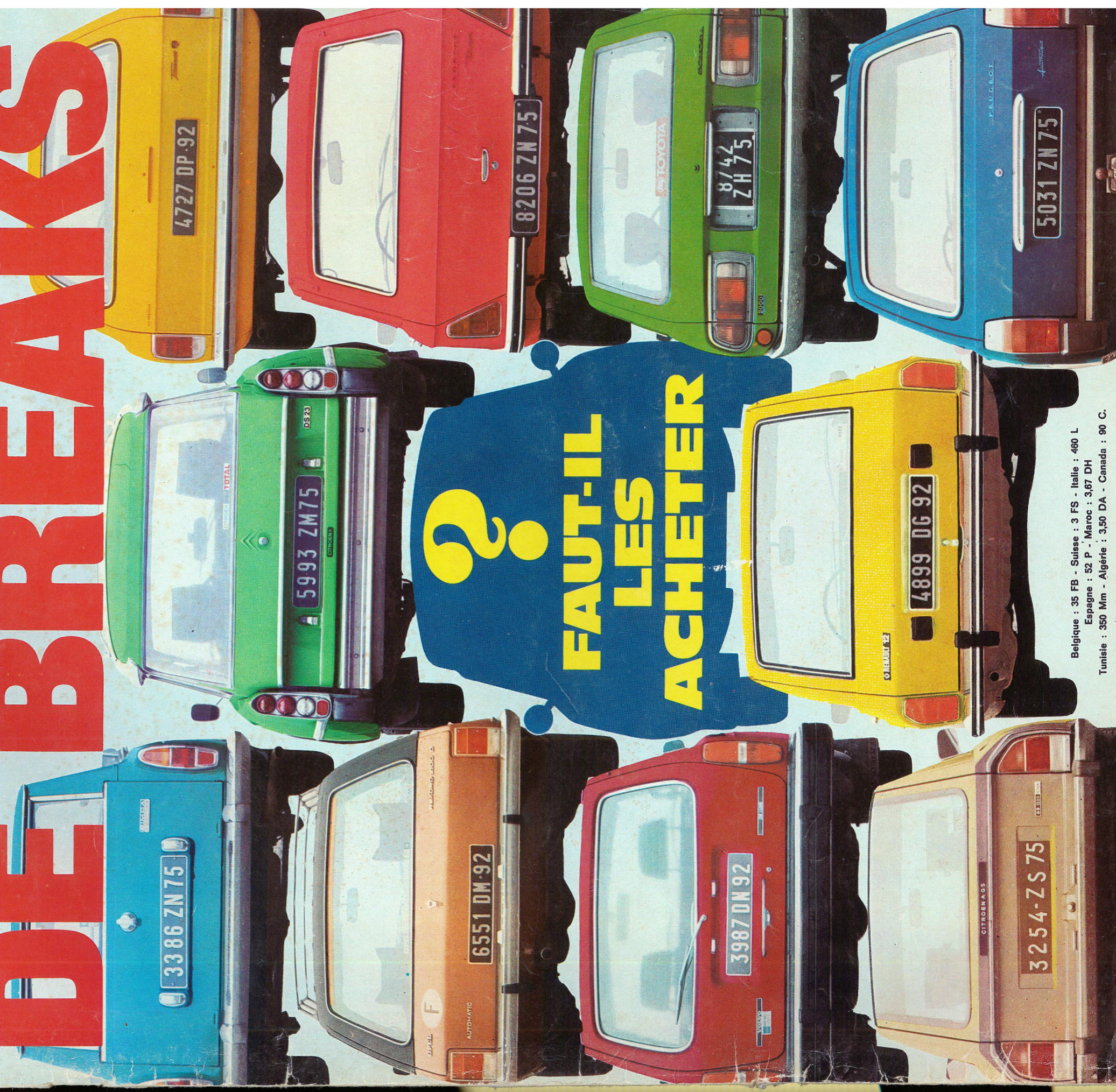


# L'auto-Journal

HOMME **no7**

PARAIT LE 1<sup>er</sup> ET LE 15 DU MOIS  
N° 8 - 1<sup>er</sup> MAI 1974 - PRIX: 3,50 F

# 10 ESSAIS DE BREAKS



3386 ZN 75

6551 DM 92

3987 DN 92

3254-ZS 75

5993 ZM 75

8206 ZN 75

8742 ZH 75

5031 ZN 75

4899 DG 92

Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 460 L  
Espagne : 52 P - Maroc : 3,67 DH  
Tunisie : 350 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 90 C.

# pour choisir votre

Le break nous vient des Etats-Unis. Il s'est d'abord appelé station-wagon puis break « de chasse », mais beaucoup s'ingénierent à inventer un terme nouveau, besogne totalement futile au demeurant puisque chacun a choisi d'appeler un break un break, ce qui semble parfaitement logique. Mais à mesure que l'idée de break se précise, sa définition même tend à s'embrumer. Une R 16, est-ce un break ou non ? Et une 1100 Simca, une R 5 ou une Fiat 127 avec leur hayon arrière ?... En fait, on peut considérer

comme un break tout véhicule dérivé d'une berline, mais doté souvent d'un empattement plus long et surtout d'une poupe sans décrochement ainsi que d'une banquette arrière escamotable, formant un plancher de charge plat. Et puis, le break 1974 est devenu un véritable engin de tourisme, très éloigné de la fourgonnette ou de la « commerciale ». Il n'est que d'examiner les dix modèles que nous avons réunis pour juger de la diversité des solutions utilisées. Opel nous propose un break de luxe,

# 10 BREAKS



## CITROËN DS 23

4 cylindres en ligne -  
13 CV - 2 347 cm<sup>3</sup> - 8,75 -  
115 ch DIN à 5 500 tr/mn -  
Traction AV -  
5 vitesses - 4 disques.  
Long. 487 cm. Larg. 180.  
Haut. 152 cm.  
Poids 1 435 kg.

## TAUNUS 1300 L

4 cylindres en ligne -  
7 CV - 1 294 cm<sup>3</sup> - 9,2 -  
59 ch DIN à 5 500 tr/mn -  
Propul. AR - 4 vit. -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 427 cm. Larg. 170.  
Haut. 137. Poids 1 095 kg.

## VOLVO 145

4 cylindres en ligne -  
11 CV - 1 985 cm<sup>3</sup> - 8,7 -  
82 ch DIN à 4 700 tr/mn -  
Propul. AR - 4 vit. -  
4 disques.  
Long. 474 cm. Larg. 171.  
Haut. 145 cm.  
Poids 1 260 kg.

## TOYOTA 2000 MK II

4 cylindres en ligne -  
10 CV - 1 808 cm<sup>3</sup> - 8,5 -  
105 ch SAE à 5 600 tr/mn -  
Propul. AR - 4 vit. -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 435 cm. Larg. 162.  
Haut. 139. Poids 1 120 kg.

## RENAULT 12

4 cylindres en ligne -  
7 CV - 1 289 cm<sup>3</sup> - 8,5 -  
54 ch DIN à 5 250 tr/mn -  
Traction AV - 4 vit. -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 440 cm. Larg. 162.  
Haut. 145,5. Poids 950 kg.

# voiture de demain...

diesel et boîte automatique : la véritable voiture-paradoxe. Ford et Toyota offrent en réduction le véritable « station » américain, tandis que Peugeot aligne une familiale 504 à trois banquettes et à boîte automatique ainsi qu'une petite 204 diesel qui sait cacher son jeu. Et ce n'est pas tout : de Citroën qui présente DS et GS adaptées à l'idée break de grand tourisme jusqu'à la très sérieuse Volvo bourrée de gadgets — dont une troisième banquette surprise — en passant par la dis-

crète R 12 et cette vieille connaissance de Simca 1301, les plus grands constructeurs sont entrés dans le jeu. Ces dix breaks, nous les avons essayés sur les petites routes les plus glissantes et examinés, sous la pluie et dans déchargés, mesurés et examinés, sous la pluie et dans la boue, dans le cadre magnifique du domaine de Saint-Augustin, ce rendez-vous de chasse Louis XV, où daims, lions, sangliers, panthères, poneys et éléphants recréent la plus insolite des arches de Noé. Vos breaks, les voici !

# AUX ESSAIS



## PEUGEOT 204 D

4 cylindres en ligne -  
5 CV - 1 357 cm<sup>3</sup> - 23,3 -  
45 ch DIN à 5 000 tr/mn -  
Traction AV -  
4 vit. - Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 397 cm. Larg. 157.  
Haut. 140. Poids : 955 kg.

## CITROËN GS 1220

4 cylindres à plat (air) -  
7 CV - 1 222 cm<sup>3</sup> - 8,2 -  
60 ch DIN à 5 750 tr/mn -  
Traction AV -  
4 vitesses - 4 disques.  
Long. 412 cm. Larg. 161.  
Haut. 135 cm.  
Poids 905 kg.

## SIMCA 1301

4 cylindres en ligne -  
7 CV - 1 290 cm<sup>3</sup> - 8,8 -  
67 ch DIN à 5 400 tr/mn -  
Propul. AR - 4 vit. -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 432 cm. Larg. 158.  
Haut. 140. Poids : 1 090 kg.

## OPEL REKORD D

4 cylindres en ligne -  
8 CV - 2 068 cm<sup>3</sup> - 22 -  
60 ch DIN à 4 400 tr/mn -  
Propul. AR - Automatique -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 463 cm. Larg. 173.  
Haut. 144. Poids 1 140 kg.

## PEUGEOT 504

4 cylindres en ligne -  
11 CV - 1 971 cm<sup>3</sup> - 8,35 -  
87 ch DIN à 5 000 tr/mn -  
Propul. AR - 4 vit. -  
Disques à l'AV -  
Tambours à l'AR.  
Long. 480 cm. Larg. 169.  
Haut. 155. Poids 1 375 kg.



# 10 BREAKS AUX ESSAIS

## performances et consommation

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

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

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

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

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

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

mation. Quoi qu'il en soit, les résultats enregistrés en vitesse et en nervosité sont satisfaisants. La 504 se classe quand même parmi les voitures plus rapides que nerveuses, ce qui n'est pas une qualité. Les valeurs relevées en charge sont très honnêtes, par rapport aux performances à vide et l'abaissement de la poupe nous vaut même une vitesse de pointe supérieure en charge. Bien entendu, la boîte automatique rend les essais de reprises inutiles. Par rapport aux autres voitures essayées, la 504 s'est montrée comparativement un peu plus sobre à vide qu'en charge, et c'est sur route qu'elle a obtenu sa meilleure prestation. L'ensemble des résultats en matière de consommation place la 504 juste devant la DS 23.

■ **TOYOTA MARK II**. Pour une charge utile de 350 kg, les essais en charge ont été effectués avec 265 kg à bord. Ce moteur possède un bon couple qui lui permet de bien supporter la charge en matière de nervosité et surtout de reprise : seulement + 1 s 3/5 aux 1 000 mètres. En revanche, la baisse en vitesse de pointe en charge est sensible : 4,1 km/h, sans doute pour des raisons de changement d'assiette. En ce qui concerne les consommations notées au cours de nos essais, la Toyota s'avère sensible aux conditions dans lesquelles les mesures sont effectuées. Lancée à vide sur autoroute, la voiture japonaise est très sobre, alors que la charge laisse apparaître une certaine détérioration de la situation, qui se précise encore lorsque la vitesse augmente. Les résultats groupés placent la Toyota en milieu de peloton.

■ **VOLVO 145, 82 CV**. Pour une charge utile de 400 kg, les essais en charge ont eu lieu avec 300 kg à bord. Le modèle 145 est équipé d'un 4 cylindres, plus sobre que la 6 cylindres 164. Par rapport à la masse de la carrosserie, les performances n'appellent pas la critique. La nervosité est plus convaincante que la vitesse, avec un léger fléchissement relatif en charge, accompagné en revanche d'un renforcement comparatif des reprises. Si l'on examine les consommations, la Volvo demande à être lancée : comparativement à ses rivales, elle est plus sobre à 120 sur autoroute qu'à 90 sur route, surtout en charge. Elle obtient là son meilleur classement en cinquième position, mais ses consommations en toutes circonstances la placent plutôt parmi les voitures gourmandes.

■ **FORD TAUNUS 1300 L**. Pour une charge utile de 350 kg, les essais en charge ont été effectués avec 265 kg à bord. La Taunus 1300 rassemble une carrosserie à proprement parler imposante et un moteur de faible cylindrée, que l'on cherche presque du regard sous le capot. On ne s'étonnera donc pas de la modeste relative des performances, surtout en ce qui concerne la vitesse de pointe. Cela étant dit, la charge est supportée de manière presque surprenante et la chute des résultats ne dépasse guère la moyenne : 1 s 1/5 aux 1 000 mètres départ arrêté et 2,8 km/h. Côté consommation, les essais à vide laissent apparaître une belle stabilité. En charge, la route est bien supportée, mais lorsqu'il faut tenir 120 km/h sur autoroute, le petit moteur s'essouffle et devient gourmand.

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

### PERFORMANCES CHRONOMÉTRÉES

VOITURES	A VIDE					EN CHARGE (3/4 maxi)						
	dép. arrêté 1 000 m	Route 90 km/h	1 000 m reprise	400 m reprise	Vitesse maxi	+ rapide que nerveuse	dép. arrêté 1 000 m	400 m reprise	1 000 m reprise	400 m reprise	Vitesse maxi	+ rapide + charge
DS 23	35 2/5	19	37	20	165,5		37	19 2/5	40 1/5	21 1/5	164,4	
TOYOTA	37 1/5	19 2/5	39	20 3/5	150,1		39	20 3/5	40 3/5	39	146	
504	37 4/5	20 2/5	automatique	automatique	150,8	*	40 1/5	21 3/5	automatique	automatique	152,8	*
VOLVO 145	38	20 1/5	41	21 4/5	145,6		40 4/5	21 3/5	42 4/5	22 4/5	142,9	
GS 1220	38 1/5	20 3/5	41 4/5	21 4/5	147,9	*	40 3/5	22 1/5	43 4/5	23	145,1	
SIMCA 1301	39	20 3/5	42	22 1/5	147,9	*	41	22	44 3/5	23 1/5	145,1	
R 12	39 2/5	20 3/5	42	22	142,8		41 1/5	21 3/5	45	23 4/5	137,3	*
TAUNUS 1300	41	21 2/5	43	22 3/5	135,3		42 1/5	22	45	23 1/5	132,5	*
PEL R Diesel	43 3/5	23	automatique	automatique	129,2		46	24 2/5	automatique	automatique	127	
204 Diesel	44 3/5	23 1/5	47	24 1/5	131	*	46 1/5	24 1/5	47 4/5	24 3/5	130,6	*

### CONSUMMATIONS ROUTIÈRES

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

tivement ancienne, cette voiture est nettement plus rapide que nerveuse. A vide, elle est plus lente de 4/5 de seconde que la GS aux 1 000 mètres départ arrêté, pratiquement comparable en reprise, et sa vitesse de pointe est exactement semblable, aussi bien à vide qu'en charge. En revanche, la charge influence un peu plus en souplesse qu'en nervosité, tout cela pour des résultats d'ensemble qui la classent dans la moyenne. En matière de consommation, la 1301 n'est pas particulièrement sobre à vide mais, par rapport à ses rivales, elle supporte extrêmement bien la charge, surtout à 120 km/h sur autoroute où seule la 204 diesel s'avère moins gourmande. Surtout par rapport à son volume habitable et à son prix, la Simca 1301 se comporte de façon très honorable.

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

204 diesel est bonne dernière, mais la situation change du tout au tout en charge. Les valeurs relevées ne fléchissent que légèrement, surtout en ce qui concerne la vitesse de pointe qui ne perd que 0,4 km/h et les 1 000 mètres en reprise (+ 4/5 de seconde). Le triomphe de la 204 D, c'est la consommation : 5,2 litres/100 km sur route et à vide, ce n'est vraiment pas beaucoup et elle ne dépasse pas 7,4 litres de gas-oil aux 100 km en soutenant — en charge — 120 km/h sur autoroute. Une véritable petite championne de l'économie !

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

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

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

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

#### VITESSE MOYENNE SUR CIRCUIT ROUTIER

Voitures	En charge	A vide	% baisse en charge
DS 23	83,9 km/h	(-1) 85,7 km/h	2,1 %
GS 1220	82,5 km/h	(+1) 87,1 km/h	5,2 %
TOYOTA	78,6 km/h	(-1) 80,8 km/h	2,7 %
504	75,9 km/h	(+1) 83,9 km/h	9,5 %
VOLVO	75,9 km/h	(-1) 79,6 km/h	4,6 %
204	75,7 km/h	(-3) 76,9 km/h	1,5 %
TAUNUS	74 km/h	(=) 78,7 km/h	5,9 %
SIMCA	71,7 km/h	(=) 78 km/h	8 %
R 12	71,5 km/h	(+4) 80,7 km/h	11,4 %
OPEL	70 km/h	(=) 73,4 km/h	4,6 %

## qualités routières

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

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

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

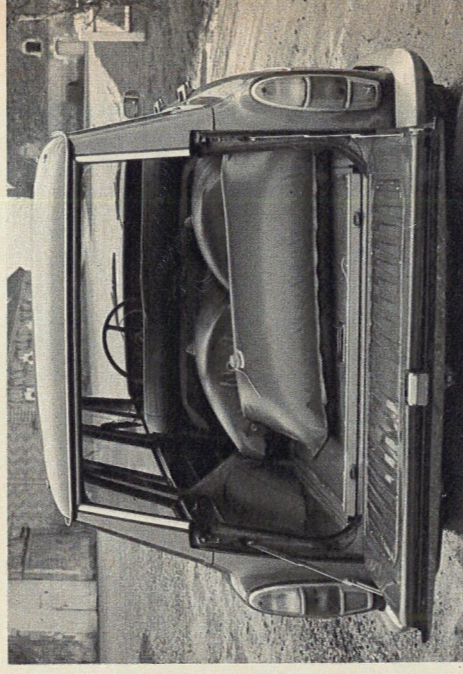
■ **VOLVO 145 :** En charge, la voiture suédoise a effectué sur notre circuit la même moyenne que la familiale 504 Peugeot. Sa suspension roule parfois désagréablement en virage et les freins baissent de puissance avec une rapidité préoccupante. A vide, elle devient maniable pour sa taille. La boîte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

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

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

5,5 km/h, ce qui est beaucoup. La R 12 rachète partiellement ses performances modestes par sa sobriété. Elle est seconde à vide parmi les voitures à essence et son comportement en charge est également satisfaisant, tout particulièrement sur route.

■ **OPEL REKORD DIESEL.** Pour une charge utile de 400 kg, les essais en charge ont été effectués avec 300 kg à bord. Considérée sous l'angle des performances, la Rekord diesel est décevante et la présence d'une boîte automatique n'est évidemment pas faite pour arranger les choses. En dépit d'une cylindrée de deux litres, la nervosité est extrêmement discutable et, qui plus est, la charge est assez mal supportée, ce qui est regrettable de la part d'un diesel. La situation est un peu plus favorable en ce qui concerne la vitesse de pointe. La consommation à vide est assez flatteuse — bien que, litre pour litre, la GS soit plus sobre — mais les exigences du moteur s'amplifient considérablement en charge, surtout sur autoroute où elle s'avère la plus gourmande.



Pour effectuer nos essais en charge, nous avons utilisé des réservoirs souples, à eau ou à carburant, fabriqués par la Société Nauta, 11, rue du Général-de-Gaulle, 59-Wattrelos. Cette firme fabrique des réservoirs de toutes contenances — nous avons utilisé le modèle 90 litres — dont l'utilité paraît incontestable en camping ou pour de longues randonnées sans ravitaillement.

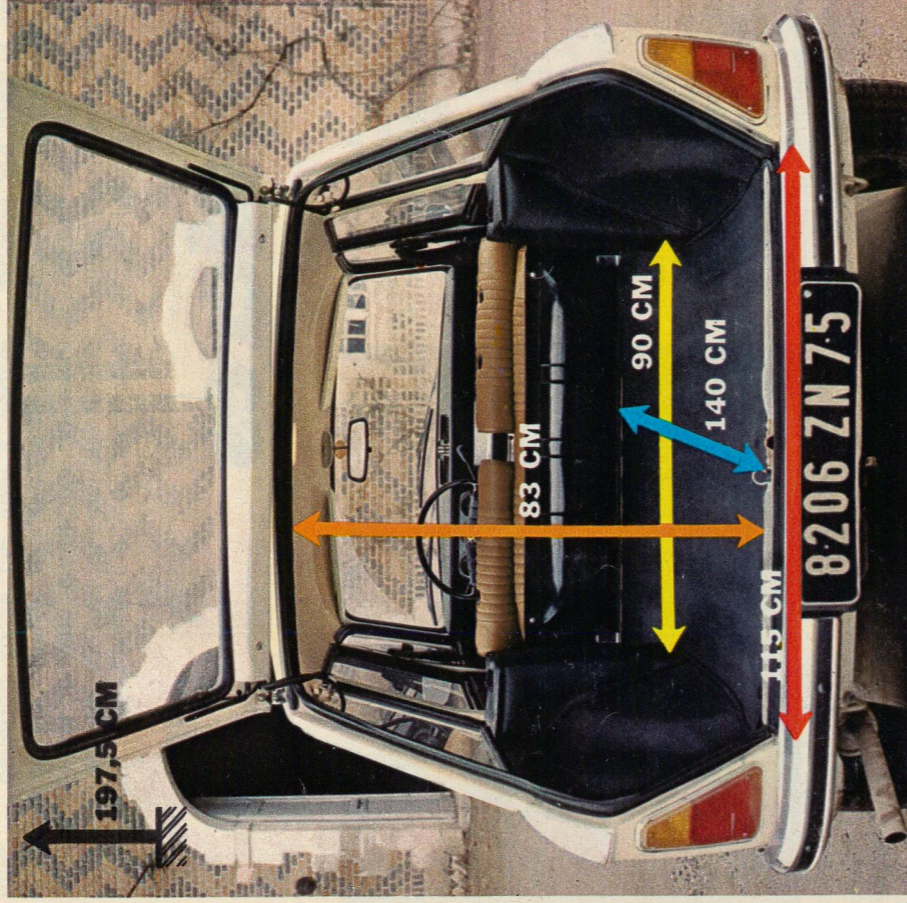
La suspension est confortable et les freins sont d'une bonne efficacité, avec une direction assez précise. Les réactions de suspension deviennent moins agréables à vide, mais la voiture demeure facile à conduire, avec un agréable brio pour un 1300. Notons quand même un pourcentage de baisse de moyenne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

■ **PEUGEOT 204 DIESEL :** L'une des révélations de la confrontation. Compte tenu des performances modestes de cette petite Diesel, son comportement routier en charge est étonnant. La suspension et les freins supportent particulièrement bien la charge et la direction fait preuve d'une précision remarquable sur tous les types de route. A vide, la suspension demeure confortable et toutes les réactions du véhicule sont satisfaisantes, à l'exception de l'insonorisation vraiment défectueuse. Malheureusement, les performances à vide sont moins enthousiasmantes, mais avec le plus faible pourcentage de baisse de moyenne enregistré !

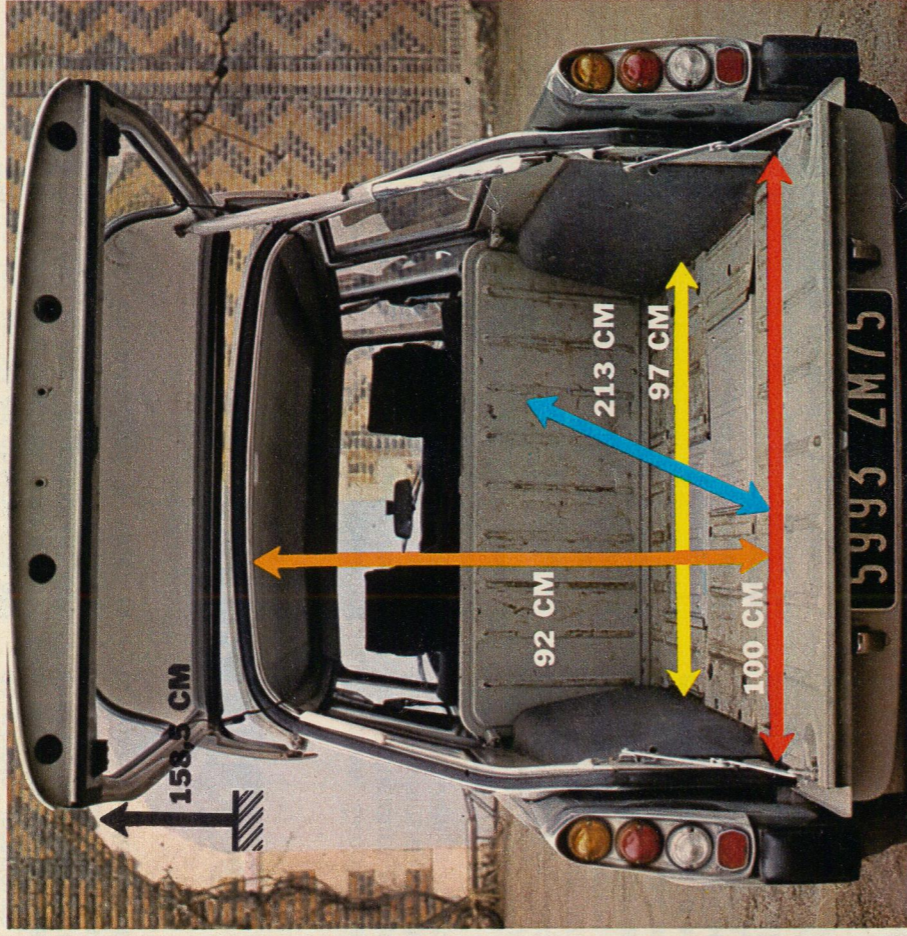
■ **RENAULT 12 :** Ses réactions en charge sont plutôt saines. Les freins sont puissants et la suspension est correctement amortie. La direction est précise avec, cependant,

# 10 BREAKS AUX ESSAIS

En fonction des chargements que l'on peut transporter, les dimensions ainsi que la disposition de la plate-forme de chargement doivent être bien examinées pour la 5<sup>e</sup> porte : certains sont soucieux de largeur, d'autres de hauteur mais, dans tous les cas, une bonne hauteur de hayon permet de ne pas se cogner le crâne lors des manutentions...



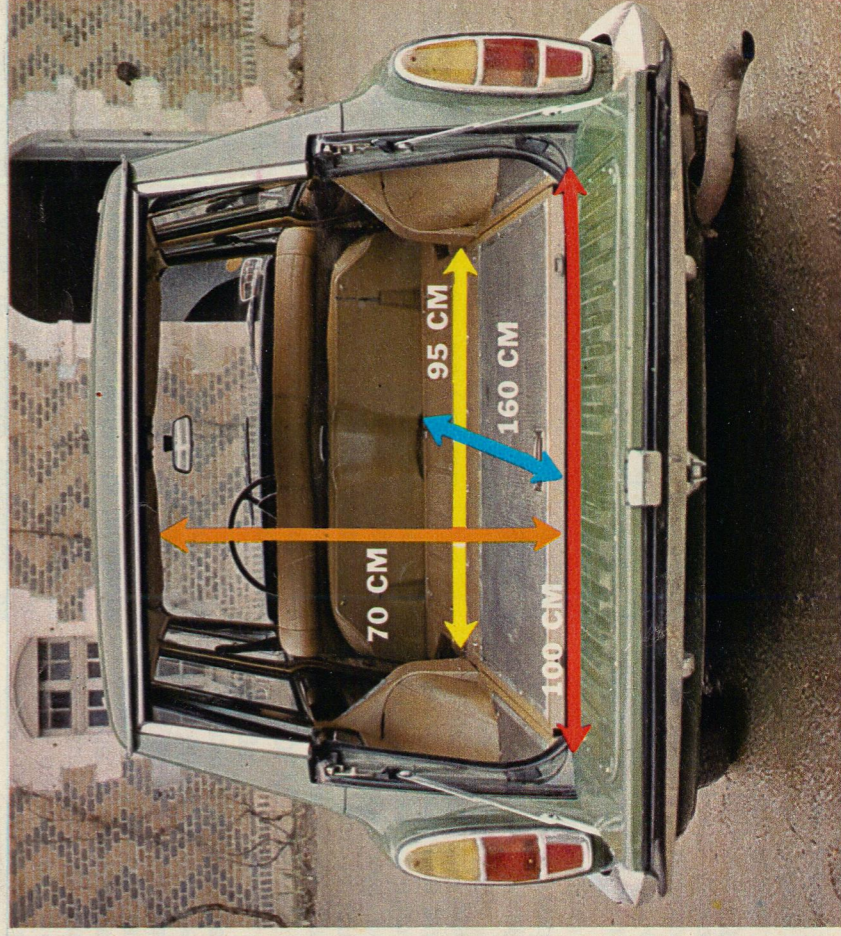
**PEUGEOT 204 D** Le plancher est de longueur réduite en raison des dimensions de la voiture mais sa largeur est intéressante.



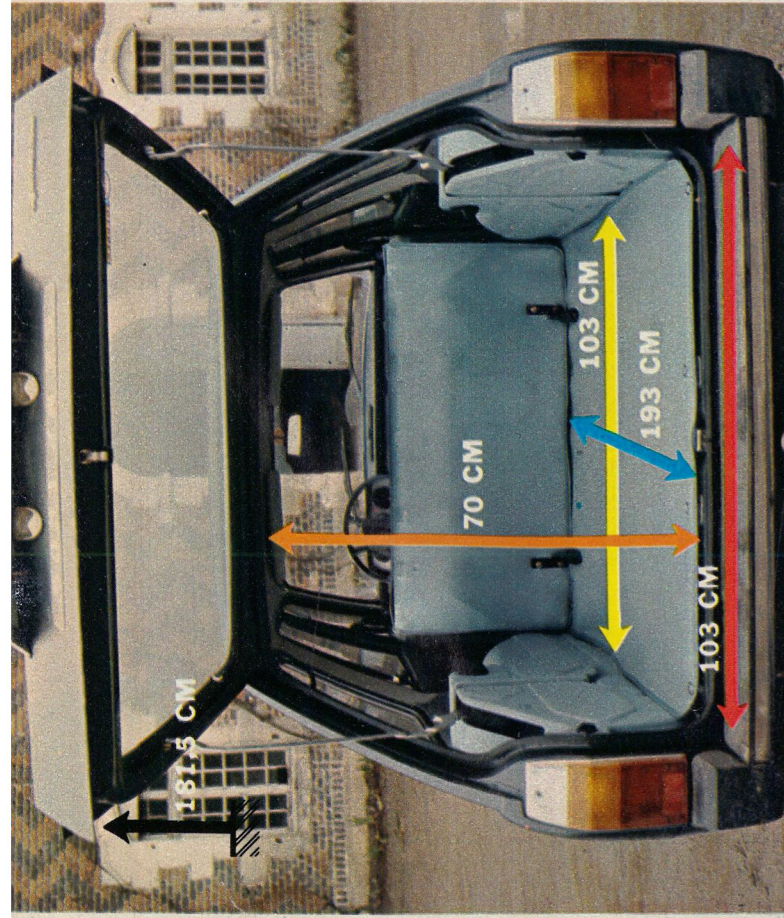
**CITROËN DS 23** La plus longue des plates-formes comparées et cela sans compter le hayon inférieur. Attention au crâne.



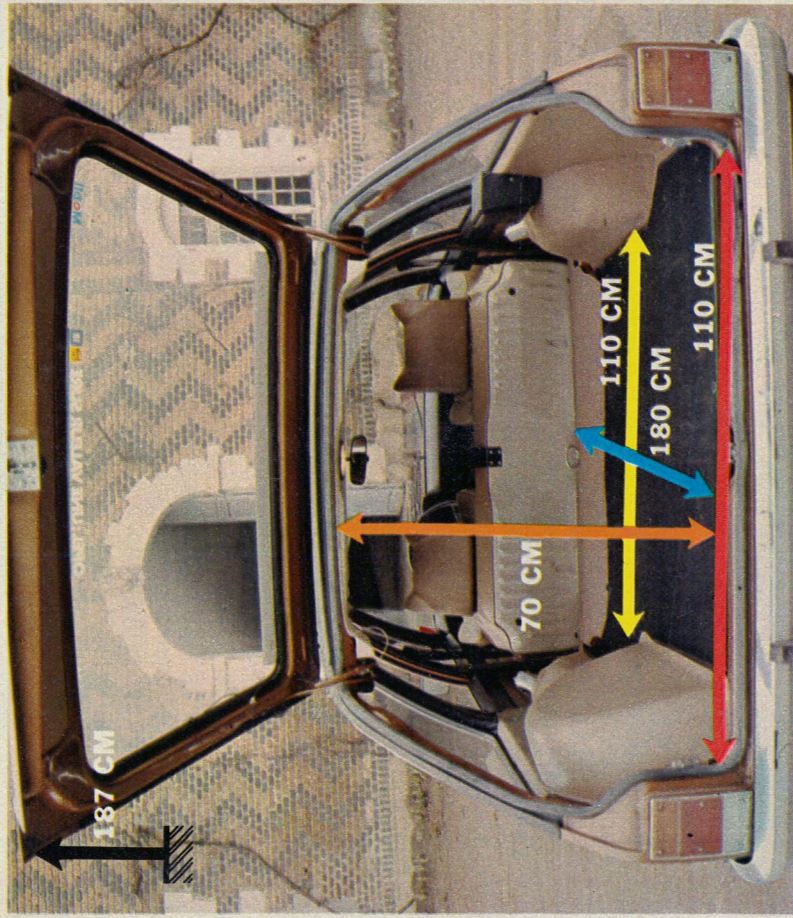
**RENAULT 12** La porte arrière est large au niveau du plancher malheureusement les blocs de suspension sont plutôt encombrants.



**SIMCA 1301** L'issue n'est ni très large ni très haute mais la plate-forme très utilisable. Une glace descendante à la place du hayon.



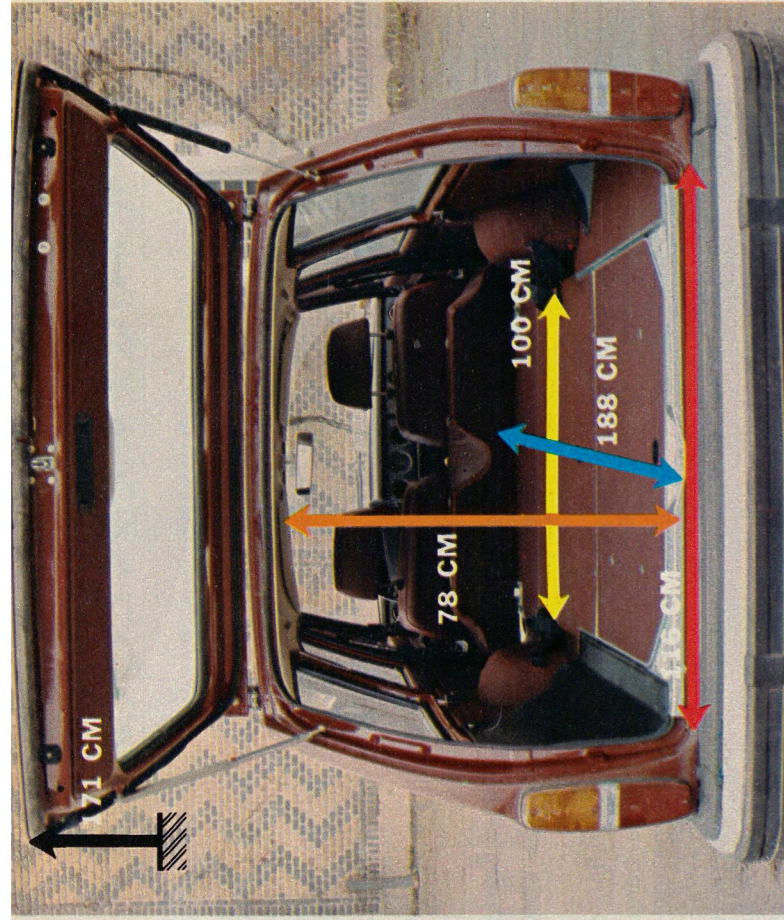
**PEUGEOT 504** La plate-forme est longue et large, la largeur de l'issue intéressante, mais la hauteur du hayon faible.



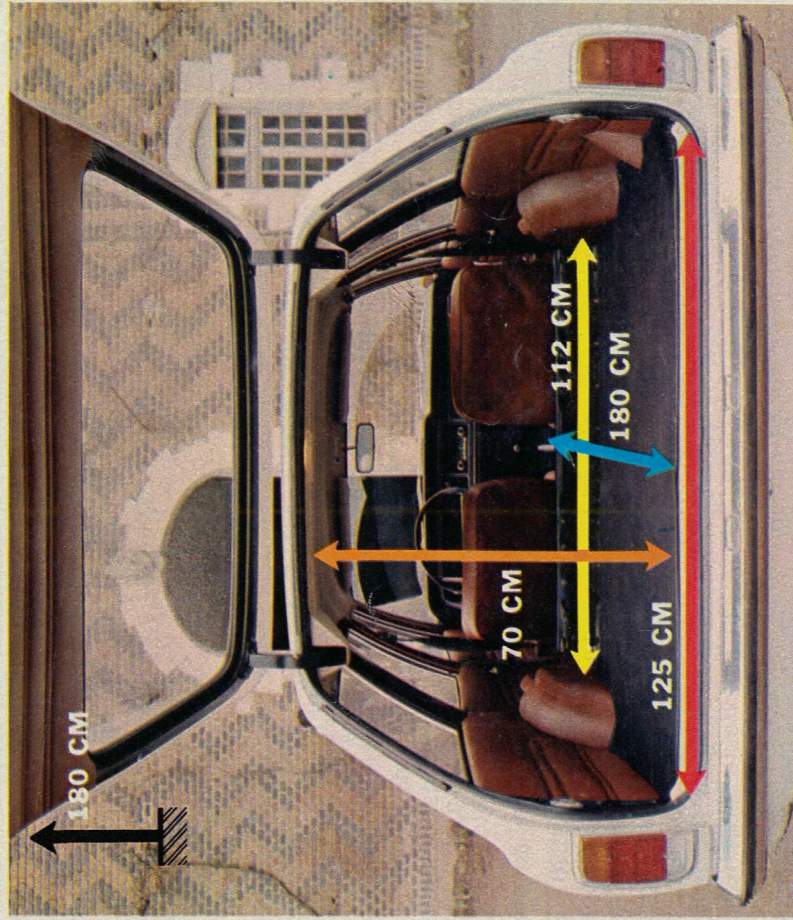
**OPEL REKORD D** Par rapport à la taille de la voiture, la surface de la plate-forme de chargement et l'accessibilité sont bonnes.



**TOYOTA 2000 MK II** Bien que la largeur intérieure ne dépasse pas la moyenne, l'accessibilité arrière est bonne...



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



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



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

# 10 BREAKS AUX ESSAIS

Suite de la page 53

des réactions relativement lentes. Lorsqu'elle est déchargée, la R12 prend de la vitesse — ô combien ! — mais ses freins deviennent un peu faibles, en même temps qu'apparaît une certaine tendance à sous-virer. A noter un énorme pourcentage de baisse de moyenne en fonction de la charge.

■ **OPEL REKORD DIESEL** : La suspension en charge roule quelque peu en virage et son amortissement n'est pas parfait. Les freins sont « mous » et la boîte automatique laisse apparaître entre ses trois rapports deux « trous » béants, surtout entre la seconde et la troisième. La Rekord fait

preuve d'un manque de puissance affligeant qui ne disparaît guère à vide. En revanche, la suspension arrière devient alors raide et parfois peu confortable, tandis que l'adaptation de la boîte à la voiture ne s'améliore pas. Le pourcentage de baisse de moyenne en charge est relativement important.

## facilité d'utilisation

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

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

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

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

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

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

**Plate-forme installée en 20 s.**

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

Temps de mise en position normale : 5 s. La surface dégagée est importante mais présente des aspérités.

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

Hauteur du sol au plancher : 49 cm.

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

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

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

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

Isolation : moquette au sol, flancs rembourrés, vinyl et matelas d'air sous pavillon.

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

**Plate-forme installée en 20 s.**

Temps pour dégager la planchette de custode (supplément concessionnaire) : 5 s.

La position du siège AR en break forme un plancher plat. Pour le libérer, on manœuvre deux verrous situés à son sommet et l'on risque de se coincer les doigts. La planchette de custode peut se mettre à la verticale. Elle se démonte à l'aide d'un verrou situé sur sa face inférieure. Temps de remise en position de la banquette AR : 10 s.

Pour la remise en position normale de la banquette AR, il faut également manœuvrer les verrous, ce qui est peu pratique. Temps de remise de la planchette de custode : 5 s. Une fois ouvert, le hayon AR ne présente aucun risque pour la tête de l'opérateur. Hauteur du sol au plancher : 50 cm.

■ **PEUGEOT 204** : Banquette abattue, la longueur utilisable ne dépasse pas 140 cm. Quelques bricolages peuvent permettre, à la grande rigueur, de s'allonger tant bien que mal. En laissant en place le dossier AR mais en déboîtant le siège (deux écrous de chaque côté fixent les charnières au plancher), on obtient un gain de 17 cm, et même de 40 cm en poussant à fond vers l'AV les sièges AV.

Les blocs de section carrée qui abritent sur chaque flanc les suspensions réduisent à 90 cm la largeur disponible à ce niveau, alors qu'elle atteint ailleurs 115 cm. Ce décalage peut inciter à installer des éléments de rangement qui seront faciles à fixer. La suppression de la banquette AR donne naissance à un volume appréciable pour des bagages souples, ou semi-rigides de dimensions convenables.

Hayon : largeur de l'ouverture 115 cm sur 83 cm de haut. Légèrement incliné, le hayon accuse entre la serrure et la verticale abaissée depuis les charnières une différence de 35 cm. Le hayon peut rester entrouvert à l'arrêt par temps de pluie, la gouttière offrant une assez bonne protection.

A noter : on manque généralement de prise pour manipuler la banquette AR. Sur la 204, un levier la décale vers l'avant et facilite la manœuvre.

**Plate-forme installée en 15 s.**

Processus :

1° Actionner le levier situé sur le côté gauche du siège AR pour le mettre en position verticale ;

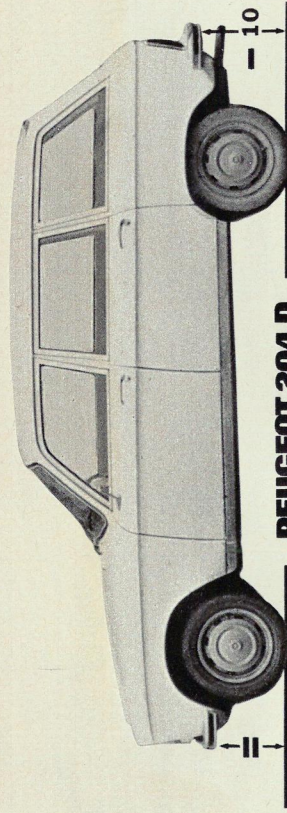
2° Déverrouiller le dossier AR à l'aide d'une petite poignée arceau située en son centre pour pouvoir le rabattre horizontalement. Il est nécessaire d'aider un peu ce déverrouillage en soulageant avec les mains les crochets de fixation.

### DIMENSIONS PRINCIPALES

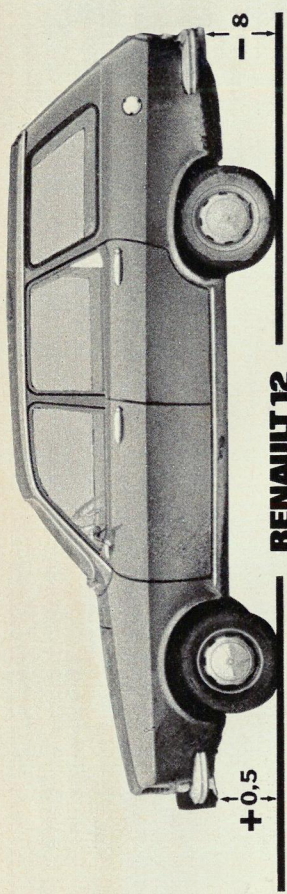
VOITURES	PLATE-FORME		HAYON		Hauteur du hayon ouvert
	Longueur	Largeur mini.	Hauteur	Largeur	
CITROËN DS 23	213	97 (7°)	92 (1°)	100 (8°)	158,5 (10°)
PEUGEOT 504	193	103 (4°)	70 (7°)	103 (7°)	181,5 (5°)
VOLVO 145	188	100 (5°)	78 (4°)	116 (3°)	171 (8°)
OPEL RD	180	110 (2°)	70 (7°)	110 (5°)	187 (3°)
TAUNUS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

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

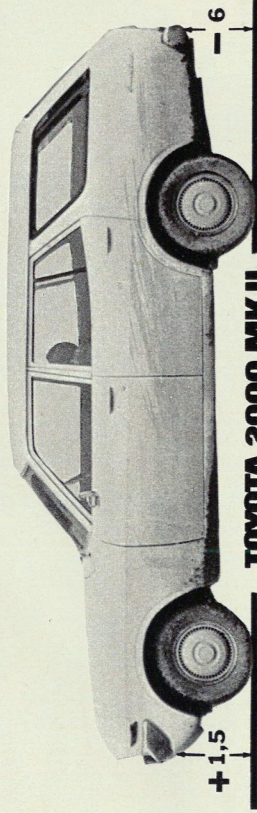




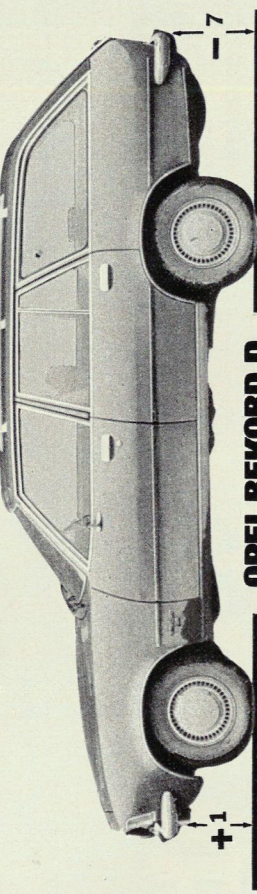
**PEUGEOT 204 D**



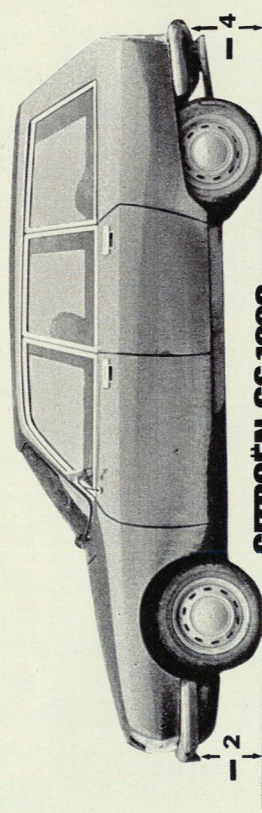
**RENAULT 12**



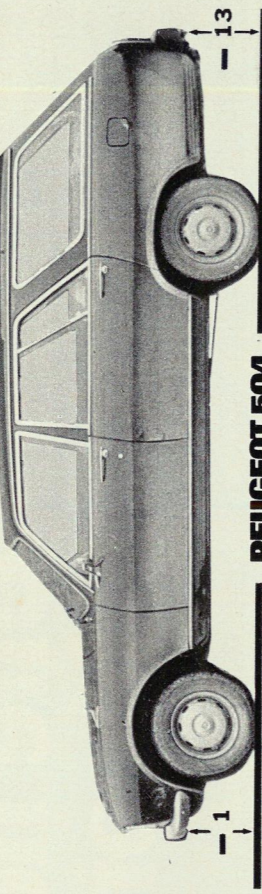
**TOYOTA 2000 MK II**



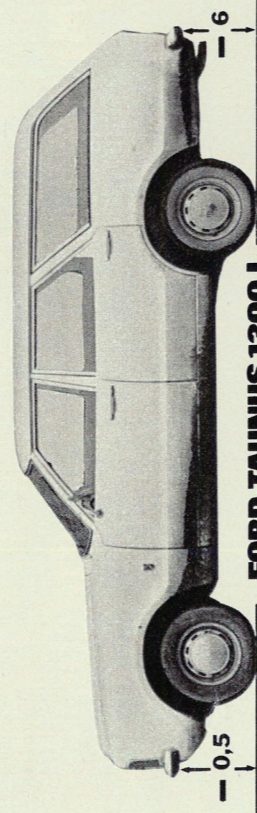
**OPEL REKORD D**



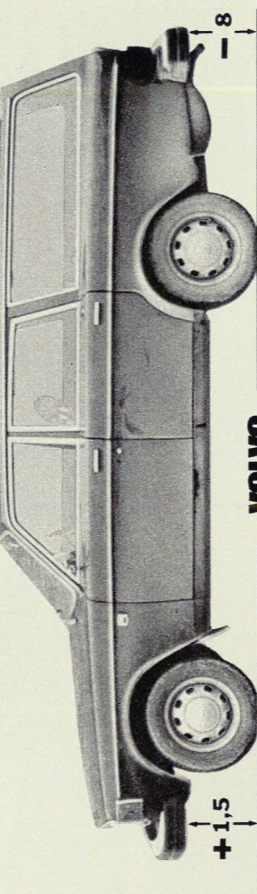
**CITROËN GS 1220**



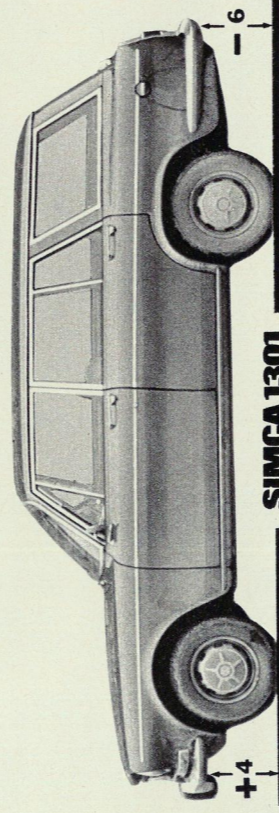
**PEUGEOT 504**



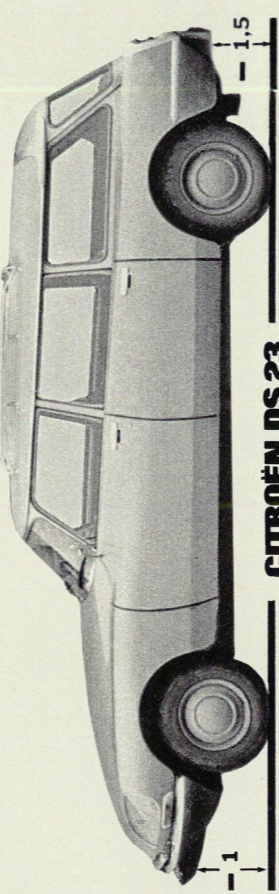
**FORD TAUNUS 1300 L**



**VOLVO**



**SIMCA 1301**



**CITROËN DS 23**

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

« bricolée ». On appréciera également sur ces documents le fléchissement — mesuré par nos soins — des suspensions aux trois-quarts de charge ; certaines variations sont inacceptables.

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

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

Hauteur du sol au plancher : 54 cm.

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

Emplacements pour bagages en arrière du passage des roues. Le vaste volume disponible entre le plancher et la banquette rabattue (capable, par exemple, de loger un vaste sac de marin) est aisément accessible en basculant les dossiers AV vers l'avant.

Hayon : ouverture compensée en toutes positions. Largeur, 120 cm ; hauteur, 76 cm (la hauteur intérieure est de 84 cm). Sa gouttière permet de laisser le hayon ouvert sous la pluie. On pourrait sans difficulté visser une poignée permettant de refermer de l'intérieur. Hayon incliné (entre la ser-

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

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

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

**Plate-forme installée en 4 s.**

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

Dans cette position, la surface dégagée est légèrement inclinée au niveau du dossier AR. La banquette AR ne se relevant pas, ce sont les dossiers des sièges AV qui arrêteront les marchandises sur un coup de frein. Pour disposer entièrement le dossier AR en position horizontale, les dossiers AV doivent se trouver en position semi-inclinée.

Même observation pour la remise en position normale qui demande un temps de quatre secondes. Il faut soulever d'une main la partie médiane du plancher qui peut empêcher la fermeture. Une fois ouvert,

le hayon n'est pas dangereux pour la tête de l'utilisateur. Hauteur du plancher par rapport au sol : 51 cm.

■ **VOLVO** : La banquette AR rabattue dégage une longueur au sol de 188 cm, d'un dessin très irrégulier sur les flancs : 100 cm entre les passages des roues AR, 120 cm plus en arrière avec la roue de secours. Derrière la roue AR droite, un emplacement pour une grosse valise plate. Au même endroit, une trappe masque un fourre-tout dans lequel le constructeur a placé le lave-glace AR et un bidon d'huile ; il offre également la place par exemple, pour un petit réchaud et une trousse de toilette.

Isolation : sol revêtu de moquette, y compris le dessous de la banquette escamotée, et les flancs de la voiture. Pavillon avec plastique adhérent aux arceaux de sécurité, ce qui peut créer des « points de froid ».

Hayon : ouverture, 116 cm de large sur 78 cm de haut ; surface AR pratiquement verticale. Le hayon se maintient ouvert en toutes positions. A l'arrêt, obligation de le fermer s'il pleut. Des dix breaks examinés, le Volvo est le seul avec la DS 23 qui offre un hayon ouvrable et refermable de l'intérieur. La banquette AR étant en position normale, les dossiers des sièges AV abattus

# 10 BREAKS AUX ESSAIS

Suite de la page 57

offrent une position couchette acceptable.

## Plate-forme installée en 14 s.

Système pratique, dès que l'on a déouvert le siège AR, afin de le rabattre verticalement (ils sont situés en dessous, à droite et à gauche). Pour rabattre ensuite le dossier à l'horizontale, deux poignées situées en haut du dossier permettent le déverrouillage.

Temps de mise en position habitable : 6 s. La surface du plancher AR est plane. Une fois ouvert, le hayon AR arrive à la hauteur du front d'une personne de 1,80 m. Bien que compensé, le système de déverrouillage du hayon est rudimentaire et peu pratique. L'ouverture est possible de l'intérieur.

Ce break offre, par ailleurs, deux places supplémentaires situées à l'AR, dans le sens inverse de la marche. Chacun des sièges de cette petite banquette est muni d'une ceinture de sécurité. Ces places sont surtout valables pour des enfants, car une personne de taille normale touche le plafond. Temps de mise en place : 15 s ; rabattage : 15 s. La roue de secours est située à l'AR gauche sous un carénage en plastique. En cas de crevaillon, il faut dégager une partie de la cargaison. Hauteur du plancher par rapport au sol : 63 cm.

■ **FORD** : Banquette AR rabattue, la longueur disponible est de 180 cm. On peut la prolonger de 20 cm en avançant à fond les sièges AV. Largeur minimale au passage des roues AR : 112 cm ; maximale : 135 cm. Deux vastes emplacements sur les flancs à l'arrière qu'il est possible de garnir d'éléments de rangement.

La roue de secours est décalée sous le plancher vers la gauche ; on découvre à droite une trappe de 40 cm de large sur 70 cm de long, masquant un espace de 6 cm d'épaisseur, où l'on peut glisser des objets plats.

Hayon : ouverture, 125 cm de large sur 70 cm de haut, compensé. La gouttière bien disposée permet de laisser ouvert à l'arrêt par temps de pluie. Hayon fermé : sensiblement vertical.

Isolation : pavillon habillé de vinyl perforé avec matelas d'air. Flancs matière plastique. Plancher en tôle nervurée.

Ce break est particulièrement habitable en raison de ses formes intérieures simples et de son vaste volume.

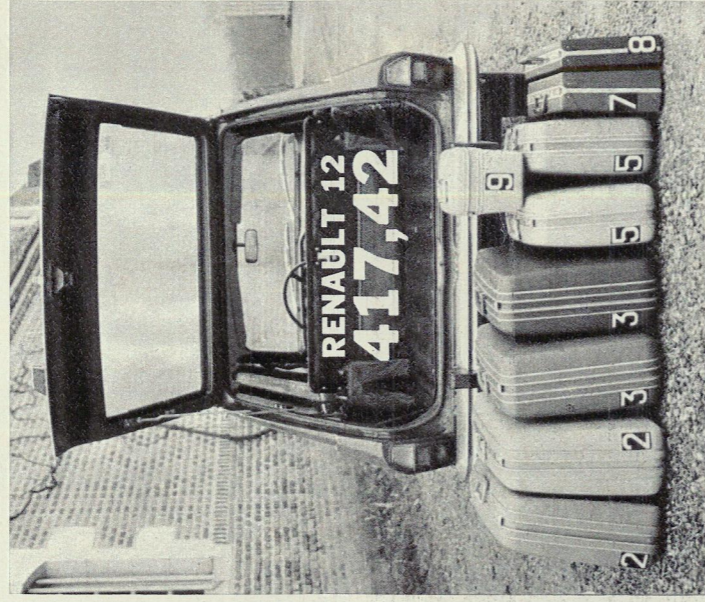
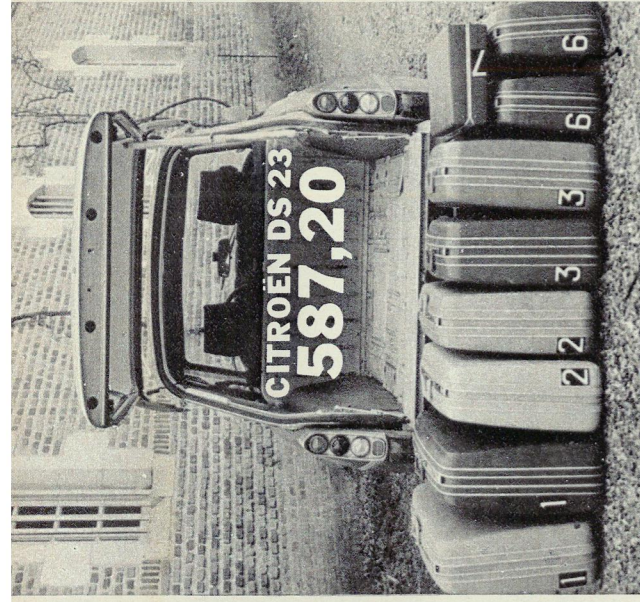
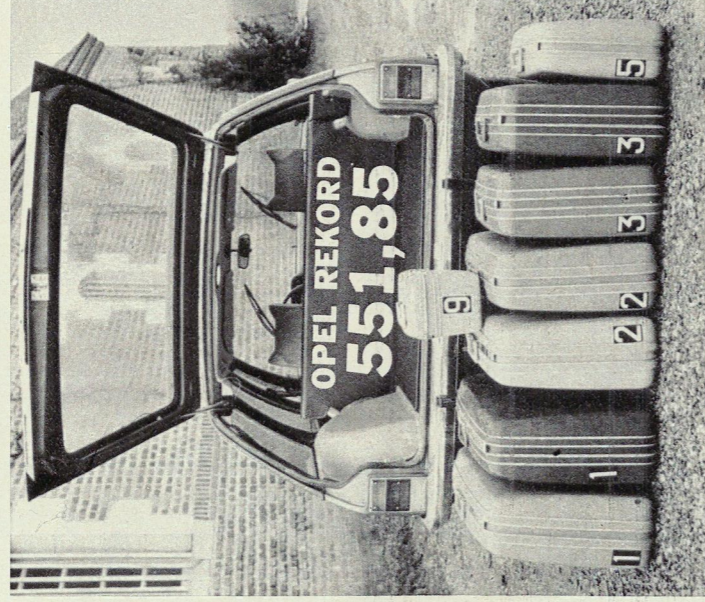
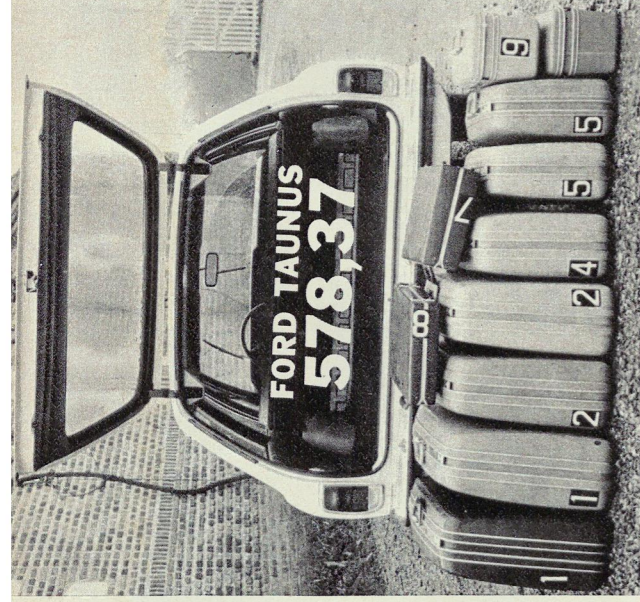
## Plate-forme installée en 10 s.

Un bouton coulissant, situé au haut de son verso, déverrouille le dossier AR pour le rabattre à l'horizontale ; le verrouillage s'effectue d'ailleurs plus ou moins bien.

Temps de mise en position normale : 8 s.

Comme sur la Toyota, les dossiers AV peuvent gêner la manœuvre du dossier AR. Le fait que le siège AR ne soit pas rabattable ôte toute protection aux sièges AV en cas de glissement de la cargaison au freinage. A vide, le hayon AR arrive à hauteur du front ; il peut être dangereux à pleine charge. La roue de secours est située sous une trappe à l'AR. Un déchargement partiel de la cargaison est nécessaire en cas de crevaillon. Hauteur du plancher par rapport au sol : 58 cm.

■ **SIMCA 1301** : Banquette abattue, la longueur au plancher atteint 160 cm. On peut s'allonger en diagonale, mais en démontant



la banquette AR (deux écrous), on dégage 20 cm au-delà de la plaque constituée par le dossier AR. A charge de combler ce volume avec les valises ou les sacs adéquats. L'angle entre les passages de roues : 95 cm ; au-delà et en deçà : 135 cm. Cela laisse quatre emplacements où disposer les bagages de part et d'autre des dormeurs.

La roue de secours est située sous le plancher à l'arrière, masquée par un large panneau carré qui — tout au moins sur le modèle luxe — peut constituer une table de camping ; ce logement de la roue réserve quelques places de fourre-tout.

Hayon : de tous les breaks présentés, c'est le seul, avec la DS, dont le hayon s'abat dans le prolongement du plancher. Pour cette manœuvre, il faut d'abord baisser la glace par une manivelle extérieure. Ce hayon peut donc tenir lieu de table ou prolonger de 60 cm la surface habitable... mais par temps sec seulement, bien entendu. La glace descendante ne saurait comporter d'essuie-glace, même en option. On peut conserver la vision vers l'arrière sur des parcours boueux, en l'entrebaillant légèrement. Largeur de l'ouverture : 100 cm, hauteur : 70 cm. Hayon légèrement incliné (décalage à la verticale de 25 cm).

Isolation : vinyl perforé sous le pavillon, avec matelas d'air ; flancs rembourrés ; plancher tôle nervurée.

Le break 1301 présenté ici possède seulement un banquette AV à dossier fixe.

## Plate-forme installée en 19 s.

La position « charge » s'obtient en soulevant le siège de la banquette AR pour le mettre en position verticale ; cette opération est peu commode, car le siège se coince

sous le dossier. Ensuite, il suffit de rabattre le levier situé en haut, à son verso.

La mise en position « tourisme » s'effectue en sept secondes.

Quatre anneaux chromés, disposés de chaque côté du compartiment break, sont destinés à accrocher des sièges supplémentaires. La surface dégagée est plane.

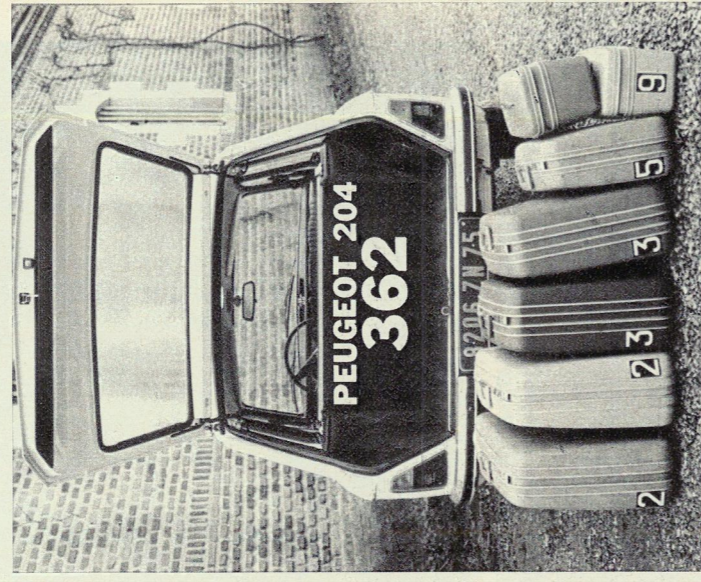
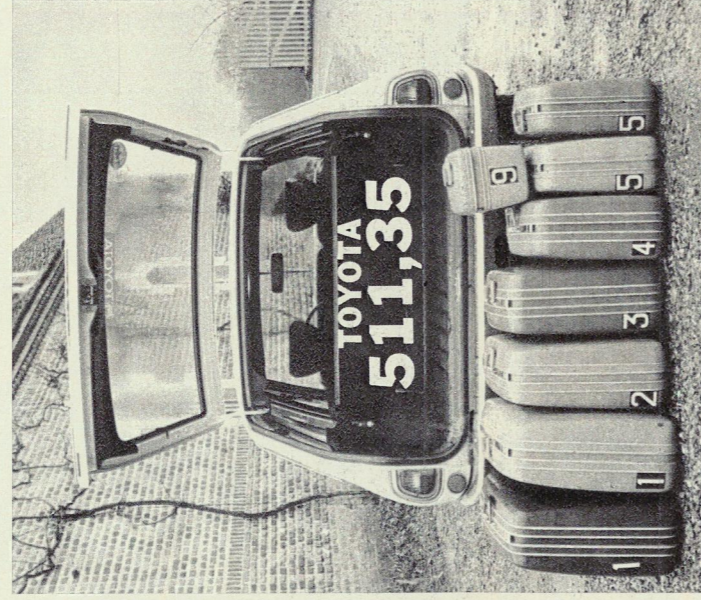
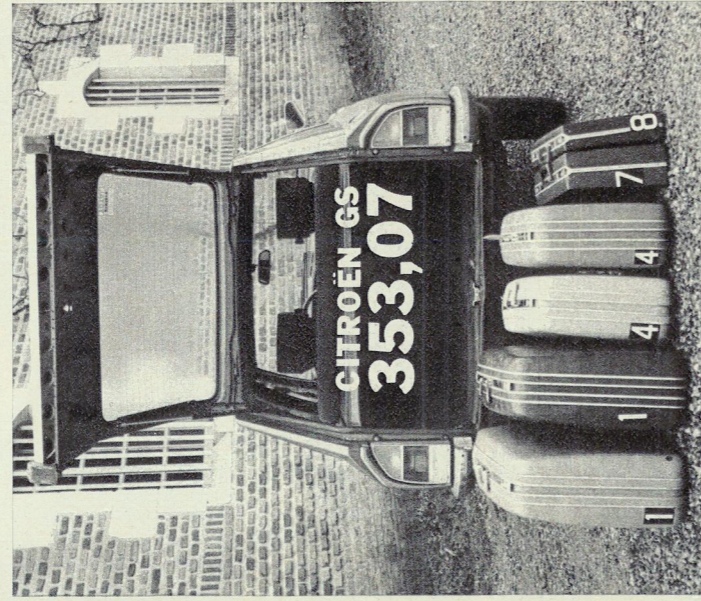
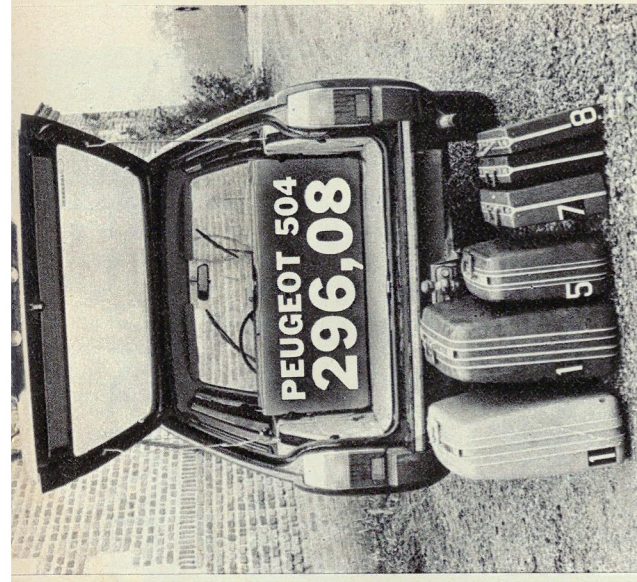
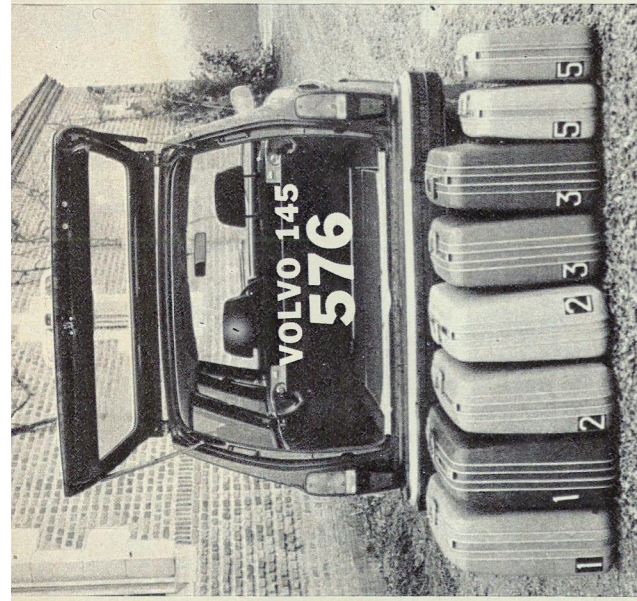
Le hayon AR s'ouvre en baissant sa glace ; cette ouverture s'effectue de haut en bas, augmentant d'autant la surface de chargement. La plaque d'immatriculation se trouvant sur le hayon est articulée. La roue de secours est située sous le plancher et nécessite, en cas de crevaillon, la décharge de la moitié au moins de la cargaison.

Sur le toit, quatre points de fixation sont prévus pour une galerie.

■ **PEUGEOT 504** : Banquette abattue, longueur au plancher 193 cm ; largeur 103 cm tout au long, les caches des roues AR étant prolongées par de vastes boîtes de plastique larges de 15 cm et arrivant à la base des glaces, abritant les bras de levage du hayon (possibilité de fixer des vide-poches au-dessus).

La roue de secours est sous le plancher (au détrimment de son accessibilité). Celui-ci, d'abord horizontal sur une profondeur de 65 cm à partir du hayon, se creuse ensuite de quelques centimètres. Le sol est recouvert de plastique sur feutre.

Hayon : équilibré en toutes positions. Sa gouttière permet de le laisser ouvert à l'arrêt en cas de pluie. Ouverture 103 cm sur 70 cm de haut. Hayon incliné (entre la serrure et la verticale abaissée depuis les charnières : 60 cm).



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

**Plate-forme installée en 15 s.**

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

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

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

Hauteur du sol au plancher : 63 cm.

■ **RENAULT 12 :** Banquette abattue, la longueur au plancher est de 160 cm, ce qui ne permet pas au voyageur de s'allonger complètement. Toutefois, des randonneurs peuvent envisager d'ôter la banquette AR. La manœuvre n'est pas prévue par le constructeur, mais elle n'exige que la manipulation de deux boulons. Dans ce cas, la longueur atteint 180 cm. La surface au plancher présente des irrégularités. Vers l'arrière, 100 cm de largeur entre la roue de secours et le bloc abritant le tuyau d'alimentation du réservoir (à gauche). En arrière des portes AR, la largeur n'est que de 85 cm, en raison des deux blocs coiffant les suspensions. Sol cou-

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

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

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

**Plate-forme installée en 23 s.**

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

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

■ **OPEL :** La banquette AR rabattue dégage une longueur de 180 cm et une largeur de 110 cm entre les passages de roues. La roue de secours déborde largement, alors qu'à l'opposé un vaste emplacement reste disponible pour une valise ou un élément de rangement fixe. Le cache de roue de secours, vaste et aisé à ouvrir, peut constituer un petit fourre-tout.

Entre la banquette AR basculée et le plancher, large volume pour des bagages souples. Près du hayon, une trappe révèle un surprenant mini-coffre, large, mais très plat et encombré par deux nervures : on peut y loger des outils, une trousse de toilette...

La banquette arrière se trouvant dépliée, il subsiste à l'arrière un volume important réservé aux bagages. Calculée à l'aide de notre jeu de valises-étalon, la contenance de chaque voiture est indiquée ici en dm<sup>3</sup>.

Isolation : moquette sur le plancher et sur les flancs, portes rembourrées, pavillon habillé de vinyl perforé avec couche d'air. Habillage extérieur du toit en vinyl noir.

Hayon : ouverture, 110 cm de large sur 70 cm. Hayon incliné (entre la serrure et la verticale abaissée au sol depuis les charnières : 70 cm), refermable de l'intérieur. Ne peut rester ouvert à l'arrêt, s'il pleut. La banquette AR en position normale, les dossiers AV offrent des couchettes décentes.

**Plate-forme installée en 15 s.**

Opération pratique, grâce à un anneau poignée situé au verso du dossier AR.

Temps de mise en position normale : 8 s.

Une fois ouvert, le hayon n'est pas dangereux à vide ; en charge, il exige qu'on y prête attention. La roue de secours est placée à l'AR gauche sous un carénage en plastique. Elle nécessite un déchargement partiel de la cargaison en cas de crevaison. Les bossages situés sur les ailes et destinés à servir de butées au dossier du siège AR sont très proéminents et éventuellement dangereux. On appréciera la galerie de toit livrée en série, spacieuse et robuste. Hauteur du plancher par rapport au sol : 63 cm.

Valises, galerie de toit, n<sup>os</sup> 1, 2, 4, 6 et 9 soit un volume de 295 dm<sup>3</sup>.

Essais réalisés par A. Costa avec la collaboration de P. et M. Borne, G. Boucher, C. Brive, J.-M. Boëlle, R. Séjourné et A. Corrolier.

# 10 BREAKS AUX ESSAIS



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

**DS 23**



**PEUGEOT 504**



**TOYOTA 2000 MK II**





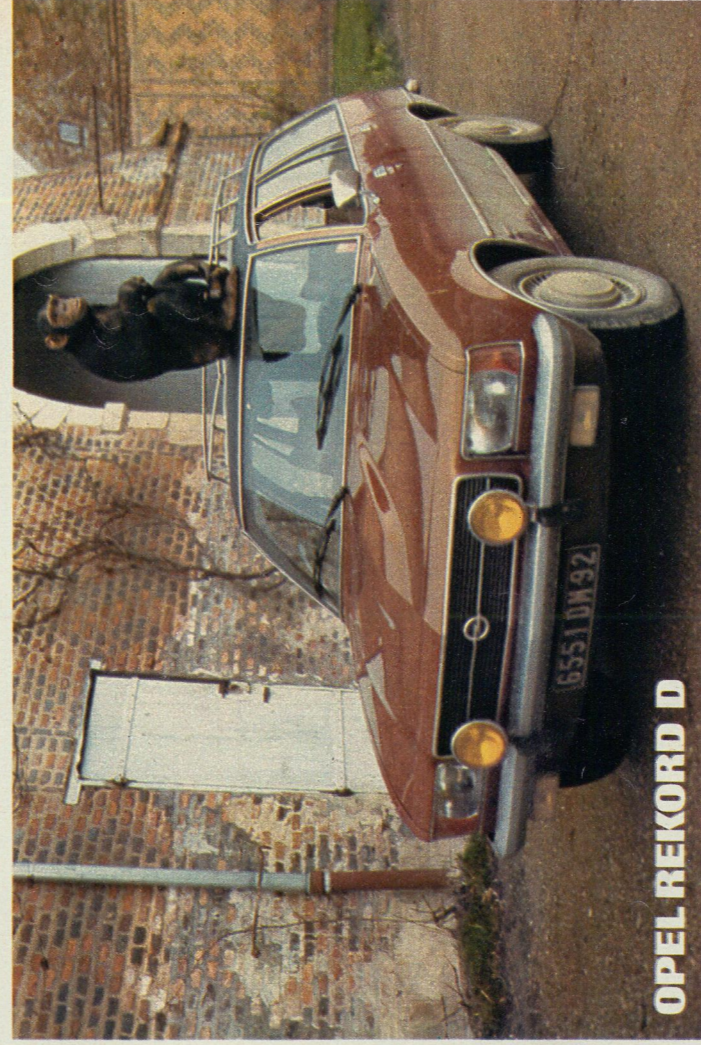
**SIMCA 1301**



**FORD TAUNUS 1300 L**



**CITROËN GS 1220**



**OPEL REKORD D**



**VOLVO**



**PEUGEOT 204 D**

## confort et équipement

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

■ **CITROEN DS 23** : Très confortable mais un peu bruyant. Tableau de bord habituel de la DS, avec une petite montre centrale, un cendrier plutôt ridicule, un grand compte-tours, un jeu très complet d'aérateurs et un frein « à main » au pied. Des vide-poches pratiques dans les portières avant. Les sièges sont ceux de la DS avec leur confort et leurs appuie-tête fixés de manière discutable. Le hayon supérieur nécessite l'emploi des deux mains pour le refermer. Un plafonnier à l'extrême arrière est commandé automatiquement.

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

*suite page 66*

### LES PERFECTIONNEMENTS QUI FONT UNE VOITURE AGRÉABLE

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

suite de la page 64

une assez vaste tablette vide-poches sous la boîte à gants petite mais fermant à clé. Au tableau également, un important aérateur central orientable à ne pas confondre avec un cendrier. Les sièges sont confortables et possèdent des appuie-tête intégrés et escamotables ainsi que des ceintures à enrouleur très pratiques. A remarquer les déflecteurs ouvrants aux glaces des portières arrière. Côté esthétique, le profil est peu engageant.

■ **VOLVO 145** : Silencieux et confortable. Traité en noir, le tableau de bord fait sérieux. Une grande montre et un voyant lumineux en cas d'ennui de frein. Un grand nombre de commandes par boutons lumineux. Une minuterie au tableau déclenche des battements d'essuie-glace espacés, toutes les 20 secondes au besoin. Les sièges sont confortables avec appuie-tête intégrés et ceintures à enrouleur. Les deux rétro extérieurs sont bleutés, combattant ainsi l'éblouissement nocturne. La boîte à gants de dimensions moyennes ferme à clé. Un plafonnier à l'extrême arrière. Lorsque la petite banquette arrière est en place, elle restreint la visibilité vers l'arrière. La commande du hayon n'est pas entièrement compensée.

■ **SIMCA 1301** : Moteur un peu bruyant. Ensemble simple et démodé. Une grande montre, un cendrier plutôt ridicule et deux petits vide-poches latéraux fermant à clé. Deux plafonniers. Une commande à

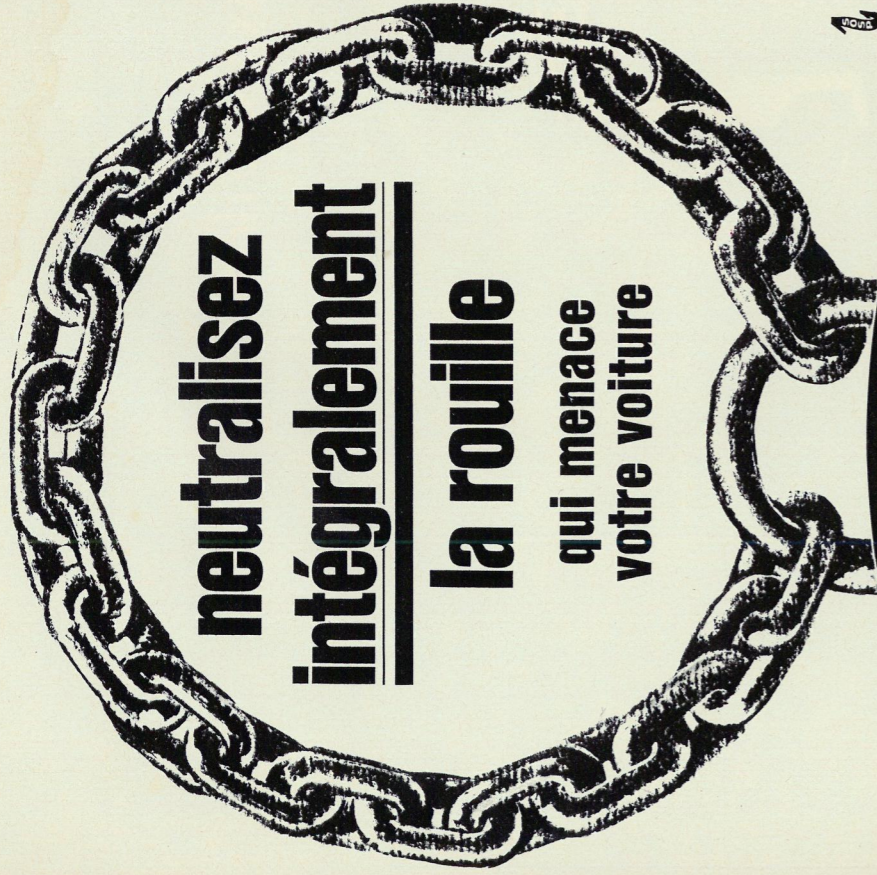
# le bil

L ne s'agit pas de désigner péremptoirement l'un des dix modèles essayés et de conclure qu'il est le meilleur. On peut désirer acheter un break pour de multiples raisons, pour transporter souvent de faibles charges ou pour charrier rarement des fardeaux pesants ; pour livrer de la plume ou du plomb ; pour partir en vacances à Tamanrasset ou aux Sables d'Olonne ; à deux personnes ou avec des enfants... A chaque problème, sa solution ou plutôt son meilleur compromis. Voici le bilan de nos essais et le portrait express de chaque véhicule :

■ **OPEL REKORD CARAVAN DIESEL** : L'un des Diesel les plus silencieux que j'aie jamais entendus. Un équipement ultra-complet et une présentation luxueuse, avec des essuie-glace de phares bien utiles sur autoroute et cent équipements séduisants, dont une galerie de toit intégrée bien pratique. Malheureusement, la boîte automatique s'accommode mal de la puissance déjà limitée du moteur. Les performances sont vraiment décevantes et la consommation sur autoroute en charge s'en ressent... En charge, la suspension et les freins sont « mous ». A vide, la raideur de l'arrière n'est pas toujours plaisante. Il faudrait revoir cette voiture avec une boîte mécanique au lieu de cet automatisme qui ne lui convient vraiment pas. Prix (modèle essayé) : 33 905 F.

■ **CITROEN DS 23 CONFORT** : Il est le plus coûteux à l'exception du Caravan Diesel de chez Opel. Il possède également la plus importante charge utile avec la 504 : 500 kg. C'est lui qui consomme généralement le plus — sauf en charge sur autoroute — mais ses performances sont les meilleures, en dépit d'un encombrement qui le freine sur les petites routes très sinueuses. Sa suspension hydropneumatique lui permet de digérer la charge sans changement d'assiette notable et sans que la sécurité — tenue de route, freinage et direction — en souffre de quelque manière que ce soit. Il se conduit sans fatigue et s'adapte particulièrement bien aux très mauvais sols (garde au sol réglable). Sa plate-forme de chargement est la plus longue mais sa largeur — accès y compris — est relativement faible. Son équipement est plutôt complet. Un engin rapide de grand tourisme. Prix (modèle essayé) : 28 900 F.

■ **PEUGEOT 504 FAMILIALE « AUTOMATIQUE »** : Il n'est pas destiné à être conduit sèchement sur les mauvais chemins mais son silence et sa boîte automatique en font un engin peu fatigant qui se mène sans problèmes à vitesse moyenne. Il est plus rapide que nerveux, surtout en charge, et sa consommation est relativement importante, surtout en charge et sur autoroute. Sa banquette AR de familiale est aussi escamotable : elle se rabat vers l'avant afin de donner accès à une troisième banquette biplace (le toit est surélevé à cet effet). Celle-ci peut aussi disparaître mais si la charge n'est pas bien répartie entre le compartiment AR et la grande banquette postérieure, la suspension fléchit exagérément et la tenue de route subit une nette détérioration. Avec 375 kg de charge — maxi 500 kg — l'arrière s'abaisse déjà de 13 cm. Heureusement, un système de réglage rapide des projecteurs est



**neutralisez  
intégralement  
la rouille  
qui menace  
votre voiture**

**DINITROL ML  
et DINITROL CAR :**  
un traitement  
complet

60 points d'injection  
sous haute pression  
assurent la pénétration  
des produits dans toutes les  
anfractuosités du véhicule.

Documentation complète

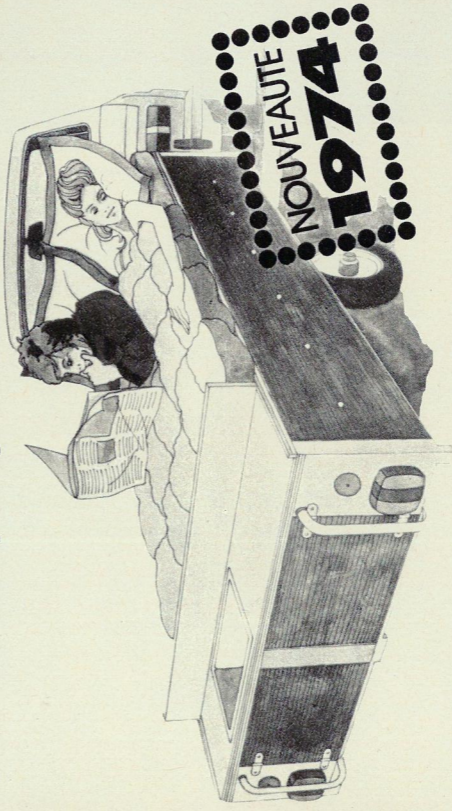
et liste des stations sur demande à

**DINITROL FRANCE SAMIP** - Usine du Gros Moulin 45000 AMILLY - Téléphone 85.47.12

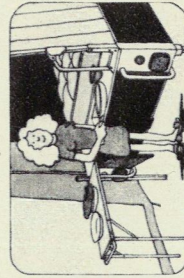
**DINITROL**  
TRAITEMENT  
ANTI  
ROUILLE

**DINITROL :**  
UNE PROTECTION  
EXTERIEURE  
ET INTERIEURE  
EFFICACE ET DURABLE  
ANTI-ROUILLE, INSONORISANT  
ANTI-NEIGE, ANTI-BOUE  
**GARANTIE 3 ANS**  
(voitures neuves)

comment transporter votre matériel  
de camping dans votre lit



*La faux départ : pour tout rentrer, il faut acheter 2 voitures !  
La solution : Corvette "c'est un coffre sur route, un lit et une cuisine sous la tente..."*



*Un lit, une cuisine : installé sous votre tente, "Corvette" devient un lit 2 places surélevé et une cuisine*



*Au retour, pas de problème de rangement, un fond de garage ou un sac se suffit.*

**remorque corvette,**  
la vraie solution du campeur.

**ERKA**

la sécurité par la qualité

Bon N° CO 7 à retourner à ERKA 112, rue Réaumur  
75002 Paris - Tel. 233.97.70 pour recevoir gratuitement  
une documentation en couleurs et un échantillon du  
métal plastifié anti-corrosion

nom

adresse

# 10 BREAKS AUX ESSAIS

piéd actionne simultanément essuie-glace et lave-glace électrique. Le hayon se manoeuvre très aisément et sa glace descendante est très pratique.

■ **TOYOTA 2000** : Silencieux mais raide à vide. Un tableau de bord de style américain, bien conçu avec des commandes claires et une grande montre. Un grand coffre à gants sur la droite, avec couvercle mais ne fermant pas à clé. Un gros défaut : les commandes d'essuie-glace et de lave-glace sont au tableau et non sous le volant. Les sièges sont enveloppants et compensent heureusement la dureté de la suspension à vide. Appuie-tête. L'ouverture du hayon est totalement compensée avec commande automatique d'un plafonnier arrière.

■ **FORD TAUNUS** : Confortable mais plutôt bruyant. Pas de montre et pas de totalisateur partiel sur le modèle essayé. Un vide-poches relativement grand mais ne fermant pas à clé, plus un vide-poches central sur la console. Sièges agréablement galbés mais sans appuie-tête. Commandé au pied, le lave-glace est un malheureux engin à pompe très démodé. L'ouverture du hayon est entièrement compensé avec commande automatique d'un plafonnier arrière.

■ **RENAULT 12** : Confortable et relativement silencieux. Dans ce modèle à la finition presque succincte, pas de montre mais un comp-teur partiel au tableau. Les essuie-glace se commandent malheureu-

sement du tableau et le lave-glace — pneumatique, hélas ! — est actionné séparément au pied. Une boîte à gants s'ouvrant malaisément mais sans serrure. Pas d'allume-cigarette. Ouverture du hayon compensée, s'actionnant d'une seule main. Pas de plafonnier à l'extrême arrière.

■ **PEUGEOT 204 D** : La suspension n'est pas désagréable mais le confort souffre énormément de la médiocre insonorisation. Tableau de bord plutôt agréable avec une belle montre et un partiel. Une très grande tablette, fort utilisable, un cendrier et un allume-cigarette. La commande d'essuie-glace à une seule vitesse est malheureusement au tableau de bord mais un levier sous le volant actionne simultanément les essuie-glace et le lave-glace électrique. Le hayon arrière est compensé, il s'ouvre d'une seule main, avec un plafonnier arrière à commande automatique.

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

# an de nos essais

prévu. Le pourcentage de baisse de moyenne routière en charge est l'un des plus sensibles. Il roule en virage et freine « long » lorsqu'il se trouve en charge. Pourtant, si l'on considère son volume, son silence et son style général, il se présente de manière plutôt favorable vis-à-vis de la concurrence étrangère. Prix (modèle essayé) : 24 550 F.

■ **VOLVO 145 82 CH** : Il est coûteux, très bien présenté et bourré de gadgets dont quelques-uns fort utiles comme l'essuie-glace arrière, quasi indispensable sur tous les breaks. Par rapport à sa cylindrée, il présente des performances moyennes mais son moteur est silencieux et plutôt nerveux, cela avec des consommations relativement élevées, sauf lorsqu'on peut le lancer sur autoroute. Ses qualités routières diminuent sans trop d'excès en fonction de la charge — roulis et baisse de freinage — et il est maniable à vide par rapport à son encombrement. Sa plate-forme de chargement est longue. Une troisième banquette escamotable est orientée vers l'arrière, pour deux enfants. Un engin valable pour ceux qui exigent un certain standing. Prix (modèle essayé) : 28 000 F.

■ **SIMCA 1301** : C'est le moins coûteux des véhicules essayés et ce n'est pas le plus médiocre. Cette constatation vaut un compliment. Ses performances sont honnêtes, d'abord en ce qui concerne la vitesse, et sa sobriété en charge — surtout sur autoroute — est flatteuse par rapport à sa charge utile. Sa présentation est un peu dénuée mais ses réactions routières sont saines en charge. En revanche, sa suspension AR est raide à vide. La glace AR descendante est agréable. Prix (modèle essayé) : 15 795 F.

■ **TOYOTA 2000 MK II** : Son esthétique plaira à tous les amateurs de voitures américaines. Elle se traduit par une très grande largeur au hayon : 120 cm. Le moteur 2 litres possède un excellent couple mais il est vrai que la charge utile de 350 kg est faible par rapport à la masse du véhicule. Il est nettement plus nerveux et souple que rapide, surtout en charge. Par rapport à la cylindrée, la sobriété à vide est très intéressante. Ses qualités routières subissent peu de modifications en fonction de la charge — 2,7 % de baisse de moyenne routière en charge. La suspension AR à vide devient peu confortable en raison de sa raideur tandis que l'efficacité des freins diminue assez rapidement en charge. La direction n'est pas un miracle de précision. Les cotes de sa plate-forme de chargement la classent dans la bonne moyenne. Un bon véhicule silencieux, nerveux et agréable à demi-charge, surtout si l'on transporte des matériaux à faible densité. Prix (modèle essayé) 22 690 F.

■ **FORD TAUNUS 1300 L** : Encore une importante carrosserie style U.S.A., avec un petit moteur dont la sobriété ne résiste pas tous les jours au poids qu'il lui faut trainer, surtout lorsque la vitesse augmente. Un honnête véhicule cependant, avec une assez faible charge utile par rapport à son encombrement, ce qui n'empêche pas la quatrième d'être peu durante. En dépit d'un pourcentage de baisse de moyenne en charge sensible, il n'est pas désagréable à conduire et sa plate-forme de chargement est la plus large, ainsi que son hayon. Et puis le prix n'est pas élevé par rapport au volume

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

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

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

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

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

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

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