

L'auto-Journal

PARAÎT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 9 - 15 MAI 1976 - PRIX : 5 F

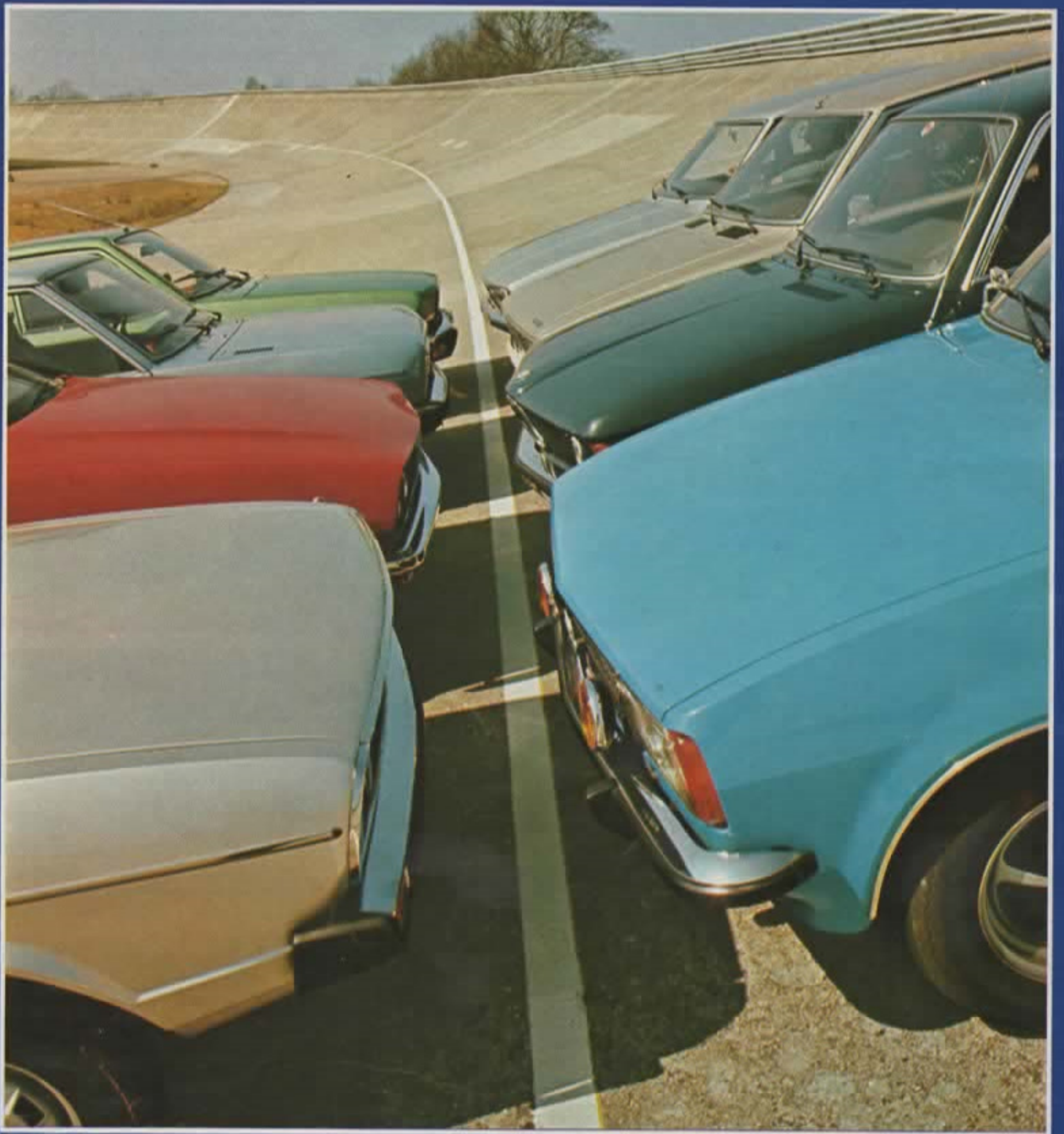
LA R17TS AU BANC D'ESSAI

COUPE D'EUROPE DES 8 / 110 CV



FORD TAUNUS 1600 GL
RENAULT 20 L / BMW 3.16
VW PASSAT TS / FIAT 131 S 1600
OPEL ASCONA 1600 GLS
SIMCA 1308 GT / PRINCESS 1,8 L

COUPE D'EUROPE DES 8/10 CV



SIMCA 1308 GT / OPEL ASCONA 1600 GLS

FIAT 131 S 1600 / BMW 3.16

FORD TAUNUS 1600 GL / PRINCESS 1,8 L

VW PASSAT TS / RENAULT 20 L

LA COUPE D'EUROPE DES 8/10 CV



SIMCA 1308 GT

■ S'inspirant de sa cousine la 1 100, cette berline à cinq portes est la seule, avec la Princess, à disposer d'un moteur transversal. Nous avons choisi la version la plus puissante et la mieux équipée, la 1308.



OPEL ASCONA 1600 GLS

■ Redessiné cette année ce modèle affiche sur le plan esthétique des progrès peu contestables par rapport au précédent. Sur le plan technique elle s'en tient au classicisme et conserve son pont arrière rigide.



FIAT 131 S 1600

■ Le grand constructeur turinois met en avant cette berline traditionnelle à laquelle il prête une longévité peu commune. Fait à signaler : dans notre coupe cette voiture est seule à offrir cinq vitesses.



BMW 3.16

■ La plus coûteuse, la plus petite du lot et la seule à ne posséder que deux portes. Pour pouvoir l'inscrire dans le cadre défini nous avons dû choisir le modèle le moins cher et le moins puissant de BMW.



FORD TAUNUS 1600 GL

■ Récemment redessinée non sans bonheur, la berline moyenne de Cologne ne se distingue guère par son originalité. Elle est proposée avec de nombreux moteurs ; le 1600 se situe au juste milieu.



PRINCESS 1,8 L

■ Se détachant dans la production inégale de la British Leyland cette voiture bien dessinée a ici l'exclusivité de la suspension hydraulique et de la direction assistée. Il ne lui manque qu'un moteur moderne.



VW PASSAT TS

■ C'est avec ce modèle que Volkswagen a fait son entrée dans le club des traction avant. La version TS, qui trouve sa place dans notre confrontation, est à la fois la plus puissante et la mieux présentée.

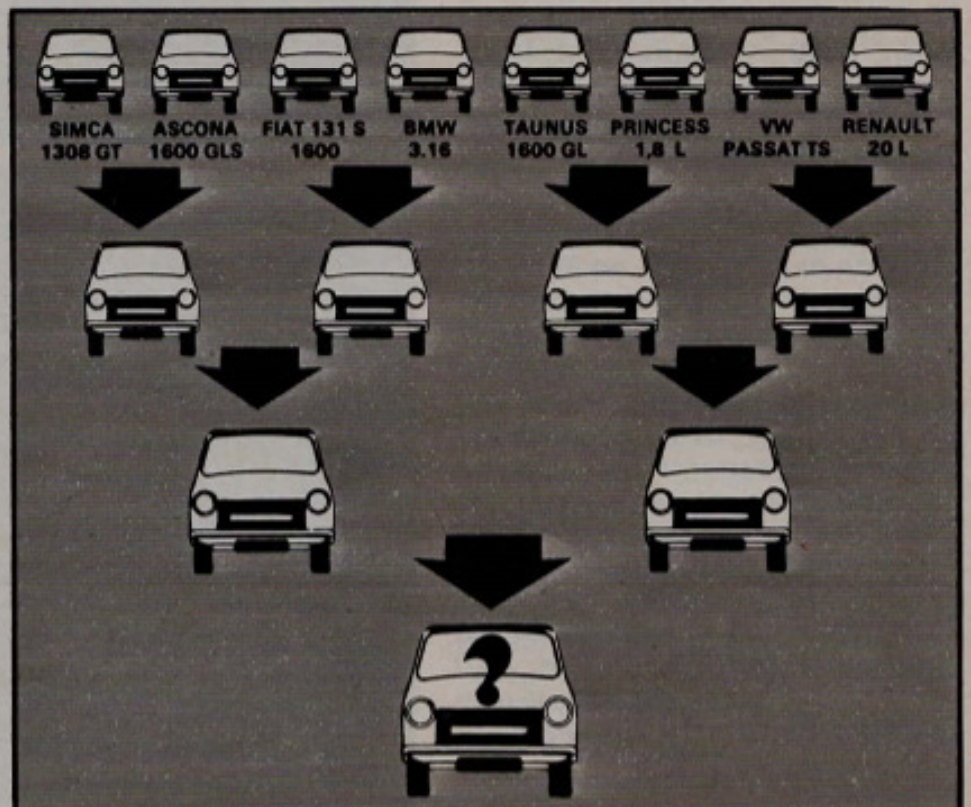


RENAULT 20 L

■ Sous la carrosserie de la Renault 30, ce modèle cache un quatre cylindres... de circonstance emprunté à la R 16 TX, mais avec une boîte à quatre vitesses. Cette version L est la plus dépouillée.

LES HUIT CONCURRENTES AU DÉPART

■ Cette Coupe d'Europe des 8/10 CV, dont nous publions aujourd'hui les éliminatoires, rassemble des modèles très variés et d'un intérêt peu commun. On verra ainsi, au gré du tirage au sort, s'affronter quatre voitures allemandes, (les VW Passat TS, Opel Ascona 1600, Ford Taunus 1600, BMW 3.16), deux françaises (les Renault 20 et Simca 1308), une italienne (la Fiat 131), et une britannique (la Leyland Princess 1800). Quatre traction avant se mesurent à quatre modèles classiques. On remarquera que la plupart des concurrentes ont fait tout récemment leur apparition sur le marché et suscitent un intérêt très vif. C'est le cas pour les deux françaises, l'Opel Ascona, la Ford Taunus, la BMW 3.16 et la Princess.



COUPE D'EUROPE DES 8/10

SIMCA 1308 GT

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 8 CV. Cylindrée : 1 442 cm³. Quatre cylindres en ligne. Placé transversalement en avant de l'essieu avant et incliné vers l'arrière. Alésage : 76,7 mm, course 78 mm. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Refroidissement par mélange antigel en circuit fermé avec vase d'expansion, pompe et thermostat. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter manuel. Contenance du réservoir : 60 litres. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie : 12 V 48 Ah. Alternateur 35 A. Rapport volumétrique : 9,5 : 1. Puissance maximale 85 ch DIN à 6500 tr/mn. Couple maximal : 12,7 mkg DIN à 3 000 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues AV motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme et commande hydraulique. Boîte de vitesse à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 5,55 m.

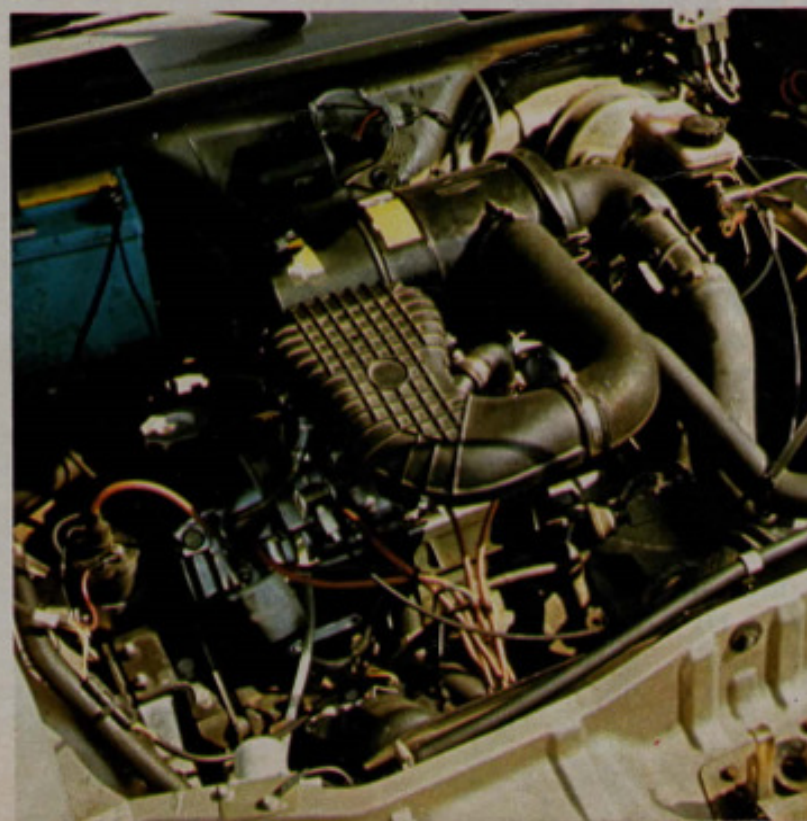
■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes par barres de torsion longitudinales, triangles transversaux et barre anti-roulis. **AR** : à roues indépendantes par bras tirés, ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés, disques à l'avant, tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUS** : 155 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 5 portes, 5 places. Longueur : 4,25 m, largeur : 1,68 m. Hauteur : 1,40 m. Empattement : 2,60 m. Voie AV : 1,415 m. Voie AR : 1,39 m. Poids : 1 050 kg.

En virage, la Simca ne se couche pas trop et reste bien en ligne. Le dessin de son avant est incontestablement réussi, on remarque ses essuie-phare montés en série. A l'intérieur, les sièges présentent un bel aspect, ils sont garnis en velours. Le capot ouvre dans le mauvais sens et le moteur est assez accessible pour les petites interventions. En position normale, le coffre contient onze valises (beaucoup de petites), ce qui représente tout de même 370 dm³. La Simca est avant-dernière, la banquette est repliable.



CV: PREMIÈRE RENCONTRE



OPEL ASCONA 1600 GLS

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 1 584 cm³. Quatre cylindres en ligne. Placé longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage 85 mm, course : 69,8 mm. Arbre à cames dans la culasse entraîné par chaîne. Refroidissement par mélange antigel avec pompe et thermostat. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir : 50 litres. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie 12 V 44 Ah. Alternateur 44 A. Rapport volumétrique : 8,8 : 1. Puissance maximale : 75 ch DIN à 5000 tr/mn. Couple maximal : 11,7 mkg DIN à 3200 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme. Boîte à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

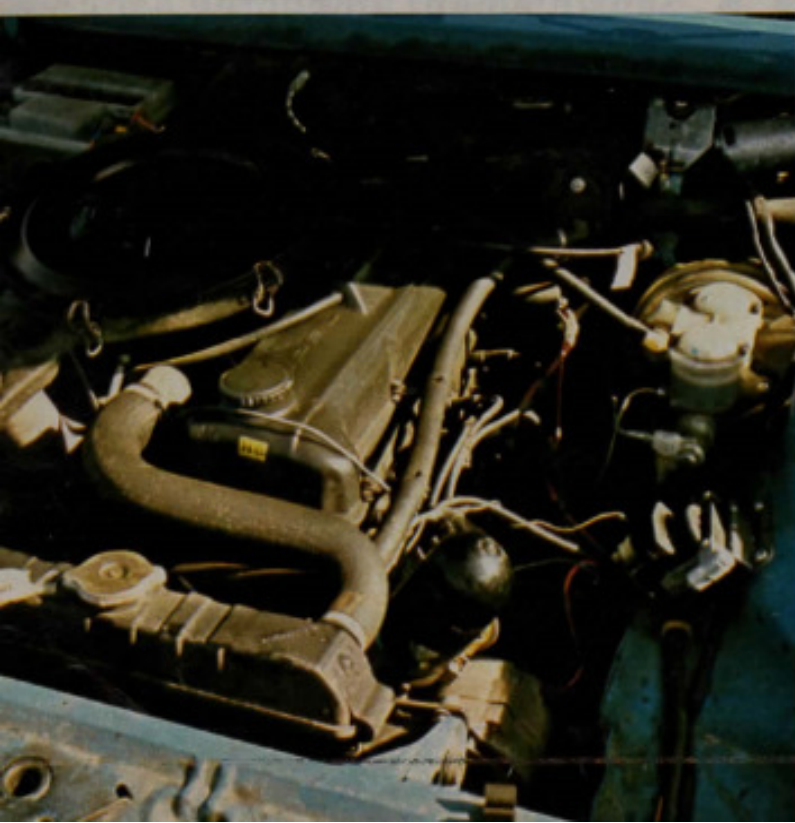
■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 4,90 m.

■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux et double bras de suspension trapézoïdaux. Barre stabilisatrice. **AR** : à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux, jambes de poussée longitudinales et bras transversaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés, à disque à l'avant et tambour à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 185/70 HR 13.

■ **CARROSSERIE** : 4 portes, 5 places. Longueur : 4,32 m, largeur : 1,37 m, hauteur : 1,38 m. Empattement : 2,52 mètres. Voie AV : 1,375 mètre. Voie AR : 1,375 mètre. Poids : 1 095 kg.



La nouvelle Opel se distingue par des phares ovales et la 1,6 reçoit en outre des projecteurs additionnels longue portée. Les sièges paraissent petits à l'avant, mais ils sont bien galbés et pourvus d'appuis-tête en série. Le moteur bénéficie d'une bonne accessibilité des organes mécaniques. Le coffre à bagages peut accueillir huit de nos valises, soit une capacité de 367,5 dm³ qui place l'Ascona au dernier rang de nos huit voitures en ce domaine. La roue de secours est encombrante, mais, où la mettre ailleurs?

COUPE D'EUROPE DES 8/10

SIMCA 1308 GT

VITESSE MAXIMALE : 159,8 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 19 S – 1 000 M : 35 S 4/5
REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 M : 20 S 2/5 – 1 000 M : 39 S

1 PERFORMANCES

■ La 1308 GT est la plus rapide des voitures de cette coupe. Son avantage est quand même assez mince, nous n'avons pu obtenir à Montlhéry les 165 km/h réalisés à Mortefontaine dans de meilleures conditions. Par ses rapides montées en régime, le moteur donne l'impression d'être brillant. Les résultats chiffrés ne la placent pourtant qu'en quatrième position

en accélération, derrière la Passat et la Taunus surprenante dans ce domaine. Elle fait pratiquement jeu égal avec la Renault 20 classée troisième. En reprise bien qu'elle lui prenne 1/5 de seconde aux 400 m, elle lui concède 2/5 aux 1 000 m. Il y a des chevaux en bas, qui s'essouffent en haut. En utilisation intense, le levier de vitesses se montre parfois réticent.

2 SECURITE

■ **Tenue de route** : on le sait, la nouvelle Simca ne pose aucun problème de conduite, sauf peut-être une certaine sensibilité au vent de travers. L'adhérence des roues motrices est suffisante, aussi bien en virage que sous la pluie. Les mauvais revêtements ne la gênent guère dans ses évolutions. **Direction** : c'est sans doute le point faible de la dernière née de Poissy, car le volant se durcit notablement en virage et reste ferme pour les manœuvres de stationnement. La démultiplication est pourtant grande, ce qui enlève un

peu de précision. **Freins** : la combinaison disques, tambours, assistance et répartiteur arrière donne satisfaction dans tous les cas, bien que l'effort à la pédale puisse être encore réduit. La stabilité sur coup de frein est bonne. **Visibilité** : on est assis assez haut dans la Simca, ce qui permet une très bonne visibilité dans toutes les directions. Les surfaces latérales sont particulièrement grandes, la lunette arrière, malgré son inclinaison, est largement suffisante. Cependant comme ses semblables elle se couvre de gouttes sous la pluie.

3 CONFORT

■ **Suspension** : le mariage récent des barres de torsion à l'avant et des ressorts hélicoïdaux à l'arrière avec quatre roues indépendantes naturellement, donne de bons résultats grâce à un amortissement efficace et à des débattements bien étudiés. La Simca est à l'aise sur à peu près tous les revêtements mais un essayeur a remarqué le passage difficile de certains dos d'âne et aussi une tendance au « galop » sur route ondulée. **Habitabilité** : pour les personnes de grande taille, les sièges avant ne reculent pas tout à fait assez,

ce qui permet de conserver de bonnes places à l'arrière. Par rapport à la cylindrée, l'habitabilité est très intéressante. **Sièges** : certains les trouvent un peu hauts à l'avant et surtout pas assez enveloppants pour maintenir le corps en virage. Les garnitures en velours paraissent de bonne qualité ; les appuie-tête restent en supplément. **Position au volant** : le volant est un peu bas, il touche les jambes du conducteur. Il pourrait être réglable au moins sur la 1308. **Silence** : moteur assez vieux bruyant à haut régime.

4 AGREMENT

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : oui. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre gradué. **Charge de la batterie** : voyant. **Pression d'huile** : manomètres à zones. **Réserve d'essence** : zone dans la jauge, plus voyant. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : électrique, couplé, levier sous le volant. **Dégraissage de lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : oui, avec serrure, petite contenance, tablette sous le tableau. **Ventilateur chauffage** : deux vitesses. **Emplacement radio** : oui; **Volume du coffre** : 370 dm³.

■ A sa sortie, la Simca a été fort bien accueillie grâce à une ligne plaisante, fort bien proportionnée. La touche de modernisme est apportée par les grands phares et les pare-chocs en plastique armé enveloppants. L'ensemble n'est cependant pas d'une grande originalité. Le tableau de bord est de son côté bien dessiné mais surtout très pratique ; on remarque le volant monobranche qui dégage les cadrans et les diverses commandes situées à portée des mains. La climatisation est très complète, facile à régler.

5 ACHAT CONSOMMATION

■ **Prix** : départ usine : 28 540 F. Clefs en main : 28 960 F. Les options sont rares puisque l'intérieur vinyle est proposé au choix sans supplément de prix. Il n'y a que les appuie-têtes : 189 F, et peinture métallisée : 278 F. **Consommation** : avec du vent et de la pluie en début de parcours sur autoroute, nous avons consommé 11,9 l aux 100 km à 122,1 km/h de moyenne. Sur route, avec un circuit assez accidenté dans sa dernière partie, la 1308 GT a exigé 8 l aux 100 km exactement à 74,3 km/h de moyenne.

6 ENTRETIEN REPARATIONS

■ **Entretien** : vidange : 5 000 km. Contenance du carter : 3 l. Plaquettes de freins avant : 96 F plus 1 h 12 mn de main-d'œuvre. Mise au point de l'allumage et de la carburation : 2 h 30 mn de main-d'œuvre. Un pneu ZX Tubeless 155 SR 13 : 168 F. Moteur sans ses accessoires : 2 814,24 F. **Réparation** : aile avant : 283,74 F. Pare-chocs avant : 395,86 F. Bloc optique avant : 217,51 F. Pare-brise feuilleté (d'origine) : 496,08 F. Assurance affaires sans bonus : 2 083 F. Un an de bonus : 1 830 F.

VICTOIRE

■ Sensiblement améliorée naguère, l'Ascona porte ici les couleurs d'Opel qui met volontiers ce modèle en avant. Mais cette voiture se heurte, dans la circonstance, à une redoutable concurrente, la 1308 que tout le monde s'accorde à considérer comme intelligente et moderne. La voiture française l'emporte plus ou moins nettement dans presque tous les domaines. Comme on pouvait s'y attendre, la traction avant à roues indépendantes de Poissy est plus rapide et plus confortable que l'Opel proposée sous une forme pourtant attrayante.

CV: PREMIÈRE RENCONTRE

OPEL ASCONA 1600 GLS

VITESSE MAXIMALE : 154,9 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 19 S 2/5 – 1 000 M : 36 S 4/5

REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 m : 21 S 2/5 – 1 000 M : 40 S 4/5

■ Par rapport à notre banc d'essai, l'Ascona est restée égale à elle-même en ce qui concerne la vitesse maximale. Néanmoins, elle se classe sixième. On remarquera cependant que les écarts sont relativement faibles entre nos huit concurrentes, puisque nous ne trouvons que 7 km/h de différence entre la première et la dernière. Par contre, les accélérations nous sont

apparues moins bonnes, nous perdons une seconde aux 1000 m départ arrêté. Il en est de même des reprises, où là nous constatons une différence de 1 s 3/5. De ce fait, l'Ascona se retrouve à l'avant-dernière place tant en accélération qu'en reprise. Le moteur ne donne jamais l'impression de disposer d'une grande cavalerie. Il est vrai qu'il ne développe que 75 ch.

■ **Tenue de route** : en dépit de réels progrès en matière de tenue de route qui placent l'Ascona au premier rang des voitures de conception classique, elle se trouve dépassée par la Simca surtout sur routes difficiles ou déformées. L'Opel est aussi équipée de très bons pneus à large section et haut indice d'adhérence, ce qui arrange bien les choses. **Direction** : le volant n'est pas trop ferme, mais la précision ne dépasse pas la moyenne à cause d'une démultiplication un peu trop élevée. Le rayon de braquage se situe dans la

moyenne. **Freins** : ils ne sont pas critiquables malgré une certaine élasticité à la pédale. La voiture reste stable sur coup de frein brutal et la résistance à l'échauffement est largement suffisante. **Visibilité** : de l'extérieur, l'Ascona ne semble pas bénéficier de surfaces vitrées spécialement grandes et pourtant, à l'intérieur, le conducteur n'a pas à se plaindre. Le pare-brise, la lunette arrière et aussi les glaces latérales sont fort bien disposées par rapport à ses yeux. Les montants de caisse ne sont pas trop épais.

■ **Suspension** : En ce domaine, l'Ascona souffre de son pont arrière rigide qui apporte des réactions plutôt sèches malgré la présence de bons ressorts hélicoïdaux. L'amortissement est toutefois bien meilleur qu'auparavant, ce qui n'est pas négligeable. Sur mauvaise route, cette Opel est nettement surclassée. **Habitabilité** : la nouvelle version d'Ascona reste une voiture relativement petite, pas beaucoup plus grande que la précédente. Néanmoins, quatre personnes y sont à l'aise bien que la place soit mesurée pour les

jambes à l'arrière. **Sièges** : ils sont assez petits mais fort bien dessinés avec des dossiers enveloppants. Ils ne sont pas non plus trop durs et ils valent mieux que leur aspect. **Position au volant** : elle est assez satisfaisante car la hauteur du volant est fort bien étudiée. Le levier de vitesses tombe exactement sous la main. **Silence** : le moteur est plutôt silencieux ainsi que la transmission bien qu'à la retenue le pont arrière se fasse entendre. Les bruits aérodynamiques sont plutôt élevés mais sans trop de gravité.

■ **Compteur journalier** : non. **Compte-tours** : non. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre à zones. **Charge de la batterie** : voyant. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : zone dans la jauge. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : électrique couplé sur commande d'essuie-glace. **Dégivrage lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : oui, sans serrure, contenance moyenne, vide-poches dans portière conducteur. **Ventilateur chauffage** : deux vitesses. **Emplacement radio** : oui. **Coffre** : 367,5 dm³.

■ Tout comme sa sœur ennemie la Taunus, l'Ascona a été très bien redessinée, dans un style plus arrondi qui reviendra peut-être à la mode. Sans atteindre l'élégance du coupé Manta, les berlines Ascona font bonne figure parmi les voitures les plus modernes. La bonne conception du tableau de bord est aussi une tradition chez Opel qui est respectée ici. Sans être très complet, il est toutefois très lisible. Les diverses commandes d'aération-chauffage sont assez faciles à régler. Il manque un totalisateur journalier.

A SIMCA



■ **Prix** : départ usine : 24 785 F, clefs en main : 26 128 F. Parmi les options, citons : moteur 11 CV : 690 F. Boîte automatique : 2 550 F. Lave et essuie-phares : 565 F. Pare-brise feuilleté : 350 F. Toit ouvrant : 1 230 F. Peinture métal : 350 F. Intérieur simili cuir : 180 F. **Consommation** : avec du vent trois quarts face et de la pluie en début de parcours : nous avons consommé 13,75 litres aux 100 km à 122,1 km/h de moyenne. Sur route, à 74,3 km/h de moyenne, la consommation a été de 9,1 litres aux 100 km.

■ **Entretien** : vidanges : 5 000 km. Carter : 3 l. Plaquettes de frein AV : 139,42 F, plus 54 mn de main-d'œuvre. Mise au point allumage/carburant : 2 h 05 mn. Pneu V10 GTS 185/70 HR 13 : 286,20 F. Bloc moteur nu : 1 527,07 F. Groupe embiellé : 2 143,32 F. Complet : 6 846,66 F. **Réparations** : aile AV : 358,86 F. Pare-chocs AV : 242,09 F. Bloc optique AV (phare + pointe) : 141,67 F. Pare-brise trempé : 358,32 F, feuilleté 999,43 F. Assurance affaires : 2 083 F ; un an de bonus : 1 830 F.

AVANTAGE
A LA
SIMCA

AVANTAGE
A LA
SIMCA

VICTOIRE
A LA
SIMCA

AVANTAGE
A LA
SIMCA

EGALITE

LEGER
AVANTAGE
A LA SIMCA

FIAT 131 S 1600

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 1 585 cm³. Quatre cylindres en ligne. Monté longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 84 mm, course : 71,5 mm. Arbre à cames latéral entraîné par courroie crantée. Refroidissement par eau. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir : 50 l. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 litres. Vilebrequin 5 paliers. Batterie : 12 V 45 Ah. Alternateur de 44 A. Rapport volumétrique : 9,2 : 1. Puissance maximale : 75 ch DIN à 5 400 tr/mn. Couple maximal : 12,6 mkg DIN à 3 000 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Embayage monodisque sec à diaphragme à commande mécanique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 5,50 m.

■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes type McPherson avec bras inférieurs, jambes élastiques et barre stabilisatrice. **AR** à essieu rigide guidé par 4 biellettes longitudinales et une barre transversale. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés à disque à l'avant et à tambour à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 155 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 4 portes, 5 places. Longueur : 4,264 mètres. Largeur : 1 642 mètre. Hauteur : 1,40 mètre. Empattement : 2,49 mètres. Voie AV : 1,372 mètre. Voie AR : 1,315 mètre. Poids : 995 kg.

La Fiat 131 vire en force et sa carrosserie présente un aspect plutôt massif. Les quatre phares jumelés sont à l'ode. A l'intérieur, les sièges sont larges et bien conçus ; en option, ils peuvent être pourvus d'appuis-tête. Le volant est réglable. Sous le capot ouvrant dans le bon sens, le bloc moteur paraît bien petit, il n'est pas non plus très moderne. Le coffre présente une capacité utile de 378,4 dm³, soit sept de nos valises dont les deux plus grandes si pratiques pour les grands voyages ou les vacances.



CV: DEUXIÈME RENCONTRE



BMW 3.16

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 1 563 cm³. Quatre cylindres en ligne. Placé longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage 84 mm, course : 71 mm. Arbre à cames en tête entraîné par chaîne. Refroidissement par eau. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir : 52 litres. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie 12 Volt 36 Ah. Alternateur : 630 W. Rapport volumétrique : 8,3 : 1. Puissance maximale 90 ch DIN 6 000 tr/mn. Couple maximal : 12,5 mkg DIN à 4 000 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec à commande hydraulique. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 5,10 m.

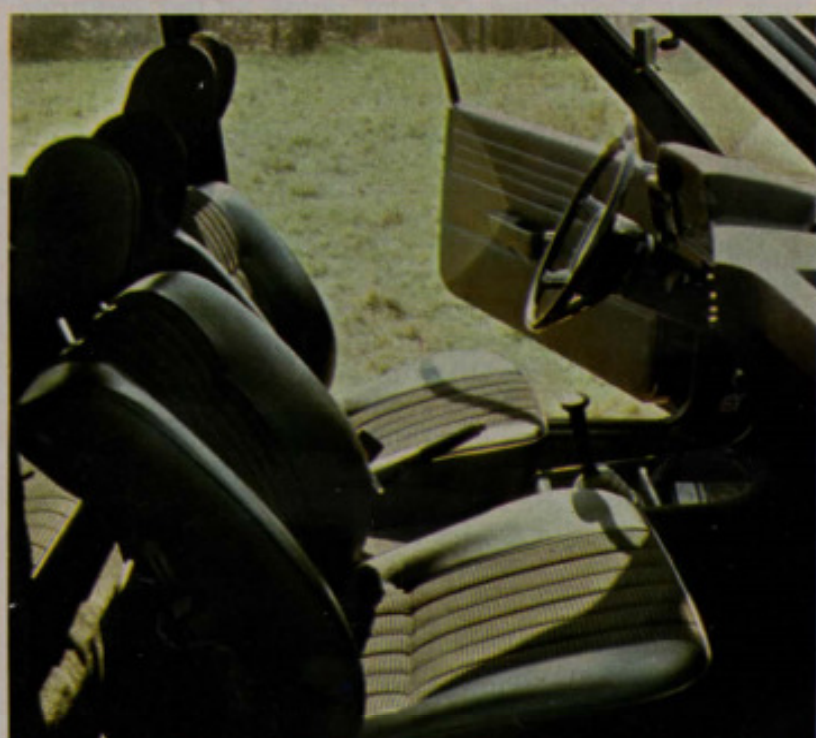
■ **SUSPENSION AV** : type McPherson avec bras de suspension transversaux, barre de réaction et jambes de force. Barre anti-roulis. **AR** : à roues indépendantes par bras triangulés tirés. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés, disques à l'avant, tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 165 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 2 portes, 5 places. Longueur : 4,355 mètres. Largeur : 1,70 mètre. Hauteur : 1,35 mètre. Empattement : 2,575 mètres. Voie avant : 1,357 mètre. Voie arrière : 1,347 mètre. Poids : 1 010 kg.

La 316 est la moins chère et la moins puissante de la série 3, elle n'a droit qu'à deux phares ronds, ce qui paraît un peu pauvre. La petite calandre traditionnelle a été aussi redessinée. Les sièges avant ont des dossiers très galbés et des appuis-tête mais ils sont durs, la banquette arrière est peu accessible. Le grand capot avançant et se levant contre le vent est sans doute un des mieux conçus pour la sécurité de toutes les voitures existantes. Il est assez facile d'accéder au moteur. Le coffre contient 404 dm³.



COUPE D'EUROPE DES 8/10

FIAT 131 S 1600

VITESSE MAXIMALE : 152,8 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 19 S – 1 000 M : 36 S 1/5
REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 M : 21 S – 1 000 M : 40 S 2/5

1 PERFORMANCES

■ La 131 nous a déçus. Fiat nous avait habitués à mieux. La voiture dont nous disposions n'était peut-être pas au mieux de sa forme. Elle se classe dernière pour la vitesse maximale avec un petit 152,8 km/h. Pour les accélérations, c'est un peu mieux mais dans ce domaine, on pouvait supposer profiter davantage de la boîte cinq vitesses. Elle se classe donc cin-

quième. Pour les reprises, en cinquième depuis 40 km/h, le temps obtenu peut paraître médiocre, il est pourtant meilleur que celui réalisé par d'autres concurrentes ne disposant que de quatre vitesses. Aussi, avons-nous chiffré les reprises depuis 50 km/h en cinquième où nous améliorons nettement les temps : 400 m : 19 s – 1000 m : 37 s 4/5.

2 SECURITE

■ **Tenue de route** : trop classique pour être sans aucun défaut, la stabilité de la 131 est en rapport très direct avec l'état du revêtement. Sur route sèche et lisse, tout va bien ; sous la pluie, sur les bosses, le pont arrière rigide y va de ses pertes d'adhérence. Cela n'arrive jamais jusqu'à la débandade car les réactions se contrôlent bien au volant... avec de bons pneus. **Direction** : avec sa crémaillère, une nouveauté pour une grosse Fiat, le volant est assez précis mais ferme pour les manœuvres rapides ou au contraire à

l'arrêt. On apprécie la possibilité de réglage en hauteur. Le rayon de braquage est trop grand. **Freins** : nous sommes en présence des habituels disques à l'avant et tambours à l'arrière assistés par un servofrein bien entendu. Une roue arrière se bloque parfois, ce qui entraîne quelques départs. **Visibilité** : aucun reproche en ce domaine, le grand pare-brise et le capot assez bas permettent une vue bien dégagée vers l'avant. Sur les côtés et vers l'arrière, il ne faut pas se plaindre non plus de la dimension des glaces, larges et hautes.

3 CONFORT

■ **Suspension** : les marques italiennes, Fiat en particulier, ne sont pas réputées pour le confort de leurs voitures. La 131 n'échappe pas à cette règle, sa suspension fait preuve de fermeté mais sans rudesse excessive. Il lui faut des routes modernes, bien revêtues, pour s'exprimer. Le pont rigide lui fait redouter les dos d'âne et les nids de poule. Le débattement est trop limité. **Habitabilité** : les passagers avant peuvent allonger leurs jambes et les plus larges d'épaules sont aussi à leur aise. Ceux de l'arrière sont

moins bien partagés pour les genoux, mais ils peuvent aussi jouer des coudes à deux. Bonne accessibilité par quatre larges portières. **Sièges** : à l'avant, on trouve de larges fauteuils bien dessinés et moelleux à souhait. La banquette est aussi correctement conçue et bien garnie, mais les passagers arrière sont assis un peu bas. **Position au volant** : elle est très bonne grâce au volant réglable en hauteur ; chacun y trouve son compte. **Silence** : le moteur est dans la bonne moyenne, quelques bruits de boîte ou de pont arrière.

4 AGREMENT

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : oui. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre gradué. **Charge de batterie** : voyant. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : voyant lumineux. **Essuie-glace** : une vitesse, plus une intermittente. **Lave-glace** : électrique, non couplé. **Boîte à gants fermée** : oui. Contenance moyenne, emplacements vide-poches dans les quatre portières. **Ventilateur chauffage** : deux vitesses. **Emplacement radio** : oui. **Rhéostat d'éclairage du tableau de bord** : oui. **Coffre** : 378,4 dm³.

■ Le dessin de la carrosserie de la Fiat est de nature à ne surprendre personne, cette caisse sans âge ne devrait pas se démoder. Au tableau, les cadrans sont faciles à lire et bien disposés, toutes les commandes sont à portée de la main. La climatisation est complète et assez facile à régler. En général, l'équipement est supérieur à celui d'une voiture de grande série ; il peut être comparé à celui de modèles beaucoup plus coûteux. Les quatre phares à iode sont en série. Rien ne manque à la commodité de l'usager.

5 ACHAT CONSOMMATION

■ **Prix** : départ usine : 25 950 F. Clefs en mains : 26 390 F (boîte à quatre rapports) + 850 F pour boîte 5 vitesses. Parmi les options, nous relevons : boîte autom. : 2 400 F. Glaces teintées : 260 F. Roues alliage léger : 935 F. Appui-tête 390 F. Ceintures à enrouleur : 220 F. Pare-brise feuilleté 210 F. **Consommation** : avec vent de 3/4 face nous consommons 11,45 l aux 100 km à 127,2 km/h de moyenne sur autoroute tandis que sur route la consommation s'établit à 8,55 l aux 100 à 75,2 km/h de moyenne.

6 ENTRETIEN REPARATIONS

■ **Entretien** : vidange : 10 000 km. Contenance du carter : 4 litres. Plaquettes de frein avant : 51,60 F plus 48 mn de main-d'œuvre. Mise au point allumage et carburation : 1 h 48 mn de main-d'œuvre. Un pneu ZX 155 SR 13 : 153,50 F. Moteur échange standard sans ses accessoires : 3360 F. **Réparation** : aile AV : 170,40 F. Pare-chocs avant : 348 F. Bloc optique avant (2 projecteurs) : 264 F. Pare-brise trempé : 234 F. Pare-brise feuilleté : 444 F. Assurance affaires sans bonus : 2 083 F. Un an de bonus : 1 830 F.

VICTOIRE

■ Le tirage au sort a rapproché deux modèles très différents. La BMW auréolée de prestige souffre d'un handicap évident : son prix élevé. Au surplus, elle doit s'effacer devant sa rivale dans le domaine du confort, en particulier parce que le volume offert à l'arrière est assez exigü sur la voiture allemande. Celle-ci prend l'avantage, mais d'assez peu, en matière de performances. Dans l'ensemble, la Fiat, moins ambitieuse, mais plus homogène, triomphe de sa rivale. N'oublions pas que cette BMW se situe au bas de la gamme de la marque.

CV: DEUXIÈME RENCONTRE

BMW 3.16

VITESSE MAXIMALE : 157,1 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 19 S 1/5 – 1 000 M : 36 S 3/5
REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 M : 20 S 4/5 – 1 000 M : 40 S 1/5

■ Avec la 3.16 on est loin de ce que l'on ressent habituellement lorsque l'on conduit une BMW. Certes, il y a l'écusson, mais il manque le punch habituel. La 3.16 est en quelque sorte la version de base d'une carrosserie s'accommodant mieux d'un moteur deux litres. La mécanique reste toujours aussi sophistiquée, mais avec 1 600 cm³, de l'essence ordinaire et une

caisse relativement lourde on ne peut pas demander le Pérou. En vitesse maximale, nous trouvons la 3.16 à égalité avec la R.20 à la troisième place, ce qui est tout juste honorable. Pour les accélérations, c'est moins brillant avec une sixième place, obtenue de justesse devant l'Opel Ascona, qui dispose de 15 ch de moins. Pour les reprises, la BMW se classe sixième.

LEGER
AVANTAGE
A LA BMW

■ **Tenue de route** : en dépit des aménagements apportés à ce modèle, durcissement de l'avant et adoucissement de la suspension arrière, la BMW est nettement supérieure sur ce point à sa rivale. Les quatre roues indépendantes remplissent correctement leur office par la stabilité, aussi bien en ligne droite qu'en virage. Tenue correcte sous la pluie. **Direction** : BMW s'est, lui aussi, fraîchement rallié à la crémaillère qui apporte à la série 3 une nouvelle précision de conduite. Le volant est assez direct sans fermeté ni

réactions. Le braquage apparaît comme convenable. **Freins** : avec des armes semblables, le freinage de la 316 est quand même meilleur que celui de la 131, sans doute grâce à l'adhérence supérieure des roues arrière. Le répartiteur agit efficacement, l'effort à la pédale est facile à doser. **Visibilité** : les surfaces vitrées, à l'avant comme à l'arrière, sont de bonnes dimensions, mais les glaces de côté sont plutôt petites, moins grandes que sur le modèle précédent. Ce recul est quand même un peu surprenant.

VICTOIRE
DE
LA BMW

■ **Suspension** : répétons-le, les quatre roues sont indépendantes et la nouvelle mollesse de la suspension arrière améliore le confort dans la plupart des cas. Parfois, les réactions entre les deux essieux s'accordent mal ce qui apporte quelques balancements. **Habitabilité** : c'est en ce domaine que la BMW mérite la plus mauvaise note, elle est en effet moins habitable que le modèle précédent et aussi la plus petite des huit voitures en présence. A l'avant, les personnes de grande taille trouvent tout juste à se loger ; à l'arrière,

la place pour les jambes est très réduite. La 316 est aussi la seule deux portes, ce qui réduit beaucoup l'accessibilité. **Sièges** : ils sont résolument durs à la manière germanique, ce qui à la longue est bien désagréable. Les sièges avant sont aussi un peu petits, la banquette n'est pas mieux partagée. **Position au volant** : satisfaisante pour la conduite sportive. Le volant est bien en main mais pas réglable. **Silence** : ce moteur dégonflé n'est pas du tout bruyant ; la transmission se fait à peu près complètement oublier.

NETTE
VICTOIRE
DE LA FIAT

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : non. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre avec repères. **Charges de la batterie** : voyant. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : zone, plus voyant lumineux. **Essuie-glace** : deux vitesses plus une intermittente. **Lave-glace** : électrique, couplé, levier sous le volant. **Dégivrage de lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : oui, grand casier basculant, pas de serrure. **Ventilateur chauffage** : trois vitesses. **Emplacement radio** : oui. **Coffre** : 404 dm³.

■ Le nouveau style BMW ne rallie pas tous les suffrages mais la voiture garde sa personnalité. L'avant est mieux réussi que l'arrière. A l'intérieur, la planche de bord est sans conteste la mieux conçue parmi celles de toutes les voitures de la Coupe. On ne peut rêver mieux, tout est à sa place, tout est pensé pour le conducteur, aussi bien de nuit avec un éclairage très rationnel, que de jour. La climatisation est aussi très satisfaisante ; seule la commande des phares est toujours au tableau.

AVANTAGE
A
LA BMW

LA FIAT



■ **Prix** : départ usine : 30 300 F. Clefs en main : 31 808 F. La liste des options est très longue ; on y relève même quelques curiosités : bouchon d'essence à clef 80 F. Boîte à gants verrouillable : 156 F. Barres stabilisatrices AV/AR : 300 F. Siège abaissé : 60 F. Compte-tours + montre : 620 F. Volant mousse : 160 F. **Consommation** : avec de l'essence ordinaire, sur autoroute, nous relevons une consommation de 12,8 l à 127,2 km/h de moyenne, tandis que sur route la 3.16 a exigé 9,9 l à 75,2 km/h de moyenne.

NETTE VICTOIRE
DE
LA FIAT

■ **Entretien** : vidange : 7 500 km. Contenance du carter : 4,25 l. Plaquettes de freins avant : 81,84 F plus 1 heure de main-d'œuvre. Mise au point de l'allumage et de la carburation : 1 h 30 mn. Un pneu Uniroyal 165 SR Tubeless : 215 F. Bloc moteur embiellé : 3 187,20 F. Moteur sans ses accessoires : 4 233,60 F. **Réparation** : aile avant : 440,88 F. Pare-chocs avant : 515,04 F. Bloc optique avant : 85,20 F. Pare-brise feuilleté (d'origine) : 693,60 F. Assurance affaires : 2 330 F. Un an de bonus : 2 060 F.

NETTE VICTOIRE
DE
LA FIAT

COUPE D'EUROPE DES 8/10

FORD TAUNUS 1600 GL

■ **MOTEUR** : puissance fiscale 9 CV. Cylindrée : 1 592 cm³. Quatre cylindres en ligne. Monté longitudinalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage 87,7 mm, course 66 mm. Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Refroidissement à eau avec pompe et thermostat. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir 54 litres. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie 12 V 36 Ah. Alternateur 390 W. Rapport volumétrique : 9,2 : 1. Puissance maximale : 88 ch DIN à 5 700 tr/mn. Couple maximal : 12,7 mkg DIN à 3 000 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme. Boîte à quatre rapports synchronisés. Levier de commande de vitesses au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère ; rayon de braquage : 5,20 m.

■ **SUSPENSION** : AV à roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux. Triangles formant quadrilatères déformables transversaux. Barre stabilisatrice. AR à essieu rigide avec ressorts hélicoïdaux. Bras de poussée et de réaction. Barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

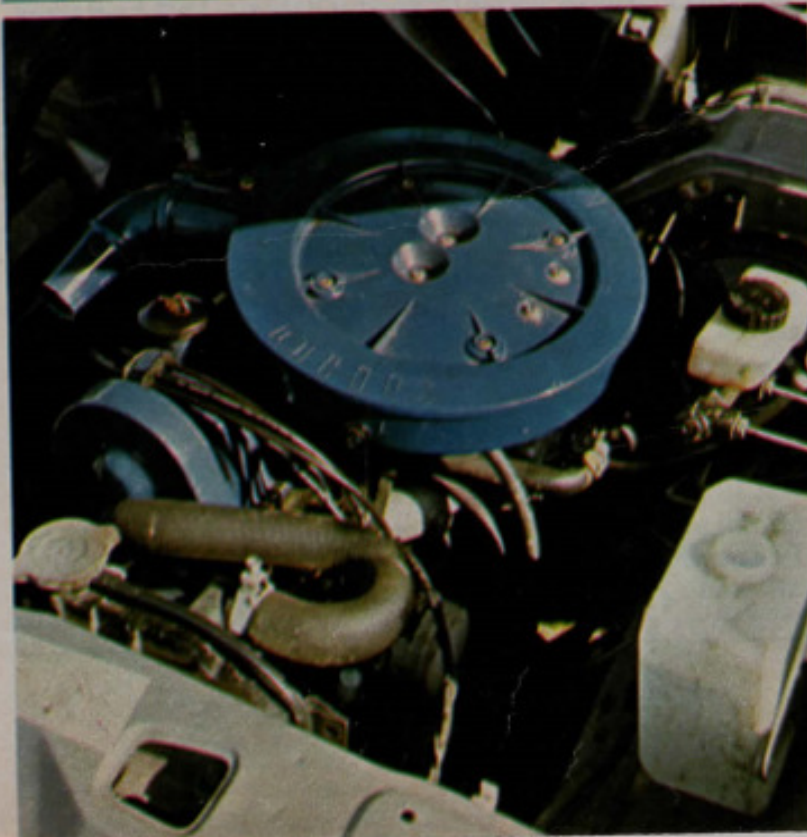
■ **FREINS** : assistés, disques à l'avant, tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 165 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 4 portes, 5 places. Longueur : 4,32 mètres. Largeur : 1,70 mètre. Hauteur : 1,32 mètre. Empattement : 2 578 mètres. Voie AV et voie AR : 1,422 mètre. Poids : 1 060 kg.

Au milieu de la calandre de la nouvelle Taunus, on remarque la réapparition du vieil insigne Ford, un oval sur fond bleu. A l'intérieur, les sièges sont bien dessinés, à l'arrière l'accessibilité est assez bonne. Le capot ouvre dans le mauvais sens et il recouvre un moteur de conception moderne avec un arbre à cames en tête par courroie crantée. Le coffre à bagages a une capacité de 370,9 dm³, soit onze de nos valises, mais il a fallu utiliser presque toutes les plus petites pour faire l'appoint désiré.

www.nosrenault30.com



CV: TROISIÈME RENCONTRE



PRINCESS 1,8 L

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 10 CV. Cylindrée : 1 798 cm³. Quatre cylindres en ligne, placé transversalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 80,26 mm, course : 89 mm. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Refroidissement à eau par pompe et thermostat, circuit hermétique et vase d'expansion. Alimentation par un carburateur semi-inversé à buse variable. Starter manuel. Contenance du réservoir : 73 litres. Graissage sous pression par pompe à rotor. Filtre d'huile. Contenance du carter commun avec la boîte de vitesses : 5,8 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie : 12 V 55 Ah. Alternateur de 45 A. Rapport volumétrique : 9 : 1. Puissance maximale : 82 ch DIN à 5 250 tr/mn. Couple maximal : 14,1 mkg DIN à 2 800 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues avant motrices. Embayage monodisque sec à diaphragme à commande hydraulique. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

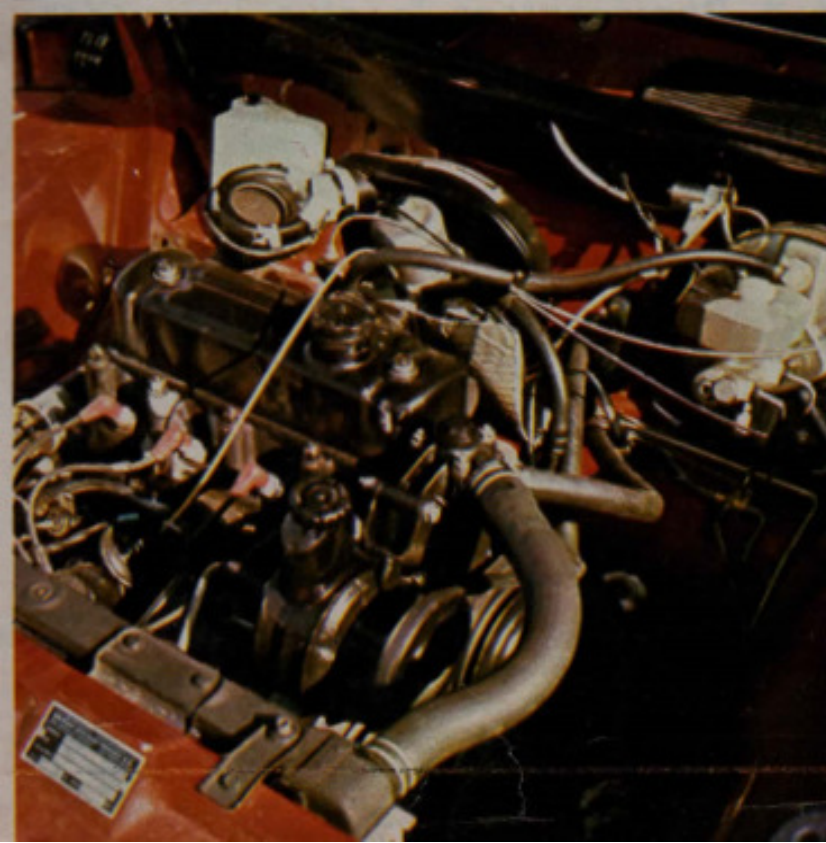
■ **DIRECTION** : à crémaillère avec assistance hydraulique. Rayon de braquage : 5,75 m.

■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes par bras poussés. **AR** à roues indépendantes par bras tirés. Système Hydragas avec intercommunication entre les roues avant et arrière d'un même côté.

■ **FREINS** : assistés, disques à l'avant et tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 185/70 SR 14.

■ **CARROSSERIE** : 4 portes, 5 places. Longueur : 4,45 m. Largeur : 1,723 m. Hauteur : 1,41 m. Empattement : 2,667 m. Voie AV : 1 482 m. Voie AR : 1,470 m. Poids : 1 160 kg.



La Princess s'incline en virage mais les grosses roues restent plaquées au sol. La 1800 se distingue par quatre phares à lampe normale alors que la 2200 possède des projecteurs trapézoïdaux. L'intérieur est d'un aspect très cosu dans un beau drap, il y a presque autant de place à l'arrière qu'à l'avant. Le moteur transversal est un peu perdu sous le grand capot ouvrant dans le mauvais sens. La Princess possède le plus grand coffre, elle dispose de 423 dm³ pour onze de nos fameuses valises-étalon.

COUPE D'EUROPE DES 8/10

FORD TAUNUS 1600 GL

1 PERFORMANCES

VITESSE MAXIMALE : 156,3 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 18 S 3/5 – 1 000 M : 35 S 2/5
REPRISE DEPUIS 40 KM/H – 400 M : 21 S – 1 000 M : 40 S

■ A peu de choses près, nous retrouvons les performances de la 1 600 cm³ Ghia essayée peu de temps auparavant. La vitesse maximale est pratiquement identique, ce qui situe la Taunus à la cinquième place parmi nos concurrentes. Si en vitesse maximale, elle fait partie du lot commun, elle cause une surprise en accélération, où elle se retrouve à la seconde place

derrière la Passat avec un temps très honnête de 35 s 2/5 aux 1000 m départ arrêté. Pour les reprises, c'est moins brillant, les chevaux du moteur se manifestent surtout à haut régime, la Taunus passe à la cinquième place. Elle nécessite donc de rétrograder souvent. Ce n'est pas un problème, car le levier se manie avec une grande facilité. C'est devenu une habitude chez Ford.

2 SECURITE

■ **Tenue de route** : la pauvre Taunus n'a bénéficié que de progrès très minces en matière de stabilité et uniquement grâce à une meilleure fidélité du train avant. L'arrière sautille toujours allégrement et perd de l'adhérence dès que les conditions ne sont pas parfaites. La sécurité de conduite ne semble décidément pas faire partie des préoccupations de Ford. **Direction** : elle est plus précise qu'auparavant et permet donc de rattraper plus facilement les écarts de la voiture. Le volant n'est pas trop dur à l'arrêt, le rayon de

braquage est intéressant, la démultiplication a été bien calculée. **Freins** : ils pourraient être qualifiés de bons si les quatre roues disposaient d'une meilleure adhérence. Malgré l'assistance, la pédale de frein apparaît comme assez ferme pour le pied droit de certains. **Visibilité** : les surfaces vitrées sont bien disposées par rapport à l'œil du conducteur. Sur les côtés, les vitres sont assez petites mais le grand capot a été un peu abaissé ; vers l'arrière, la vue est bien dégagée, il n'existe pas de déflecteurs sur les portières.

3 CONFORT

■ **Suspension** : à l'unanimité, les essayeurs mettent la suspension de la Taunus à la dernière place de nos huit voitures. Les réactions sont d'une grande sécheresse même en charge, le débattement est insuffisant, surtout à l'arrière avec un amortissement complètement dépassé. La nouvelle Taunus n'a fait aucun progrès en matière de confort. **Habitabilité** : elle est bonne pour une 1300, juste honnête pour une 1600. Heureusement, les sièges avant reculent assez loin, au détriment bien sûr des places arrière. La garde au toit

est un peu réduite. **Sièges** : les dossiers sont bien enveloppants et maintiennent le dos, les coussins sont plutôt fermes ; à l'arrière, la banquette est petite. **Position au volant** : elle est jugée correcte, le volant est d'un diamètre assez petit, ce qui facilite les choses. **Silence** : la transmission se révèle plus discrète qu'auparavant, le moteur, avec son arbre à cames à courroie crantée, n'est pas bruyant sauf à haut régime. Les bruits de carrosserie sont à peu près inconnus sauf des sifflements parasites dans le vent.

4 AGREMENT

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : non. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre à zones. **Charge de la batterie** : voyant. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : zone dans la jauge. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : électrique, non couplé, levier sous le volant. **Dégivrage de lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : oui, serrure, contenance moyenne, vide-poches console centrale et soufflets dans portières AV. **Ventil. chauffage** : rhéostat. **Emplacement radio** : oui. **Coffre** : 370,9 dm³.

■ La ligne de la Taunus a été très habilement remaniée dans un style voisin du précédent. L'arrière évoque certaines Mercedes, ce qui est une consécration. Le tableau de bord n'a pas changé, il n'en avait pas besoin car il est fort bien conçu. Les commandes sous le volant sont très pratiques ainsi que les manœuvres du chauffage et de l'aération. A l'avant, les grands phares rectangulaires donnent un cachet moderne ; les roues sont elles aussi agréables à regarder. Tout est pensé pour plaire.

5 ACHAT CONSOMMATION

■ **Prix** : départ usine : 24 930 F. Clefs en main : 26 470 F. A cela on peut ajouter un certain nombre d'options telles que : boîte autom. : 2 332 F. Intérieur vinyl : 180 F. Peinture métallisée : 444 F. Rétro extérieur réglable de l'intérieur : 232 F. Bouchon d'essence à clef : 42 F. Bananes de pare-chocs : 159 F. **Consommation** : sur l'autoroute avec une météo moyenne, nous avons obtenu 12,95 l aux 100 km à 127,2 km/h de moyenne. Sur la route, la consommation s'établit à 9,1 l aux 100 km à 78,7 km/h.

6 ENTRETIEN REPARATIONS

■ **Entretien** : vidange : 10 000 km. Carter : 3 l. Plaquettes de freins AV : 94,22 F plus 35 mn de main-d'œuvre. Mise au point de l'allumage et de la carburation : 1 h 15 mn de MO. Un pneu Firestone 165 SR 13 Tubeless : 189 F. Bloc moteur nu : 1 651,35 F ; embiellé : 2 703,12 F. Moteur complet : 3 972,64 F. **Réparation** : aile avant : 363,60 F. Pare-chocs avant : 211,20 F. Bloc optique avant : 263,52 F. Pare-brise feuilleté (d'origine) : 592,28 F. Assurance affaires : 2 083 F ; un an de bonus : 1 830 F.

VICTOIRE

■ Représentant le plus important constructeur britannique, la nouvelle Leyland Princess s'oppose à la Ford Taunus récemment redessinée. La traction avant à moteur transversal venue d'outre-Manche marque des points précieux sous le rapport du confort et de la sécurité. Sa suspension, ses quatre roues indépendantes ne se retrouvent pas sur la berline de Cologne, infiniment plus classique. Ni les performances supérieures de la Ford, ni son entretien moins coûteux ne suffisent à compenser son retard. La Princess est un bon atout.

CV: TROISIÈME RENCONTRE

PRINCESS 1,8 L

VITESSE MAXIMALE : 153,4 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 20 S 1/5 – 1 000 M : 37 S 4/5

REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 M : 21 S 2/5 – 1 000 M : 41 S

■ Dotée du six cylindres de 2 200 cm³, la Princess affiche déjà des performances très moyennes. Il ne faut donc pas s'étonner des chiffres obtenus avec le 4 cylindres 1800 cm³, entraînant la même carrosserie. Nous trouvons la Princess à l'avant-dernière place en vitesse maximale et elle constitue la lanterne rouge en accélération et en reprise, où elle se trouve chaque

fois à un cheveu derrière l'Opel Ascona. Le moteur accepte fort bien de rouler à faible vitesse mais manifestement, il est trop faible pour cette carrosserie. Même si sa passivité s'accorde bien avec les conditions de circulation actuelles, on s'accommode mal de la réticence de la boîte de vitesses surtout à froid, lorsqu'il est nécessaire de rétrograder.

**NETTE VICTOIRE
DE
LA TAUNUS**

■ **Tenue de route** : la voiture de la Leyland n'a aucun mal à se placer très au-dessus de la Taunus en ce domaine. La suspension Hydragas, la bonne répartition des masses, les larges voies contribuent à assurer une stabilité exemplaire en toutes circonstances. Les très larges pneus ont aussi un effet non négligeable. **Direction** : même la 1800 est équipée en série d'une direction assistée ; elle est la seule dans ce cas des huit concurrentes. Le volant n'est pas beau mais d'une très grande précision et d'une douceur bien agréable. La

démultiplication est très réduite et le rayon de braquage court. **Freins** : bien sûr, eux aussi sont assistés et l'adhérence des quatre roues permet des ralentissements spectaculaires sur tous les sols et même sous la pluie. La voiture reste horizontale sur coup de frein brutal. **Visibilité** : le pare-brise est très grand mais aussi très incliné, le capot est plutôt haut. C'est une voiture pour des conducteurs de grande taille. A l'arrière, la lunette très inclinée, elle aussi, n'est pas parfaite sous la pluie elle se couvre de gouttes.

**TRES NETTE
VICTOIRE
DE LA PRINCESS**

■ **Suspension** : l'ensemble hydraulique sans pompe ni correction de hauteur s'est beaucoup amélioré sur le plan de l'amortissement. Les résultats sur les chemins creux peuvent être qualifiés de spectaculaires. La charge n'influence pas le comportement, la voiture ne s'écrase pas de l'arrière. On déplore tout de même quelques balancements sur route ondulée. **Habitabilité** : la Princess est aussi la championne incontestée pour les dimensions intérieures. Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, les passagers sont parfaitement à leur

aise. La banquette peut facilement accueillir trois adultes. **Sièges** : leur présentation et leur garnissage font penser à une voiture de luxe, ils sont aussi confortables à l'usage. Ceux de l'avant sont réglables aussi en hauteur. C'est encore une exclusivité dans la Coupe. **Silence** : le pauvre vieux moteur quatre cylindres souffre dans cette voiture, il proteste par des bruits divers et des ronflements à certains régimes. C'est dommage car la caisse bien profilée est insonore dans l'air ambiant, même à grande vitesse.

**TRES NETTE
VICTOIRE
DE LA PRINCESS**

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : non. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre à zones. **Charge de la batterie** : voltmètre à zones. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : zone dans la jauge. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : électrique, non couplé, en bout du levier de commande de l'essuie-glace. **Dégivrage lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : oui, serrure, contenance moyenne, plus tablette sous le tableau. **Ventilateur chauffage** : trois vitesses. **Emplacement radio** : oui. **Coffre** : 423 dm³.

■ Au contraire de la Taunus, la carrosserie de la Princess est futuriste dans un style qui plaît beaucoup à certains. Elle est bien proportionnée, les lignes plongeantes donnent une impression de vitesse. Les quatre phares se marient très bien à la calandre. Le tableau de bord ne mérite pas les mêmes éloges, il est dessiné dans un style trop vieillot. Les commandes sont en général bien disposées et l'instrumentation est assez complète. On réclame un volant un peu moins pauvre et moins de bruit de plastique.

**AVANTAGE
A LA
PRINCESS**

LA PRINCESS



■ **Prix** : départ usine : 27 800 F. Clefs en main : 29 365 F. Bien équipée, les options sur la Princess se limitent à la peinture métallisée : 450 F et la boîte automatique : 3 000 F. **Consommation** : sur autoroute avec une météo moyenne, nous relevons juste 11 l aux 100 km à 127,2 km/h de moyenne. Sur route, le poids de la voiture et la puissance relativement faible du moteur se paient par une consommation de 10,8 l aux 100 km à 78,7 km/h de moyenne. C'est le chiffre le plus élevé que nous ayons obtenu sur route.

**LEGER
AVANTAGE
A LA TAUNUS**

■ **Entretien** : vidange : 10 000 km. Contenance du carter : 5,8 l. Plaquettes de frein AV : 234,60 F plus une heure de MO. Mise au point de l'allumage et de la carburation : 1 h 30 mn de MO. Pneu Dunlop 185 HR 14 : 300 F. Pas d'échange standard. Bloc moteur nu : 1 920 F ; embiellé : 2 536,80 F. Complet : 5 570,40 F. **Réparation** : aile AV : 382,20 F. Pare-chocs AV : 217,80 F. Bloc optique AV : 712,76 F (2 projecteurs). Pare-brise feuilleté (d'origine) 720 F. Assurance affaires : 2 107 F. Un an de bonus : 1 860 F.

**AVANTAGE
A
LA TAUNUS**

VOLKSWAGEN PASSAT TS



■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 1 588 cm³. Quatre cylindres en ligne. Placé longitudinalement en porte à faux de l'essieu avant et incliné vers la droite. Alésage : 79,5 mm, course : 80 mm. Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Refroidissement par eau. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir : 45 litres. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie 12 V 36 Ah. Alternateur de 35 A. Rapport volumétrique : 8,2 : 1. Puissance maximale : 85 ch DIN à 5 600 tr/mn. Couple maximal : 12,7 mkg DIN à 3 200 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : roues avant motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme et à commande mécanique. Boîte à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 4,65 m.

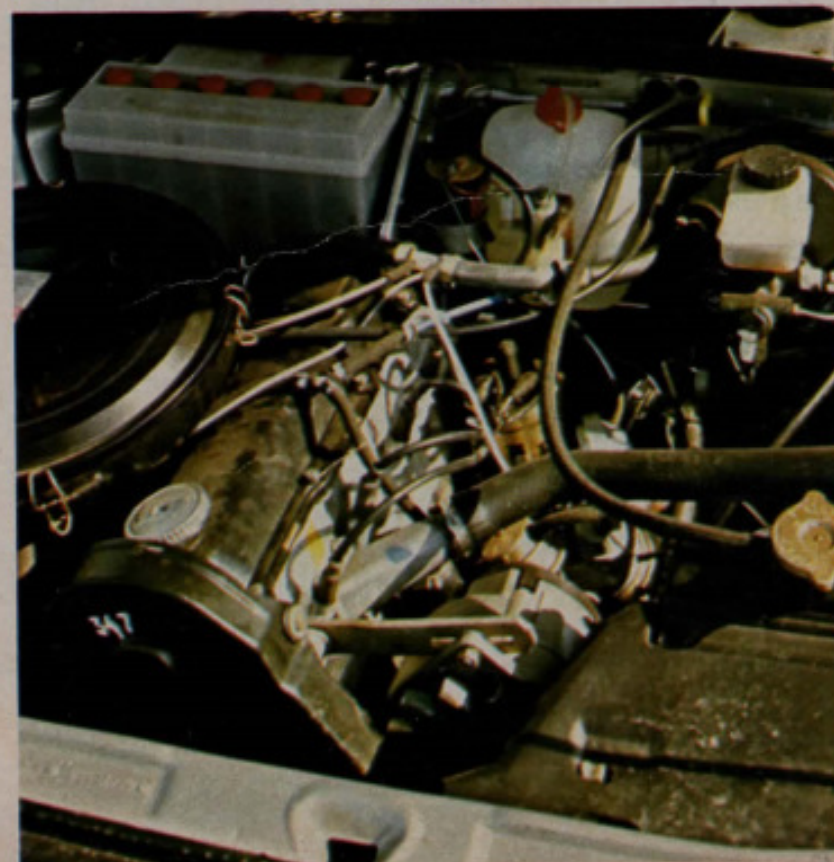
■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes type McPherson avec bras triangulés transversaux et barre stabilisatrice. **AR** : à essieu rigide avec bras tirés. Barre de torsion stabilisatrice incorporée dans l'essieu et barre de guidage oblique. Ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés, à disque à l'avant et à tambour à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 165/70 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 5 portes, 5 places. Long. : 4,22 mètres. Larg. : 1,60 mètre. Hauteur : 1,36 mètre. Empattement : 2,47 mètres. Voie AV : 1,34 mètre. Voie AR : 1,335 mètre. Poids : 915 kg.

L'avant de la Passat TS s'agrément de quatre phares à iode. Les garnitures intérieures sont en tissu pied-de-poule mais les sièges avant sont plutôt des banquettes sportives. Le dossier de la banquette repliable est très court. Le moteur est bien accessible sous le capot dans le mauvais sens. A l'arrière, le hayon relevable est en supplément ; en position normale, le coffre contient 394,8 dm³, ce qui la met à la troisième place ; le chargement est très facilité par ce hayon récemment proposé en option.



CV: QUATRIÈME RENCONTRE



RENAULT 20 L

■ **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. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Refroidissement par eau. Alimentation par un carburateur double corps inversé à starter automatique. Contenance du réservoir : 60 litres. Graissage sous pression par pompe à rotor excentré. Filtre d'huile. Contenance du carter : 4 litres. Vilebrequin à cinq paliers. Batterie 12 V 40 Ah. Alternateur 50 A. Rapport volumétrique : 9,3 : 1. Puissance maximale 90 ch DIN à 5 750 tr/mn. Couple maximal : 13,4 mkg DIN à 3 500 tr/mn.

■ **TRANSMISSION** : traction avant. Embayage monodisque sec à diaphragme. Boîte de vitesses à quatre rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **DIRECTION** : à crémaillère. Rayon de braquage : 5,33 m.

■ **SUSPENSION AV** : à roues indépendantes par triangles inférieurs transversaux et bras supérieurs porteurs. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. **AR** : à roues indépendantes par bras transversaux et longitudinaux. Ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : assistés ; disques ventilés à l'avant et tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 165 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 4 portes. 5 places. Longueur : 4,52 m ; largeur : 1,73 m ; hauteur : 1,45 m. Empattement : 2,659 m. Voie avant : 1,144 m. Voie arrière : 1,438 m. Poids : 1 175 kg.



Contrairement à la 30, la Renault 20 se distingue par deux phares rectangulaires seulement, à lampe normale et de qualité moyenne. En virage, la suspension souple lui donne une forte inclinaison. A l'intérieur, on trouve à l'avant des sièges de Renault 16 et à l'arrière une bonne banquette repliable. Le capot ouvre dans le bon sens et le petit moteur quatre cylindres est très à l'aise. Il est le plus facilement accessible. Le coffre en position normale contient 389 dm³, soit huit valises.

COUPE D'EUROPE DES 8/1

VOLKSWAGEN PASSAT TS

1 PERFORMANCES

VITESSE MAXIMALE : 158,1 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 18 S 2/5 – 1 000 M : 35 S
REPRISE DEPUIS 40 KM/H – 400 M : 19 S 1/5 – 1 000 M : 36 S 4/5

■ Le moteur de la Passat TS est passé de 1 470 cm³ à 1 588 cm³, mais la puissance est restée la même dans les deux cas (85 ch DIN). Ce nouveau moteur fonctionne désormais à l'essence ordinaire, il faut peut-être déjà là trouver une explication au rendement global qui nous a paru en baisse. Nous n'avons pu dépasser 158,1 km/h avec une voiture qui, il faut le dire,

manquait également de rôdage et si, en matière d'accélération et de reprise, la Passat se classe en tête de notre groupe, on constate là encore une baisse de performances par rapport à l'ancienne 1500. Il n'en est pas moins que la Passat est la plus sportive de ses concurrentes. Son levier de vitesses au débattement précis et court est très agréable à manœuvrer.

2 SECURITE

■ **Tenue de route** : la conduite, beaucoup plus sportive que celle de la Renault, est aussi plus délicate avec des réactions plus vives de suspension. Quelques problèmes de stabilité sur mauvaises routes, et même des pertes d'adhérence en virages déformés. Le comportement général neutre se modifie aisément à l'accélérateur et au volant tantôt survireur, tantôt sousvireur ce qui est agréable. On peut aussi s'estimer satisfait sous la pluie dans la plupart des cas. **Direction** : le volant est assez ferme à l'arrêt

et en virages serrés mais la faible démultiplication favorise la conduite rapide. Bonne précision d'ensemble, un rayon de braquage normal pour une traction à l'avant. **Freins** : peu de course à la pédale et bonne efficacité. Là aussi, on trouve des disques à l'avant, des tambours à l'arrière et une assistance. Quelques blocages sur chaussée inégale après un usage intensif. **Vitabilité** : le pare-brise est de bonnes dimensions et bien placée. Les vitres latérales sont assez petites, les déflecteurs à l'avant sont gênants.

3 CONFORT

■ **Suspension** : l'essieu arrière rigide ne se fait pas sentir. Les ressorts hélicoïdaux présentent une fermeté toute germanique avec des amortisseurs très énergiques. Les pneus sont plutôt minces, ce qui ne permet pas de sauver le confort sur mauvaises routes. La Passat TS est tournée vers le sport. **Habitabilité** : les centimètres sont mesurés, la carrosserie est plutôt celle d'une 1300. A l'avant, les sièges manquent de débattement ; à l'arrière les genoux font la grimace. L'accessibilité n'est pas mauvaise aux quatre places.

Le nouveau hayon proposé en supplément est intéressant pour le chargement. **Sièges** : ils sont étroits, presque des baquets de compétition. Ils comportent de petits appuis-tête et maintiennent le dos. Laquette repliable est aussi rustique avec un dossier court. **Position au volant** : toute différente de celle de la Renault ; le volant est aussi un peu grand. **Silence** : ce moteur manque de discrétion à haut régime, la boîte se fait entendre à certaine vitesse. Le roulement est aussi nettement perceptible.

4 AGREMENT

■ **Compteur journalier** : oui. **Compte-tours** : oui. **Montre** : oui. **Température d'eau** : thermomètre à zones. **Charges de la batterie** : voltmètre gradué plus zones. **Pression d'huile** : manomètre gradué en kg. **Réserve d'essence** : zone sur la jauge. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : électrique couplé, levier sous le volant. **Boîte à gants fermée** : oui, très plate avec serrure plus tablettes sous le tableau et sur console centrale. **Ventilateur chauffage** : deux vitesses. **Emplacement radio** : oui. **Volume du coffre** : 394,8 dm³.

■ La Passat est fort bien dessinée, la version coupé hayon n'est nullement défigurée. Les quatre phares donnent un ton agressif à la version TS. A l'intérieur, la décoration est soignée, tissu pied de poule, volant ajouré et surtout de grands compteurs et trois cadrans au centre du tableau. L'avertisseur est placé au centre du volant ainsi que la commande des phares au tableau. Le capot ouvre dans le même sens, avec une seule sécurité. La roue de secours est placée au fond du coffre, sous les bagages.

5 ACHAT CONSOMMATION

■ **Prix** : départ usine : 28 350 F. Clefs en main : 28 790 F. Parmi les options, signalons le hayon arrière dont nous disposons : 1 100 F ; intérieur simili : 580 F ; lave-phares : 580 F. Boîte autom. : 2 040 F. Toit ouvrant : 1 660 F. Jantes alliage : 1 235 F. **Consommation** : sur autoroute, à 127,2 km/h de moyenne, avec un vent de trois quarts assez gênant, nous avons consommé 10,7 litres d'essence ordinaire aux 100 km. Sur route, la consommation s'établit à 8,7 litres aux 100 km et 67 km/h de moyenne.

6 ENTRETIEN REPARATIONS

■ **Entretien** : vidange : 7 500 km. Carter : contient 3,5 litres. Plaquettes de frein : avant : 72,22 F, plus 45 mn de main-d'œuvre. Mise au point de l'allumage et de la carburation : 1 heure de main-d'œuvre. Un pneu 165/70 SR 13 : 201 F. L'échange standard du bloc moteur nu : 1 652,16 F. Le moteur complet : 3 334,30 F. **Réparations** : aile AV : 328,84 F. Pare-chocs avant : 198,49 F. Bloc optique AV : 423,01 F. Pare-brise trempé : 328,83 F ; feuilleté : 894,12 F. Assur. affaires : 2 304 F ; bonus 1 an : 2 030 F.

VICTOIRE

■ Deux géants, l'un allemand, l'autre français, s'affrontent ici, par l'intermédiaire de deux tractions avant, de deux conceptions et de dimensions différentes. La Renault, plus spacieuse, porte naturellement sur le terrain du confort, et, moins nettement, sur celui de la sécurité. La Passat affiche des performances plus satisfaisantes et procure un peu plus de satisfaction en matière d'agrément. Dans l'ensemble, la Renault, au demeurant plus récente, enlève la victoire. La Passat n'est plus le leur atout de Volkswagen.

V: QUATRIÈME RENCONTRE

RENAULT 20 L

VITESSE MAXIMALE : 157,1 KM/H – 400 M DEPART ARRETE : 19 S – 1 000 M : 35 S 3/5
REPRISE DEPUIS 40 KM/H : 400 M : 20 S 3/5 – 1 000 M : 38 S 3/5

La Renault 20 trompe son monde, on la qualifie souvent de molle, mais les chiffres sont là. Elle se classe troisième en vitesse maximale, faisant jeu égal avec la BMW 3.16 derrière la Simca 1308 et la Passat. Troisième également en accélération au niveau de la Simca avec même 1/5 de moins aux 1000 m et deuxième en reprise depuis 40 km/h en quatrième

après la Passat qui la devance toutefois de près de 2 secondes. Son moteur de 1 647 cm³/90 ch DIN fait donc le maximum pour tirer une caisse quand même importante. Par rapport au banc d'essai récent de cette voiture, nous notons une légère baisse de vitesse maximale, mais une nette amélioration de la souplesse. Le changement de vitesse est précis.

VICTOIRE
DE
LA PASSAT

Tenue de route : si l'on décèle une certaine lourdeur dans les réactions, la stabilité reste très bonne pour les vitesses atteintes. L'adhérence est suffisante grâce à la suspension plutôt souple. La Renault est peu sensible à la pluie et au vent ; la répartition des poids est satisfaisante. Elle ne se révèle sousvireuse qu'à l'extrême et reste la plupart du temps équilibrée sur ses quatre roues. **Direction** : sur la version L, pas de direction assistée en option. On pouvait donc s'attendre au pire. Cependant de l'avis des quatre pilotes, le volant

est moins ferme que celui de la R 16, assez dur il est vrai. La démultiplication est certes très grande mais la précision reste suffisante en conduite normale. **Freins** : bon freinage mixte disques-tambours avec assistance. Un peu trop d'élasticité à la pédale, mais une bonne résistance à l'échauffement et pas de départs. **Visibilité** : très bonne vision générale, aussi bien vers l'avant dépourvu de déflecteurs que vers l'arrière. La surface vitrée est généreuse. La lunette arrière se couvre de gouttelettes sous la pluie.

AVANTAGE
A LA 20

Suspension : quatre roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux, de grand débattement : ainsi se caractérise la suspension de la 20 directement dérivée de celle de la 30. Certains regrettent le moelleux de la 30. L'amortissement est efficace, les gros pneus jouent leur rôle, mais la voiture semble avoir souvent l'impression de bougeote. **Habitabilité** : elle est très grande par rapport à la cylindrée, les sièges avant reculent très loin, deux personnes peuvent voyager à l'arrière. L'accès est facile par les quatre portes ; le hayon est pratique.

Sièges : ils sont empruntés à la 16 et maintiennent mieux le dos que ceux de la 30. Pas de fatigue après des heures de conduite. La banquette arrière est plus rudimentaire. **Position au volant** : très bonne surtout pour les personnes de grande taille. Le volant gainé est d'un grand diamètre et il est placé assez haut. **Silence** : l'insonorisation est légère mais le moteur et sa transmission ne sont guère bruyants, sauf à certains régimes de résonance. La caisse est silencieuse. L'échappement laisse passer des sonorités.

NETTE
VICTOIRE
DE LA 20

Compteur journalier : oui. **Compte-tours** : non. **Montre** : non. **Température d'eau** : thermomètre à zones. **Charge de batterie** : voltmètre à zones. **Pression d'huile** : voyant. **Réserve d'essence** : zone dans la lunette. **Essuie-glace** : deux vitesses. **Lave-glace** : à pompe au pied, non couplé. **Dégivrage lunette arrière** : oui. **Boîte à gants fermée** : non. **Tablette sous le tableau** : oui. **Contenance moyenne** : oui. **Ventilateur chauffage** : thermostat. **Emplacement radio** : oui. **Rhéostat d'éclairage du tableau de bord** : oui. **Coffre** : 389 dm³.

■ Les Renault 20 reprennent la carrosserie de la 30 mais elles sont plus basses, avec des roues d'un diamètre inférieur. Les grands phares simples s'accordent bien à la calandre. Cette caisse laisse une impression de solidité. Le tableau de bord est vraiment très simplifié sur la version la moins chère, deux cadrans restent vides ; l'équipement comprend tout de même l'essentiel : des aérateurs, l'emplacement radio, deux totalisateurs. La roue de secours est à l'extérieur, sous le coffre, elle ne gêne pas.

AVANTAGE
A
LA PASSAT

RENAULT



■ **Prix** : départ usine : 31 000 F. Clefs en main : 31 440 F. Les options sont peu nombreuses : intérieur simili : 320 F. Ceintures à enrouleur : 220 F ; peinture métallisée : 560 F. Elle est la seule avec la Fiat 131 à ne pas disposer, d'origine, de ceintures à enrouleur. **Consommation** : sur l'autoroute, à 127,2 km/h et avec un vent de trois-quarts face gênant, la consommation s'est élevée à 12,40 litres aux 100 km. Sur route, à 67 km/h de moyenne, les besoins en essence retombent à 7,6 litres aux 100 km.

LEGER
AVANTAGE
A LA PASSAT

■ **Entretien** : vidange : 5 000 km. Carter : 4 litres. Plaquettes de freins AV : 104,32 F plus 1 heure de main-d'œuvre. Mise au point allumage/carburant : 30 minutes. Pneu 165 HR XAS : 190,50 F. Echange standard moteur : non fixé. A titre de comparaison, 16 TX : 3 025,51 F (moteur semi-habillé). **Réparations** : aile AV : 262,56 F. Pare-chocs avant : 246,24 F. Bloc optique avant : 269,10 F. Pare-brise trempé : 193,20 F ; feuilleté : 491,50 F. Assurance affaires : sans bonus : 2 107 F ; un an de bonus : 1 860 F.

LEGER
AVANTAGE
A LA 20