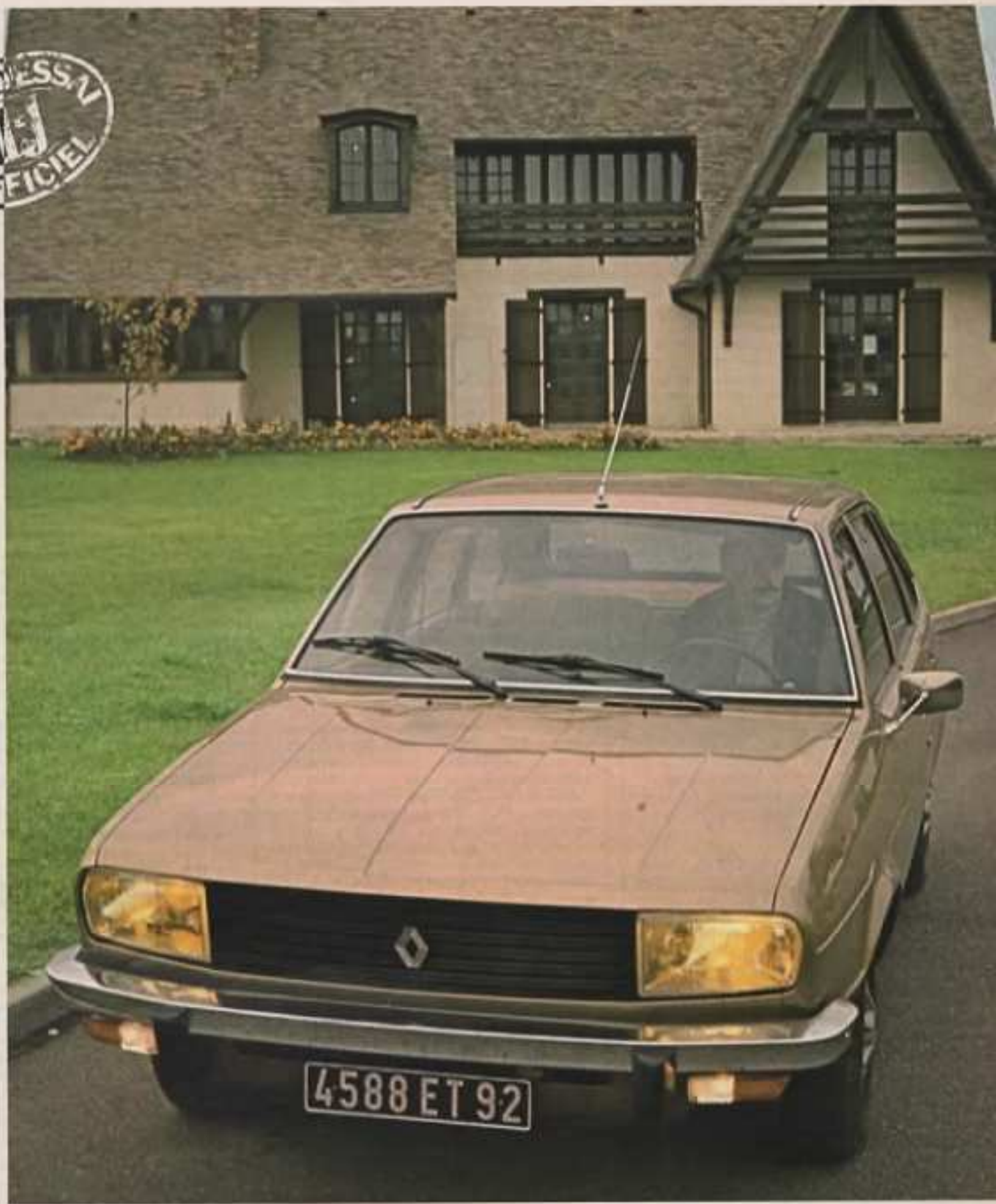


au banc d'essai



RENAULT 20 >

EN SUIVANT LE FIL D'ARIANE

■ Les voitures sont comme les hommes, il convient de leur désigner un successeur de leur vivant. La Renault 16 a dépassé les dix ans d'âge ; elle se porte encore fort bien mais le moment est venu d'amorcer le processus de son remplacement. Dans cet esprit, dès le moment où fut conçue la Renault 30 à moteur V6 il a été prévu de l'épauler par un modèle similaire à moteur 4 cylindres. Les circonstances économiques, les limitations de vitesse, la cherté de l'essence, tout milite en faveur de la formule Simca Ariane : un petit groupe dans une grosse caisse. Renault a donc suivi ce fil qui fut à l'époque un bon filon pour accoucher de la 20, un moteur de 16 dans une carrosserie de 30. Si vous n'êtes pas perdu au milieu de tous ces chiffres, voici l'épreuve de l'alphabet. Sachez en effet que la Renault 20 est proposée en trois versions L, TL et GTL. Trois variantes, c'est trop d'autant que

toutes disposent de la même puissance, elles ne diffèrent que par l'équipement.

Nous ne pouvons ici passer la longue revue de détail des accessoires et des options, précisons seulement que nous avons essayé une voiture marquée TL mais en fait une GTL, au sommet de la nouvelle gamme. Depuis quelque temps, la définition des modèles est devenue assez imprécise chez Renault. A côté d'éléments satisfaisants, corrigés par rapport à la 30, nous sommes tombés au fur et à mesure que notre connaissance de la dernière née se perfectionnait sur des choix plutôt aberrants. Répétons donc ce que nous disions à l'issue de l'essai de la 12 TS, voici deux mois : il est urgent que ceux qui détiennent le pouvoir de décision à la Régie s'astreignent à rouler longtemps dans les prototypes, en ouvrant grand les yeux.

CARACTERISTIQUES GENERALES

Nous retrouvons exactement l'architecture de la Renault 30 TS, moteur en porte-à-faux en avant des roues motrices, quatre roues indépendantes à grand débattement et carrosserie cinq portes dont un hayon pour accéder à l'arrière transformable. On n'a pas voulu ou pas pu augmenter la cylindrée du moteur quatre cylindres qui reste un 1 650 cm³, entièrement en alliage léger, avec une culasse hémisphérique et un carburateur double corps à starter automatique par l'eau chaude. Première anomalie, le ventilateur en plastique est redevenu classique alors que Renault avait pratiquement inventé voici dix ans le fameux ventilateur électrique intermittent. Comprenez qui pourra ! De ce fait, on perd deux à trois ch DIN et la puissance réelle n'est que de 90 ch à 5 750 tr/mn. En revanche, par rapport à la 16 TX le couple moteur se trouve amélioré, il est de 13,4 mkg au régime réduit de 3 500 tr/mn. La boîte de vitesses est à quatre rapports seulement alors que la 16 TX dispose d'une cinquième surmultipliée. Le rapport final qui donne 33,2 km/h par 1 000 tours sur la TX n'est ici que de 27,7 km/h. Une boîte automatique dérivée de celle de la 30 est disponible en option.

La suspension n'a pas changé bien que les flexibilités aient été adaptées. Pour le freinage on trouve des disques ventilés à l'avant, des tambours à l'arrière, un double circuit et bien entendu une assis-

tance. Sur la GTL seulement, la direction est assistée très efficacement avec un rapport de 13,9 à 1 donnant 2,5 tours du volant d'une butée à l'autre. Cette direction est donc encore plus directe que celle de la 30 qui fait 3,5 tours de volant. La 20 a perdu les belles roues ajourées de la 30 et le diamètre des jantes est ramené de 14 à 13, ce qui a imposé de refaire les ailes avant car les passages de roues auraient été trop grands. Ces jantes conservent la grande largeur 5,5 mais les pneus sont des 165 x 13. On a repris malheureusement les enjoliveurs de pacotille de la 12 TS. Deuxième anomalie le réservoir d'essence toujours très bien placé en position de sécurité sous la banquette arrière n'offre plus qu'une capacité de 60 litres alors que celui de la 30 atteint 67 litres. On a donc étudié un nouveau réservoir simplement pour perdre 7 litres ! Extérieurement, il faut remarquer que les pare-chocs arrière sont plus courts latéralement (encore une nouvelle fabrication) et dépourvus de caoutchouc à l'exception des petits butoirs. Mais, ce qui différencie le plus la 20 de la 30 ce sont les phares simples à peu près rectangulaires à la place des quatre optiques rondes à iode. Pour la 20 les services « compétents » de la Régie ont jugé inutiles les lampes à iode de route et encore plus les lampes H 4 dont ils ignorent sans doute les avantages. Le poids en ordre de marche de la Renault 20 est de 1 175 kg soit près de 150 kg de moins que la 30, ce qui est appréciable puisque cela représente l'équivalent de deux personnes aux normes standard.

PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Avec un certain optimisme Renault annonce une vitesse de pointe de 165 km/h qu'il est impossible d'atteindre puisque en tournant à 6 000 tr/mn, au-delà du régime de puissance, nous avons obtenu à Monthéry 158,7 km/h. Néanmoins la voiture ne donne pas trop l'impression d'être puissante et, sur autoroute, elle atteint facilement son allure maximale, grimant les côtes dans des conditions normales. De même, les accélérations sont satisfaisantes puisque nous avons obtenu 19 s aux 400 m départ arrêté et 35 s 4/5 sur le kilomètre, soit tout de même 3 s de plus que la 30. Les reprises sont plus laborieuses puisque nous avons enregistré 20 s 3/5 aux 400 m et 39 s 1/5 aux 1 000 m. Sur routes accidentées et en montagne, on peut néanmoins obtenir une nervosité suffisante grâce à une troisième très accrocheuse. De même à bas régime la souplesse est grande et il est tout à fait normal de rouler à 40 km/h en quatrième.

Les quatre rapports de la boîte de vitesse sont parfaitement échelonnés, ce qui est un atout important. Par ailleurs, la synchronisation est efficace, la meilleure sans doute de toutes les boîtes Renault.

FILM DE L'ESSAI

■ **PARIS-BEAUNE (306 km) :** Le temps est beau, le vent plutôt favorable et la circulation clairsemée. Aucun ralentissement notable jusqu'à Beaune, où nous parvenons en 2 h 22 à la moyenne de 129,2 km/h.

■ **BEAUNE - ARNAY-LE-DUC - CHATEAU-CHINON - LES SETTONS - CLAMECY (182 km) :** Le soleil est maintenant de la partie, il fait un temps magnifique sur tout le Morvan et les routes sont à peu près désertes. A Clamecy, le chronomètre indique 2 h 18 mn pour une moyenne de 79,1 km/h.

■ **CLAMECY - BRIARE - ORLEANS (142 km) :** Les conditions restent bonnes, mais après Briare, la route est humide avec par moment un léger crachin. Pour une fois, l'entrée dans Orléans est dégagée, pour un temps de 1 h 40 mn à la moyenne de 85,2 km/h.

■ **ORLEANS-PARIS (120 km) :** Nous roulons de nuit. Quelques nappes de brume. Nous parvenons au pont de Sèvres en 1 heure exactement et donc à 120 km/h de moyenne.

■ **MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI :** 750 km en 7 h 20 mn, à la moyenne de 102,3 km/h. La consommation moyenne a été de 10,45 litres aux 100 km (11,1 litres sur la première étape d'autoroute).

BANC D'ESSAI RENAULT 20

Enfin le levier central se manie avec précision et la sélection des rapports s'opère avec la plus grande facilité. Mais, c'est dans le domaine de la consommation que l'utilisateur enregistrera ses plus grandes satisfactions. A 75 km/h de moyenne, sur le parcours habituel de 200 km, nous avons obtenu le chiffre vraiment étonnant de 7,8 litres. Au cours de l'essai routier, la consommation n'a pas dépassé 10,45 litres à 102 km/h de moyenne et sur l'étape d'autoroute parcourue à 129 km/h de moyenne la Renault 20 s'est contentée de 11,1 litres, soit à peine plus que la consommation générale, ce qui est très rare. Sur la courbe à vitesse constante on remarque des chiffres très bas, 7,7 litres à 90 km/h, 11,6 litres à 130 km/h. Fait encore plus curieux, la courbe de la 20 se superpose à peu près avec celle de la 16 TX, les deux se rejoignent exactement à 140 km/h. Il faut en conclure que la nouvelle carrosserie est nettement mieux profilée.

SECURITE

Nous ne jugerons que le comportement routier avec la direction assistée et il faut bien dire que ce perfectionnement apporte aussi beaucoup de sécurité. En effet, le volant très direct permet des changements de trajectoire instantanés tandis que dans les virages serrés, le caractère sous-vireur se trouve à peu près escamoté : si la voiture semble s'écarter de la trajectoire idéale il suffit de braquer un peu plus, les pneus protestent mais l'ensemble s'accroche à la route. La tenue en général est donc tout à fait satisfaisante sauf peut-être sur les routes en mauvais état où on enregistre quelques réactions du train avant retransmises par le volant. En ville, cette direction permet des manœuvres de dégagement ou de stationnement très rapides et sans effort. Pour la stabilité en ligne droite nous n'avons remarqué aucune anomalie mais au contraire une grande impression de sûreté. Il en est de même sous la pluie.

Il faut aussi s'estimer très satisfait du freinage qui répond instantanément à la moindre sollicitation. Pour une fois, la course à la pédale est réduite et les disques ventilés procurent une large endurance. Les ralentissements sont spectaculaires ainsi que les distances d'arrêt. Toutefois, la voiture plonge pas mal au freinage ce qui délesté les roues arrière qui marquent une certaine tendance au blocage dans les cas extrêmes. Avec sa tenue de route, sa direction assistée et son freinage, la Renault 20 rejoint les meilleures voitures pour la sécurité. Les ceintures sont à enrouleurs en série.

CONFORT GENERAL

Avec ses nouveaux tarages, la suspension de la 20 donne de meilleurs résultats que celle de la 30 à vitesse et à charge

égales. Avec moins de poids sur l'avant l'amortissement semble plus efficace, les pavés ainsi que les dos d'âne sont absorbés en souplesse. A l'intérieur, une bonne surprise, les sièges si discutés de la 30 ont disparu et on retrouve avec plaisir ceux de la 16 mais sans possibilités d'appui-tête ce qui est une grave erreur. Les fauteuils avant, bien galbés, maintiennent le dos et procurent un très réel confort même après de longues heures de conduite. Les dossiers moins épais donnant un peu plus de place pour les jambes à l'arrière, la banquette est aussi bien dessinée avec un large accoudoir central. La largeur utile n'a pas changé pas plus que la visibilité toujours satisfaisante. Pour le niveau sonore, il faut aussi ranger la 20 parmi les voitures silencieuses sauf une résonance assez désagréable et très courte au point précis de 120 km/h. A haut régime, le moteur se montre discret bien que l'échappement soit plutôt sonore à l'extérieur. La climatisation n'a pas changé avec ses nombreuses bouches orientables et un réglage assez facile. On retrouve avec plaisir les deux glaces avant électriques dont les touches de commande ont été rapprochées du conducteur. Il est proposé une option air conditionné. On peut aussi obtenir un toit ouvrant électrique allant curieusement de pair avec un pare-brise feuilleté. Ce pare-brise de sécurité est prévu aussi avec l'option glaces électriques. Il devrait être adopté en série.

Le tableau de bord est nettement moins moderne et efficace que celui des nouvelles Renault 12 mais les quatre cadrans ronds passent un peu mieux sur une voiture de la classe de la 20 d'autant que plusieurs accessoires ont été améliorés. Ainsi le compte-tours comporte des zones jaune et rouge et surtout la commande d'éclairage des phares est revenue sous le volant, à gauche. A droite, la manette des essuie-glace - lave-glace est d'un maniement plus facile mais on ne trouve pas de vitesse intermittente en plus des deux allures. Le volant à deux branches seulement dégage mieux le tableau et la commande hydraulique de réglage des phares est bien précieuse. Malheureusement ce tableau comporte encore une erreur grave pouvant avoir des conséquences sérieuses. Le seul instrument à peu près invisible est la jauge à essence non seulement trop petite mais dont l'aiguille ne se distingue pas des graduations : de jour comme de nuit, la jauge reste dans l'ombre, attention à la panne sèche.

La signalisation comprend un avertisseur trop faible et des phares à l'efficacité médiocre comme nous l'avons déjà dit. A l'arrière des feux de recul sont montés en série mais toujours pas de feux de brouillard. La Renault 20 se caractérise aussi par une accessibilité mécanique exceptionnelle sous le grand capot ouvrant dans le bon sens, contre le vent. Tous les

éléments se trouvent à portée de la main y compris la pompe d'assistance de la direction, le filtre à huile et le démarreur. Il est vrai que ce moteur est au large dans un emplacement où tiendrait facilement un important V 8 !

CONCLUSION

Avec la 20, Renault lance un modèle d'actualité grâce à son économie, son confort et son équipement. Les performances réduites peuvent être qualifiées de suffisantes tandis que la direction assistée de la GTL rend la conduite plus facile et plus sûre. Son atout principal est une étonnante économie de carburant ce qui sera de plus en plus apprécié. La nouvelle venue n'est ni une grosse 16 ni une petite 30 mais une voiture possédant sa propre personnalité. Elle doit se faire une clientèle car elle est très raisonnable. Par rapport à sa sœur aînée elle perd, certes, 41 ch DIN, mais coûte 5 000 F de moins.

Bernard CARAT

QUALITÉS

- PETITE CONSOMMATION
- TRES BONNE BOITE
- DIRECTION ASSISTEE
- Freinage efficace
- Sièges agréables
- Equipement très complet
- Arrière transformable
- Mécanique accessible.

DÉFAUTS

- PERFORMANCES REDUITES
- Résonance à 120 km/h
- Phares insuffisants
- Pas d'appui-tête
- Jauge à essence peu visible
- Réactions dans le volant
- Ventilateur classique
- Enjoliveurs sacrifiés

VITESSE MAXIMALE :
158,7 KM/H

1 000 M DEPART ARRETE :
35 S 4/5

CONSOMMATION MOYENNE :
7,8 LITRES AUX 100 KM

PRIX :
GTL 32 500 F environ

BANC D'ESSAI RENAULT 20

LE POINT DE VUE DE MADAME

■ R 30 pour la caisse plus 16 (TX) pour le moteur, sur deux, cela aurait dû donner une 23... Modeste, la Régie a arrondi à la dizaine inférieure. Quant au prix, il devrait se situer non pas au juste milieu, mais plus près de la 16 que de la 30. Mystère des mathématiques automobiles.

Mystère qui risque de s'épaissir si j'affirme que la 20 obtient une meilleure note que la 30. Du moins, sur le plan de la silhouette : des roues plus étroites allègent celle-ci ; de plus, j'ai été ravie de vérifier le bien-fondé d'une de mes théories favorites : moins une carrosserie a de chrome, plus elle a de chances d'avoir de l'allure. Les baguettes latérales style 30 supprimées au profit d'une simple nervure concave, et voilà pourquoi votre R 20 est nette... Vingt sur vingt à celui qui a eu cette bonne idée, et bravo, même si c'est le hasard qui, coïncant son veston dans la baguette, a fait tomber celle-ci : nous ne nous baisserons certes pas pour la ramasser.

Autre amélioration la calandre : sur ce modèle, les phares rectangulaires sont infiniment plus appropriés que les ronds ; question de géométrie sans doute, la simplicité des lignes de la calandre, et le sigle Renault lui-même s'harmonisant davantage avec des droites que des cercles ; on obtient un ensemble qui est enfin homogène.

A nouveau de profil, deux regrets : l'un concerne les enjoliveurs ; on aimerait trouver un synonyme moins fringant pour désigner ces sortes de soucoupes de plastique gris, qui ont l'apparence aussi fragile que pacotille. Le second soupire va aux poignées : il faut toujours être gaucher pour ouvrir côté gauche, et droitier côté droit ; à se demander si on ne doit pas s'enquérir des petites habitudes et de la teinte politique de ses passagers avant de les prier de monter ; ou se compliquer la vie pour eux et devenir ambidextre... Une même étrange bizarrerie se retrouve à l'intérieur ; la manette d'inclinaison du dossier, côté conducteur, est à droite ; ce n'est pas habituel, et l'on est amené à batailler avec la base des ceintures.

Ayant pris place, j'ai constaté

un autre progrès : le tableau de bord est moins austère que celui qui nous fit sangloter lors de la sortie de la 30. La forme est la même pourtant : longue planche gaie comme la plaine beauceronne en novembre ; mais une opposition de brun et de noir (centre du volant et panneau vertical bruns) met un peu d'animation ; le pas vilain brun en question s'harmonise avec le dralon Terre de Sienna brûlée des sièges et le revêtement également brun du plafond (heureuse idée).

La vue des sièges déconcerte et l'on réalise bientôt pourquoi : ils sont à la fois cossus, par la forme et par le tissu, (de bonne texture et joliment piqué), mais rendus désespérément communs par la vulgarité d'un skai trop largement utilisé (pourquoi en avoir nanti la tranche des sièges ?). Les hauts de dossiers, ainsi fagotés, ont des allures de forts des Halles endimanchés ; c'est d'autant plus regrettable qu'ils se révèlent fort confortables.

L'avant est vaste, et la douceur de la conduite concourt au bien-être : direction (assistée), légère comme la vertu de Pauline Bonaparte, pédales douces, levier de vitesses précis, accélérations allègres, on retrouve la gaieté du moteur 16 TX, et sa facilité de conduite ; seul, le freinage surprend par un premier temps qui manque de punch, et le capot plonge volontiers du nez.

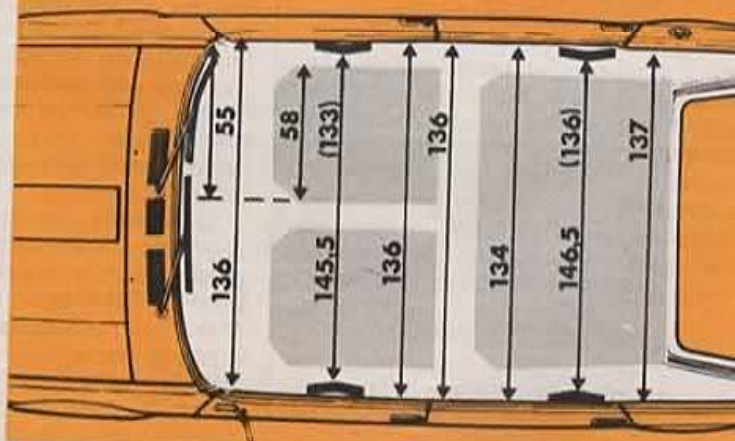
On est fort bien aussi à l'arrière, avec une visibilité latérale et une garde au toit exceptionnelles ; las, le gros accoudoir a deux défauts : l'abattre comme le rabattre requiert un réel effort ; et la sangle qui permet de le saisir a la classe d'un cartable acheté dans la sciure.

Dernière constatation : cette voiture a été conçue pour hommes rangés (mais si, il y en a) ; une seule boîte à gants, même vaste et bien éclairée, c'est mince... N'oublions pas, il est vrai, la grotte-à-tout-faire ménagée sous le poste de radio. A tout faire, et peut-être même à ranger ces petites bandes qui font le ruban de la route plus gai. La cassette, nous voici... Le jeu de mots est mauvais sans doute, mais l'initiative est bonne.

Florence REMY - Marianne ANTOINE

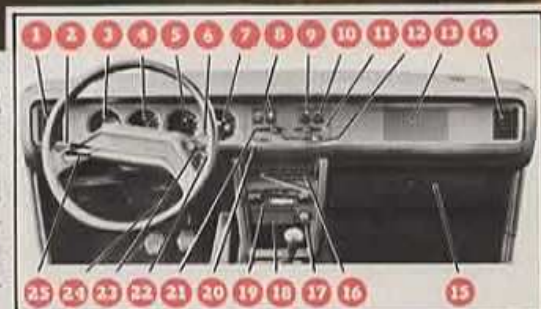


cotes en centimètres et entre parenthèses : sièges AV avancés





1. Aérateur orientable gauche. - 2. Commodo d'éclairage, avertisseurs sonore et lumineux. - 3. Cadran groupant : jauge à essence, indicateur de température d'eau, voltmètre thermique, témoin d'éclairage. - 4. Indicateur de vitesse, totalisateur général et partiel. - 5. Compte-tours et rhéostat d'éclairage du tableau de bord. - 6. Manette d'essuie-glace, lave-glace. - 7. Cadran groupant : montre (GTL), voyants de clignotants, phares, signal de détresse, lunette arrière chauffante, usure de plaquettes de freins, pression d'huile, frein à main. - 8. Commutateurs de lave-glace électriques. - 9. Commande de signal de détresse. - 10. Commande de lunette arrière dégivrante. - 11. Commande de volets d'entrée d'air. - 12. Réglage température de chauffage. - 13. Emplacement haut-parleur. - 14. Aérateur orientable droit. - 15. Boîte à gants. - 16. Aérateurs centraux. - 17. Allume-cigarettes. - 18. Cendrier. - 19. Emplacement radio. - 20. Rhéostat du ventilateur de climatisation. - 21. Répartiteur haut/bas de climatisation. - 22. Commande de réglage des phares. - 23. Contact démarreur antivol. - 24. Tirette d'ouverture du capot moteur. - 25. Levier indicateur de direction.



BANC D'ESSAI RENAULT 20



1



2



3



4



5

1. La R 20 se distingue de la 30 par l'absence d'encadrement chromé de portières et de baguettes longitudinales. - 2. La 20 paraît plus fine que la 30. L'embouti des ailes avant est différent pour rétrécir le passage de roues. - 3. A l'avant, les projecteurs sont uniques. Les pare-chocs sont démunis de bandes caoutchoutées. - 4. Peu de différence à l'arrière, si ce n'est évidemment le sigle. - 5. Sur la TL, la porte du coffre conserve sa plage noire alors qu'elle disparaît sur la L. - 6. Dans le coffre nos valises représentent 389 dm³. - 7. Le coffre est assez profond il peut être agrandi par abaissement de la banquette arrière. - 8. Les roues sont pourvues d'enjoliveurs plastique, style R 12 TS. - 9. Les feux arrière comprennent des projecteurs de recul. - 10. Les serrures conservent leur clé cylindrique.



6



7



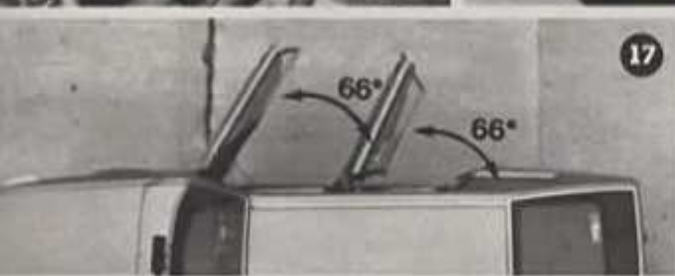
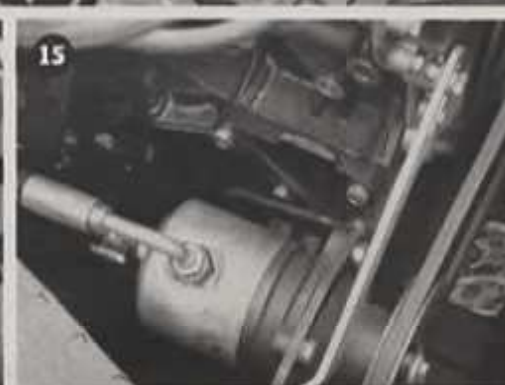
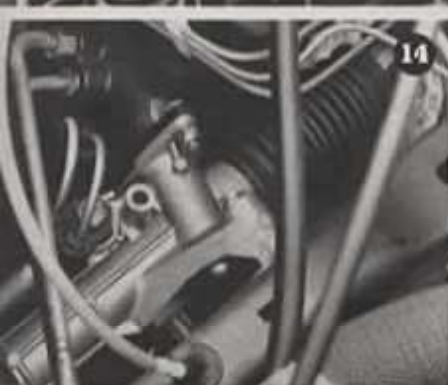
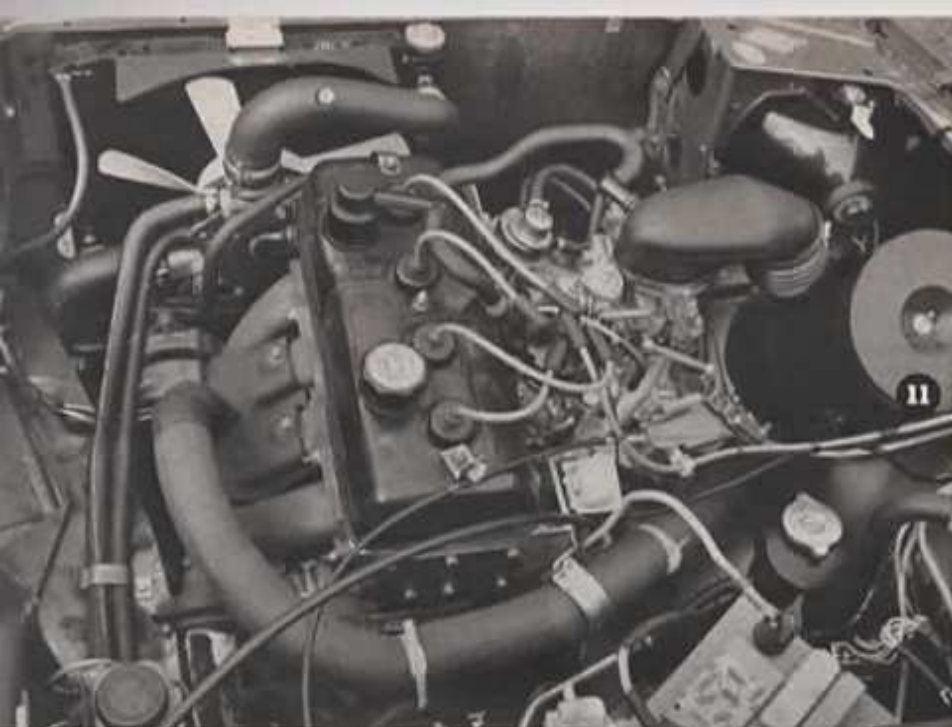
8



9

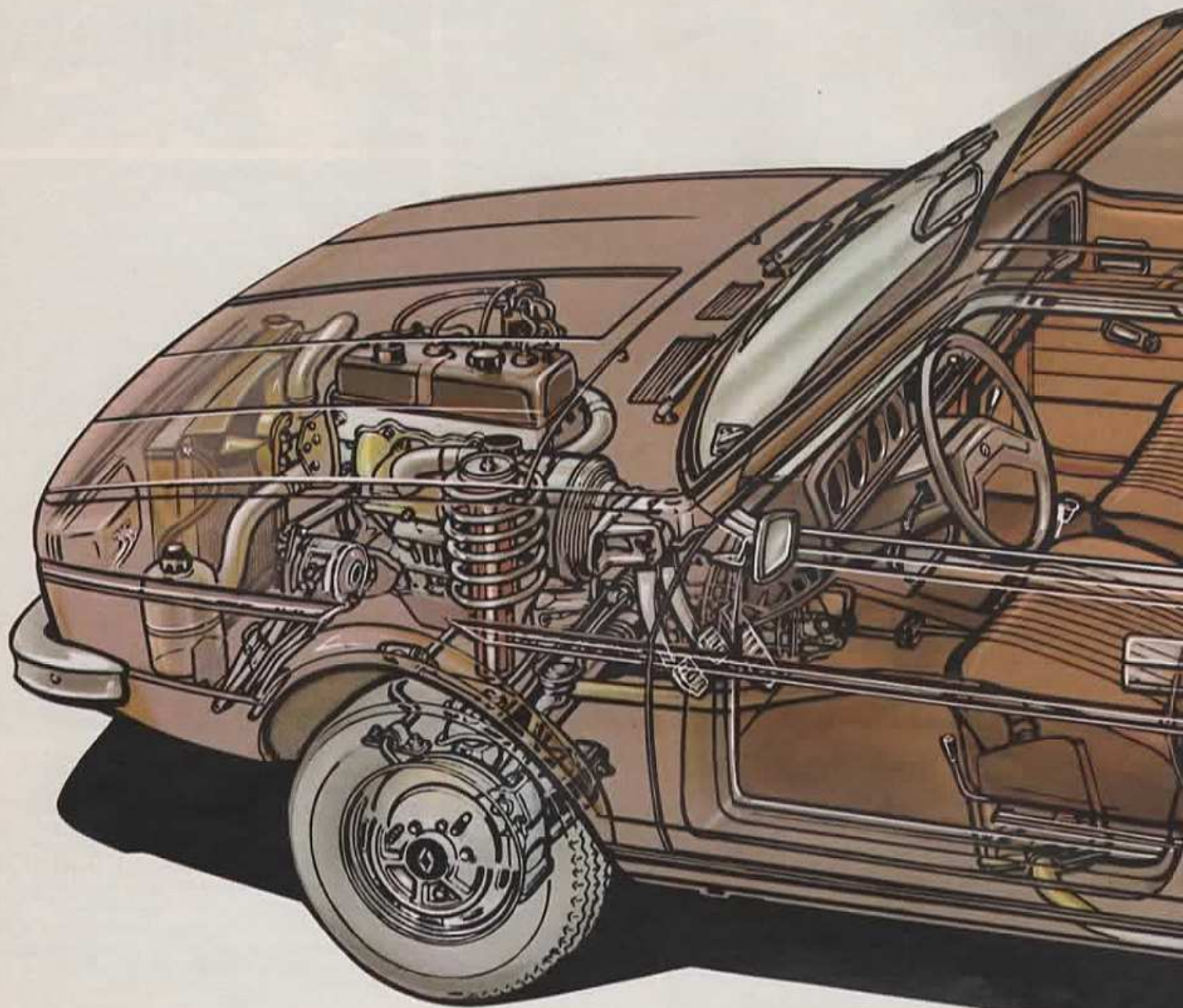


10



11. L'accessibilité mécanique est favorisée par le volume relativement peu important du groupe. - 12. L'alimentation est assurée par un carburateur double corps. Une prise diagnostic est prévue d'origine. - 13. Le freinage est à double circuit avant/arrière. - 14. La pompe d'asservissement de la direction est très accessible. - 15. On remarque le vérin hydraulique d'assistance de la crémaillère de la direction. - 16. Le filtre à air incliné comporte une prise thermostatique. - 17. L'ouverture des portières permet un bon accès aux places. - 18. La roue de secours est placée dans un berceau sous le coffre. - 19. Le capot moteur s'ouvre dans le bon sens et dégage suffisamment la mécanique. - 20. Les commandes de phares et d'essuie-glace sont nettement plus pratiques que celles de la 30. - 21. Les essuie-glace laissent un léger angle mort en bas à gauche. - 22. Les commandes de climatisation sont douces à manœuvrer. - 23. Deux compartiments dans la boîte à gants qui ferme à clé. - 24. Le volant est différent de celui de la 30, il paraît plus fin avec deux branches seulement. - 25. Les aérateurs orientables latéraux sont efficaces et faciles à doser.





CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

● **MOTEUR** : Puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 1 647 cm³. 4 cylindres en ligne, placé longitudinalement en porte-à-faux de l'essieu avant. Alésage : 79 mm. Course : 84 mm. Refroidissement par mélange anti-gel avec circuit hermétique et vase d'expansion, pompe et thermostat. Contenance du circuit de refroidissement : 7,2 l. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Filtre à air sec à aspiration contrôlée par thermostat. Contenance du réservoir : 60 l. Allumage

par distributeur et bobine. Batterie 12 V 40 Ah. Alternateur de 50 A. Graissage sous pression par pompe à rotors excentrés. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 l. Soupapes en tête en V commandées par tiges, poussoirs et culbuteurs. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Culasse et carter cylindres en alliage léger. Puissance maximale : 90 ch à 5 750 tr/mn. Couple maximal : 13,4 mkg DIN à 3 500 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,3 : 1

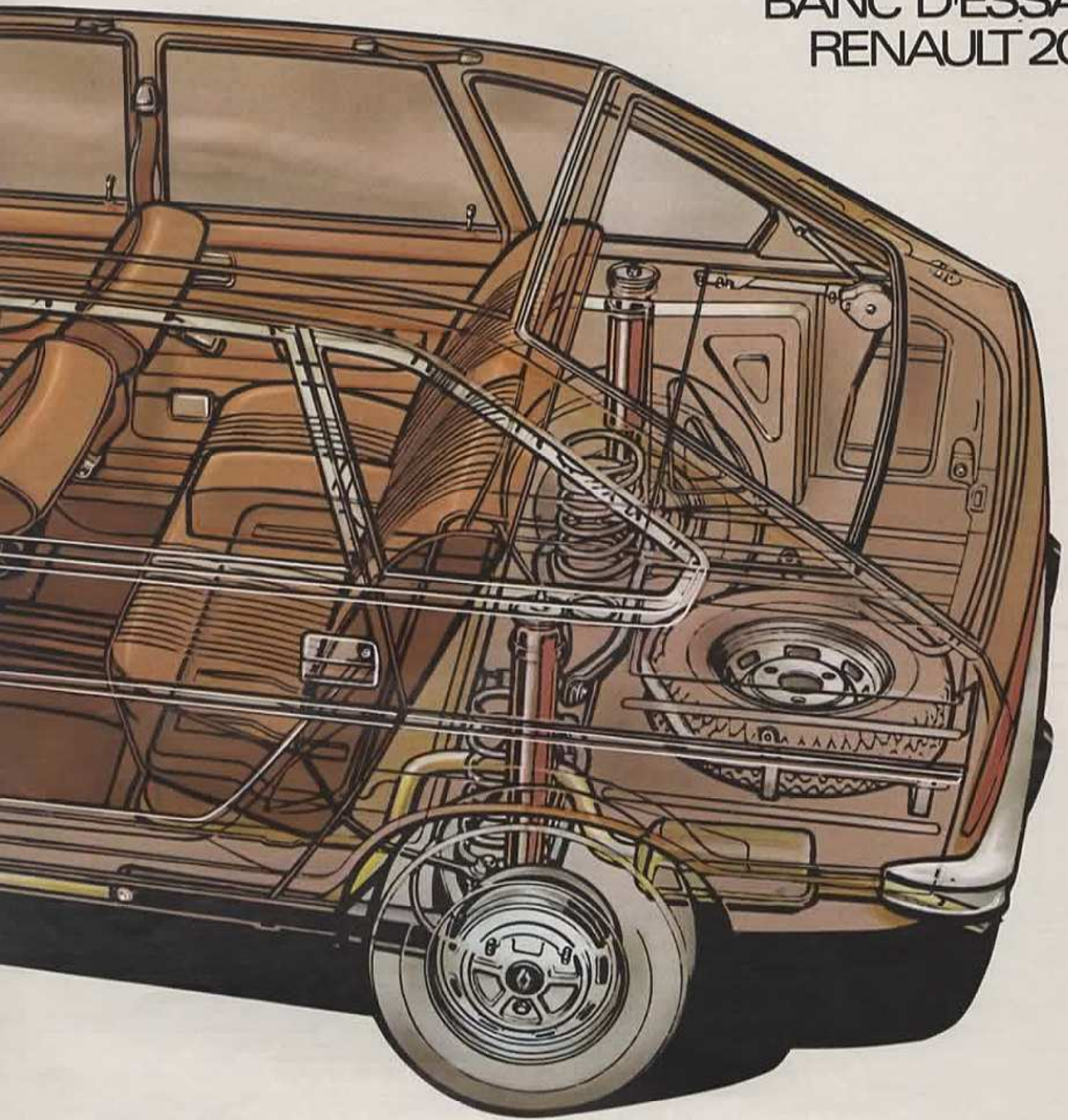
● **TRANSMISSION** : Traction avant. Em-

brayage monodisque sec à diaphragme commande mécanique. Boîte de vitesses quatre rapports synchronisés, levier commande au plancher.

● **RAPPORTS DE BOÎTE** : 1^{er} : 3,818 : 2^e : 2,235 : 1 ; 3^e : 1,478 : 1 ; 4^e : 1,036 : 1. M.A. : 3,083 : 1. Couple conique à dents hélicoïdale 3,77 : 1 (9 × 34).

● **DIRECTION** : A crémaillère avec assistance par vérin hydraulique. Nombre tours de volant : 2,5. Démultiplication 13,1. Rayon de braquage : 5,33 m.

BANC D'ESSAI RENAULT 20



● **CHASSIS - SUSPENSION** : Caisse autoportante avec plancher rigide formant châssis-coque. Suspension avant à roues indépendantes par triangles inférieurs transversaux et bras supérieurs porteurs. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes par bras transversaux et bras longitudinaux. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques.

● **FREINS** : Disques ventilés à l'avant et tambours à l'arrière, avec dispositif

d'assistance à dépression et circuits séparés avant/arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **PNEUMATIQUES** : 165 SR 13.

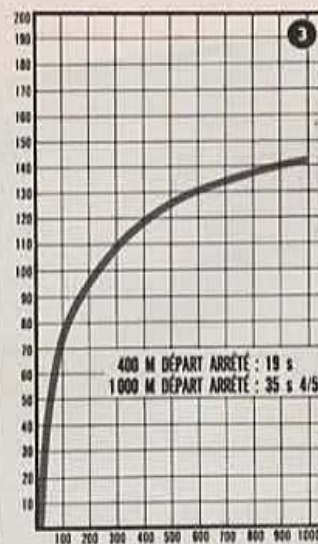
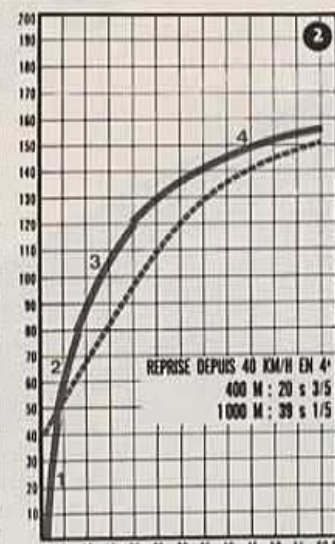
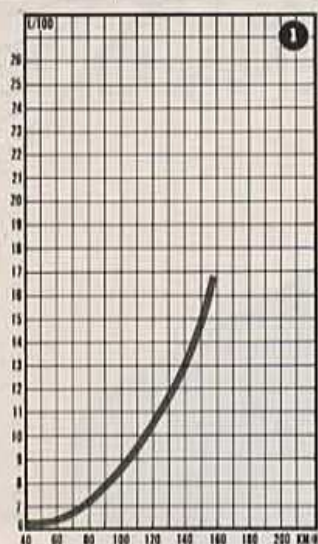
● **CARROSSERIE** : Tôle d'acier. Poids : 1 175 kg (720 kg à l'AV, 455 kg à l'AR). Dimensions : longueur : 4,52 m, largeur : 1,73 m, hauteur : 1,45 m, empattement : 2,665 m. Voie avant : 1,444 m, voie arrière : 1,438 m. Cinq places.

● **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 54,7 chevaux/

litre DIN. Puissance à la tonne : 76,6 chevaux/tonne DIN. Cylindrée à la tonne : 1 401 cm³. Rapport poids/puissance : 13,05 kilo/cheval. Autonomie moyenne de la voiture : 600 kilomètres.

● **EQUIPEMENT DE LA VOITURE D'ESSAI** : Phares Cibié, alternateur SEV Marchal, batterie Fulmen, bobine Ducellier, allumeur Ducellier, Bougies Champion N 7 Y. Démarreur Paris-Rhône, carburateur double corps Weber 32 DARA. Pneus Michelin ZX.

BANC D'ESSAI RENAULT 20



1 - CONSOMMATION

■ Roulant à vitesse constante en quatrième avec l'accélérateur calé nous avons relevé une consommation aux 100 km de 6,15 l à 40 km/h, 6 l à 50, 6,10 l à 60, 6,45 l à 70, 7 l à 80, 7,70 l à 90, 8,50 l à 100, 9,35 l à 110, 10,45 l à 120, 11,60 l à 130, 13 l à 140, 14,80 l à 150 et 16,90 l à 158,7 km/h.

2 - ACCELERAT. VIT./TEMPS

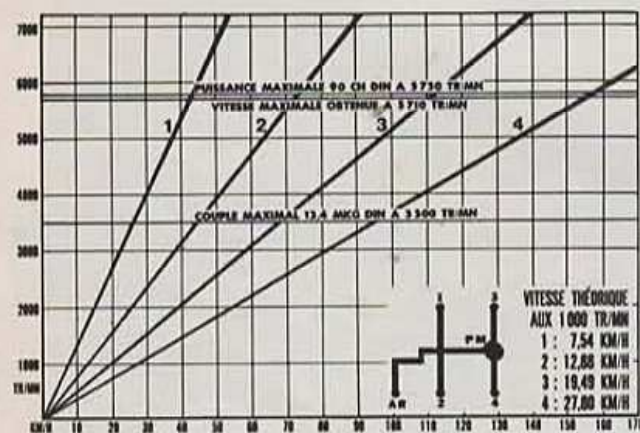
■ Avec deux personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 3 s, 50 en 4 s 2/10, 60 en 5 s 3/10, 70 en 6 s 7/10, 80 en 8 s 8/10, 90 en 10 s 6/10, 100 en 13 s, 110 en 16 s 3/10, 120 en 20 s 5/10, 130 en 26 s, 140 en 33 s 8/10, 150 km/h en 46 s 5/10. En pointillés, courbe de reprise depuis 40 km/h en quatrième.

3 - ACCELERAT. VIT./ESPACE

■ Nous avons obtenu 76,5 km/h aux 100 m ; 96 km/h aux 200 m ; 109,5 km/h aux 300 m ; 119,5 km/h aux 400 m ; 126 km/h aux 500 m ; 130,5 km/h aux 600 m ; 134 km/h aux 700 m ; 137 km/h aux 800 m ; 139,5 km/h aux 900 m et 141,5 km/h aux 1 000 m.

DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les traits obliques partant du point zéro donnent les vitesses possibles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Sachant que l'on obtient le meilleur rendement en utilisant le moteur dans des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale, nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant chaque intermédiaire à 6 200 tr/mn. Nous avons ainsi obtenu 46,5 km/h en 1^{er}, 80 km/h en deuxième et 120 km/h en troisième. En conduite touristique sans recherche de performance, on pourra se contenter de ne monter les intermédiaires qu'à 4 000 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 30 km/h en première, 51 km/h en deuxième et 77,5 km/h en troisième. Ces vitesses étant réelles, celles indiquées par le compteur se révéleront nettement supérieures étant donné l'exagération de cet instrument.



PERFORMANCES EN CONSOMMATION

Conditions météorologiques : pression barométrique : 751,3 mmHg, vent : S 2 à 5 ms. Température : 6°. Hygrométrie : 94 %.

I - ESSAI DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS MONTLHERY (anneau de 2 548,24 m).

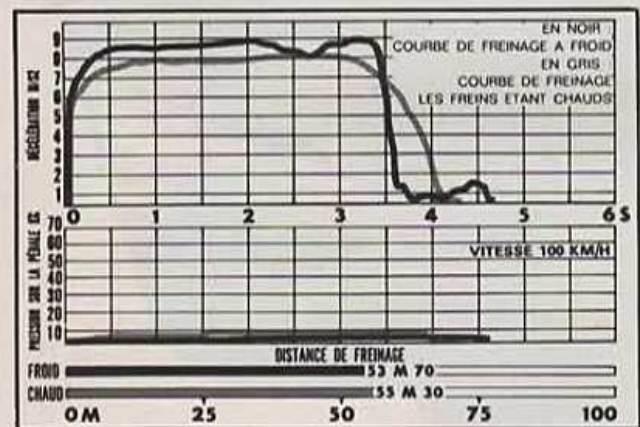
Avec une personne à bord : 1^{er} tour : 58 s 4/5, soit 156 km/h ; 2^e tour : 58 s 2/5, soit 157,1 km/h ; 3^e tour : 58 s soit 158,1 km/h, et 4^e : 57 s 4/5 soit 158,7 km/h.

II - ESSAI DE CONSOMMATION MAXIMALE ET DE CROISIERE :

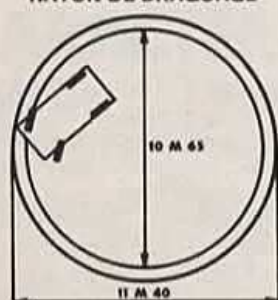
- Consommation mesurée durant l'essai routier : 10,45 l aux 100 km à 102 km/h de moyenne.
- Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 7,8 l à 75 km/h de moyenne.

EFFICACITE DE FREINAGE

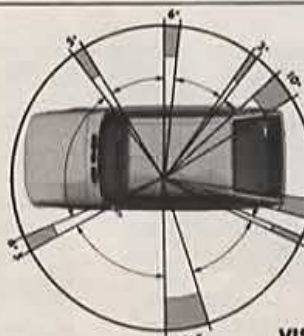
■ La Renault 20 étant pourvue d'un dispositif d'assistance, nous aurions dû appliquer une pression de 15 kg sur la pédale, mais nous avons dû nous limiter à 7,5 kg pour rester à la limite du blocage des roues, nos essais étant effectués à 100 km/h. Au premier essai, les freins étant froids, nous avons obtenu une décélération moyenne de 7,5 ms² pour une durée totale de freinage de 3 s 40. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 8,7 ms² elle représente une efficacité de 87 % (100 % équivalent à une décélération de 9,81 ms², valeur considérée comme maximale en matière de freinage). Nous avons ensuite effectué coup sur coup neuf freinages de même importance et nous avons enregistré le dixième. Nous avons alors obtenu une décélération de 5,8 ms², pour une durée totale de freinage de 3 s 55. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 7,2 ms², elle représente une efficacité de 72 %. Nous avons donc enregistré une perte d'efficacité de 15 %. Le freinage nous est apparu efficace avec une légère tendance au blocage de l'arrière à froid, visible sur la courbe. A chaud, la décélération se maintient longtemps assez haut pour tomber brusquement dans les derniers mètres. La récupération est bonne. A froid nous nous sommes arrêtés sur 53,70 m et à chaud sur 55,30 m.



RAYON DE BRAQUAGE



■ Pour braquer les roues d'une butée à l'autre, il est nécessaire de tourner le volant de deux tours et demi.



VISIBILITE

■ Croquis de la vue plane et théorique des angles morts de la visibilité panoramique pour le conducteur. A droite : cercle concrétisant le rapport entre la visibilité circulaire et les angles morts.



ETALONNAGE DU COMPTEUR

■ L'indicateur de vitesse fait preuve d'un optimisme exagéré. Le pourcentage moyen d'exagération est de 9,4 %. Partant de 6,1 % l'erreur atteint progressivement 12,5 % à la vitesse maximale.

GRAND PRIX DU CONFORT

Le confort est chose affective, voire subjective. Il est difficile à chiffrer en raison de la variété des exigences des utilisateurs aussi bien sur le plan physiologique qu'intellectuel. Cependant, l'automobiliste place souvent le confort au premier rang de ses désirs et ce, d'autant plus volontiers que les brimades dont il est l'objet lui interdisent d'autres satisfactions. En rassemblant les multiples informations fournies par l'examen statique et l'utilisation

critique des voitures de série les plus représentatives du moment, nous avons donc dressé un bilan « confort » dont l'ensemble constitue un dossier véritable. Grâce à cette importante documentation, inédite et objective, chacun sera en mesure d'exercer un choix rigoureux en fonction de ses goûts et de ses exigences personnelles. Pour ce faire, nous avons réuni dans le cadre magnifique du parc de Saint-Cloud – heureusement ignoré par

la majorité des Parisiens – neuf voitures traduisant en quelque sorte l'orientation ultime de la construction européenne. Pour la France nous avons sélectionné la Peugeot 604, la Peugeot 504 TI, la Citroën CX 2200 Pallas, la Citroën GS 1220 Pallas, la Renault 30, la Renault 12 TS et la Simca 1308 GT. Par ailleurs, une Ford Granada Ghia et une Fiat 131 sont venues d'Allemagne et d'Italie. Les grandes rubriques comparatives retenues in



CITROËN GS 1220 PALLAS ○○ **FIAT 131** ○ **PEUGEOT 504 TI** ○○○ **RENAULT 30** ○○○○
○○ **PEUGEOT 604** ○ **FORD GRANADA GHIA** ○○ **CITROËN CX 2200 PALLAS** ○○○○

FORT 76

téressent la suspension, la direction, l'insonorisation, la visibilité, l'accessibilité, les sièges, les cotes d'habitabilité essentielles, la climatisation et l'équipement général. Nous n'avons pas retenu en revanche les boîtes automatiques éventuelles comme un facteur déterminant. Il s'agit en effet d'une option coûteuse dont l'influence sur le prix de revient à l'utilisation et le comportement routier est telle que l'acheteur demeure seul juge.



12 TS ○ ○ SIMCA 1308 GT
○ RENAULT 30 ○ ○ ○ ○



SUSPENSION



GS 1220 PALLAS	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis				*	
Passage dos d'âne				*	
Roulis en virage			*		
Ecrasement AV freinage				*	
Salut à l'accélération				*	
Amortissement (rapidité)					*
Vibrations haute fréquence (pavés)				*	

C'est vraisemblablement elle qui possède la meilleure suspension des neuf voitures considérées. Vivante et douce. La manière convaincante dont elle absorbe les pavés ne l'empêche pas d'être bien amortie et d'avoir une assiette supérieure à la moyenne.

CX 2200 PALLAS	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis				*	
Passage dos d'âne				*	
Roulis en virage				*	
Ecrasement AV freinage				*	
Salut à l'accélération				*	
Amortissement (rapidité)					*
Vibrations haute fréquence (pavés)			*		

Quels qu'ils soient, les mouvements parasites sont la plupart du temps répartis au mieux dans le temps. Plus ferme qu'une DS, la CX est beaucoup mieux amortie et son assiette réduit en grande partie le roulis en virage ainsi que le tangage à l'accélération ou au freinage.

FIAT 131	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis		*			
Passage dos d'âne		*			
Roulis en virage		*			
Ecrasement AV freinage		*			
Salut à l'accélération		*			
Amortissement (rapidité)		*			
Vibrations haute fréquence (pavés)	*				

Dans une certaine mesure, la suspension de la voiture italienne peut se comparer à celle de la R 12. Souvent un peu moins raide, elle est également un peu moins amortie. A vitesse moyenne, le confort est encore assez satisfaisant mais la vitesse tend à détériorer le b...

FORD GRANADA	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis		*			
Passage dos d'âne	*				
Roulis en virage				*	
Ecrasement AV freinage				*	
Salut à l'accélération				*	
Amortissement (rapidité)				*	
Vibrations haute fréquence (pavés)	*				

Bien que cette suspension puisse apparaître sèche au premier abord, son confort n'est pas moins satisfaisant dans la plupart des cas. Les fréquences élevées et plus particulièrement les pavés sont absorbés avec le plus de répugnance mais l'assiette est bo...

DIRECTION



CITROEN GS 1220 PALLAS

Bien que n'étant pas assistée, la direction de la GS est remarquablement douce, caractéristique d'autant plus méritoire qu'il s'agit d'une traction avant. Sa démultiplication est dans la bonne moyenne et les vibrations sont bien filtrées. La jante du volant est d'une bonne épaisseur et la position de conduite agréable.

CITROEN CX 2200 PALLAS

La direction assistée de la CX appartient à l'école de la SM, en plus démultipliée. Un système auto-stabilisateur en ligne droite devient plus insistant à mesure que la vitesse augmente. Agréable au toucher, le volant est quand même ferme à l'arrêt. Il est de bon dia-

mètre mais placé très bas, ce qui peut gêner les personnes corpulentes.

FIAT 131

Cette direction est peu démultipliée bien que non assistée. Elle est pourtant douce à manœuvrer et la position du volant est réglable. Mais le toucher de la jante n'est pas agréable et les vibrations ne sont pas toujours bien filtrées.

FORD GRANADA GHIA

Son assistance procure à cette direction une exceptionnelle douceur en marche, ce qui n'empêche pas une certaine fermeté à l'arrêt. Les vibrations sont généralement très bien filtrées et le toucher de la jante est agréable. Mais on regrette son diamètre imposant.

MANIABILITE

Les voitures sont conçues par des hommes, mais elles sont de plus en plus souvent conduites par des femmes. Or, ce n'est pas toujours les phalocrates que de noter l'infériorité de la femme en matière de force physique. Il convient donc que les voitures modernes soient d'une douceur telle que l'élément féminin ne soit pas persécuté à leur contact. Nous avons demandé à Laurence Chavane de nous communiquer l'opinion d'une conductrice en ce qui concerne l'aspect physique de la conduite et l'agrément d'habitat des voitures examinées dans ce grand prix du confort.

CITROEN GS 1220 PALLAS

L'effort n'est pas de mise dans cette voiture : bien que non assistée, la direction fait tout, et vous faites le reste. Le frein à main situé au tableau de bord se laisse mener en douceur. Passer les vitesses ne présente aucun mystère. Elles se coulent sans rechigner, sans avoir à tâter pour les chercher. Tous les gestes requis pour sa conduite vous rendront la sérénité.

CITROEN CX 2200 PALLAS

La direction assistée est une merveille de souplesse et de douceur. Les vitesses se passent sur le même ton : ça s'enclenche, ça coulisse sans heurts, ni grincements de dents. Mais attention, la CX 2200 est très susceptible, elle réagit avec une sensibilité extrême.

Mais nous émettons un seul regret : la réticence qu'aime à manifester le frein à main à la détente.

FIAT 131

La Fiat 131 ne fait pas partie des douces voitures. Il faut agripper le volant des deux mains pour la manœuvrer, et cette réticence se fait particulièrement omniprésente durant les manœuvres de stationnement. Pour simplifier l'histoire, la marche arrière est impossible à passer de premier coup. Frein à main et manettes du tableau de bord ne se distinguent pas par une grande souplesse, mais c'est moins grave.

FORD GRANADA GHIA

Cumuler la direction assistée et la boîte automatique, c'est proposer un nouvel art de vivre aux automobilistes. Et les deux p...

GRAND PRIX DU CONFORT 76

PEUGEOT 604	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis			*		
Passage dos d'âne			*		
Roulis en virage			*		
Ecrasement AV freinage			*		
Salut à l'accélération			*		
Amortissement (rapidité)				*	
Vibrations haute fréquence (pavés)				*	

La 604 Peugeot est généralement un peu plus ferme que la R 30 mais elle roule moins en virage et son assiette à grande vitesse est meilleure. Le mérite majeur de la suspension de la 604 réside certainement en son homogénéité de réactions en toutes circonstances.

PEUGEOT 504 TI	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis			*		
Passage dos d'âne		*			
Roulis en virage	*				
Ecrasement AV freinage	*				
Salut à l'accélération	*				
Amortissement (rapidité)			*		
Vibrations haute fréquence (pavés)				*	

Le point fort de la 504 demeure certainement la manière dont elle sait digérer les mauvais pavés. A part cela, ses réactions aux cassis et aux dos d'âne sont assez satisfaisantes mais sa sensibilité au roulis comme au tangage est regrettable.

PEUGEOT 604

La direction assistée ne mérite guère que des compliments en raison de sa douceur et de sa précision. Sa démultiplication est relativement faible et permet une conduite précise. Toutefois nous estimons que l'implantation du volant est un peu haute et son diamètre est important.

PEUGEOT 504 TI

Cette direction est douce mais sa démultiplication abusive est souvent désagréable. Le tirage des vibrations n'est pas toujours assuré parfaitement et la position du volant implanté très haut n'est pas tellement agréable, pas plus que son diamètre important.

L'accélération et de freinage sont bien disposées; le rétroviseur se règle de l'intérieur; la clé à l'américaine, en quelque sorte.

PEUGEOT 604

Elle obéit merveilleusement au doigt et à l'œil grâce à une direction assistée. Mais il faut montrer un peu plus de volonté pour avancer ou reculer le siège, descendre le frein à main, déclencher les vitesses. En revanche, vous pourrez récupérer ces pertes d'énergie si vous ouvrez souvent le toit: il est actionné électriquement, ce qui, après tout, est bien naturel pour un modèle de cette catégorie.

PEUGEOT 504 TI

C'est du technique, pas du poétique. Inutile de rêver, il faut affronter la mécanique. En

RENAULT 12 TS	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis	*				
Passage dos d'âne	*				
Roulis en virage		*			
Ecrasement AV freinage		*			
Salut à l'accélération		*			
Amortissement (rapidité)			*		
Vibrations haute fréquence (pavés)	*				

Relativement bien amortie, cette suspension révèle à l'utilisation plusieurs défauts. Elle supporte de manière médiocre les hautes fréquences et les pavés tandis que ses réactions au passage des cassis et des dos d'âne sont assez brutales.

RENAULT 30	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis					*
Passage dos d'âne			*		
Roulis en virage	*				
Ecrasement AV freinage		*			
Salut à l'accélération		*			
Amortissement (rapidité)			*		
Vibrations haute fréquence (pavés)				*	

La dernière Renault est dotée d'une suspension très douce dont l'agrément à vitesse moyenne ne peut être discuté. Les pavés et le passage des cassis sont fort bien supportés. Toutefois, l'amortissement est moyen et sa valeur diminue lorsque la vitesse augmente.

RENAULT 12 TS

Le volant est très ferme et un grand nombre de vibrations sont transmises aux mains du pilote. Position de conduite assez satisfaisante bien que le diamètre du volant soit important.

RENAULT 30

Il s'agit de la même direction assistée que la 604 et elle est donc dotée des mêmes qualités et de la même précision. Les vibrations sont bien filtrées et le volant est agréable à manipuler en raison de sa matière et de son implantation.

SIMCA 1308 GT

Cette direction est douce mais sa démultiplication est assez importante. Les vibrations ne

commencent par la manette de réglage du dossier qui aime à se montrer réticente; puis par le frein à main, dur à débloquer lorsqu'il a été mené en haut de course. La direction n'est pas un rêve non plus, le volant est une réalité qu'il faut saisir à pleines mains. Mais la conduite de la 504 présente l'avantage de ne réserver ni surprise, ni trahison. Dommage que le jeu court (et pas des plus coulants) de la boîte de vitesses ne permette pas de donner à vos gestes l'amplitude souhaitable.

RENAULT 12 TS

La direction est souple et assez agréable. La boîte de vitesses remplit son rôle sans problème. La conduite de la R 12 n'engendre pas d'effort particulier. Seuls les biceps du bras droit seront à contribution si vous relevez très à fond le frein à main.

SIMCA 1308 GT	Médiocre	Moyen	Bien	Très bien	Excell.
Passage cassis			*		
Passage dos d'âne			*		
Roulis en virage				*	
Ecrasement AV freinage				*	
Salut à l'accélération				*	
Amortissement (rapidité)			*		
Vibrations haute fréquence (pavés)		*			

Le bilan général est satisfaisant. La voiture roule peu, ne s'écrase guère au freinage et ne se cabre que faiblement à l'accélération. Elle possède en revanche un point faible: les pavés qui ne sont pas toujours parfaitement absorbés sont loin de se faire oublier.

Classement théorique « suspension »

CX 2200 42	Citroën GS 42	Peugeot 604 32
Simca 1308 32	Ford Granada 26	Renault 30 24
Peugeot 504 16	Fiat 131 12	Renault 12 10

Ce tableau reflète de manière schématique la situation comparative de chaque voiture concernant ses réactions de suspension. Pour ce faire, chacune des rubriques de l'inventaire tabloïde voisin a été affectée d'une valeur théorique, à savoir 8 points pour « excellent », 6 points pour « très bien », 4 points pour « bien », 2 points pour « moyen » et 0 pour « médiocre ».

sont pas toujours bien filtrées mais le toucher du volant est agréable, en dépit de son diamètre important.

DEMULTIPLICATION DIRECTION

*Citroën CX 2200	2 1/2 tours
*Peugeot 604	3 1/4 tours
*Renault 30	3 1/4 tours
Fiat 131	3 1/3 tours
*Ford Granada GHIA	3 1/2 tours
Renault 12 TS	3 1/2 tours
Citroën GS 220	3 3/4 tours
Simca 1308 GT	4 1/5 tours
Peugeot 504 TI	4 1/2 tours

* directions assistées

RENAULT 30

Le frein à main se laisse desserrer avec un petit rechignement, mais rassurez-vous, c'est là le seul effort de force pure que sollicitera la R 30. La boîte est facile à manier, mais c'est surtout sa direction qui vous permettra de vous la couler douce (la vie). Elle est assistée, vous l'avez deviné. Et c'est aussi avec langueur que vous appuierez sur la pédale de frein, sans pour cela que l'opération manque d'efficacité.

SIMCA 1308 GT

C'est une voiture dont on juge légère la direction, douces les manettes du tableau de bord, maniable et consentante la boîte de vitesses. Et lorsque le frein à main se met aussi de la partie, on croit rêver. Une vraie séductrice que le public accueille comme telle.

GRAND PRIX DU CONFORT 76

SIÈGES

FIAT 131

Recouverts d'un drap dont l'aspect et le toucher ne provoquent pas l'enthousiasme, les sièges sont très peu enveloppants et leur élasticité souffre d'un manque d'amortisseurs certain. Ils sont équipés d'appuie-tête et de ceintures peu pratiques à l'utilisation.

Les glissières de réglage des sièges avant sont fermes. Elles sont commandées par une barre transversale tandis qu'un levier situé à gauche contrôle l'inclinaison des dossiers.

RENAULT 12 TS

Le sellerie est un jersey ras tendu sur des formes plutôt enveloppantes et d'aspect moderne. Le moelleux est de bon aloi et les appuie-tête intégrés sont confortables quoique encombrants pour les passagers arrière. Les ceintures sont peu pratiques à l'emploi.

Les sièges avant se règlent très aisément à l'aide d'un petit levier situé à main gauche tandis que l'inclinaison des dossiers est commandée par un pommeau à main gauche. La banquette arrière est munie d'un accoudoir central escamotable.

PEUGEOT 604

Les sièges de la nouvelle Peugeot sont tendus d'un cuir peut-être un peu clair mais néanmoins fort agréable. Les formes sont relativement enveloppantes et le moelleux ne dépasse pas la moyenne. Des appuie-tête sont prévus et des ceintures à enrouleur sont montées par le constructeur.

Un système à billes avec ressort de rappel très énergique permet de régler les sièges avant à l'aide d'une barre transversale. Un levier situé à main gauche contrôle l'inclinaison des sièges. Un large accoudoir central est prévu à l'arrière.

PEUGEOT 504

Ces sièges sont recouverts d'un jersey ras et leurs formes sont légèrement enveloppantes. Le moelleux n'est pas niabile et les appuie-tête intégrés sont réglables au gré de chacun. Des ceintures à enrouleur sont montées par le constructeur.

Un système à billes avec ressort de rappel puissant permet le réglage des sièges par l'intermédiaire d'un levier situé à main gauche. Un second levier contrôle l'inclinaison des dossiers.

RENAULT 30

Le garnissage est en drap, avec des dossiers demi-enveloppants et des sièges assez courts à l'avant, laissant libre le creux poplité. Appuie-tête fixes et des ceintures à enrouleur.

Les sièges se règlent sans difficulté grâce à un système à billes commandé par un levier à main gauche. L'inclinaison des dossiers est réglable du même côté. On trouve à l'avant et à l'arrière un accoudoir central escamotable.

SIMCA 1308 GT

Un jersey synthétique pelucheux recouvre les sièges demi-enveloppants. Leur moelleux est moyen et ils sont équipés d'appuie-tête fixes ainsi que de ceintures à enrouleur.

Le réglage des sièges est muni d'un système à billes avec barre transversale tandis que l'inclinaison des dossiers est contrôlée par un levier à main gauche. On trouve à l'arrière un accoudoir central escamotable.

FORD GRANADA GHIA

Un drap clair très agréable au toucher recouvre des sièges peu enveloppants, de formes très classiques mais qui bénéficient d'une sellerie fort soignée. Bien que fermes, sièges et dossiers sont agréables. Ils sont munis d'appuie-tête ainsi que de ceintures à enrouleur dont les points d'accrochage centraux sont trop proéminents.

Le réglage des sièges s'effectue assez aisément grâce à un levier situé à main gauche, l'inclinaison des dossiers étant contrôlée par un second levier implanté du même côté. La banquette arrière est munie d'un accoudoir central escamotable.

CITROEN GS 1220 PALLAS

Un jersey ras synthétique recouvre des formes assez enveloppantes, avec un moelleux très au-dessus de la moyenne. La voiture que nous avons essayée était dépourvue d'appuie-tête et équipée de ceintures peu pratiques.

Le réglage des sièges s'effectue à l'aide d'une crémaillère à ressort commandée par un levier à main droite et l'inclinaison des dossiers par un levier à gauche. La banquette arrière comporte un accoudoir central escamotable.

CITROEN CX 2200 PALLAS

Un jersey synthétique est monté sur des formes enveloppantes bien étudiées pour la vitesse. Le moelleux des selleries est évident et les dossiers sont munis d'appuie-tête réglables. Les ceintures sont à enrouleur.

Les sièges avant se règlent à l'aide d'un petit levier peu pratique située à main droite tandis que l'inclinaison des sièges est contrôlée par un levier à main gauche.

HABITABILITÉ

COTES ESSENTIELLES : les largeurs avant et arrière ont été mesurées aux coudes. Quant aux longueurs disponibles pour les jambes, elles sont bien sûr fonction de l'avancée des sièges avant ; nous avons donc relevé les deux longueurs maximales et minimales.

largeur AV	largeur AR	jambes AV	jambes AR	hauteur AR
604 (150)	604 (147)	GS (50/63)	CX (27/44)	R30 (96)
R30 (147)	CX (142)	CX (41/58)	Ford (23/44)	GS (93)
504 (143)	Fiat (142)	R30 (36/62)	604 (25/40)	Ford (86)
Fiat (143)	R30 (140)	Fiat (39/52)	504 (21/41)	604 (86)
CX (142)	Ford (139)	1308 (35/53)	R30 (16/42)	504 (86)
1308 (140)	1308 (139)	Ford (32/53)	GS (22/35)	Fiat (86)
Ford (139)	504 (137)	R12 (29/54)	R12 (14/39)	CX (85)
R12 (133)	GS (134)	604 (33/50)	1308 (17/32)	R12 (85)
GS (131)	R12 (133)	504 (30/50)	Fiat (15/28)	1308 (81)



CITROEN CX



CITROEN GS



FIAT 131



FORD GRANADA



PEUGEOT 504



PEUGEOT 604



RENAULT 12



RENAULT 30



SIMCA 1308

GRAND PRIX DU CONFORT 76

ACCESSIBILITÉ



CITROËN GS 1220 PALLAS

L'angle d'ouverture des portières, leur poids et la disposition des poignées sont satisfaisants. La fermeture totale est moins aisée.



CITROËN CX 2200 PALLAS

Un des points faibles de la voiture. Elles ne s'ouvrent guère et ne ferment pas non plus sans que l'on ait à les pousser avec soin.



FIAT 131

Les portières sont silencieuses et se ferment facilement. Elles ne sont pas trop lourdes et ne disposent pas d'arrêt en ouverture totale.



FORD GRANADA GHIA

Les poignées ne sont pas agréables et le poids des portières est important. En revanche, serrures maniables et bon angle d'ouverture.

CLIMATISATION



CITROËN GS 1220 PALLAS

Le débit de la soufflerie est moyen. Elle est secondée par deux aérateurs aux extrémités du tableau de bord. Les lève-glaces mécaniques sont doux mais assez lents.

CITROËN CX 2200 PALLAS

La soufflerie à rhéostat est puissante. Quatre aérateurs sont prévus au tableau, ainsi qu'une rampe supérieure. Les glaces avant sont à impulsion électrique et les vitres arrière s'escamotent totalement.

FIAT 131

La soufflerie bi-vitesse possède un débit modéré. Deux aérateurs sont montés au centre du

tableau de bord et deux autres à ses extrémités. Les lève-glaces sont très lents et les vitres arrière ne s'escamotent que partiellement.

FORD GRANADA GHIA

La soufflerie à rhéostat et les commandes de la climatisation sont simples. Les lève-glaces sont plutôt doux.

PEUGEOT 504 TI

La soufflerie commandée par rhéostat est assez puissante, même si l'ensemble des commandes n'apparaît pas tellement simple. Deux très petits aérateurs sont prévus aux extrémités du tableau. Les glaces avant sont commandées électriquement.

AGREMENT

Laurence Chavane a examiné dans cette rubrique les qualités et les défauts de nos neuf berlines en matière d'agrément d'habitat.

CITROËN GS 1220 PALLAS

■ Une harmonie de tons bleutés turquoise vous accueille avec bon goût, avec douceur. Et la moquette monte jusqu'au bas du tableau de bord. Celui-ci, de dessin moderne, en présente aussi la simplicité : ses voyants, boutons, manettes ne vous plongent pas dans la perplexité. Tout est à portée de main. La mécanique sait ici se conjuguer avec pratique et esthétique. Seule agressivité : la bordure de pare-chocs coupante dont on doit se saisir à pleine main pour ouvrir le coffre.

CITROËN CX 2200 PALLAS

■ Luxe, confort et volupté, dans des tons très automne. Harmonie des yeux et du reste : tout est doux et mou, l'appui-tête, un parfait oreiller. Les commandes très regroupées du tableau de bord ovoïdal mettent les boutons à bout de doigt. La loi du moindre effort. Mais on se sent un peu simple d'esprit en face des symboles hiéroglyphiques qui s'étalent sous vos yeux. La CX est un peu la voiture d'avant-garde : tous les mystères qui en émanent sont sans doute là pour vous le rappeler. Autre avantage plus terre-à-terre : l'ouverture du coffre est facile.

FIAT 131

■ Les intérieurs sont sobres si ce n'est rustiques. Le volant semble vouloir vous faire des cales aux mains. Le tableau de bord est noir skai sévère. L'ambiance n'est pas au grand raffinement. En revanche, il faut reconnaître que le revêtement des sièges est pratique : il n'attire pas toutes les poussières comme certains

synthétiques. Les appuis-tête assez rigides sont situés à bonne hauteur derrière la nuque. Le coffre s'ouvre avec un doigt d'une main.

FORD GRANADA GHIA

■ L'ambiance que reflète son intérieur : l'Amérique. Le tableau de bord imitation aussi. Il a, en revanche, le mérite de la sobriété dans ses boutons et poussoirs, il n'y a qu'une seule manette à gauche du volant. Les teuilis sont généreux, et on peut vivre à ciel vert : le toit s'ouvre de deux manières différentes. Prévoir une seule clef, c'est plus simple surtout si elle peut s'enfiler dans un sens dans l'autre. Le coffre se lève du petit doigt.

PEUGEOT 604

■ Elle fleurit bon le cuir et ses sièges sont vastes : nos ministres auront bon dos. Et les chauffeurs ne risqueront pas de piquer un regard à la vue du tableau de bord. Sévère, pourront quand même se détendre le bouc-pied gauche grâce à la tablette d'encoche.



PEUGEOT 504 TI

Silence de fonctionnement satisfaisant. Les serrures ne sont pas toujours d'une utilisation facile, mais les poignées sont bien conçues.



PEUGEOT 604

L'angle d'ouverture des portières et leur fermeture ne souffrent pas la critique. Les poignées et serrures se manipulent sans difficulté.



RENAULT 12 TS

Les portières s'ouvrent très largement et s'utilisent sans grande difficulté. Sous l'action de l'eau ou du gel, les serrures se bloquent.



RENAULT 30

Curieuses poignées. Elles demandent à être saisies d'un côté avec la main droite et, de l'autre, avec la gauche. Serrures efficaces.



SIMCA 1308 GT

Les serrures ne sont pas un motif de satisfaction, mais les portières se ferment très facilement et sont toujours faciles à manipuler.

ANGLES D'OUVERTURE DES PORTIERES

	AV	AR
Renault 12 TS	99°	90°
Peugeot 604	81°	84°
Citroën GS 1220 Pallas	80°	78°
Peugeot 504 TI	70°	74°
Simca 1308 GT	72°	65°
Renault 30	69°	70°
Ford Granada Ghia	68°	69°
Fiat 131	62°	60°
Citroën CX 2200 Pallas	45°	48°

Alors que la R 12, la 604 et la GS proposent des chiffres favorables, la CX souffre là d'un grave défaut, bien connu des propriétaires.

PEUGEOT 604

La soufflerie commandée par rhéostat possède un débit extrêmement moyen, surtout au niveau des pieds. Les commandes sont simples et les commandes électriques des quatre vitres latérales sont rapides.

RENAULT 30

La soufflerie contrôlée par rhéostat est puissante, sauf en ce qui concerne le désembuage des vitres latérales. Deux aérateurs sont prévus aux angles du tableau de bord et deux autres en son centre. Les lève-glace avant sont électriques mais les vitres arrière ne s'escamotent que partiellement.

RENAULT 12 TS

La soufflerie bi-vitesse est peu puissante, quoique ses commandes soient simples. Les vitres arrière ne s'escamotent que partiellement.

SIMCA 1308 GT

La soufflerie bi-vitesse est assez puissante et ses commandes relativement simples. Une rampe d'aération est prévue au tableau ainsi qu'une bouche à son extrémité gauche. Les commandes électriques des glaces avant sont très mal placées (elles seront déplacées prochainement semble-t-il) et les vitres arrière ne s'escamotent que partiellement.

LEVE-GLACE	AVANT	ARRIERE
• Peugeot 604	4 s	4 s 1/2
• Peugeot 504 TI	4 s	4 t 1/2
• Citroën CX 2200	4 s 1/2	4 t 3/4
• Renault 30	4 s	3 t 3/4 P
• Simca 1308 GT	6 s	4 t 3/4 P
Citroën GS 1220	4 t 3/4	5 t 1/4
Ford Granada Ghia	5 t 3/4	5 t 1/2
Renault 12 TS	4 t 3/4	4 t 1/4 P
Fiat 131	6 t 1/4	5 t 1/4 P

Les astérisques signalent les lève-glace électriques. Les chiffres en gras correspondent au temps de commande des vitres. Le maigre désigne le nombre de tours de manivelle. La lettre P indique les vitres à descente partielle.

prévue au niveau des pédales. La boîte à gants est difficile à ouvrir et son battant tombe sur les rotules du passager avant. C'est sans doute pour pallier cela que des bacs de rangement sont prévus dans les portières. Les glaces arrière électriques se commandent aussi de l'arrière. Quant au coffre, il se lève d'un clin d'œil.

PEUGEOT 504 TI

■ L'ambiance qui règne intérieurement reflète l'esprit dans lequel toute cette voiture a été conçue : c'est du classique, du bon pratique. Du mastoc, si on regarde la forme du volant. Et soyez rassuré, le tableau de bord ne présente aucune, mais alors aucune forme de sophistication. C'est sans doute pour cela qu'il est un peu triste. A l'image (sonore) de son horloge de bord qui présente toute la finesse de tic-tac d'un réveil matin. En revanche, vous aurez quatre emplacements pour ranger vos gants à l'avant. Nous vous conseillons d'ailleurs d'en enfiler un au passage avant d'actionner la manette d'ouverture du coffre.

RENAULT 12 TS

■ La R12 m'a surprise : on ne m'avait pas appris à conduire dans le noir. Même en fermant les yeux on n'arrive pas à oublier ou plutôt à comprendre : pourquoi ce deuil ? Pour une voiture dite en beauté, cela intrigue. Sans doute s'agit-il d'une beauté fatale. Dans cette sombre ambiance, le tableau de bord ne se fait pas oublier : il clignote, il est cliquant. Il est de plus dommage que l'on ait tant de mal à actionner les boutons de porte de l'intérieur. Le pousoir du coffre est aussi très dur, mais une fois enclenché, cela s'ouvre avec un doigt.

RENAULT 30

■ Elle est agréable à habiter, fonctionnelle, plaisante par son côté bon chic-bon genre. Ses intérieurs couleurent feuille morte, le confort de ses sièges, sauront plaire à Neuilly-près-Paris. Ce n'est pas de la haute fantaisie, mais ce bon classique est rassurant. Le tableau de bord est sobre, de cette sobriété pratique qui n'a

rien à voir avec une simplicité avare. Sa touche magique : le système de blocage automatique et instantané des quatre portières. Par claf et bouton sur la console. Les gants (de peau) seront au large dans leur boîte. Et si le coffre est un peu lourd à soulever, c'est le hayon qu'il faut accuser.

SIMCA 1308 GT

■ La musique adoucit les mœurs, les harmonies de tons aussi. Prendre place en plein automne dans un petit monde couleur rouille vous met en de bonnes dispositions pour apprécier la voiture. Le tableau de bord est bien conçu, mais on regrette l'embrouillamini inesthétique qui sévit au-dessus de la console. Dans ce petit désordre est placé le cendrier, par exemple, pas joli, joli, mais facile à ouvrir. Les glaces électriques, c'est agréable ; dommage que les boutons lève-vitre soient situés plus loin qu'en bout de bras. Et ce sont des bras longs mais forts aussi qui sont nécessaires pour refermer le hayon arrière. Cela s'appelle avoir les défauts de ses qualités.

EQUIPEMENT



VOLUME DES COFFRES (dm3)

Ford Granada.....	441
Peugeot 604.....	428
Renault 12.....	395
Citroën CX 2200.....	390
Renault 30.....	389 hayon
Citroën GS.....	382
Fiat 131.....	378
Peugeot 504.....	370
Simca 1308.....	370 hayon

BILAN THEORIQUE DE L'EQUIPEMENT GENERAL

Citroën CX 2200.....	33 points
Peugeot 604.....	28 points
Renault 30.....	28 points
Ford Granada.....	27,5 points
Simca 1308.....	27 points
Peugeot 504.....	26 points
Citroën GS.....	20,5 points
Renault 12.....	20,5 points
Fiat 131.....	17 points

n'avons pas voulu publier le résultat complet de nos investigations. On trouvera donc ci-après un tableau rassemblant comparative-ment le bilan chiffré proposé par chaque voiture. Ce n'est évidemment pas un hasard si les quatre modèles français les plus récents se retrouvent en tête, en compagnie de la luxueuse Ford Granada Ghia pour laquelle son toit ouvrant particulièrement astucieux n'a pas été compté dans le bilan.

Dotée du tableau de bord le plus intelligent et des commandes les mieux disposées à portée de conducteur, la CX 2200 se hisse sans peine en tête de la confrontation. Elle est par exemple la seule à être équipée d'une jauge à huile au tableau. Pêle-mêle, nous soulignerons ensuite le réglage électrique du rétroviseur extérieur de la Ford Granada (un perfectionnement que l'on aimerait voir plus souvent), le hayon de la Simca 1308 qui, combiné à une banquette arrière repliable, dégage instantanément une plate-forme de chargement importante et aussi le hayon de la R 30, couplé à une tablette arrière escamotable. Bien entendu, toutes ces voitures sont munies en série d'un compteur journalier, d'une montre, d'un allume-cigarette et d'un miroir de courtoisie. En revanche, seule la R 12 est dépourvue de coffre à gants.

En ce qui concerne le volume des malles à bagages, notons au passage l'excellent classement de la R 12 (au point qu'il est aisé de fatiguer la suspension arrière), les formes particulièrement exploitables des Citroën et le caractère hautement transformable de la Simca 1308 GT.

■ L'inventaire des richesses proposées par une voiture en matière d'équipement peut prêter à controverse. Le non fumeur appréciera mal la contenance d'un cendrier et les exigences d'un jeune sportif habitant le Pas-de-Calais auront tendance à différer sensiblement des souhaits d'une rentière habituée à circuler paisiblement autour de Carpentras.

Nous avons pourtant dressé une liste idéale comportant 45 articles. Chaque rubrique est affectée d'une valeur oscillant entre 0,5 et 2 points en fonction de son intérêt et les neuf voitures comparées ont été ainsi consciencieusement passées au crible. Faute de place, et aussi pour ne pas lasser le lecteur par d'interminables descriptions, nous



CITROEN CX 2200 PALLAS



CITROEN GS 1220 PALLAS



FIAT 131



FORD GRANADA GHIA



PEUGEOT 604



PEUGEOT 504 TI



RENAULT 30



RENAULT 12 TS



SIMCA 1308 GT

VISIBILITÉ



CITROEN GS 1220 PALLAS

La ceinture de caisse est disposée haut par rapport aux sièges mais le capot très discret offre une excellente visibilité vers l'avant. A l'inverse, la lunette arrière haute et horizontale s'avère plutôt gênante.

CITROEN CX 2200 PALLAS

Les surfaces vitrées sont importantes et les angles morts sont faibles. Néanmoins, le pare-brise et la lunette arrière disposés très horizontalement ne possèdent qu'une hauteur projetée modérée. La ceinture de caisse basse est très agréable, en dépit de l'importante prééminence du capot.

FIAT 131

Ses formes géométriquement très simples engendrent une visibilité satisfaisante. La ceinture de caisse basse ainsi que la hauteur des glaces latérales par rapport à celle des sièges doivent être soulignées.

FORD GRANADA GHIA

Le pilote est quelque peu « enfoncé » dans la voiture. La ceinture de caisse est relativement haute mais la hauteur des glaces latérales est satisfaisante. Vers l'avant, le capot est volumineux quant à la lunette arrière elle aurait pu être implantée plus bas.

PEUGEOT 504 TI

Dessinée voici plusieurs années, cette carrosserie est affligée d'une ceinture de caisse et d'un pare-brise trop haut placés. On se trouve engoncé dans la voiture mais la visibilité arrière n'est pas mauvaise.

PEUGEOT 604

Peut-être la ceinture de caisse pourrait-elle être située un peu plus bas mais, à part cela, la visibilité générale est excellente. Cela prouve que la répartition des angles morts est aussi importante que leur valeur propre et que la disposition verticale du pare-brise ainsi que de la lunette arrière accroît l'agrément.

INSONORISATION



EN MARCHÉ (60 km/h)			
Avant		Arrière	
Fiat 131	65 db	Ford Granada	65 db
Ford Granada	66 db	Peugeot 604	65 db
Peugeot 604	66 db	Peugeot 504	67 db
Peugeot 504	68 db	Renault 30	67 db
Renault 30	68 db	Simca 1308	69 db
Citroën GS	68,5 db	Citroën CX	70 db
Simca 1308	69 db	Citroën GS	70 db
Citroën CX	70 db	Fiat 131	70 db
Renault 12	71,5 db	Renault 12	71,5 db

SUR ROUTES PAVEES (60 km/h)			
Avant		Arrière	
Peugeot 604	71 db	Peugeot 604	70 db
Fiat 131	74 db	Ford Granada	71 db
Ford Granada	74 db	Fiat 131	73 db
Peugeot 504	74 db	Peugeot 504	73 db
Renault 30	74 db	Renault 30	73 db
Citroën CX	77 db	Citroën CX	76 db
Citroën GS	77 db	Simca 1308	77 db
Simca 1308	77 db	Citroën GS	78 db
Renault 12	82 db	Renault 12	80,5 db

Ces mesures ont été effectuées à l'aide d'un sonomètre électronique. Elles ne constituent pas une sélection opérée en fonction des diverses fréquences, graves ou aiguës.

MOTEUR AU RALENTI (à l'arrêt)			
Avant		Arrière	
Fiat 131	45 db	Fiat 131	44 db
Renault 12	47 db	Renault 12	44 db
Citroën GS	50 db	Citroën GS	49 db
Peugeot 604	51 db	Peugeot 604	50 db
Peugeot 504	51,5 db	Simca 1308	50 db
Ford Granada	53 db	Ford Granada	51 db
Simca 1308	53 db	Peugeot 504	51 db
Renault 30	54 db	Renault 30	53 db
Citroën CX	55 db	Citroën CX	54 db

BRUITS DE CARROSSERIE (60 km/h)			
Avant		Arrière	
Fiat 131	66 db	Ford Granada	65 db
Peugeot 604	66 db	Peugeot 604	65 db
Peugeot 504	66 db	Peugeot 504	65 db
Ford Granada	67 db	Renault 30	66 db
Renault 30	67 db	Fiat 131	67 db
Citroën CX	69 db	Citroën CX	68 db
Citroën GS	70 db	Simca 1308	68 db
Renault 12	70 db	Citroën GS	70 db
Simca 1308	70 db	Renault 12	70 db

CONCLUSION

■ Bien qu'il appartienne en priorité à l'acheteur d'opérer son choix personnel en fonction de ses desiderata, il n'est pas interdit de tenter une analyse globale. Un quatuor majeur se dégage irrésistiblement de la confrontation. Qu'il s'agisse de la CX 2200 Pallas de chez Citroën, de la 604 de chez Peugeot, de la R 30 de chez Renault ou de la Granada Ghia de chez Ford, nous avons affaire à des véhicules qui, sans

s'écarter de la grande série, ont su se hisser à un niveau général de confort très particulier. Sauf pour un public extrêmement soucieux de raffinements mais peu préoccupé par l'aspect financier de la question, il paraît inutile d'aller plus haut, même si les calendres ne sont pas ornées des sigles les plus prestigieux.

Aussi bien en collationnant les résultats théoriques qu'en comparant les impressions ressenties au volant, on serait tenté de décerner à la CX un satisfecit exceptionnel. Il est vrai que la plus récente Citroën présente sous l'angle du confort des arguments impressionnants mais les examinateurs sévères que nous sommes ne sau-

raient cependant pardonner certaines insuffisances. La faiblesse de l'angle d'ouverture de ses portières est difficilement excusable ainsi que les bruits de fonctionnement à vitesse modérée, même si la grande finesse aérodynamique de la carrosserie rend la voiture très silencieuse lorsque la vitesse augmente. Mais en revanche, la suspension, la direction, les sièges, le volume utilisable pour les jambes et l'équipement sont autant de domaines où la CX brille d'un éclat particulier.

Modèle de prestige de la gamme Peugeot, la 604 est sans doute plus homogène que la Citroën et si ses prestations n'atteignent pas toujours l'excellence véritable,

GRAND PRIX DU CONFORT 76

RENAULT 12 TS

Pas de critiques à formuler concernant les surfaces vitrées ainsi que la hauteur de la ceinture de caisse. Vers l'avant, le pare-brise est disposé assez haut par rapport à la position du pilote. Au contraire, la disposition de la lunette arrière est satisfaisante.

RENAULT 30

Les vitres latérales sont largement dimensionnées et la ceinture de caisse est implantée

plutôt bas. Le capot n'est pas encombrant mais la lunette arrière est haute, au détriment de la visibilité au sol.

SIMCA 1308 GT

Les surfaces vitrées sont abondantes mais la ceinture de caisse est relativement haute par rapport aux sièges. La visibilité du pilote vers l'avant est bonne en raison de la discrétion du capot. En revanche, la surface projetée de la lunette arrière est faible étant donné son implantation très horizontale.

ANGLES MORTS (total)		Renault 12	47°
Citroën CX 2200	40°	Fiat 131	50°
Peugeot 504	43°	Peugeot 604	56°
Citroën GS 1220	44°	Simca 1308 GT	57°
Renault 30	45°	Ford Granada	59°

PRIX DES VOITURES EXAMINEES



	CITROEN GS 1220 PALLAS	FIAT 131	PEUGEOT 504 TI	RENAULT 12 TS	SIMCA 1308 GT	PEUGEOT 604	FORD GRANADA GHIA	CITROEN CX 2200 PALLAS	RENAULT 30
clés en main	23 740 F	22 680 F	30 300 F	23 100 F	26 920 F	41 700 F	44 660 F	36 500 F	37 500 F
supplément	pare-brise super-triplex 612 F lunette AR chauffante 192 F équip. radio 192 F radio 466 F	lunette AR dégivrante 205 F 2 appuie-tête 390 F		pare-brise feuilleté et glaces teintées (non vendus séparément) 600 F	appuie-tête 180 F radio RN 342 Philips 803,70 F	garnitures cuir 3 200 F	n'est vendue qu'avec toutes les options	glaces teintées 452 F direction assistée 1 800 F équipements radio 316 F	n'est vendue qu'avec toutes ses options
TOTAL	25 202 F	23 275 F	30 300 F	23 700 F	27 903,70 F	44 900 F	44 660 F	39 068 F	37 500 F

ESSUIE-GLACE (2 vitesses)	
Peugeot 604	42-44 db
Simca 1308	45-46 db
Peugeot 504	51-52 db
Ford Granada	50-55 db
Citroën GS	49-57 db
Renault 12	51-55 db
Renault 30	51 db
Citroën CX	51-56 db
Fiat 131	53-66 db

SOUFFLERIE (puissance maxi)	
Simca 1308	55 db
Citroën GS	59 db
Renault 12	64 db
Ford Granada	64,5 db
Peugeot 504	65 db
Fiat 131	66 db
Peugeot 604	66 db
Renault 30	70 db
Citroën CX	74,5 db

Ces mesures ont été effectuées à des allures modérées. On remarquera les excellentes prestations fournies par la Fiat 131, tout au moins tant qu'on ne met pas en action ses essuie-glace. La Ford Granada compte également parmi les plus discrètes ainsi que les Peugeot, dont les bruits de roulement se maintiennent à des niveaux fort bas. Il faut noter néanmoins qu'à très grande vitesse, la 604 se maintient à un excellent niveau, mais qu'elle est rattrapée par les Citroën dont les qualités aérodynamiques autorisent un passage dans l'air extrêmement discret, et ce, en dépit de bruits de roulement conséquents. La même remarque est valable pour la Simca 1308 GT.

es points noirs lui sont épargnés, sauf peut-être en ce qui concerne le volume utilisable avant. Avec la 604, Peugeot tient un bel atout en main, d'aspect amène, sans pourtant s'écarter de l'orthodoxie propre à satisfaire non seulement nos ministres mais tous ceux que la tradition rassure.

Si la R 30 n'était pas née en même temps que ses deux rivales, elle eût été sans nul doute couverte de lauriers. Son inériorité - très relative - dans plusieurs domaines ne l'empêche pas d'être un engin très confortable et accueillant, même si certains de ces arguments s'émeussent lorsque la vitesse augmente.

Quatrième larron de nos trois mousque-

taires, la Ford Granada se hisse au niveau des meilleures, grâce à un indiscutable luxe bourgeois de fort bon aloi. Ses sièges sont tellement agréables à l'œil qu'on leur pardonnerait presque d'être peu enveloppants et la qualité de son insonorisation berce l'oreille d'un silence cossu... Quant à la suspension, elle ne vaut certes pas celle de la CX mais il lui arrive de faire ses meilleures preuves au moment où les réactions de la R 30 tendent à se détériorer. Et puis, sa direction assistée, son toit ouvrant et certains gadgets tels que son rétroviseur extérieur à commande électrique, plaident en sa faveur.

Un cran en dessous, le duel GS Citroën-

Simca 1308 est tout à l'honneur des deux voitures. La plus ancienne souffre dans une certaine mesure des formes de sa carrosserie mais quelques-unes de ses prestations la maintiennent au plus haut niveau. Quant à la nouvelle venue, elle s'élève d'emblée à un degré de confort dont bon nombre d'autres voitures aimeraient se prévaloir, cela avec l'avantage d'une importante surface de chargement.

Que dire enfin de la 504 sinon qu'elle vieillit honorablement et comment être plus bienveillant à l'égard de la R 12 qu'en saluant son combat mieux qu'indécis, face à une Fiat 131 plus faite pour durer sur la route que dans le cœur de ses utilisateurs.

l'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 21 - 1^{er} DÉCEMBRE 1975 - PRIX: 35 F

**GRAND PRIX
DU CONFORT 76**

PREMIER BANC D'ESSAI RENAULT 20



LADA 1500: UNE BONNE AFFAIRE ?