

L'AUTOMOBILE

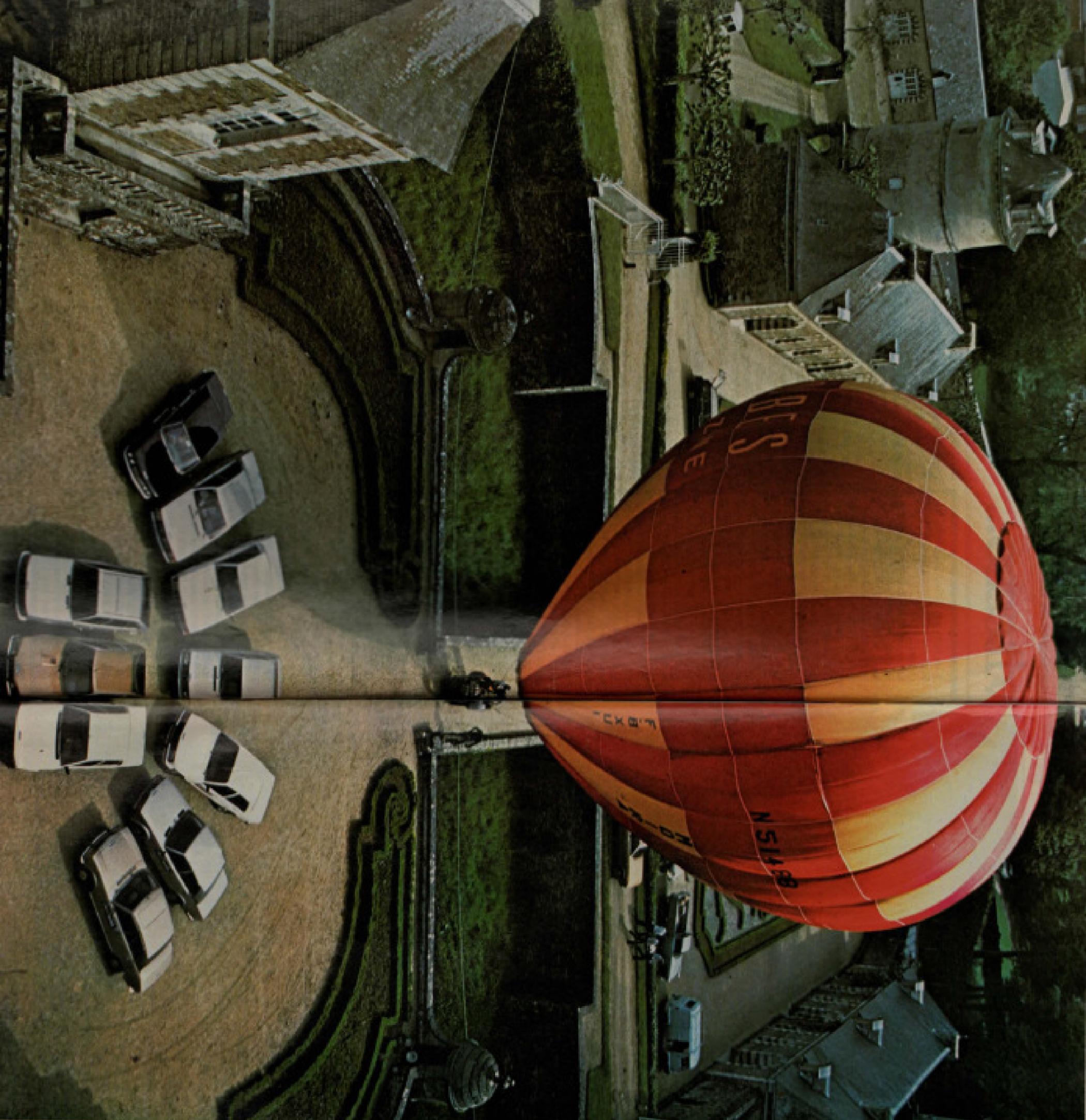


LA PEUGEOT 505 STi FACE A SES 9 RIVALES

LAQUELLE CHOISIR ?



ALFA ROMEO ALFETTA 2.0 LUXE • AUDI 100 L 5 E • FIAT 132/2000
CITROEN CX ATHENA • FORD GRANADA 2.0 GL • RENAULT 20 TS
OPEL REKORD 2000 GLS • LANCIA BETA 2000 • PEUGEOT 504 T



LES 2 LITRES À L'ESSAI

LES CHANGÈRES FRANÇAISES DANS L'EUROPE DES DIX

L'AMÉRICAIN

LA PEUGEOT

**LAQUELLE
CHOISIR ?**



L'arrivée sur le marché de deux nouvelles berlines françaises : la Peugeot 505 et la Citroën CX Athena, relance la catégorie des "deux litres". Depuis quelques années, ces berlines représentent le bon équilibre entre les modèles de la classe moyenne, et le haut de gamme. Placées dans une situation favorable, sont-elles vraiment à la hauteur ? C'est ce à quoi nous allons répondre avec ce comparatif regroupant dix 2 litres européennes.

E

n cette fin d'année automobile, l'événement majeur aura été consacré par la venue, presque coup sur coup, de deux nouveautés françaises dans la classe des "deux litres" : la 505 Peugeot, et la Citroën CX Aircara. Deux voitures qui par le jeu des regroupements techniques et financiers se voient attribuer le même moteur. Un moteur qui pour le moment semble constituer une sorte d'étalon pouvant se prêter à toutes les adaptations. Elaboré par Renault, il commença tout naturellement sa carrière sur la 20 T5, où d'emblée, il marquait le renouveau de la Régie dans un domaine où elle s'était endormie pendant longtemps. Et puis, en ces temps difficiles où le prix de revient constitue la règle majeure de toute création nouvelle, on comprend que les constructeurs préfèrent s'associer pour utiliser des mécaniques ou des équipements communs afin d'abaisser les frais d'étude et de mise en œuvre. Le résultat d'une telle politique ? La Société Française de Motocars dont Renault et Peugeot sont les actionnaires. Son usine située à Douvrin dans le P-de-C, produit des moteurs utilisés par les parentèles et même des clients exotiques. "C'est une tendance qui s'amorce, et qui ira en s'amplifiant. Nous y perdrons, certes, en originalité mais finalement seul le résultat compte."

Voici donc ces deux nouvelles voitures confrontées à leurs concurrentes, à celles en tous cas qui se rapprochent le plus d'elles, tant par la cylindrée, que par la puissance réelle, les prix et le standing. Les 505 T1 et ST1 vont donc prendre la place des modèles de haut de gamme de la 504, et si nous avons incorporé la 504 T1 dans cette confrontation, c'est justement pour marquer l'évolution entre "l'ancienne" et la "nouvelle", qui apparaît d'ailleurs principalement en faveur du confort, de l'espace intérieur et de la présentation, car sur les autres postes, la 504 T1 supporte fort bien la comparaison. Disposant en premier du même moteur, la Renault 20 T5 se joint tout naturellement à ses concurrents, de même, et pour les mêmes raisons, l'Athens, dernière version de la CX. Nous avons avec ces trois voitures un bon exemple des possibilités d'adaptation de cette mécanique. Placée en long en traction avant sur la 20 T5, en travers et traction avant également sur la CX, en long et propulsion classique pour la 505. De même, ce moteur offre des aptitudes voisines tout en étant alimenté par un carburateur ou une injection. Encore à propos des accessoires, on remarque que l'allumeur est placé en bout d'arbre à cammes sur la Renault, entraîné par l'intermédiaire d'un renvoi d'angle sur la Citroën, et d'une façon plus classique grâce à l'arbre intermédiaire reliant en outre la pompe à huile, sur la 505.

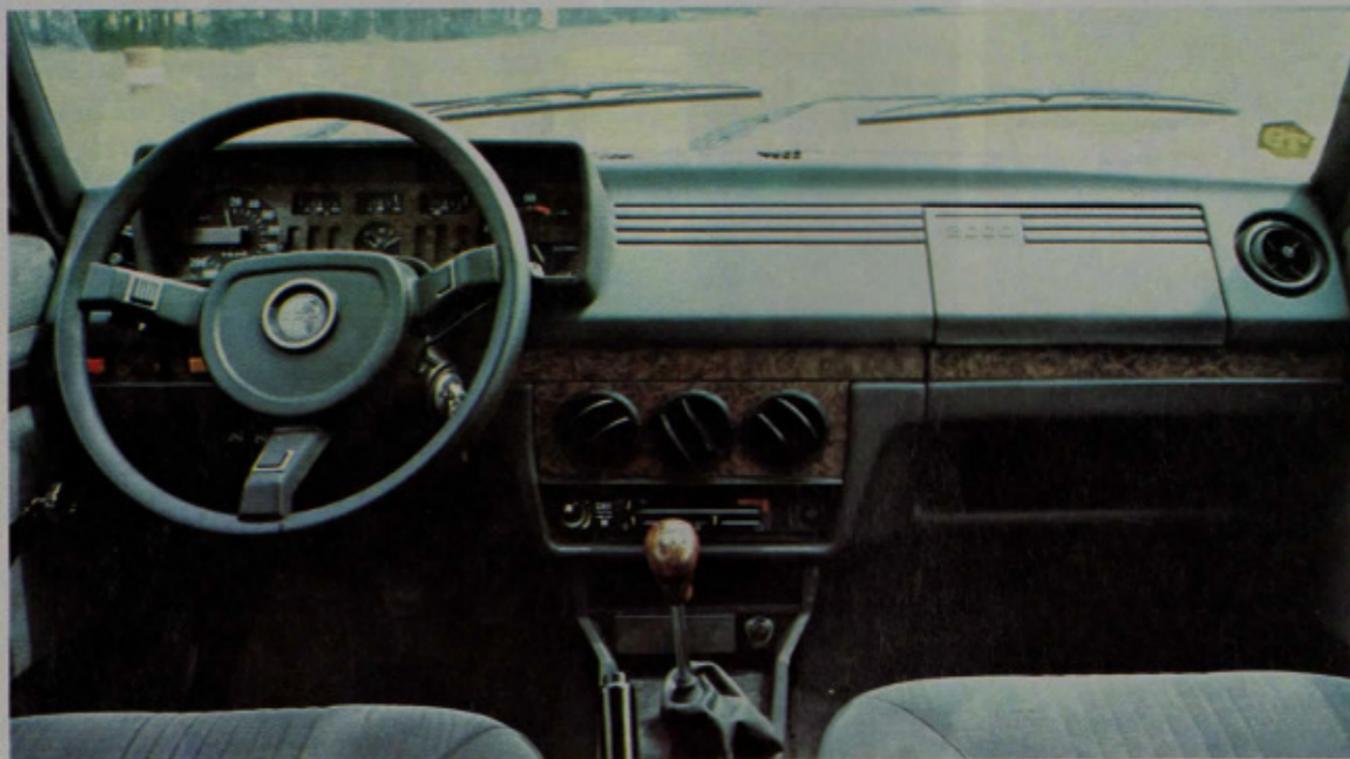
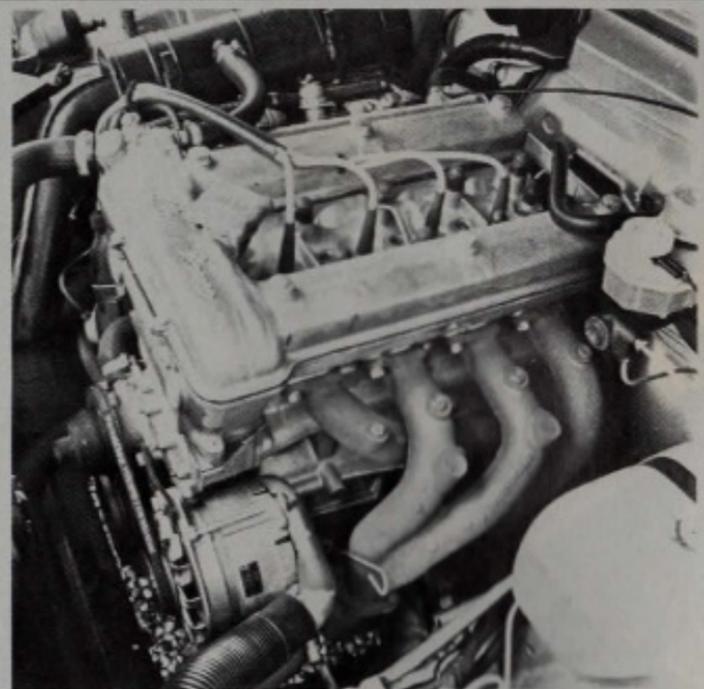
A côté de ces quatre représentations françaises, nous trouvons pour l'Allemagne l'Audi 100 L 5 E, la seule à disposer d'un moteur à cinq cylindres avec une cylindrée et une puissance légèrement supérieure, pour un prix situé vers la limite supérieure de notre fourchette. A l'opposé, parmi les moins chères, figurent l'Opel Rekord 2 litres, le modèle le plus vendu en Europe, et la Ford Granada 2 litres, la version la plus prise de cette gamme. Trois représentations enfin pour l'Italie : l'Alfa Romeo 2 litres L, à la mécanique sophistiquée, au-dessus de laquelle passe toujours l'aurore sportive, la Lancia Beta 2000, trop discrète, presque effacée, mais terriblement efficace, et la Fiat 112 dans son ultime version, où l'on sent nettement le virage pris, il y a quelque temps, par le constructeur qui recherche plus maintenant le confort et la présentation que la performance.



Après la revue de détail, où chaque bouton est examiné, c'est "l'affaire des coffres", une façon élégante

de se faire la malle. Puis c'est la grande revue en attendant "le coup de pompe" qui nous amène pour la grande parade des "2 litres".





MOTEUR : 10 CV. 4 cylindres en ligne longitudinal. 1 962 cm³ (84 x 88,5 mm) 130 ch (95,5 kW) à 5 400 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 18,1 mkg à 4 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9 à 1. **RESERVOIR** : 49 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Boîte à 5 rapports, levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère. Diamètre de braquage : 10,1 m. **FREINS** : assistés disques AV et AR, frein de stationnement sur les roues arrière. **SUSPENSION** : roues avant indépendantes par bras articulés avec barre de torsion longitudinale. Essieu AR type De Dion avec ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 185/70 HR 14 Michelin XVS. **CARROSSERIE** : berline 4 portes 5 places. 1 140 kg. Long : 4,385 m. Larg. : 1,64 m. Haut : 1,43 m. Emp. : 2,51 m. Voie AV et AR : 1,36 et 1,358 m. Poids tract. remorque freinée : 1 200 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 5 0997 F

PRIX EN SUISSE : 19 960 F.

OPTIONS : Peinture métallisée : 1 400 F. Jantes en alliage léger : 1 800 F. Conditionnement d'air : 3 800 F.

ALFA ROMEO ALFETTA 2 000 L

C'est un peu l'enfant terrible de cette galerie des 2 litres en ce sens qu'elle ne se plie pas aux nouvelles disciplines héritées de la crise du pétrole c'est-à-dire : boîte de vitesses à rapports très longs, carrosserie à l'aérodynamisme particulièrement soigné ou étudié, etc. Et pourtant, malgré cette indépendance de caractère, elle figure très honorablement sur le plan de la consommation notamment sur toute et sur autoroute, preuve que la sobriété d'une voiture commence par un moteur bien réussi. Et personne ne songe à nier qu'il s'agit justement là d'un des points forts de la marque milanaise. Cette remarque prend toute son importance si l'on veut bien se souvenir que le quatre cylindres double arbre en tête que l'on trouve dans les Alfetta actuelles est une vieille tradition Alfa Romeo. Au crédit donc de la 2 000 L un moteur souple, puissant, endurant, raisonnablement gourmand et qui constitue l'âme de cette voiture. Le mariage de ce moteur et de la transmission est réussi dans la mesure où les cinq rapports assez "serrés" permettent de se trouver toujours dans la bonne plage d'utilisation et cela prend toute son importance en particulier sur les parcours accidentés et sinueux. Cette constatation participe pour une grande part à l'agrément que dispense la voiture. En revanche, le maniement de la boîte de vitesses est en net recul comparativement à ce qu'il était sur les

anciens modèles de la gamme 1 750-2 000... Le transfert à l'arrière de la boîte et de l'embrayage a permis bien sûr une meilleure répartition des poids entre l'avant et l'arrière et a ainsi un effet bénéfique sur la tenue de route mais c'est la commande de sélection des rapports qui en fait les frais. Il est en effet pratiquement impossible d'enclencher la 1^{re} à l'arrêt sans déclencher les grognements de la pignonnerie et il faut s'astreindre à passer d'abord la 2^e pour freiner l'arbre de transmission. On imagine sans peine à quel point cela peut devenir exaspérant en ville particulièrement. Toujours en comparaison avec les anciens modèles, la précision de l'engagement des vitesses est moins bonne. Cela dit, il convient de signaler dans la colonne des "Pour" que le moteur associé à la transmission offre de bons résultats dans les postes vitesses, accélération, reprises. Marginale, l'Alfetta l'est par son tempérament sportif qui n'est pas de mise chez les autres participantes à cette confrontation, mais cela ne signifie pas pour autant que tout a été sacrifié à la performance. On n'en est plus là, même chez Alfa et si la suspension est assez ferme, on constate cependant que les chocs sont bien amortis. Sans être un modèle du genre, le confort, est assez correct. Les sièges sont bien conçus entre autres les dossiers avant qui bien que peu épais maintiennent bien le corps. En revanche, on aimerait au niveau de l'habitabilité quelques centimètres de plus à la hauteur des épaules. L'Alfetta est la seule des dix voitures en présence ne proposant pas l'assistance de la direction (sur l'Opel Rekord il s'agit d'une option) ceci explique d'ailleurs son mauvais classement sur ce chapitre. Nous n'avons pas de reproches à lui faire, au contraire, elle est

très précise, très stable et comporte un réglage de la hauteur du volant mais l'assistance serait bénéfique et faciliterait les manœuvres, la direction s'avérant trop ferme sur ce point précis. Ce qui ne nous semble pas du tout en rapport avec les autres qualités de la voiture c'est sa présentation. Ne parlons pas du dessin de la carrosserie qui accuse son âge et qui n'est pas particulièrement réussi, mais là c'est une affaire de goût. Le tableau de bord l'aménagement intérieur ne sont pas à la hauteur des ambitions de la voiture et de la clientèle à qui elle s'adresse. Certes en série, on trouve les vitres teintées, un équipement pré-radio (sans haut-parleurs mais avec les fils d'alimentation dans les portières et dans le coffre pour l'antenne et les haut-parleurs) mais on aurait aussi aimé bénéficier de lève-vitres électriques.

CLASSEMENT

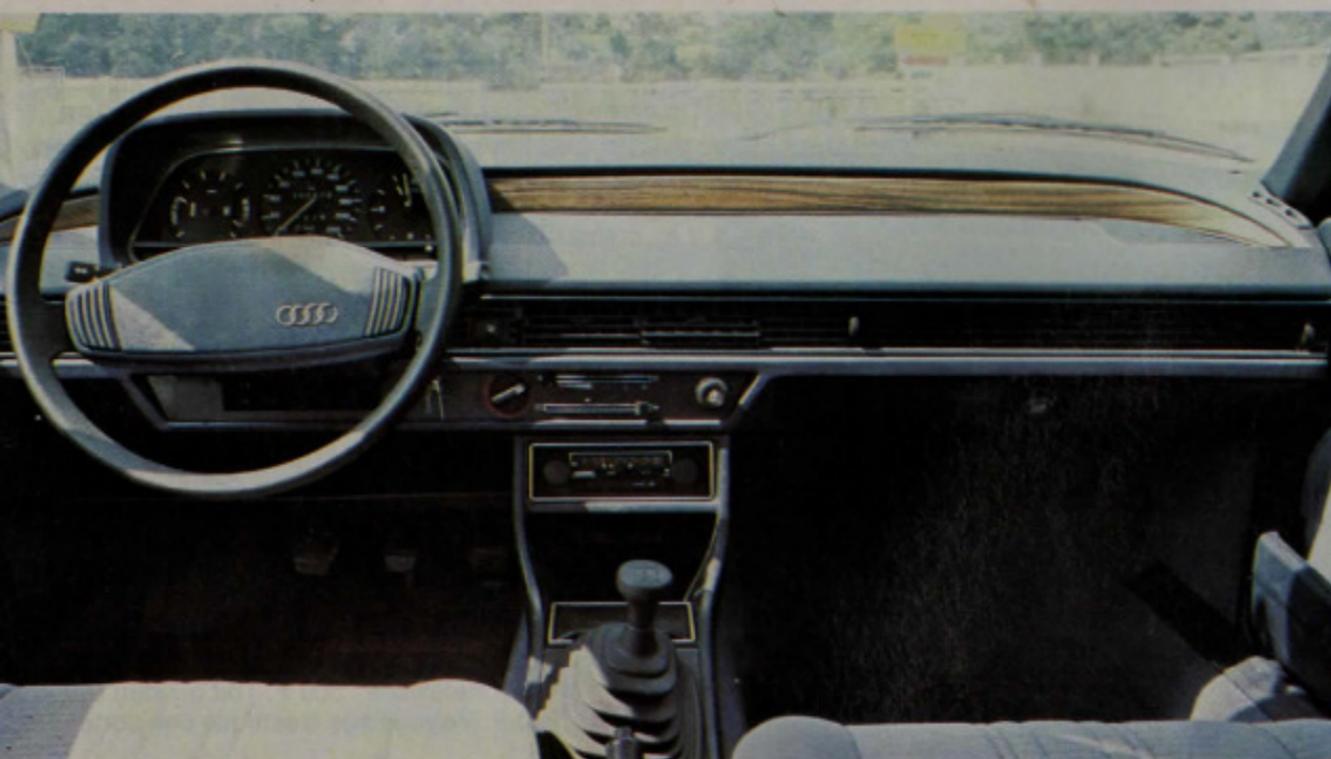
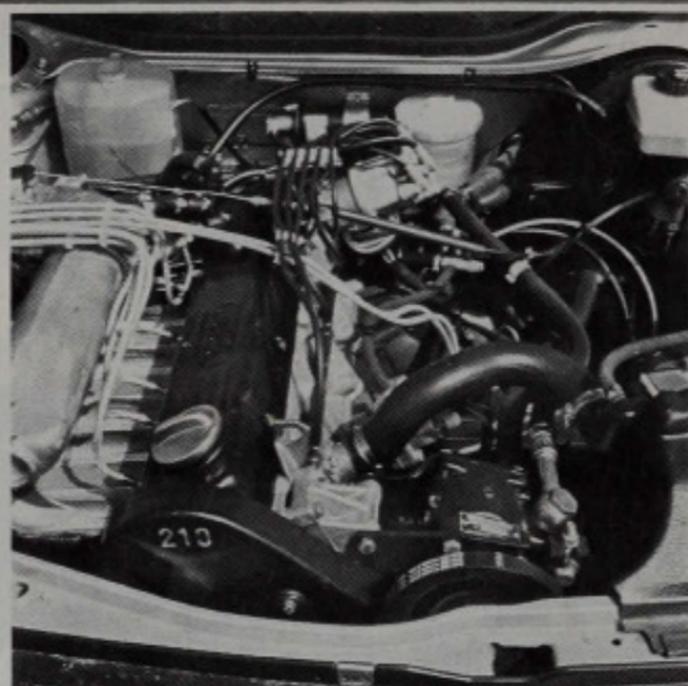
Confort : 6°. **Direction** : 9°. **Tenue de route** : 4°. **Transmission** : 8°.

POUR

Moteur souple et puissant
Bon étagement de boîte
Voiture nerveuse
Consommation raisonnable

CONTRE

Direction lourde en manœuvre
Enclenchement de vitesses délicat
Habitabilité et coffre mesurés
Carrosserie banale



MOTEUR : 12 CV. 5 cylindres en ligne longitudinal en porte-à-faux AV. 2 144 cm³ (79,5 × 86,4 mm). 136 ch (100 kW) à 5 700 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 18,5 mkg à 4 200 tr/mn. **RAPPORT VOLU.** : 9,3 à 1. **RÉSERVOIR** : 60 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues avant motrices. Boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère, assistée. Diamètre de braquage : 11,3 m. **FREINS** : assistés, disques à l'AV et tambours à l'AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : roues AV indépendantes, type Mac Pherson. Essieu rigide AR avec jambes de force. Ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis AV. **PNEUS** : 185/70 HR 14 Michelin XVS. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 210 kg. Long. : 4,68 m. Larg. : 1,768 m. Haut. : 1,395 m. Emp. : 2,688 m. Voie AV et AR : 1,47 et 1,445 m. Poids tract. remorque freinée : 1 100 kg. **PRIX CLÉS EN MAIN** : 51 210 F (au 4-07-79) **PRIX EN SUISSE** : 20 420 FS **OPTIONS** : simili-cuir : 1 180 F. Peinture métallisée : 1 720 F. Teintes spéciales : 735 F. Peinture noire : 925 F. Vitres AV et AR électriques : 2 950 F. Toit ouvrant mécanique : 2 945 F. Verrouillage central : 1 015 F.

AUDI 100 L 5 E

Elle fait partie de cette catégorie de voitures auxquelles on ne s'attache que si l'on a parcouru plusieurs centaines de kilomètres à leur volant. Au premier abord, elle n'a rien de particulièrement attirant. Sa ligne trois volumes est la banalité même, la présentation intérieure est traitée sans grande recherche, les couleurs et les matériaux choisis pour le garnissage de l'habitacle ne la rendent pas spécialement accueillante. Cela dit, il faut préciser que la qualité de la finition n'est pas en cause, pas plus d'ailleurs que l'aspect fonctionnel des commandes et du tableau de bord. Mais, après tout, il ne s'agit là que d'une affaire de goût personnel. Le reste de la voiture est heureusement plus attachant et il s'en est fallu de peu que nous lui décernions le titre de "voiture la plus homogène" de cette confrontation. Hélas, un freinage très moyen tant en efficacité qu'en agrément vient ternir le tableau. C'est le plus gros reproche que l'on puisse faire à l'Audi. En effet la pédale a une course un peu longue à notre gré et donne l'impression d'être spongieuse. Quant aux mesures d'efficacité que nous publions par ailleurs, elles font apparaître des résultats moyens. Domage. Le moteur, un cinq cylindres en ligne monté en porte à faux-avant (les 9 autres voitures de lice disposent de quatre cylindres) est le seul moteur de ce type actuellement commercialisé en version essence. Il faut avouer que le choix est

judicieux. Il est évidemment plus court qu'un six cylindres mais il offre une onctuosité et un moelleux pratiquement comparables. Ajoutons qu'il est le plus puissant de cette confrontation, que sa cylindrée est légèrement supérieure à 2 litres, qu'il est alimenté par un dispositif d'injection et qu'il existe aussi une version équipée d'un carburateur. S'il permet de rouler à basse vitesse sur la 4^e sans rechigner, sans à-coup, sans vibrations, il manque de vigueur si l'on enfonce brutalement l'accélérateur à fond. Les chiffres obtenus en reprises depuis 40 km/h le prouvent, il est vrai, et cela explique ce comportement, que le couple est placé très haut (4 000 tr/mn). En revanche, en ce qui concerne la vitesse maximale et les accélérations départ arrêté, l'Audi mène la danse. A noter que le moteur est doté d'un limiteur de régime qui coupe l'allumage dès que l'on atteint le régime maxi. Côté consommation, les cinq cylindres et les 136 ch réclament leur pitance tout en restant dans une honnête moyenne compte tenu des performances offertes. Comme les deux autres allemandes de cet essai, l'Audi ne dispose que d'une boîte à quatre rapports. Nous ne lui décernons (presque) que des louanges : précision de l'enclenchement, bon guidage, bonne synchronisation, levier bien en main, rapidité des passages, ouf... Le presque qui tempère notre enthousiasme est dû d'une part à la prise de marche arrière qui s'accompagne de grognements et au léger trou entre la 3^e et la 4^e. Sur la route, la voiture apparaît vive, maniable, alerte et ce caractère nous est donné en grande partie par la direction très précise qui réagit instantanément et peut même, à la limite, dérouter par la vivacité de ses réactions. Si

en tenue de route l'Audi n'apparaît pas en première position cela est dû en grande partie à sa tendance très marquée au glissement du train avant sur le mouillé, caractéristique plus accentuée que sur la majorité des voitures présentes dans ce comparatif. Nous avons aussi été sévères en ce qui concerne le classement confort bien que l'amortissement soit des plus corrects mais les sièges sont raides et les passagers arrière sont moins bien servis par la suspension que les occupants des places avant. En revanche, l'Audi 100 dispose d'une habitabilité qui la classe en 3^e position. Un meilleur freinage lui aurait assuré un bilan global encore plus satisfaisant.

CLASSEMENTS

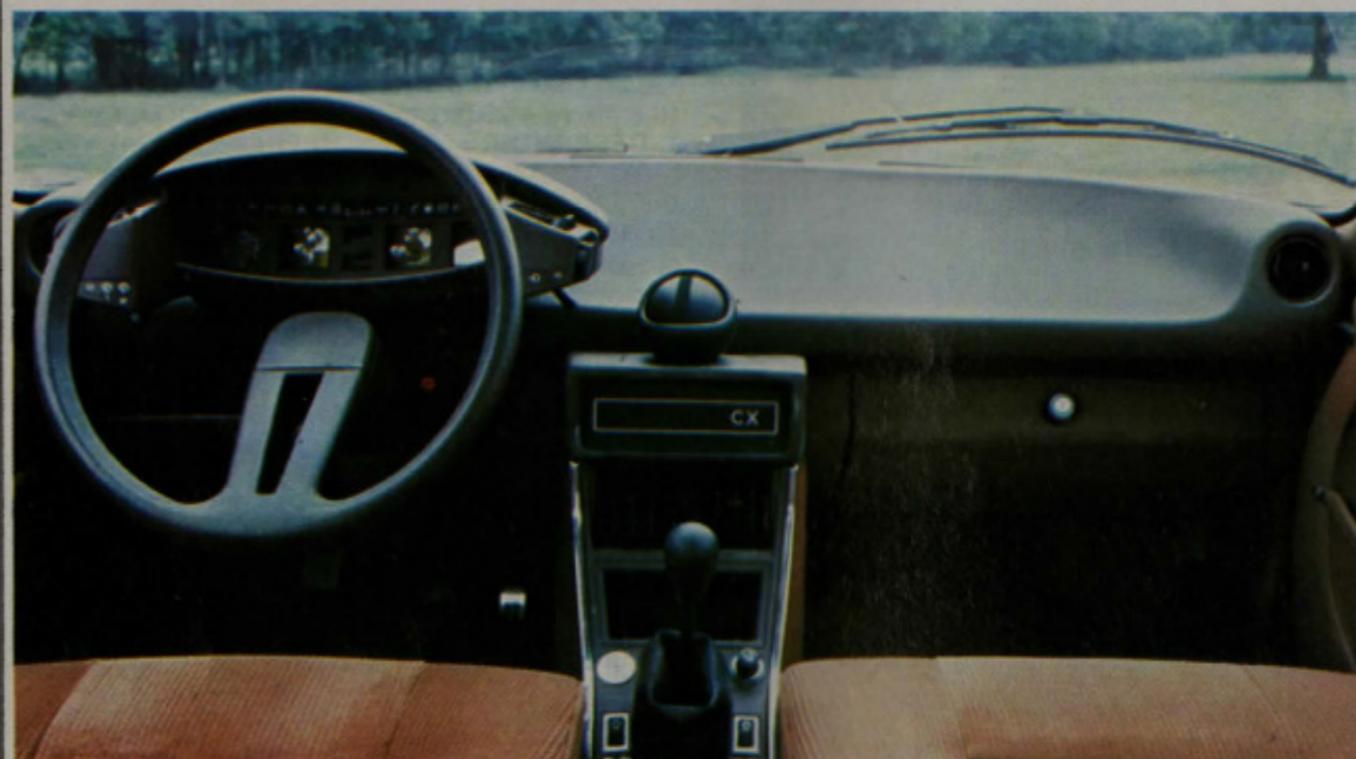
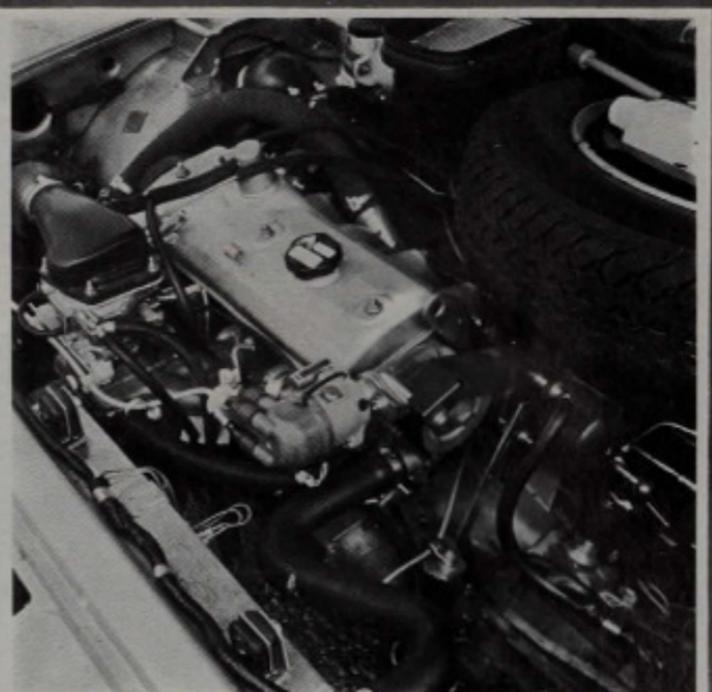
Confort : 8^e. **Direction** : 5^e. **Tenue de route** : 3^e. **Transmission** : 1^{ère}.

POUR

Très bonnes performances
Très bonne boîte de vitesses
Voiture silencieuse et spacieuse
Bonne tenue de route

CONTRE

Freinage insuffisant
Manque de puissance à bas régime
Consommation élevée
Suspension ferme



MOTEUR : 10 CV. 4 cylindres en ligne transversal. 1 995 cm³ (88 × 82 mm) 106 ch (76,5 kW) à 5 500 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 16,9 mkg à 3 250 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,2 à 1. **RESERVOIR** : 68 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues avant motrices, boîte à 5 rapports (option), levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère, assisté. Diamètre de braquage : 11,80 m. **FREINS** : assistés, disques AV (ventilés) et AR. Frein de stationnement sur les roues AV. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes, système hydropneumatique. AV : bras transversaux formant parallélogramme ; AR : bras de suspension longitudinaux. **PNEUS** : AV : 185 HR 14. AR : 175 HR 14 Michelin XVS. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 230 kg. Long : 4,65 m. Larg : 1,75 m. Haut : 1,36 m. Emp : 2,845 m. Voie AV et AR : 1,474 et 1,36 m. Poids tract. remorque freinée : 1 300 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 51 200 F

PRIX EN SUISSE : non fixé.

OPTIONS : boîte 5 vitesses : 1 150 F. Isother : 750 F. Peinture métallisée : 500 F. Toit ouvrant électrique : 1 850 F. Verrouillage électrique des portes : 800 F.

CITROËN CX ATHENA

Quand la CX 2000 était encore munie du « vieux moteur » Citroën nous disions : « Si seulement le moteur était au niveau des autres qualités routières de la voiture... ». Aujourd'hui c'est chose faite, la CX Athena dispose d'un groupe moderne, tout alu avec un arbre à cames en tête, moteur identique à celui de la Renault 20 TS et de la Peugeot 505 STI à l'alimentation et à la position près. Cela-dit la CX ne se détache pas pour autant avec insolence dans le peloton des 2 litres comme on aurait pu le croire. Il est vrai que la puissance n'est que de 106 ch, que la voiture de l'essai disposait d'une boîte « cinq » à rapports longs, mais en fait si l'on se réfère aux chiffres relevés, elle se classe tout de même en 4^e position pour la vitesse maximale derrière les trois voitures les plus puissantes de ce comparatif. Signalons que l'apport du moteur est effectivement bénéfique quant au bilan sonore sans oublier aussi la consommation et la souplesse. Les essais sur route et autoroute ont fait apparaître un appétit qui lui assure la deuxième place sans aucune contestation. Cela est dû, d'une part à la facilité avec laquelle le nouveau groupe accepte de circuler sur le rapport le plus long et d'autre part à une carburation fort bien réglée en ajoutant encore, pour une bonne part également, la forme de la carrosserie peu gaspilleuse en énergie. La souplesse du moteur mérite une bonne

note et l'habitude aidant on est étonné de la facilité avec laquelle on se promène en ville et sur la route sans avoir recours à la boîte. Il est évident que si l'on désire la performance, mieux vaut se servir du levier de vitesses pour lancer la voiture. Il est regrettable que la boîte « cinq » n'appartienne pas au montage série car il faut le reconnaître, cette option ne peut être que conseillée. Bien entendu, le reste de la voiture n'a pas changé et l'on retrouve la suspension hydropneumatique que l'on connaît et que l'on apprécie mais, pour la première fois depuis longtemps, la CX ne tient plus la tête en matière de confort. Les concurrentes ont fait d'importants progrès et nous pensons aussi que les pneumatiques, sans aucun doute plus « performants », montés sur tous les modèles CX équipés de la direction assistée (il s'agit de pneus Michelin XVS-l'Athena bénéficie de la direction assistée, sur la Reflex second modèle correspondant à la version de base cet accessoire est en option) sont aussi apparemment plus fermes. Ajoutons que le gain en poids est de l'ordre de 40 kg environ et que la suspension a conservé le même tarage que pour les modèles précédents. Ainsi la suspension nous est apparue plus sautillante et il n'est pas sûr que le gain obtenu en tenue de route compense cette légère dégradation du confort. En tenue de route, en direction, la CX s'octroie la première place sans discussion bien que cette direction à rappel asservi dérouté toujours lors de la prise en mains. Ce n'est qu'au bout de quelques kilomètres qu'elle s'impose par sa précision et sa stabilité. Une seule réserve : les changements de cap rapides réclament des mouvements coulés afin d'éviter les réactions brutales de

la suspension notamment en roulis. Le freinage lui aussi demande un temps d'adaptation à cause de cette pédale dure sous le pied et sans course et il faut bien le dire l'effort à la pédale est par trop important pour les faibles ralentissements. Maintenant que le problème moteur de la CX semble résolu il reste à convaincre les dirigeants de Citroën de se pencher sérieusement sur le fonctionnement de l'essuie-glace un peu plus efficace mais qui n'a pas encore résolu, loin de là, tous les problèmes de l'essuyage du pare-brise. Il en est de même avec l'aération intérieure. La circulation de l'air frais dans l'habitacle est insuffisante et par temps chaud on a l'impression d'être plongé dans une étuve. Saluons toutefois la présence d'une jauge d'huile au tableau, bien pratique. Une mention spéciale au merveilleux cendrier Kitsch qui décore la planche de bord.

CLASSEMENT

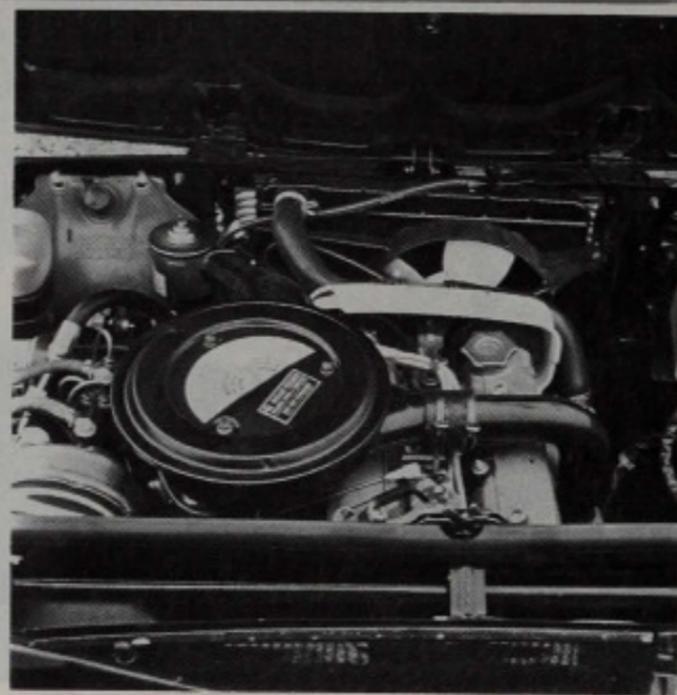
Confort : 3^e. **Direction** : 1^e. **Tenue de route** : 1^e. **Transmission** : 6^e.

POUR

Très bonne tenue de route
Moteur revalorisant la voiture
Très bonne direction
Suspension efficace

CONTRE

Manque de progressivité des freins
Nervosité et reprises moyennes
Aération insuffisante
Essuie glace encore déficient



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne. 1 995 cm³ (84 x 90 mm) 112 ch (82,5 kW) à 5 400 tr/mn.
COUPLE MAXI : 16,1 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 8,9 à 1. **RESERVOIR** : 56 litres.
REFROIDISSEMENT : à eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Boîte à 5 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : assistée, à vis et galet. **DIAMETRE DE BRAQUAGE** : 10,8 m. **FREINS** : assistés disques AV et tambours AR ; frein de stationnement sur les roues arrière. **SUSPENSION** : AV. roues indépendantes par triangles supérieurs et bras inférieurs simples. AR. Essieu rigide avec tirants longitudinaux et obliques. Ressorts hélicoïdaux. **PNEUS** : 175/70 SR 14 Michelin ZX. **CARROSSERIE** : berline à 4 portes, 5 places. 1 140 kg. Long : 4,39 m. Larg : 1,64 m. Haut : 1,435 m. Empt : 2,555 m. Voie AV et AR : 1,32 et 1,325 m. Poids tract. remorque freinée : 1 100 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 41 300 F (au 4-07-79)

PRIX EN SUISSE : 16 590 FS

OPTIONS : Simili cuir : 300 F. Peinture métallisée : 780 F. Climatiseur : 4 530 F.

FIAT 132 2000

Elle traîne comme un boulet la médiocre réputation de la 132 première mouture, pourtant elle mérite mieux depuis ses dernières améliorations. On sent cependant que la 132 2000 fait partie de ces voitures réalisées à l'époque où, à Turin, on ne croyait plus à l'automobile, les premières secousses de la crise de l'énergie incitant les constructeurs à diversifier leurs activités au détriment de l'automobile. Ainsi Fiat, qui, sous son propre nom, n'a jamais eu beaucoup de chances avec les modèles haut de gamme, n'a pas réussi à imposer cette 2 litres qui ne correspond pas exactement à ce qu'attend la clientèle. Ce n'est qu'une voiture banale presque sur tous les points. Conception classique, roues arrière motrices, ce qui n'est pas forcément un défaut, présentation correcte faisant largement appel au plastique avec toutefois quelques fantaisies et même une certaine recherche au niveau des accessoires et de la présentation : miroir de courtoisie, pare-soleil escamotables dans le pavillon. Timides audaces dont l'intérêt ne paraît pas évident à première vue mais qui peuvent être appréciés par l'utilisateur. Ajoutons que le prix de vente reste aussi pour cette voiture un élément non négligeable. Bien entendu, au delà des Alpes, l'économie est à l'ordre du jour et la 132 est affublée d'une boîte de vitesses à cinq rapports avec une 5^e longue, longue qui permet au moteur de tourner tranquillement sur autoroute.

Bien entendu, à la moindre rampe et surtout en charge, on a recours à la transmission pour relancer la mécanique et l'agrément de conduite s'en ressent un peu. Quant à la vitesse maximale elle est obtenue sur la quatrième. Continuons à être désagréables en ajoutant quelques reproches à l'étagement (trou entre 3^e et 4^e). De plus, le guidage de la sélection manque de précision ce qui nuit aux accélérations, les passages à la volée étant ralentis par ce défaut. Terminons ce chapitre en soulignant que l'enclenchement de la marche arrière est souvent réticent. Reconnaissons cependant la bonne volonté et la souplesse du moteur à bas régime autorisant des reprises sans heurts à petite vitesse et une circulation facile même en cinquième sur un filet de gaz. Si l'on sait accepter ce que vous propose la mécanique, et adapter sa conduite en conséquence, on s'en sort fort bien. Cela se traduit aussi par une dépense de carburant correcte. En revanche, le fonctionnement à froid ne donne pas entière satisfaction malgré ou à cause du starter automatique. Tant que le moteur n'a pas atteint sa bonne température des à coups désagréables en perturbent le régime. Le comportement routier ne présente pas de défauts majeurs : tenue de route honnête sans plus et il faut se rendre à l'évidence : on n'est pas au volant d'une voiture de sport. A noter une inclinaison de caisse et un léger roulis constant en grande courbe qu'il convient d'assimiler. La 132 est bien servie par une direction assistée stable et assez précise montée en série et cet équipement est l'un des points forts de la voiture, ce qui n'apparaît pas d'une manière effective dans le classement mais ajoutons que toutes les voitures « assistées » sont très

près les unes des autres. En dehors de nos mesures de freinage qui mettent en évidence une faiblesse certaine dans ce domaine, nous devons aussi signaler que la sensation procurée par la pédale n'est pas très agréable. On constate tout d'abord que l'assistance s'avère trop importante, les freins attaquent brutalement et si l'on appuie plus fortement, la décélération enregistrée ne correspond pas à l'attente. De plus, la tenue à chaud marque une certaine faiblesse fort heureusement compensée par une récupération relativement rapide. Le confort ne répond pas à ce que l'on attend d'une voiture moderne, la concurrence est bien armée et même si la 132 a fait des progrès elle peut difficilement rivaliser avec les voitures de tête. Cela dit les sièges sont accueillants, mais la suspension n'accepte pas toujours avec bonheur les mauvaises routes.

CLASSEMENT

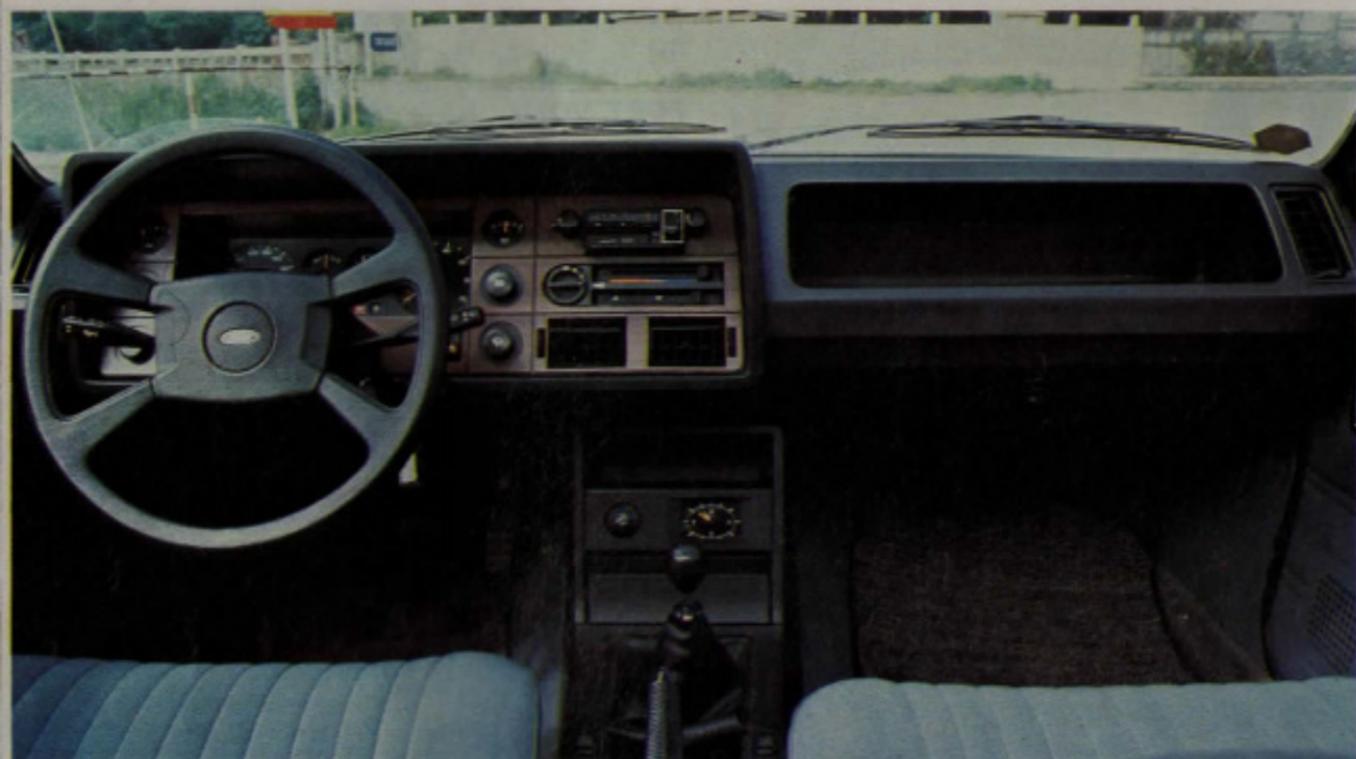
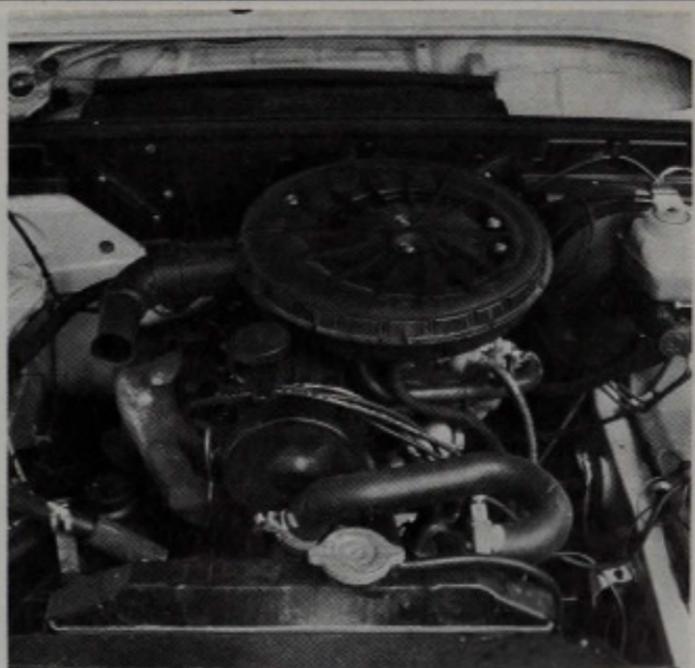
Confort : 9^e. **Direction** : 7^e. **Tenue de route** : 9^e. **Transmission** : 10^e.

POUR

Prix intéressant
Moteur souple
Intérieur cosu
Bon équipement

CONTRE

Tenue de route à surveiller
Freinage perfectible
Commande de boîte rébarbative
Confort moyen



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne. 1 993 cm³ (90,82 × 76 mm). 99 ch (73 kW) à 5 200 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 15,4 mkg à 4 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,2 à 1. **RÉSERVOIR** : 66 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices, boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère, assistée. Diamètre de braquage : 10,5 m. **FREINS** : assistés, disques AV et tambours AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : roues indépendantes, AV par triangles, AR par bras en diagonale. Ressorts hélicoïdaux. Barre anti-roulis. AV. **PNEUS** : 175 SR 14 Uniroyal Rallye 280. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 285 kg. Long. 4,62 m. Larg : 1,791 m. Haut : 1,424 m. Emp : 2,679 m. Voie AV et AR : 1,515 et 1,536 m. Poids tract. remorque freinée : 1 300 kg.

PRIX CLÉS EN MAINS : 49 830 F.
PRIX EN SUISSE : 2 000 L 16 060 FS (GL non importée).

OPTIONS : Pneus : 185 SR 14 : 250 F. Roues alu et pneus 185 : 1 935 F. Sellerie cuir : 3 230 F. Toit ouvrant : 2 070 F. Toit vinyl : 990 F. Verrouillage central : 905 F. Vitres teintées : 750 F. Air conditionné : 4 795 F. Boîte automatique : 3 570 F.

FORD GRANADA 2L.GL

La Granada 2000 est de fait une intermédiaire au sein de la gamme. Elle se place entre la 1700 et la 2.8 injection ce qui lui vaut tout de même d'être la plus vendue de la série. Difficile d'ailleurs de définir toutes les versions compte tenu des diverses options offertes en finitions comme en équipements. Un point semble toutefois avoir obtenu tous les suffrages : il s'agit du dessin de la carrosserie considéré comme réussi tout en restant on ne peut plus classique. La présentation mérite moins d'éloges mais là c'est aussi une affaire de goût, reconnaissons tout de même que les efforts dans ce domaine sont méritoires, que la Granada est convenablement équipée, que les sièges assurent une bonne assise ainsi qu'un confort acceptable. Le moteur pour sa part n'a pas la tâche facile, il est le plus faible des dix en présence et ses 99 ch doivent tirer les 1 285 kg de la voiture. Autant dire que les performances s'en ressentent, la Granada 2000 se présente donc comme la voiture la moins rapide du lot ce qui est on ne peut plus logique. Cela dit, la souplesse en elle-même n'est pas critiquable compte tenu de ce qui est réclamé à la mécanique ; on circule facilement à faible vitesse sur la quatrième sans enregistrer de perturbations ni de refus à la remise en action mais il faut accepter ce que vous propose le quatre cylindres et prendre son mal en patience. Il fallait s'y attendre, la consommation s'en ressent

obligatoirement ce qui n'est pas une surprise (les deux postes les plus gourmands sont la ville et l'autoroute). La transmission adopte une boîte quatre vitesses dotée d'un guidage moyen, d'une synchronisation efficace mais lente et d'un échelonnement bien adapté. Mais l'attaque de l'embrayage est un peu brutale. La direction assistée appartient sur ce modèle à l'équipement de série, avantage appréciable en particulier en ville. Soyons précis : nous avons apprécié la démultiplication, la précision, en revanche, ce qui est étonnant d'ailleurs pour un montage avec assistance, elle marque comme avec la direction classique une certaine tendance au "collage" au point central ainsi qu'un manque de rappel et l'on se doit de l'accompagner en début de braquage et de retour à 0. Par ailleurs il faut porter au crédit de la Granada une très bonne insonorisation. Les bruits mécaniques, de roulement sont bien filtrés et l'on se doit de reconnaître les efforts faits par Ford dans ce domaine. Il est évident que cette voiture n'incite guère à la conduite sportive, ce n'est pas sa vocation. Elle répond beaucoup plus aux exigences d'un conducteur pour qui la performance est reléguée au second plan. Elle offre un comportement honnête. Si par hasard on la brusque, le train arrière amorce une dérive facilement contrôlable sur terrain sec mais sous la pluie ou sur revêtement humide une conduite adaptée aux conditions particulières d'adhérence s'impose afin d'éviter tous ennuis. D'une manière générale, la Granada actuelle marque un très net progrès comparativement aux modèles précédents et cela apparaît aussi au niveau du confort. Nous le répétons à nouveau, les sièges sont à la fois bien dessinés et

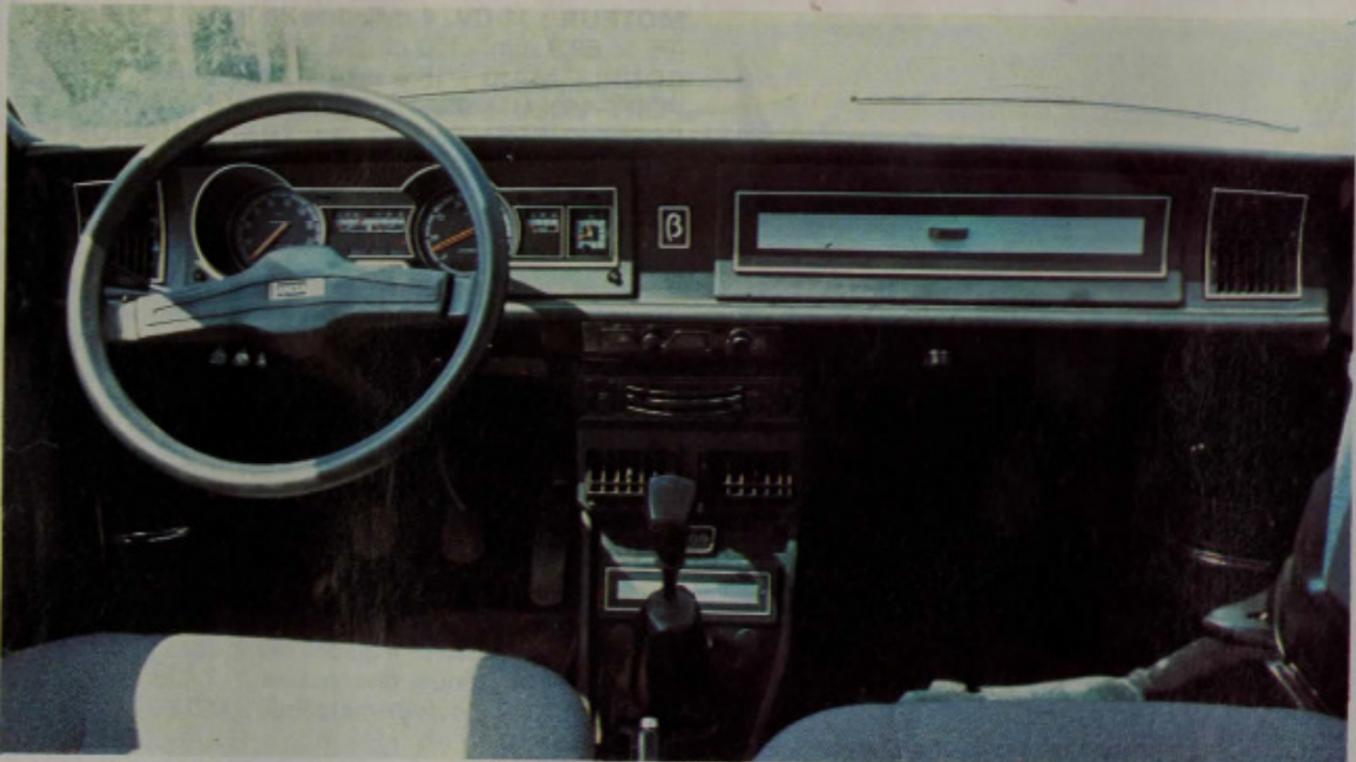
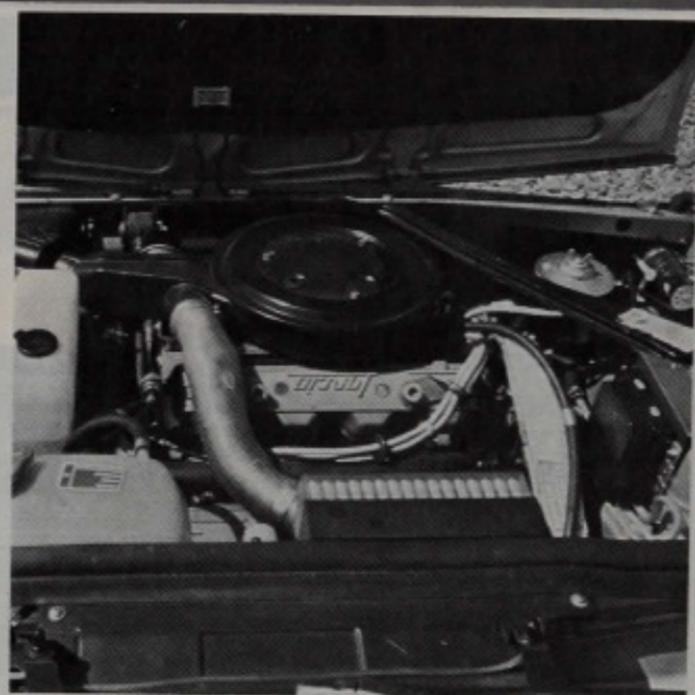
suffisamment moelleux mais cela ne suffit pas pour compenser certaines réactions de la suspension pourtant nettement améliorée. Il est évident que sur une chaussée non dégradée tout se passe normalement mais sur les portions ondulées de faible amplitude on constate que la suspension réagit en sautillant au grand dam des passagers arrière en particulier. Sur les ondulations de faibles amplitudes, les amortisseurs semblent ne pas entrer en action ce qui explique la sécheresse de la suspension. Nous terminerons cet exposé avec le freinage. Fort agréable en ville grâce au blocage de son servo-frein il est pénalisé sur d'autres terrains en freinages "surprises" par le blocage des roues arrière en phase finale, blocage pouvant amener une détérioration de la stabilité directionnelle.

CLASSEMENTS

Confort : 10°. **Direction** : 8°. **Tenue de route** : 10°. **Transmission** : 9°.

POUR
Voiture silencieuse
Habitacle spacieux
Ligne agréable
Voiture en progrès général

CONTRE
Performances relativement faibles
Consommation élevée
Direction molle
Suspension encore ferme.



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne transversal. 1 995 cm³ (84 x 90 mm) 119 ch (87,5 kW) à 5 500 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 17,6 mkg à 2 800 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 8,9 à 1. **RESERVOIR** : 49 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues avant motrices, boîte à 5 rapports, levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère assistée. Diamètre de braquage : 10,2 m. **FREINS** : assistés, disques AV et AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes ; AV type Mac Pherson. AR : par leviers, ressorts hélicoïdaux, barres anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 175/70 SR 14 Michelin ZX. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 100 kg. Long : 4,295 m. Larg : 1,705 m. Haut : 1,40 m. Emp : 2,54 m. Voie AV et AR : 1,405 et 1,39 m. Poids tract. remorque freinée : 1 170 kg. **PRIX CLES EN MAIN** : 48.500 F. **PRIX EN SUISSE** : 17.100 FS. **OPTIONS** : sièges drap : 840 F. Sièges cuir : 2 500 F. Peinture métallisée : 1 500 F. Glaces teintées : 700 F. Toit ouvrant : 1 700 F. Climatisation et glaces teintées : 5 000 F. Roues en alliage léger : 1 400 F.

LANCIA BETA 2000

Dans la série des berlines Lancia Beta, la 2000 représente le haut de gamme. Sortie en 1973, elle n'avoue pas son âge, elle a reçu entre temps quelques améliorations et ses performances ainsi que ses qualités routières la situent à un niveau élevé au milieu de ses concurrentes. Pour peu que l'on soit attiré par l'esthétique, on admet volontiers que sa carrosserie bien qu'italienne n'offre rien de particulièrement séduisant sans que pour autant on puisse la qualifier de laide. Elle reste dans une bonne moyenne. Placée en dernière position en habitabilité elle n'en offre pas moins un habitacle de bonnes dimensions tant il est vrai que les voitures en présence sont très voisines dans ce domaine. On conviendra toutefois que pour une voiture « deux volumes » on ne s'explique pas l'absence d'une quatrième porte ; il en est de même d'ailleurs pour Citroën CX. Appartenant au groupe Fiat, Lancia fabrique cependant des produits personnalisés et en utilisant la mécanique turinoise ne serait-ce que pour le moteur, à double arbre en tête, monté en position transversale avant. Ses 119 ch permettent sans complexe de se placer parmi les plus rapides en vitesse maximale comme en témoignent les accélérations. Sa souplesse et sa disponibilité à basse vitesse la situent en tête. Un reproche, la Lancia Beta 2000 est un peu plus bruyante que ses rivales en particulier à haut régime sans que cela soit une

trop grande gêne pour les occupants. Grâce à une très bonne boîte de vitesses dotée de rapports dont la synchronisation ne présente pas de défauts, le conducteur peut tirer le maximum d'une mécanique bien élaborée, grâce aussi à une sélection précise avec cependant une cinquième disposée un peu trop loin si l'on adopte au volant une position bras tendus. Le bilan consommation apparaît moins favorable si l'on se réfère au classement mais là aussi les voitures sont très près les unes des autres, cependant la Lancia est un peu plus gourmande en ville. Il est difficile de critiquer la direction assistée, qui outre le mérite d'être depuis le mois de juin dans l'équipement de série offre une précision, une stabilité, une démultiplication autorisant les éventuelles corrections de trajectoire sans aucune difficulté. On se doit de décerner une bonne note en ce qui concerne la tenue de route rarement prise en défaut et qui en fait une berline à l'aise sur les terrains les plus variés où l'on prend alors effectivement beaucoup de plaisir à la conduire. En définitive cette voiture a le bonheur de présenter une association moteur-boîte-tenue de route-direction de qualité. Certes il faut assimiler le comportement sous vireur marqué et surtout ne pas se laisser emporter par trop d'enthousiasme et réfréner son ardeur dès que la pluie modifie les conditions d'adhérence, mais c'est là le lot de toutes les voitures. Même la plus parfaite si parfaite il y a, souffre toujours un peu sur le mouillé. Au pilote de bien connaître sa voiture car la Beta pourra dans ces conditions se révéler brutalement survireuse si tant est que l'on ait oublié la modification des conditions d'adhérence. Ajoutons à ce bilan déjà favorable une suspension bien tarée,

bien amortie lui assurant un confort qui sera apprécié par les passagers. Dans ce domaine des progrès ont été accomplis par les suspensions classiques et elles peuvent maintenant rivaliser avec des montages plus sophistiqués. Le freinage répond à toutes les sollicitations avec progressivité et on remarque particulièrement son endurance. Seule une utilisation intensive peut en venir à bout mais elle est compensée par un temps de récupération très court. Bilan favorable comme on peut s'en rendre compte d'autant plus que l'équipement n'est pas en reste avec un volant de direction réglable, et des lève-vitres électriques maintenant en série sur les portières avant. On se demande, dans ces conditions pourquoi avoir adapté un réglage des dossiers des sièges aussi peu pratique à utiliser lorsque l'on est au volant.

CLASSEMENT

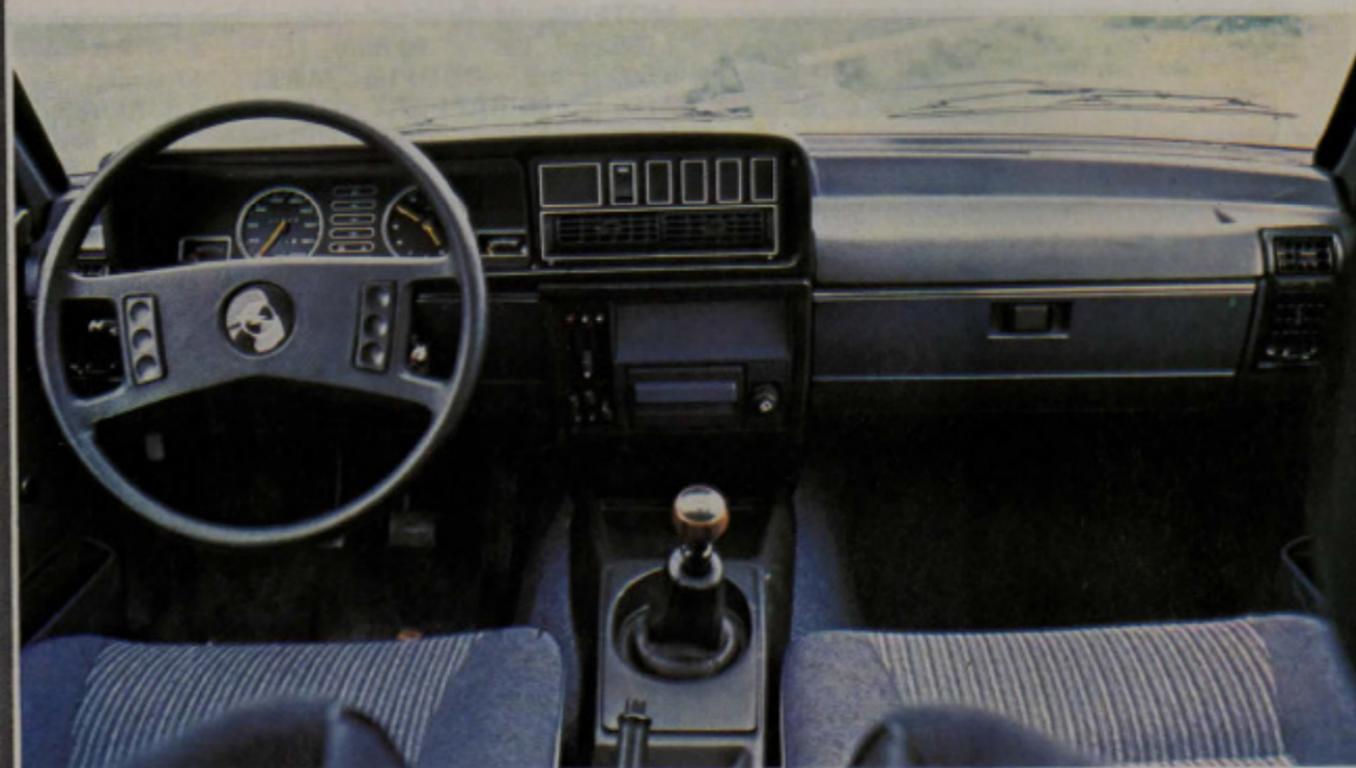
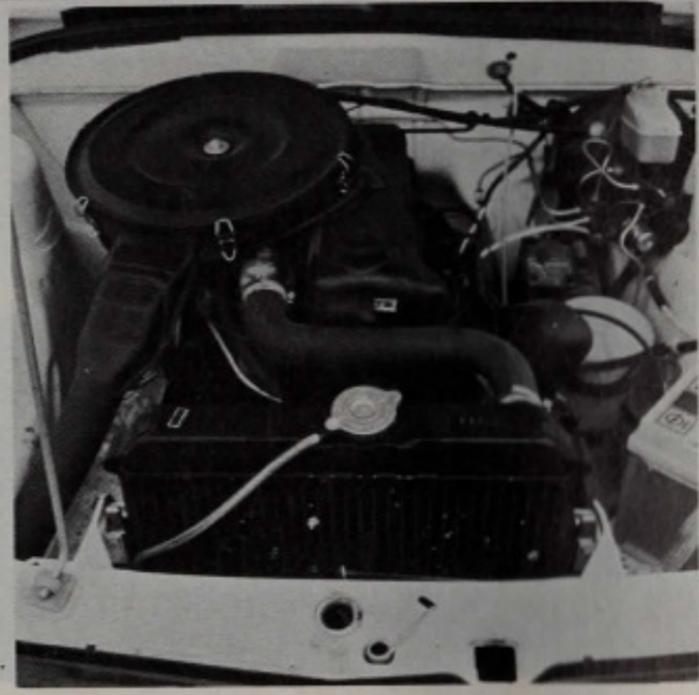
Confort : 4°. **Direction** : 2°. **Tenue de route** : 2°. **Transmission** : 4°.

POUR

Moteur brillant
Bonne tenue de route
Freinage efficace
Direction agréable

CONTRE

Voiture bruyante
Largeur aux épaules mesurée
Consommation sensible
Pas de porte arrière



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne. 1 979 cm³ (95 x 69,8 mm). 100 ch (73,5 kW) à 5 200 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 15,6 mkg à 3 800 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9 à 1. **RÉSERVOIR** : 65 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices, boîte à 4 rapports, levier au plancher. **DIRECTION** : à circulation de billes. Diamètre de braquage : 10,8 m. **FREINS** : assistés, disques AV, tambours AR. Frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : roues AV indépendantes type Mac Pherson. Essieu AR rigide, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 175 SR 14 Uniroyal Rallye 280. **CARROSSERIE** : berline 4 portes 5 places. 1 120 kg. Long : 4,595 m. Larg : 1,725 m. Haut. 1,42 m. Emp. 2,67 m. Voie AV et AR : 1,435 et 1,41 m. Poids tract. remorque freinée : 1 500 kg.

PRIX CLÉS EN MAIN : 42 895 F

PRIX EN SUISSE : 15 975 F

OPTIONS : boîte automatique : 3 680 F. Air conditionné : 5 809 F. Lave-essuie phares : 596 F. Direction assistée : 2 896 F. 4 glaces électriques : 2 524 F. Fermeture électrique des portes : 1 128 F. Toit vinyl : 1 060 F. Couleur métallisée : 655 F.

OPEL REKORD

Injustement méconnue, la Rekord 2000 est en quelque sorte une surprise au sein de ce comparatif. Pourtant, le dessin de sa carrosserie est sobre tout en étant assez réussi et elle bénéficie de la traditionnelle réputation de solidité de la marque. Si elle est la plus vendue des 2000 sur le marché européen pour 1978 (255 488 unités), elle se classe en France derrière la Ford Granada. Lorsque l'on pénètre dans l'habitacle de cette berline on constate immédiatement qu'elle ne fait rien pour aguicher la clientèle. Pessimistes chroniques, ce n'est pas face au tableau de bord de la Rekord que vous oublierez vos tracas. Quant au plastique qui constitue la majeure partie du garnissage, on n'a pas lésiné dessus croyez-nous. Ainsi on n'a pas l'impression d'entrer dans la douillette intimité d'un boudoir. Revers favorable de la médaille, tout cela est sérieux et de bonne qualité. Handicap d'importance, la Rekord est la seule avec l'Alfetta à ne pas bénéficier du montage en série de la direction assistée (elle est disponible sur ce modèle contre la coquette somme de 2 896 F. Alors, évidemment la première impression est assez négative car, à l'arrêt, la direction est lourde à manœuvrer. Sur la route, on part sans enthousiasme, victime en quelque sorte de l'état d'esprit que suscite la voiture, et au fil des kilomètres on s'aperçoit non sans plaisir qu'elle cachait bien son jeu. Cette direction si pénible en ville s'avère stable, précise, sans réac-

tion dans le volant et c'est uniquement son absence d'assistance en série qui la pénalise et la relègue, en compagnie de sa rivale italienne, en fin de classement de cette rubrique, sinon elle occuperait une des premières places. La tenue de route, elle aussi, provoque une agréable surprise. Malgré une tendance naturelle au sous virage, c'est-à-dire à glisser de l'avant en virage pris très rapidement, on la corrige facilement et en phase finale on enregistre une légère dérive du train arrière. Ajoutons que l'avant train est fort bien guidé et d'une manière générale le comportement routier est en très nette amélioration comparativement aux modèles antérieurs. Certes sur sol mouillé il convient d'adapter sa conduite en fonction des conditions d'adhérence mais cela ne réclame pas d'aptitudes particulières si l'on reste dans des normes courantes. Comme sur les deux autres voitures allemandes la boîte de vitesses ne comporte que quatre rapports mais il convient de souligner leur bon étagement, la synchronisation efficace ainsi que la précision de la sélection avec toutefois des verrouillages fermes. En matière de performances, les valeurs enregistrées ne lui permettent pas de se placer dans le groupe de tête. Reconnaissons cependant qu'entre la 504 classée 5^e et notre Opel qui occupe la 8^e position en vitesse maximale, on note une différence de 4,4 km/h. Les accélérations et les reprises ne sont séparées que par quelques dixièmes de secondes. Bon résultat pour la consommation, poste qui prend de plus en plus d'importance dans les conditions actuelles du marché pétrolier. Les freins donnent entière satisfaction sur le plan de l'efficacité tout en étant désagréables à l'usage. On appuie sur la pédale,

on constate la présence d'une "course morte" importante, ensuite la décélération fait son effet et s'avère correcte mais la sensation que l'on éprouve est déroutante par le côté "caoutchouc" de la pédale. Que dire du confort, éternelle querelle entre Français et Allemands. Nous trouvons les sièges de la Rekord trop fermes, nos voisins considèrent ceux de la Peugeot 505 et de la Renault 20 TS trop mous. Pour notre part nous pensons qu'un peu de moelleux au niveau du dossier nous aurait pas entraînés obligatoirement dans les abîmes de la décadence. La suspension est également en progrès comparativement aux anciennes générations de Rekord, seul point noir une tendance au sautellement sur revêtements inégaux.

CLASSEMENT

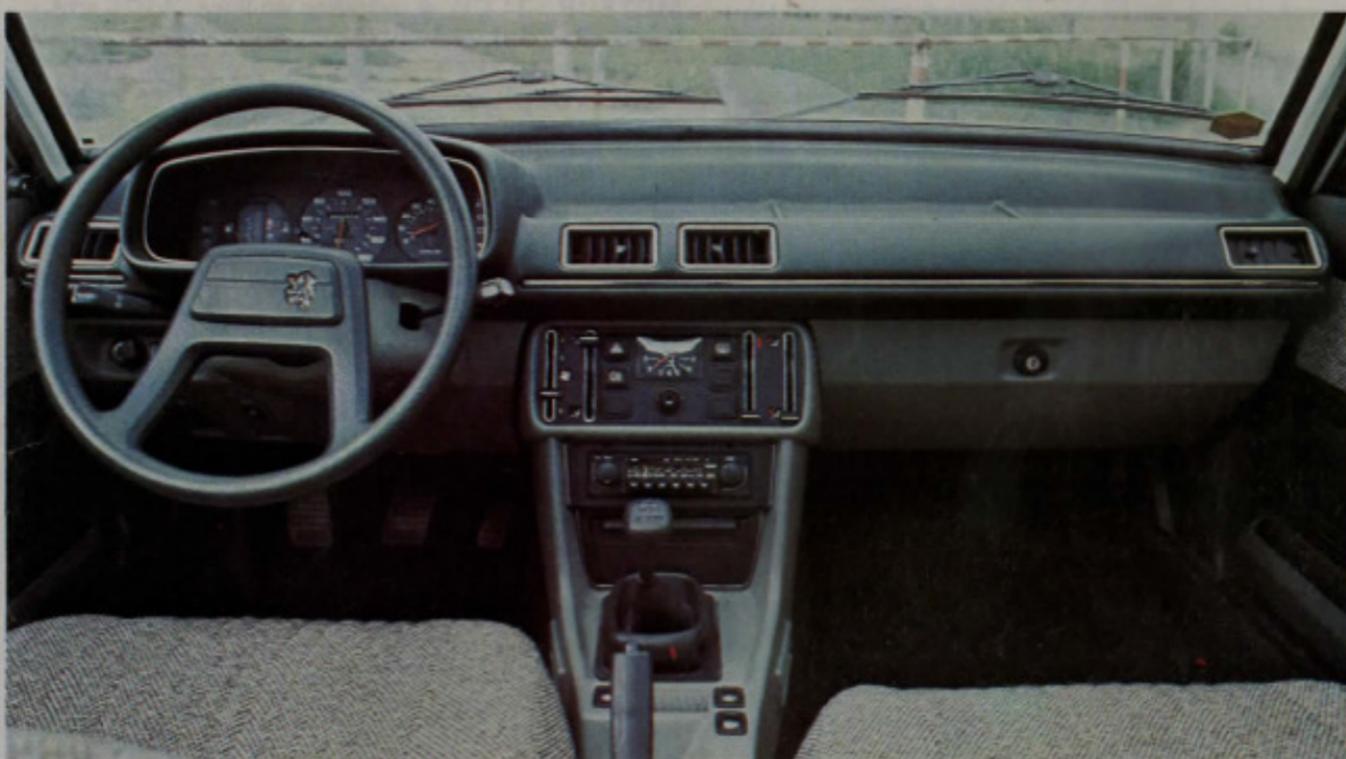
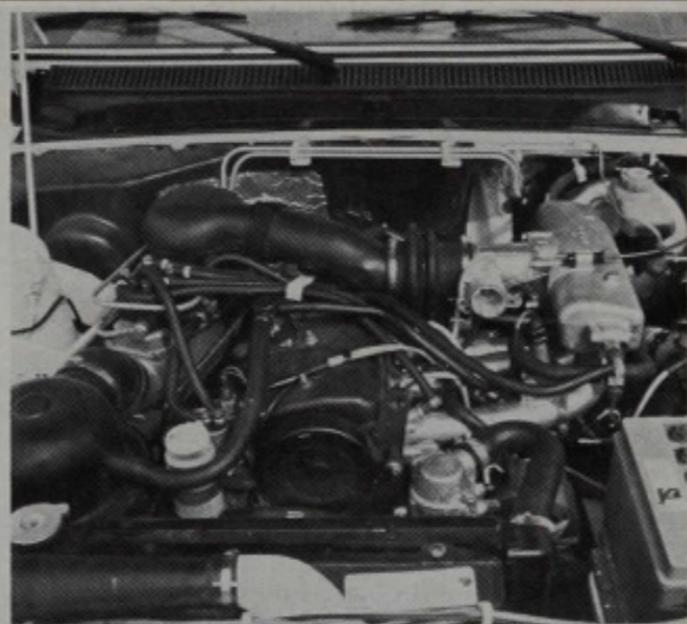
Confort : 7^e. **Direction** : 10^e. **Tenue de route** : 4^e. **Transmission** : 2^e

POUR

Voiture spacieuse
Bonne boîte de vitesses
Consommation intéressante
Tenue de route en progrès

CONTRE

Niveau sonore relativement élevé
Direction ferme
Course de la pédale de freins
Réactions de suspension



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne. 1 995 cm³ (88 x 82 mm) 110 ch (79 kW) à 5 250 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 17,4 mkg à 4 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,2 à 1. **RESERVOIR** : 56 litres. **REFROIDISSEMENT** : eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Boîte à 5 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère assistée. Diamètre de braquage : 11,30 m. **FREINS** : assistés, disques AV et AR, frein de stationnement sur les roues arrière. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes. AV système Mac Pherson, AR par bras triangulés obliques tirés. Ressorts hélicoïdaux. Barre stabilisatrice AV et AR. **PNEUS** : 175 HR 14. Michelin XAS. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 210 kg. Long : 4,58 m. Larg : 1,72 m. Haut : 1,45 m. Emp : 2,74 m. Voie AV et AR : 1,46 et 1,43 m. Poids tract. remorque freinée : 1 300 kg.

PRIX CLES EN MAINS : 53 400 F

PRIX EN SUISSE : importée en septembre.

OPTIONS : boîte auto : 3 600 F. Toit ouvrant électrique : 1 600 F. Peinture métal vernie : 1 200 F. Sièges garnis en cuir, peinture métallisée vernie : 5 300 F. Lave-essuie vitre de projecteurs : 750 F.

PEUGEOT 505 STI

Haut de gamme 505, la STI adopte un moteur 2 litres, identique, à l'équipement près, à celui de la Renault 20 TS et de la Citroën Athena. Dernière née de la famille Peugeot, elle se présente avec une toute nouvelle carrosserie montée sur une plateforme de 504, plateforme qui avait été remaniée l'an dernier afin de répondre aux exigences du nouveau modèle et pour unifier aussi la production. De ligne agréable à l'œil, la carrosserie de la 505 offre un volume habitable supérieur à celui de sa sœur aînée avec une présentation intérieure plus moderne et plus recherchée tout en conservant la sobriété bourgeoise de la firme avec cependant une petite pointe de fantaisie. On y trouve un équipement complet avec entre autres des vitres électriques sur les portières avant, une direction assistée, une boîte cinq vitesses et une climatisation bien repérée qui ne manque pas d'efficacité. Si l'on s'attache aux performances, on constate que ses prestations talonnent celles de ses concurrentes directes, tout se tient dans un « mouchoir ». On retrouve donc comme il se doit la souplesse relevée sur la 20 TS et l'Athena, ce qui est une qualité qui ne manquera pas d'être appréciée par les utilisateurs. Nous ajouterons aussi une consommation de carburant qui, d'une part, met en valeur la sobriété du moteur et, d'autre part, lui permet de briguer les premières places dans un domaine qui prend de

plus en plus d'importance. Le bilan économique est de ce fait favorable. En poursuivant l'énumération des qualités nous ne pouvons que signaler combien l'insonorisation a été poussée afin de filtrer aux mieux les sonorités mécaniques ainsi que les bruits de roulement. Soulignons cependant que la pignonnerie de la boîte n'est pas un modèle de silence. La boîte de vitesses cinq rapport est bien synchronisée mais la grille manque un peu de précision à laquelle s'ajoutent des verrouillages devenant plus fermes à chaud. Quant à la prise de cinquième, elle est à notre avis un peu trop décalée vers la droite. Nous ne critiquerons pas l'échelonnement qui nous a donné entière satisfaction en utilisation courante, et le moteur supporte allègrement la « longueur » des rapports. De toutes manières si l'on recherche la performance à outrance, rien ne nous empêche de jouer avec le sélecteur et ce sera évidemment au détriment de la consommation. La direction, elle aussi source de satisfaction, répond aux diverses sollicitations du conducteur avec douceur et comme sur la 504 ; elle nous est apparue un peu trop démultipliée, toutefois, l'assistance compense cette particularité et globalement elle répond fort bien aux exigences des plus difficiles. La tenue de route nous a un peu désorientés. La voiture dispose d'une très bonne tenue de cap, d'un bon guidage des trains avant et arrière, elle s'inscrit avec facilité dans les longues courbes, elle semble bien accrochée à la route, les virages serrés sont fort bien digérés. Sur sol sec elle affiche, en début de courbes serrées une amorce de sous-virage qui par la suite se transforme en sur-virage avec une dérive du train arrière toujours contrôlable si l'on reste dans la

limite du raisonnable. Il faut aussi s'habituer à la mollesse de la suspension et de ce fait à l'écrasement et l'inclinaison de la caisse. Sur revêtement mouillé, la pondération s'impose sérieusement l'arrière glisse sans prévenir et ce comportement s'accroît en fonction de la qualité de la chaussée les dégradations altérant la tenue de route par voie de conséquence. Peu de choses à dire sur les freins ils sont on ne peut plus efficaces sur tous les terrains, elle est d'ailleurs classée première sur ce poste. Il en est de même pour le confort difficilement critiquable et elle devance la CX habituellement en tête de cette rubrique. Les sièges offrent un moelleux sérieux et la suspension, bien que trop molle à notre goût, amortit fort bien les accidents de terrain. Un souhait : une finition plus soignée dans les détails.

CLASSEMENT

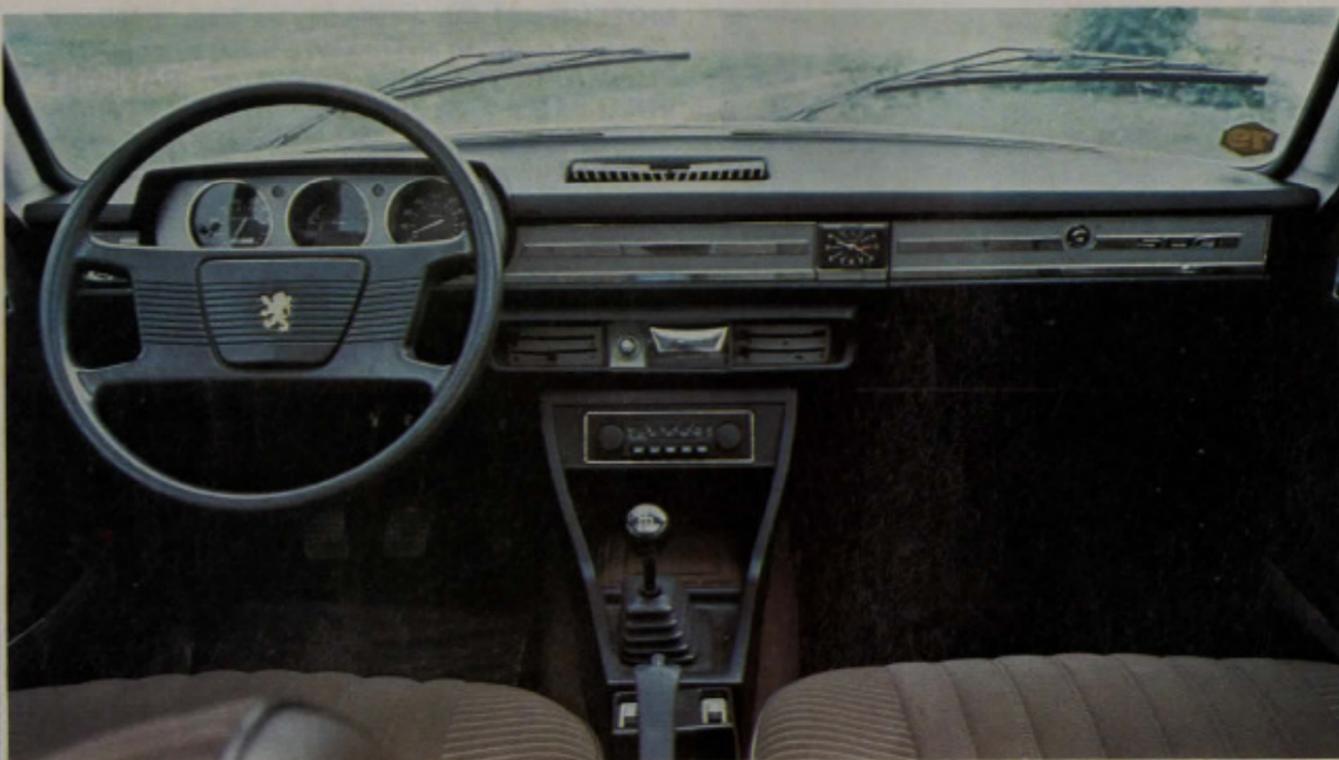
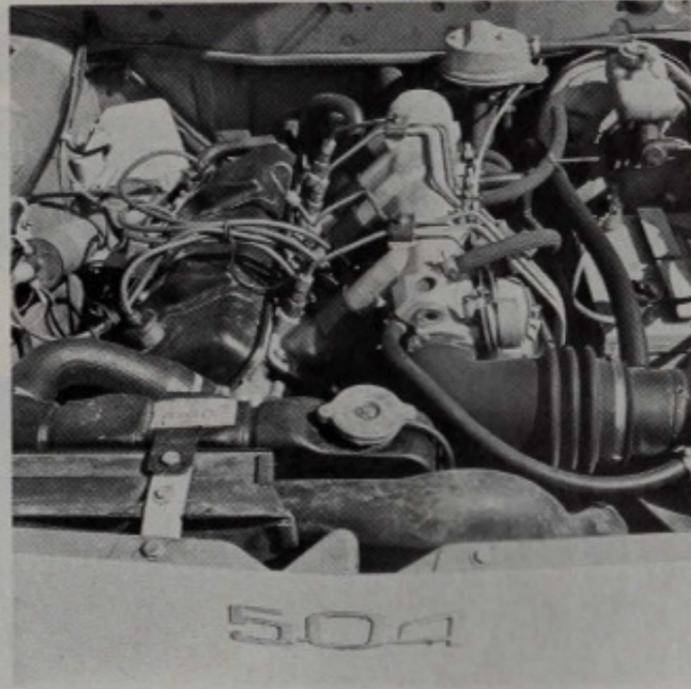
Confort : 1°. **Direction** : 3°. **Tenue de route** : 4°. **Transmission** : 7°.

POUR

Très bon freinage
Très bon confort
Bonne présentation
Direction agréable

CONTRE

Tenue de route délicate sur le mouillé
Commande de boîte rugueuse
Finition laissant à désirer
Pignonnerie de boîte bruyante



MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne. 1 971 cm³ (88 × 81 mm) 106 ch (72,5 kW) à 5 200 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 17,2 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 8,8 à 1. **RESERVOIR** : 56 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues arrière motrices. Boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère assistée. Diamètre de braquage : 11 m. **FREINS** : assistés. Disques à l'AV et à l'AR, frein de stationnement sur les roues arrière. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes. AV type Mac Pherson. AR bras triangulés obliques tirés, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 175 HR 14 Michelin XAS. **CARROSSERIE** : berline 4 portes, 5 places. 1 250 kg. Long : 4,485 m. Large : 1 695 m. Haut : 1,46 m. Emp. : 2,74 m. Voie AV et AR : 1,42 et 1,36 m. Poids tract. remorque freinée : 1 300 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 43 000 F

PRIX EN SUISSE : 16 700 FS

Voiture ne figurant plus au catalogue 80. (Prix 1979).

PEUGEOT 504 TI

La 504 est la plus âgée des voitures en présence. Sur la brèche depuis septembre 1968 et disponible sous diverses versions, l'outrage des ans ne l'a guère gênée. Tenante du titre enviable de la voiture 2 litres la plus vendue en France, elle occupe le 4^e rang des immatriculations en 1977 avec près de 100 000 unités. Que dire d'elle ? Ni belle ni laide, on la considèrerait et on la considère toujours comme une valeur sûre, les chiffres l'ont prouvé. A la 505 désormais de reprendre le flambeau et de conserver cette place enviable. Evidemment la 504 a vieilli comme vieillissent toutes les choses. Son quatre cylindres alimenté par injection lui offre des performances non négligeables en vitesse maxi et en accélérations mais il est moins souple que celui de ses rivales sans démériter pour autant. En revanche son appétit met en évidence les progrès accomplis en carburation depuis sa sortie mais on ne peut tout de même pas l'accuser du péché de gourmandise face à des moteurs plus récents. Le bilan sonore paie le tribut de montées en régime bruyantes et d'une insonorisation moins poussée. La 504 TI offre aussi un volume habitable suffisant bien que la voiture soit classée 8^e mais nous allons encore nous répéter, nos 10 véhicules sont très près les uns des autres. En ce qui concerne l'équipement, on peut sans hésitation lui décerner une bonne note : direction assistée, toit ouvrant et gla-

ces électriques sur les portes avant en série. La 504 TI nous la connaissons fort bien, elle a figuré dans de nombreux essais et si nous la retrouvons à nouveau dans un comparatif c'est à titre de référence : n'oublions pas qu'elle est la 2 litres en tête du marché français. Moins confortable que la 505 ce qui est un logique elle bénéficie cependant de sièges bien rembourrés et dispose d'une suspension dont la principale qualité se situe dans l'accord avant arrière fort bien réalisé.

La direction assistée identique à celle de la 505 est de toute évidence nettement plus agréable que l'ancien montage, elle offre toutes garanties en précision et tenue de cap. Inutile aussi de s'étendre sur la facilité de manœuvre qu'elle procure. De plus, elle a l'avantage de ne pas retransmettre dans les mains du pilote les chocs provenant des différences et inégalités de la chaussée. Pour la tenue de route nous retrouvons non sans plaisir un comportement très sain sur sol sec avec en phase finale un décrochement du train arrière bien contrôlable, mais, car il y a un mais, la 504 TI n'aime pas la pluie et les revêtements humides. Dans ce cas précis, elle survire avec une facilité déconcertante et, à moins d'être orfèvre dans ce genre de conduite, mieux vaut se tenir dans une prudente réserve. Point fort de notre sochaliennne, le freinage. Ce n'est pas une découverte, nous avons toujours obtenu sur ce poste des résultats satisfaisants. Rappelons que nous sommes en présence d'un montage à quatre disques, que l'assistance s'avère fort bien tarée et qu'il offre des distances d'arrêt intéressantes comme le démontrent nos essais spéciaux, avec une bonne stabilité directionnelle durant la période de ralentissement, sans blo-

cages intempestifs des roues, dans la mesure où l'on réussit parfaitement son dosage sur la pédale. Autre source de satisfaction, la transmission. Lors de la naissance de la 504, la boîte cinq rapports faisait de timides apparitions sur les berlines classiques mais chez Peugeot, on en était resté, pour elle, à la classique boîte à quatre rapports. N'hésitons pas à le dire, ce choix n'était pas critiquable compte tenu de ce qu'il proposait. L'étagement est bien adapté aux possibilités du moteur et la synchronisation comme la sélection des rapports ne prêtent pas le flanc à la critique. La Vieille Dame de Sochaux se portait encore bien malgré ses rides, elle fait aujourd'hui ses adieux et quitte la scène avec les honneurs.

CLASSEMENT

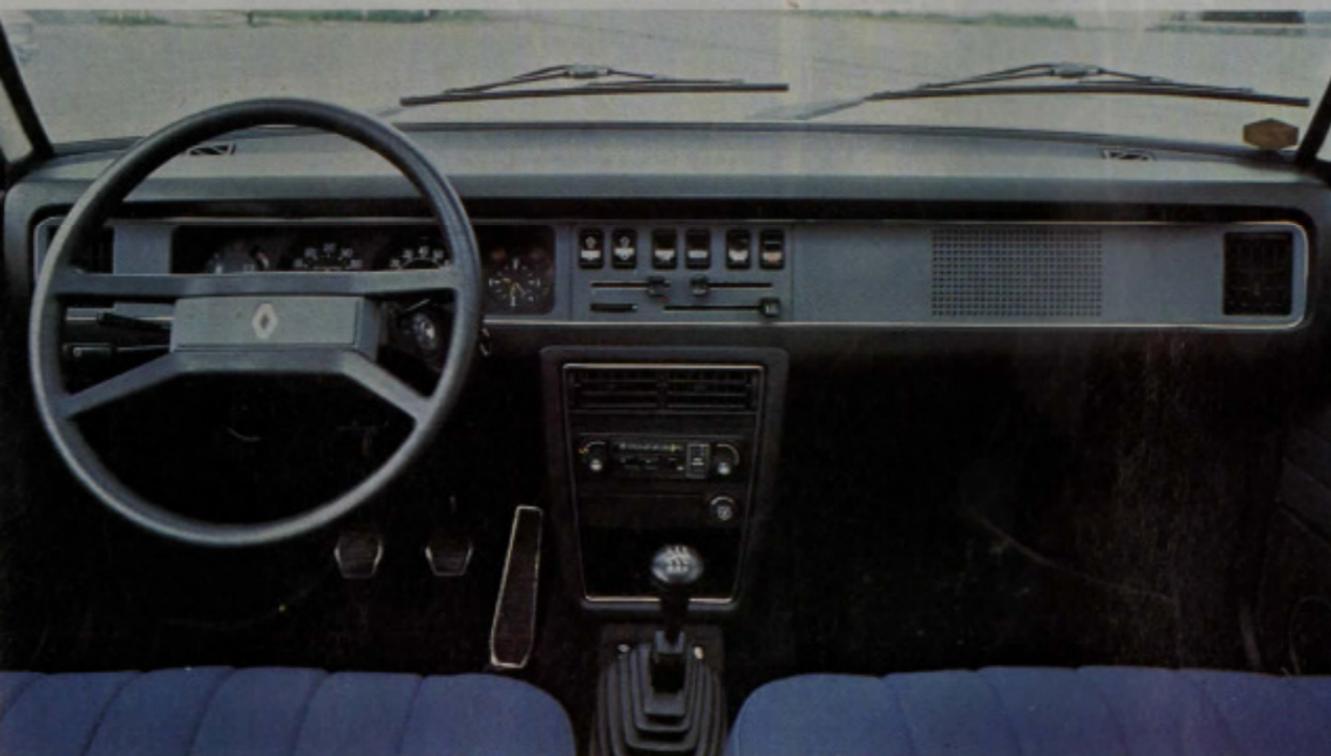
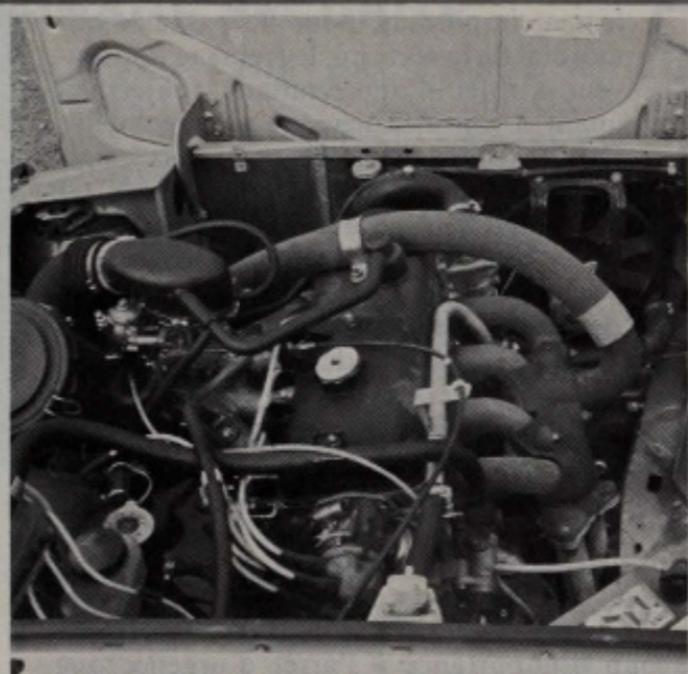
Confort : 5°. Direction : 4°. Tenue de route : 8°. Transmission : 3°.

POUR

**Bon freinage
Bonne boîte de vitesses
Modèle éprouvé
Performances honorables**

CONTRE

**Consommation importante
Voiture bruyante
Tenue de route délicate sur le mouillé
Mollesse des reprises**



MOTEUR : 11 CV. 4 cyl. en ligne longitudinal en porte à faux AV. 1 995 cm³ (88 x 82 mm). 109 ch (78,5 kW) à 5 500 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 17 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,2 à 1. **RÉSERVOIR** : 67 litres. **REFROIDISSEMENT** : à eau. **TRANSMISSION** : roues avant motrices, boîte à 5 rapports, levier au plancher. **DIRECTION** : à crémaillère assistée. Diamètre de braquage : 11,4 m. **FREINS** : assistés, disques AV (ventilés) et tambours AR. Frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes. AV par triangles. AR par bras tirés. Ressorts hélicoïdaux. Barres anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 165 SR 14 Kléber V 12. **CARROSSERIE** : berline 5 portes, 5 places. 1 260 kg. Long. : 4,52 m. Larg. : 1,726 m. Haut. : 1,458 m. Emp. : 2,671 m. Voie AV et AR : 1,444 et 1,436 m. Poids tracté remorque freinée : 1 300 kg.

PRIX CLÉS EN MAIN : 46 500 F

PRIX EN SUISSE : 16 990 FS (S.V + 600 FS)

OPTIONS : sellerie simil. : 440 F. Peinture métal. vernie : 1 200 F. Sellerie cuir : 4 000 F. Vitres teintées : 660 F. Vitres teintées et toit ouvrant électrique : 2 260 F. Boîte 5 vitesses : 1 100 F. Vitres teintées, toit ouvr. élec. et conditionneur d'air : 7 060 F.

RENAULT 20 TS

Août 1977 : la Renault 20 TS jouait le rôle de nouveauté de l'année. Elle se singularisait par un tout nouveau moteur 2 litres entièrement en aluminium avec une distribution commandée par un arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Aujourd'hui ce moteur vient d'être choisi pour animer les 505 TI, STI et les CX Reflex et Athena. Autant dire que la lutte va être sévère dans le camp des 2 litres françaises, chaque marque offrant sa manière personnelle d'accommoder ses plats. Inutile de présenter la 20 TS, on la rencontre tous les jours dans la rue. Elle marque un sérieux avantage sur ses rivales grâce à son hayon relevable et sa banquette repliable mais peu pratique. Dans cette confrontation intéressante sur bien des points, la voiture de la Régie occupe le centre en habitabilité juste devant la 505. Le moteur pour sa part offre des performances correctes et là, nous allons nous répéter, les voitures se suivent de très près. Évidemment on ne peut que réitérer ce que nous avons dit pour les deux autres françaises, la caractéristique principale étant la souplesse : quel que soit le mode d'alimentation choisi, on ne peut que se trouver satisfait de l'utilisation à bas régime. Même si l'on écrase à fond le papillon des gaz, la mise en action s'effectue sans à coup, sans vibrations parasites et cela se traduit comme il se doit par une utilisation souple sur le rapport le plus long et donne de très bons résultats en con-

sommation. De plus notre voiture d'essais disposait d'une boîte cinq vitesses bien étagée et bien adaptée à la mécanique et la présence de la cinquième "longue" n'entachait en rien cette disponibilité à bas régime. Cet équipement, hélas fourni en option, s'avère donc bénéfique. Il permet par son nouvel étagement de relancer la voiture en cas de besoin, la quatrième étant plus courte que celle de la boîte à quatre rapports. L'effet de lourdeur du véhicule a de ce fait disparu. Cela se traduit aussi par une faible dépense en carburant et sur ce poste la 20 TS occupe une première place méritée. Revenons à la transmission pour souligner une légère imprécision de la sélection surtout pour l'enclenchement du rapport final. Le silence de fonctionnement met en évidence une insonorisation soignée, élément appréciable du confort de conduite qui vient s'ajouter à ce que nous offre une suspension souple effaçant les inégalités du revêtement routier et à la qualité des sièges, le tout permettant d'avalier de longs kilométrages sans fatigue. On reprochera cependant un léger mouvement de roulis et une inclinaison de caisse importante dans certains virages serrés franchis rapidement. Si la direction assistée permet des manœuvres sans dépense d'efforts on aimerait que le rappel soit moins prononcé, et que disparaissent les battements de l'assistance à fond de braquage, enregistrés sur les parcours très sinueux et les épingles. La tenue de route est typiquement Renault et les virages abordés à vive allure font apparaître un comportement sous vireur logique accompagné par un angle important d'inclinaison que nous avons souligné précédemment, ainsi que le "cirage" de la roue intérieure. Il faut s'y habituer

et les kilomètres aidant cette caractéristique est de fait bien acceptée par le conducteur. Attention toutefois, mieux vaut ne pas se laisser surprendre sur sol humide, le sous virage prenant son effet plus tôt que prévu. Autre constatation, l'inertie du train avant est moins importante que sur une Renault 30, il est vrai que la charge sur l'essieu moteur est différente le gain de poids étant de 45 kg environ.

Pas de lacunes particulières pour l'équipement, on aime ou on n'aime pas la présentation mais il faut reconnaître la facilité de lecture des instruments de jour comme de nuit et la bonne climatisation. Quant au freinage, il semble avoir fait des progrès depuis le lancement de la 20 TS mais il pourrait encore être amélioré en particulier dans sa tenue à chaud.

CLASSEMENT

Confort : 2°. **Direction** : 5°. **Tenue de route** : 3°. **Transmission** : 5°.

POUR

Très bonne consommation
Voiture confortable
Bonne tenue de route
Arrière transformable

CONTRE

Inclinaisons de caisse en virage
Battements de direction
Passage de cinquième imprécis
Freinage perfectible

lément important, pour ne pas dire primordial de la sécurité, le freinage fait souvent l'objet d'appréciations subjectives quant à son efficacité, et son agrément. Or, il existe souvent des différences marquées d'une voiture à l'autre. C'est pour mettre en évidence ces caractéristiques que nous inaugurons ici une nouvelle

série de tests. Nos appareils de mesures nous permettent désormais de juger chaque voiture sous cet angle avec le maximum de précision.

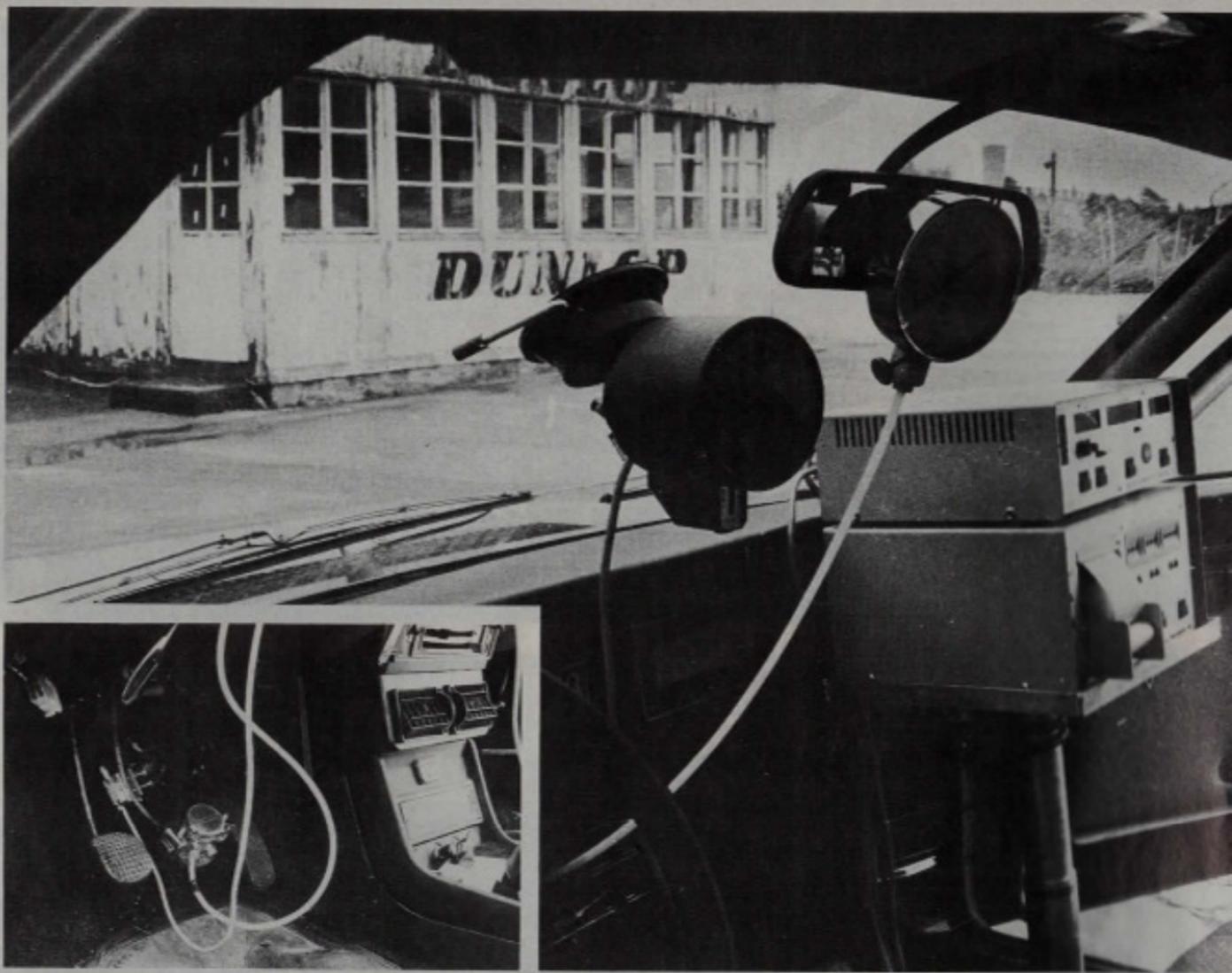
Nos essais portent sur des points précis, se rapprochant le plus de l'utilisation courante qui est faite actuellement des voitures. C'est pourquoi, nous avons écarté entre autres, le critère de résistance à l'échauffement car des progrès importants ont été réalisés dans ce domaine, et les limites de tenue à chaud des freins actuels ne sont pas atteintes en usage courant. Par contre, nous avons attaché beaucoup d'importance à l'arrêt d'urgence que l'on peut être amené à envisager à tous instants. De même, nous avons tenu compte de l'agrément du freinage se rapportant à l'effort à exercer sur la pédale pour obtenir une certaine décélération, notamment à basse vitesse en ville.

Nos essais sont réalisés à Montlhéry sur asphalté sec. Les voitures sont équipées d'une pédale dynamométrique, avec manomètre lisible par le conducteur, d'un décéléromètre à lecture instantanée et de notre appareillage électronique qui nous procure la vitesse rigoureusement exacte, la vitesse initiale de freinage, le temps de freinage, la distance parcourue, et qui enfin nous calcule automatiquement la décélération moyenne. Deux personnes prennent place à bord des voitures. Nos essais d'efficacité à la pédale (l'agrément) sont effectués à 60 km/h (conduite urbaine). Nous mesurons alors la décélération obtenue en fonction de différents efforts à la pédale. Nous réalisons ainsi une courbe d'efficacité que l'on pourra juger en regard d'une zone que nous avons déterminé comme étant la zone de confort que nous considérons comme étant le meilleur rapport décélération/effort. Au-dessus de cette zone, l'assistance est très puissante, le dosage est difficile, et l'on arrive vite au blocage des roues. En-dessous, il faut exercer un effort trop important pour obtenir une décélération normale.

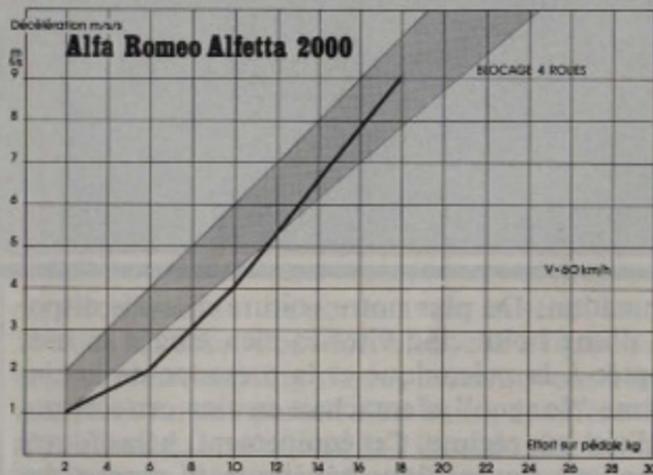
Pour le jugement sécurité, nous avons envisagé le freinage d'urgence, celui qui peut éviter l'accident. Aussi nous avons choisi comme vitesses initiales, les limites actuellement permises sur route et autoroute, soit 90 et 130 km/h. Nous cherchons à obtenir les plus courtes distances d'arrêt en allant jusqu'à la limite d'adhérence des pneus sans évidemment bloquer les roues, car dans ces conditions, contrairement à une opinion qui a la vieillesse, les distances d'arrêt s'allongent. La pression exercée sur la pédale est donc ici modulée, tout en restant en-dessous de l'effort maxi possible déterminé lors de notre essai d'efficacité à la pédale, ce qui entraînerait le blocage.

Pour classer les voitures nous conservons deux critères. Tout d'abord la sécurité qui tient compte des distances de freinage cumulées à 90 et 130 km/h, et ensuite l'agrément. Ce sont deux jugements différents qui ne peuvent être confondus car ils répondent à des motivations différentes.

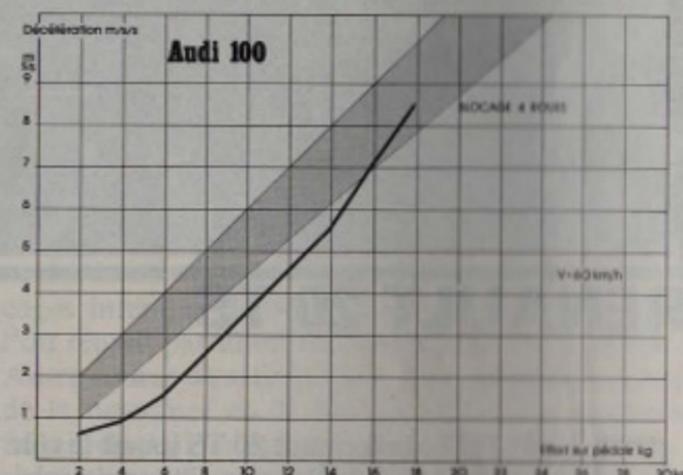
La décélération matérialise la réduction de la vitesse d'un mobile. Elle s'exprime en mètres/seconde par seconde (m/s/s). Exemple : une voiture roulant à 90 km/h soit 25 m/s procurant en freinant, une décélération de 5 m/s/s. Sa vitesse initiale de 25 m/s diminuera chaque seconde de 5 m/s. Au bout de 1 seconde cette vitesse ne sera plus que de 20 m/s soit 72 km/h. Au bout de 2 secondes la vitesse sera de 15 m/s soit 54 km/h. 3 secondes 10 m/s soit 36 km/h. 4 secondes 5 m/s soit 18 km/h, puis ce sera l'arrêt au bout de la 5^e seconde.



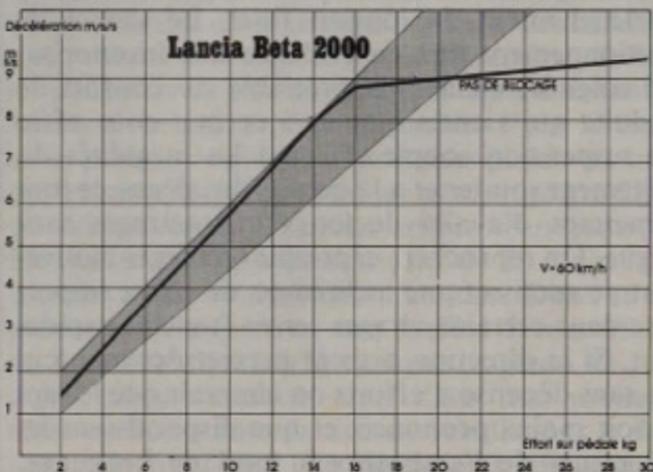
FREINAGE AGREMENT



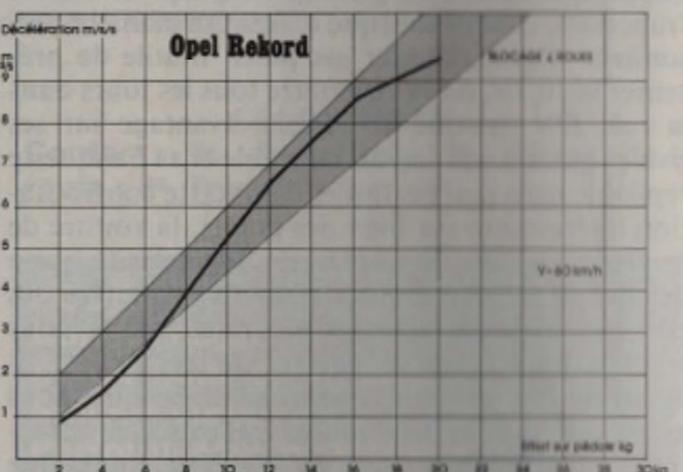
Jusqu'à 12 kg de pression sur la pédale, la décélération obtenue se situe en-dessous de la zone confort/efficacité recherchée. Pour obtenir des ralentissements normaux, il faudra donc appuyer plus fort. Par contre en haut l'équilibre est rétabli. A la limite les quatre roues se bloquent, la voiture reste en ligne.



Le freinage de l'Audi réclame un effort au-dessus de la moyenne si l'on en juge par la courbe située en-dessous de la zone idéale. Il n'y a guère qu'au voisinage du blocage des roues que l'on trouve une relation effort/efficacité normale. La voiture bloque des quatre roues en ligne.

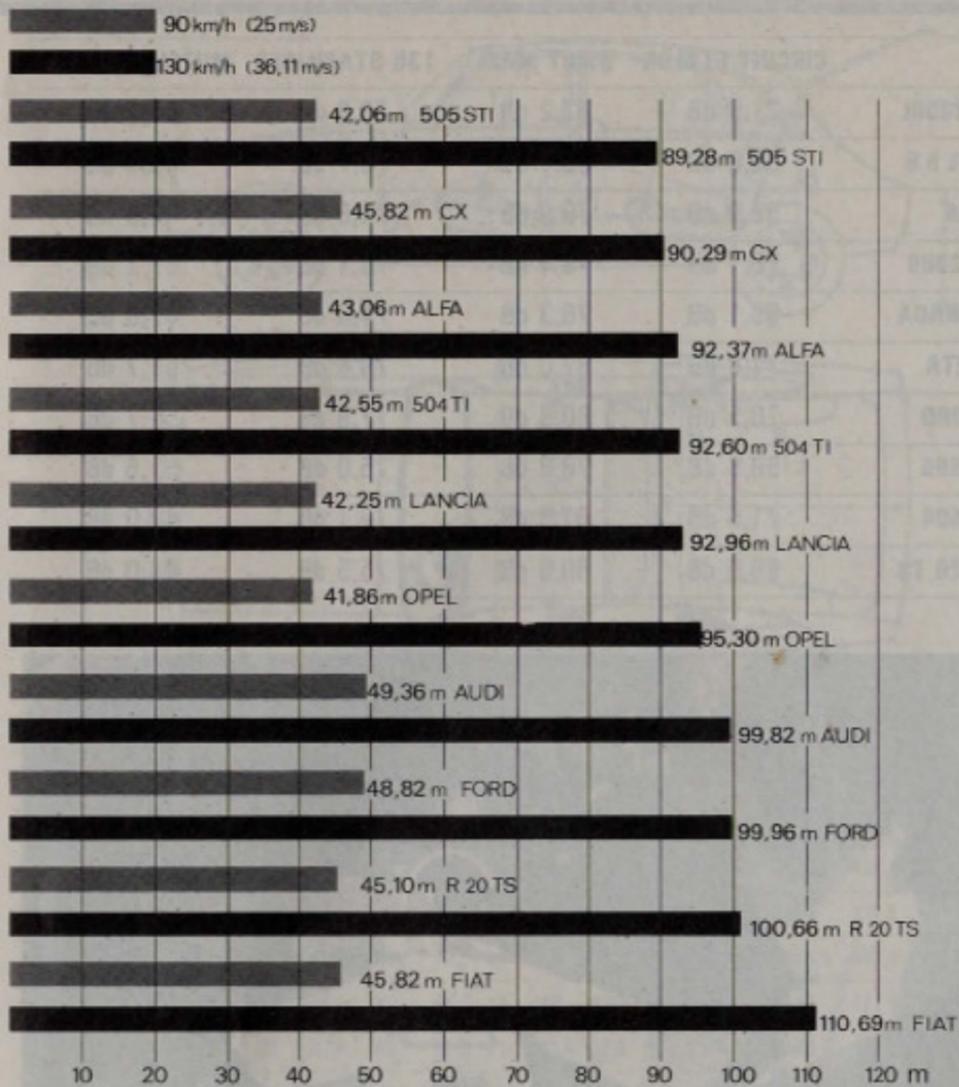


Bien située dans la zone de confort, la courbe effort/efficacité de la Béta dénote un agrément certain. La relation effort/décélération est immédiatement ressentie. On n'enregistre pas de blocage ce qui dénote une saturation de l'assistance préjudiciable dans les forts ralentissements.



En début de freinage, la courbe se situe légèrement en-dessous de la zone idéale mais tout rentre en ordre dès que la pression atteint 8 kg. La course importante de la pédale est déplaisante. Les quatre roues bloquent ensemble, et la voiture reste en ligne.

FREINAGE SECURITE



Distances d'arrêt : C'est la synthèse du freinage qui met en évidence 1) les performances intrinsèques du freinage (efficacité + assistance) 2) la répartition AV/AR (réglage du répartiteur) 3) le comportement général du véhicule (répartition dynamique des masses) 4) l'adhérence offerte par les pneus.

Le tableau ci-contre met en valeurs les résultats obtenus et traduits en distances d'arrêt. La Peugeot 505 s'avère la meilleure sur le bilan global. Il faut lui reconnaître une très bonne répartition et une sérieuse efficacité. La 504 classée seconde n'a pas vieilli. La Lancia se montre aussi fort bien équilibrée. Bon résultat

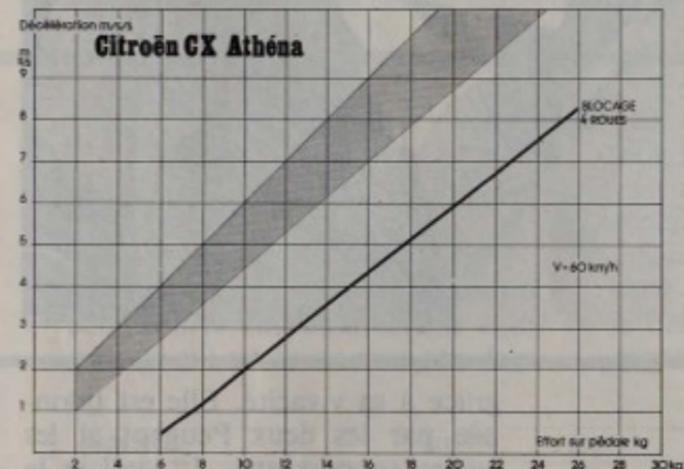
aussi pour l'Alfetta et si l'on retrouve la Citroën CX à la cinquième place c'est à cause de sa distance d'arrêt à 90 km/h, car elle comporte beaucoup mieux à 130 km/h. L'Opel bénéficiait de l'apport de pneumatiques lui assurant une très bonne adhérence qui se traduit par des distances d'arrêt honnêtes. La Renault pourrait faire mieux nous l'avons souvent souligné dans nos essais, la Ford marque une nette tendance au blocage des roues arrière. L'Audi est pénalisée par ses réactions de sautilllements du train avant, quant à la Fiat, elle marque une insuffisance très nette dans ce domaine.

FREINAGE AGREMENT

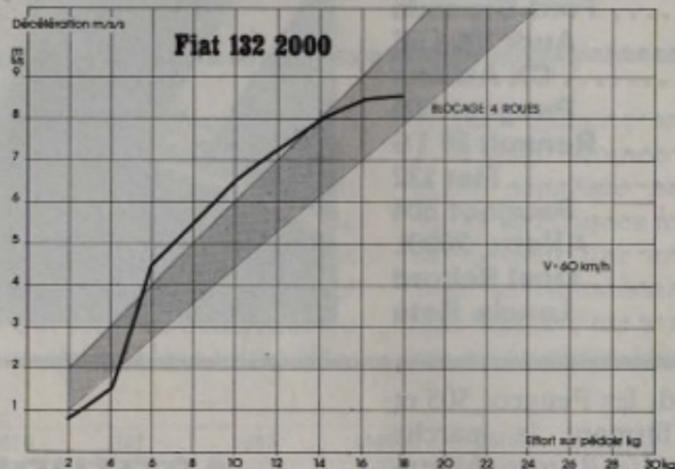
- 1^{er}..... Peugeot 505
- 2^e..... Lancia Beta
- 3^e..... Renault 20 TS
- 4^e..... Peugeot 504
- 4^e ex..... Ford Granada
- 6^e..... Alfetta 2000L
- 7^e..... Opel Rekord
- 8^e..... Fiat 132 2000
- 9^e..... Audi 100L 5 E
- 10^e..... CX Athéna

FREINAGE SECURITE

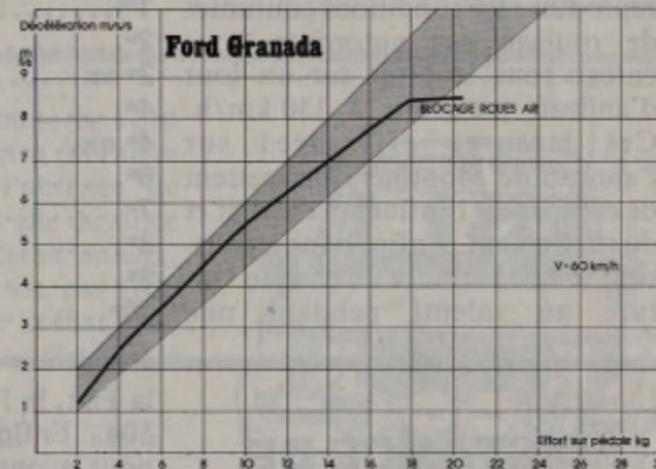
- 1^{er}..... Peugeot 505
- 2^e..... Peugeot 505
- 3^e..... Lancia Beta
- 4^e..... Alfetta 2000L
- 5^e..... CX Athéna
- 6^e..... Opel Rekord
- 7^e..... Renault 20 TS
- 8^e..... Ford Granada
- 9^e..... Audi 100L 5 E
- 10^e..... Fiat 132 2000



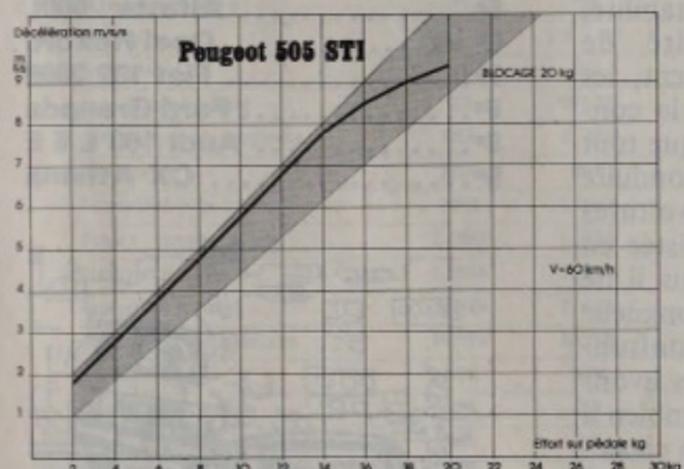
Cette courbe met en évidence le manque d'agrément de la pédale de frein de la CX. Il faut exercer un effort relativement important pour obtenir de bons ralentissements. Le manque de progressivité dû à la faible course de cette pédale demande une accoutumance. Blocage des quatre roues sans déports.



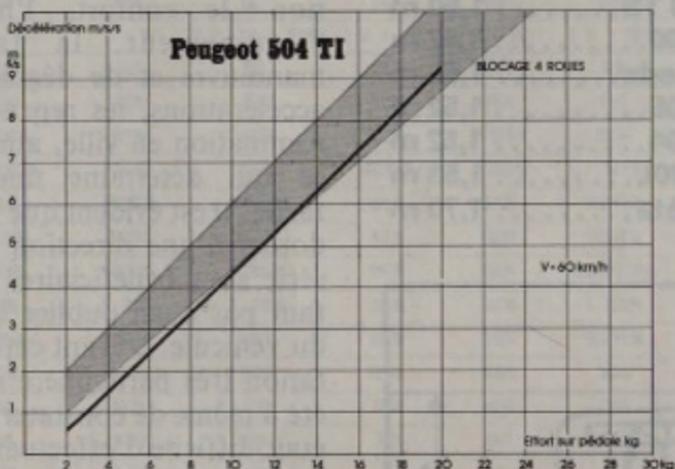
La courbe présente deux visages. Tout d'abord une faible efficacité, puis rapidement l'assistance se manifeste. Cela entraîne un dosage difficile pouvant occasionner des blocages de roues dans une zone le plus souvent utilisée dans les ralentissements. Le blocage intervient sur les quatre roues.



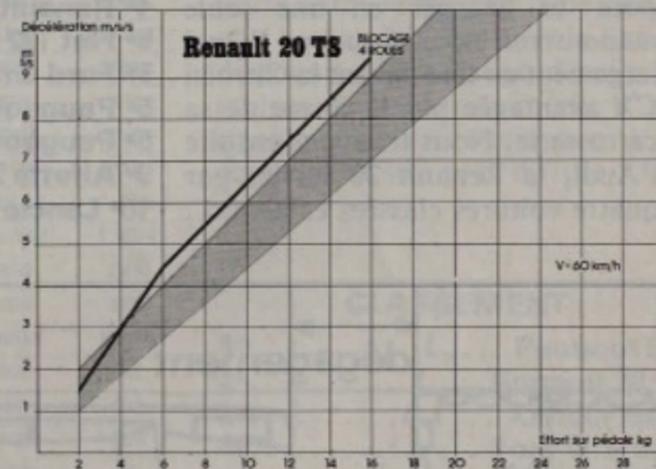
La relation effort/efficacité est bonne, la courbe se situe toujours au centre de la zone de référence. La pédale est agréable en toutes circonstances. Par contre, nous avons noté un blocage des roues arrière à la limite, qui entraîne un déport de l'arrière de la voiture.



Efficace dès le toucher, la pédale de frein est agréable. L'assistance est bien calculée, le compromis confort/efficacité est réussi. Lorsque le blocage des quatre roues intervient la voiture n'est pas déséquilibrée. La courbe est régulière et traduit bien les qualités de cette voiture sur ce plan.



Située à la limite inférieure de la zone de confort, la courbe de la 504 est cependant régulière et progressive. Le freinage au prix d'un effort légèrement supérieur à la moyenne permet d'obtenir des ralentissements efficaces. Le blocage intervenant, la voiture reste en ligne.



En examinant la courbe on s'aperçoit que l'assistance est un peu trop efficace, la relation effort/efficacité se situant au-dessus de la zone idéale. Cependant la progression est régulière, n'empêche qu'un coup de frein brutal pour entraîner le blocage des roues, à la limite la voiture bloque les quatre roues.

BILAN SONORE



Afin de mieux matérialiser le niveau sonore de chaque voiture nous établissons, grâce à un analyseur statistique de bruit, le Leq ou niveau équivalent de bruit qui intègre les différentes variations sonores rapportées à la notion de temps. L'enregistrement des mesures est effectué dans des conditions réelles d'utilisation. Pour cela nous effectuons quatre tests. Le premier, réalisé sur un circuit étalon, parcouru toujours dans le même temps, reproduit de façon identique pour toutes les voitures les conditions courantes de circulation. Sont ainsi intégrés : les montées en régime, les changements de vitesses, les ralentissements, une portion de vitesse soutenue à 90 km/h et une autre à 130 km/h. Nous déterminons ensuite le bruit maxi à partir d'une accélération départ arrêté sur l'anneau de Montlhéry, en utilisant à fond les intermédiaires et en parcourant sur la lancée deux tours d'anneau au maxi de la voiture. De même, pour reproduire les conditions courantes de roulage sur autoroute nous enregistrons le bruit sur un tour d'anneau parcouru à 130 km/h. Ces mesures effectuées sur l'anneau de Montlhéry permettent de compenser l'influence du vent et du revêtement. Enfin, nous établissons le bilan sonore de chaque voiture au ralenti pendant une

minute. Notre classement final est établi en fonction des places obtenues dans chacun des quatre tests. Dans cette confrontation la Ford Granada se révèle la moins bruyante pratiquement en toutes circonstances. La CX, en partie grâce à son nouveau moteur fait jeu égal avec l'Audi dont le bruit moteur est cependant plus agréable à l'accélération. La 505 et la 20 TS sont également au coude à coude à la quatrième place. Pourtant plus bruyante au maxi où sont décelés des bruits aérodynamiques, la 20 TS se rattrape au ralenti. Sur la Fiat, comme sur la 504 les caisses se manifestent par les remous d'air qu'elles procurent. On aime généralement les sonorités des moteurs Alfa, mais les décibels en sont la conséquence. Quant à l'Opel et la Lancia surtout, aux bruits d'air s'ajoutent les sonorités de mécaniques que l'on aimerait un peu plus discrètes.

- 1^o..... Ford Granada
- 2^o..... Audi 100 L5E
- 2^o ex..... CX Athéna
- 4^o..... Peugeot 505
- 4^o ex..... Renault 20 TS
- 6^o..... Fiat 132
- 7^o..... Peugeot 504
- 8^o..... Alfetta 2000L
- 9^o..... Opel Rekord
- 10^o..... Lancia Beta

MARQUES	CIRCUIT ETALON	BRUIT MAXI	130 STABILISES	MOTEUR RALENTI
ALFETTA 2000L	71,0 dB	82,2 dB	76,6 dB	50,2 dB
AUDI 100 L 5 E	68,9 dB	80,1 dB	73,7 dB	49,6 dB
CX ATHENA	68,9 dB	79,9 dB	74,8 dB	49,3 dB
FIAT 132 2000	70,1 dB	78,4 dB	75,1 dB	51,1 dB
FORD GRANADA	69,1 dB	76,3 dB	74,0 dB	47,9 dB
LANCIA BETA	71,8 dB	82,0 dB	79,4 dB	51,7 dB
OPEL REKORD	70,5 dB	80,8 dB	77,9 dB	51,7 dB
PEUGEOT 505	69,6 dB	78,6 dB	75,0 dB	51,6 dB
PEUGEOT 504	71,6 dB	81,5 dB	77,1 dB	48,0 dB
RENAULT 20 TS	69,9 dB	80,6 dB	75,5 dB	48,0 dB



DISTANCE DE DEGAGEMENT

Pour vérifier l'aptitude au dégagement nous garons les voitures à 10 centimètres du trottoir et nous mesurons la distance nécessaire pour se dégager en une seule manœuvre. Nous trouvons l'Opel largement en tête devant la Citroën CX avantagée par la forme de sa carrosserie. Nous trouvons ensuite l'Audi, la Renault 20 suivies par quatre voitures classées ex-aequo :

la Fiat, la Ford, les Peugeot 505 et 504. Enfin, fermant la marche nous avons l'Alfa Romeo Alfetta et la Lancia Beta. Dans cette rubrique n'entre pas en ligne de compte l'effort au volant qui est incorporé dans les aptitudes urbaines.

- CLASSEMENT**
- 1^o Opel Rekord..... 1,31 m
 - 2^o CX Athéna..... 1,45 m
 - 3^o Audi 100 L 5 E..... 1,47 m
 - 4^o Renault 20 TS..... 1,50 m
 - 5^o Fiat 132 2000..... 1,52 m
 - 5^o Ford Granada..... 1,52 m
 - 5^o Peugeot 505..... 1,52 m
 - 5^o Peugeot 504..... 1,52 m
 - 9^o Alfetta 2000L..... 1,53 m
 - 10^o Lancia Béta..... 1,70 m

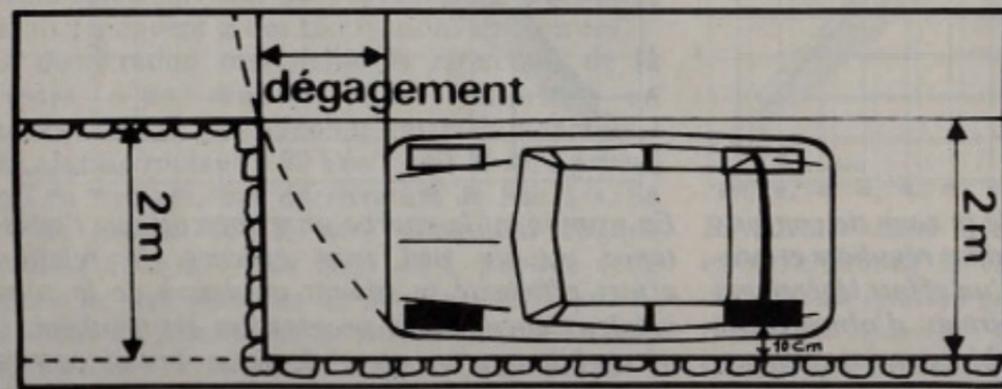
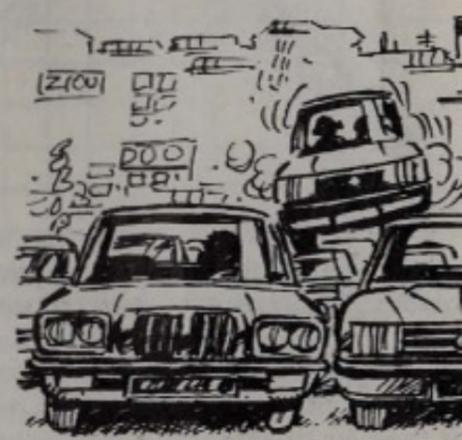
APTITUDES URBAINES

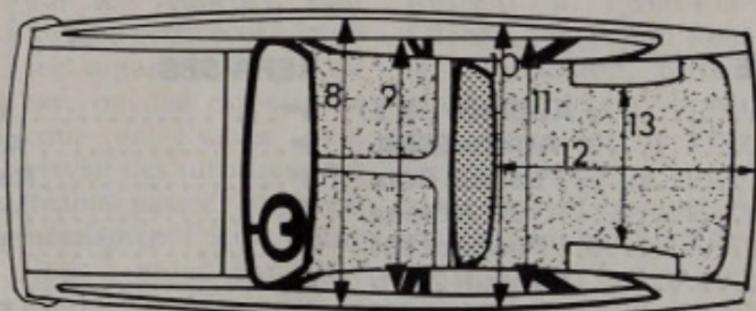
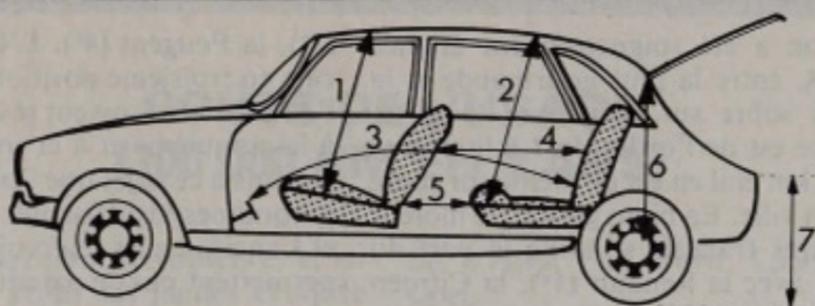
Dans le classement aptitudes urbaines nous faisons intervenir la maniabilité, le bilan sonore, la qualité de la transmission, la direction, le confort, l'habitabilité, l'équipement, la facilité de manœuvre et de dégagement, les accélérations, les reprises, la consommation en ville, ainsi que tout ce qui détermine une conduite facile. Il est évident que les voitures dotées d'une direction assistée en série sont bénéficiaires mais il ne faut pas aussi oublier la longueur du véhicule. Durant cette confrontation très particulière nous avons été à même de constater combien il était difficile d'effectuer un classement, toutes ces voitures acceptant volontiers ce genre de circulation et comme sur bien des postes, elles se sont trouvées très près les unes des autres. Nous avons placé en tête la Lancia à l'aise en parcours urbains

grâce à sa vivacité. Elle est talonnée par les deux Peugeot et les autres concurrentes. L'Audi et la CX occupent les dernières places à cause du volume de leur carrosserie.

CLASSEMENT

- 1^o..... Lancia Béta
- 2^o..... Peugeot 504
- 2^o ex..... Peugeot 505
- 4^o..... Renault 20 TS
- 5^o..... Alfetta 2000L
- 5^o ex..... Opel Rekord
- 7^o..... Fiat 132 2000
- 8^o..... Ford Granada
- 9^o..... Audi 100 L 5 E
- 9^o..... CX Athéna





HABITABILITE (en cm)

COTES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ALFETTA 2000L	95	86	190	78	23,5	48,5	83	136	134	137	132	90	93
AUDI 100 L 5 E	89	88	188,5	69,5	22,5	42,5	78,5	140	148,5	142	149	114	100
CX ATHENA	90	83	201	81	25	47	58,5	143	139	142,5	138	97	108
FIAT 132 2000	93	83,5	182,5	71	21	49	82	132	137,5	131	137,5	106	69,5
FORD Granada	88	82,5	185	70	24	43	81	144,5	148,5	145,5	147,5	110	106,5
LANCIA Béta	92	85	182	68	22	48	62	138	125	140	127	94	80
OPEL Rekord	93	87,5	189,5	71,5	21	43,5	79,5	144,5	145	143	144	109	97,5
PEUGEOT 505	88	85	178	74	29	42	82,5	140	142,5	139	142	117,5	91,5
PEUGEOT 504	93,5	85	178,5	69,5	23,5	42,5	85	138	142,5	134	140	117,5	91,5
RENAULT 20 TS	85	78	187,5	72,5	25,5	48	82	141	146	141	147	97	94,5

HABITABILITE COFFRE

Pour déterminer le classement de l'habitabilité nous tenons compte essentiellement des cotes ayant trait à la largeur aux coudes et aux épaules, à la longueur de l'habitacle et à l'espace dévolu aux passagers arrière sans oublier aussi la garde au toit. Nos dix voitures se suivent de très près. La Citroën prend la tête très avantagée en particulier par la longueur de son habitacle. La seconde place est occupée par l'Opel qui devance de quelques centimètres l'Audi et la Ford. La Renault 20 en cinquième position est un peu plus logeable que la 505 qui offre une habitabilité plus importante que la 504 ce qui est logique. L'Alfa Romeo s'intercale entre les deux Peugeot et nous trouvons en neuvième et dixième positions la Fiat et la Lancia un peu plus étroite aux épaules que ses rivales. Pour les coffres, le volume utile est déterminé à l'aide

de notre série de dix valises étalon et il s'agit là d'un classement mathématique. Les deux Peugeot se détachent suivies par l'Audi et la Ford. L'Alfa ferme la marche avec un volume utile ne dépassant pas 300 dm³. A noter que la Renault est la seule bénéficiant d'un hayon relevable et d'une banquette repliable.

HABITABILITE

- 1^{er}..... CX Athena
- 2^e..... Opel Rekord
- 3^e..... Audi 100 L 5 E
- 4^e..... Ford Granada
- 5^e..... Renault 20 TS
- 6^e..... Peugeot 505
- 7^e..... Alfetta 2000 L
- 8^e..... Peugeot 504
- 9^e..... Fiat 132 2000
- 10^e..... Lancia Béta

COFFRE

- 1^{er}..... Peugeot 505 : 430 dm³
- 2^e..... Peugeot 504 : 413,9 dm³
- 3^e..... Audi 100 L 5 E : 396 dm³
- 4^e..... Ford Granada : 395,6 dm³
- 5^e..... Opel Rekord : 379,9 dm³
- 6^e..... CX Athena : 352 dm³
- 7^e..... Lancia Béta : 320,5 dm³
- 8^e..... Renault 20 TS : 318 dm³
- 9^e..... Fiat 132 2000 : 304 dm³
- 10^e..... Alfetta 2000L : 294,3 dm³

EQUIPEMENTS

Une certitude, nos dix voitures sont toutes convenablement équipées ce qui est on ne peut plus logi-

que étant donné la catégorie à laquelle elles appartiennent. Placées au coude à coude, elles sont séparées par quelques points de détails. La Peugeot 505 remporte cette rubrique devant la Renault et la Lancia qui vient de bénéficier du montage en série de lève-vitres élec-

triques. Ensuite se pointe la Ford et l'Alfa Romeo cette dernière étant pénalisée par l'absence de vitres électriques mais elle devance la Citroën qui mériterait mieux, mais sa climatisation est par trop inefficace. Puis arrive la Fiat avec un équipement très complet suivie



par la 504 TI qui nous offre un toit ouvrant en série et qui profite de ce comparatif pour nous faire ses adieux. L'Audi, un peu triste en présentation et l'Opel sans compte tours ferme la marche. Une remarque : seules la Citroën et la Lancia disposent d'une jauge d'huile au tableau de bord, cela mérite d'être signalé et nous souhaitons que cet équipement soit plus diffusé.

CLASSEMENT

- 1^{er}..... Peugeot 505
- 2^e..... Renault 20 TS
- 3^e..... Lancia Béta
- 4^e..... Ford Granada
- 5^e..... Alfetta 2000L
- 6^e..... CX Athena
- 7^e..... Fiat 132 2000
- 8^e..... Peugeot 504
- 9^e..... Audi 100 L 5 E
- 10^e..... Opel Rekord

MARQUES	ALFETTA	AUDI	CITROEN	FIAT	FORD	LANCIA	OPEL	P 505 STI	P 504 TI	R 20 TS
Partiel	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Température d'eau	OUI	VOYANT DEGR.	VOYANT	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Voltmètre	NON	NON	NON	NON	OUI	NON	NON	NON	OUI	OUI
Compte tours	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI
Montre	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Rhéostat de tableau de bord	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI
Lunette AR chauffante	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Voyant starter	OUI	AUT	OUI	AUT	AUT	AUT	AUT	AUT	AUT	AUT
Voyant frein à main	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Voyant liquide de frein	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Essuie-glace	2 V + INT.	2 V + INT.	2 V + INT.	2 V + INT.	2 V + INT. REG.	2 V + INT.	2 V + INT.	2 V + INT.	2 V	2 V + INT.
Feux de recul	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Feux AR anti-brouillard	OUI	OPTION	NON	NON	OUI	NON	NON	OUI	NON	OUI
Côté pratique des commandes	BIEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	T. BIEN	BIEN	MOYEN	BIEN
Climatisation	BIEN	BIEN	MEDIOCRE	BIEN	BIEN	MOYEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN
Accessibilité jauge à huile	BIEN	T. BIEN	BIEN	MOYEN	MOYEN	BIEN	BIEN	MOYEN	BIEN	T. BIEN
Aisance remplissage huile	T. BIEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	MOYEN	MAUVAIS	T. BIEN
Accessibilité bougies	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	MOYEN	T. BIEN	BIEN	BIEN	MEDIOCRE	BIEN	BIEN
Accessibilité batterie	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN
Accessibilité roue de secours	MOYEN	MOYEN	MOYEN	BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	MOYEN	MOYEN	MOYEN
Transformation AR	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	NON	OUI
Serrure boîte à gants	NON	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI
Serrure bouchon réservoir essence	NON	OUI	NON	NON	OUI	OUI	OUI	NON	NON	NON
Poignée de maintien	3	3	NON	2 AR	3	3	3	3	NON	3
Ceinture AR enrouleurs	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON	OUI	OUI	OUI	OUI
Vitres électriques	NON	OPTION	AV	AV	AV	AV	OPTION	AV	AV	AV
Condensation centrale	NON	OPTION	OPTION	NON	OPTION	NON	OPTION	NON	NON	OUI
Mano pression huile	OUI	VOYANT	JAUGE TABL.	OUI	OUI	OUI	VOYANT	VOYANT	VOYANT	VOYANT
Rétroviseur extérieur réglable de l'intér.	NON	OUI MANUEL	OUI MANUEL	NON	OUI MANUEL	NON	OUI MANUEL	OUI MANUEL	NON	NON

PERFORMANCES CONSOMMATIONS

Six voitures en présence, trois avec le même moteur quatre tractions avant et six propulsions arrière, sept alimentations par carburateur et trois par injection, 99 ch pour la plus faible et 136 ch pour la plus puissante. En performances pures c'est l'Audi 100 qui s'adjuge la palme et nous retrouvons derrière

l'Alfa Romeo et la Lancia qui distancent de fort peu la Citroën CX avantagée par son profil de carrosserie. Les autres participantes à ce comparatif sont regroupées dans un mouchoir, la moins rapide étant la Ford qui est de fait aussi la moins puissante tandis que la Fiat obtient sa vitesse maximale en quatrième, la cinquième étant trop longue. En ce qui concerne les accélérations l'Alfa fait jeu égal avec l'Audi, elles sont vraiment talonnées par la Lancia Béta, puis on retrouve un classement normal en fonction de l'échelonnement de la boîte et de la puissance du moteur. A noter aussi un rapport poids/puissance qui s'établit ainsi avec deux personnes à bord soit 150 kg (en kg/ch) : Alfa : 9,9 - Audi : 10 - Lancia 10,5 - Fiat : 11,5 - Peugeot 505 : 12,3 - Opel : 12,7 - Renault : 12,9 - Citroën : 13 - Peugeot 504 : 13,2 - Ford : 14,5. Si cette valeur a son importance pour les prestations en général elle prend encore plus de valeur en ce qui concerne les reprises avec comme éléments complémentaires, la puissance à bas régime et la longueur du rapport final de boîte. Nous faisons intervenir dans ce classement les résultats obtenus en 4^e et 5^e. Au chapitre consommation on s'aperçoit sur ce genre de véhicule que la carbu-

ration a été soigneusement étudiée mais, entre la plus gourmande et la plus sobre sur autoroute la différence est de l'ordre de 1,6 litres aux 100 km et il en est de même sur route et en ville. En bilan global, le moteur 2 litres français se taille la part du lion avec la Renault (1^e), la Citroën

(2^e), la Peugeot (4^e). L'Opel s'intercale en troisième position. La Fiat et l'Alfa Romeo suivent respectivement à la cinquième et à la sixième place. Notons à ce sujet que l'on trouve des autonomes insuffisantes sur les Alfa et Lancia. Leurs réservoirs de 49 l ne permettent pas de parcourir 500 km



VITESSE

1 ^e	Audi 100 L 5 E
2 ^e	Alfetta 2000L
3 ^e	Lancia Béta
4 ^e	CX Athéna
5 ^e	Peugeot 504
6 ^e	Renault 20 TS
7 ^e	Peugeot 505
9 ^e	Opel Rekord
9 ^e ex.....	Fiat 132 2000
10 ^e	Ford Granada

ACCELERATIONS

1 ^{er}	Alfetta 2000L
1 ^{er} ex.....	Audi L 5 E
3 ^e	Lancia Béta
4 ^e	Peugeot 504
5 ^e	Peugeot 505
5 ^e ex.....	Fiat 132 2000
7 ^e	Renault 20 TS
8 ^e	CX Athéna
9 ^e	Opel Rekord
10 ^e	Ford Granada

REPRISES

1 ^{er}	Lancia Béta
2 ^e	Alfetta 2000L
3 ^e	Renault 20 TS
4 ^e	Fiat 132 2000
5 ^e	Peugeot 505
6 ^e	CX Athéna
7 ^e	Peugeot 504
8 ^e	Audi 100 L 5 E
9 ^e	Ford Granada
9 ^e ex.....	Opel Rekord

CONSOMMATIONS

1 ^{er}	Renault 20 TS
2 ^e	CX Athéna
3 ^e	Opel Rekord
4 ^e	Peugeot 505
5 ^e	Fiat 132 2000
6 ^e	Alfetta 2000L
7 ^e	Lancia Béta
8 ^e	Audi 100 L 5 E
9 ^e	Ford Granada
10 ^e	Peugeot 504

LE BILAN CHIFFRE

MARQUES PERFORMANCES	ALFETTA 2.0L		AUDI 100 L 5E		CX Athena		FIAT 132 2000		FORD GRANADA		LANCIA Béta 2000		OPEL Rekord 2000 GLS		PEUGEOT 505 STI		PEUGEOT 504 TI		RENAULT 20 TS	
	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.	1 pers.	4 pers.
VITESSE MAXI en km/h	178,5	177,8	180,6	178,2	174,4	171,1	167,4	164,9	159,3	158,3	177,1	175,7	167,4	166,8	169,6	165,3	171,8	170,2	171,1	169,9
400 m départ arrêté	17 s 4	18 s 2	17 s 2	18 s 4	18 s 2	18 s 9	17 s 6	18 s 6	19 s	20 s 1	17 s 4	18 s 5	18 s 2	19 s 4	17 s 7	18 s 9	17 s 4	18 s 4	18 s 3	19 s 2
1000 m départ arrêté	32 s 3	33 s 7	32 s 4	33 s 9	34 s	35 s 2	33 s 6	35 s 2	35 s 7	37 s 3	32 s 4	34 s 1	33 s 8	35 s 7	33 s 4	35 s 1	33 s 2	34 s 4	33 s 6	35 s 5
Reprises 400 m depuis 40 km/h																				
en 4 ^e	18 s 2	19 s	19 s 8	20 s 6	19 s 3	20 s	19 s	19 s 4	20 s 2	20 s 8	17 s 4	18 s 2	20 s 4	21 s 8	19 s 1	19 s 6	19 s 2	20 s 4	18 s 6	19 s 4
en 5 ^e	20 s 2	21 s	-	-	22 s	22 s 3	20 s 3	21 s 6	-	-	19 s 4	20 s 2	-	-	21 s	21 s 8	-	-	21 s 1	21 s 8
Reprises 1000 m depuis 40 km/h																				
en 4 ^e	34 s 2	35 s 7	36 s 9	38 s 7	36 s	37 s 6	36 s 1	37 s 5	38 s 8	39 s 9	33 s	34 s 4	38 s 3	40 s 8	35 s 6	36 s 8	36 s	38 s 3	35 s 1	36 s 6
en 5 ^e	38 s	39 s 5	-	-	41 s	42 s 2	39 s 2	41 s	-	-	36 s 4	37 s 7	-	-	39 s 2	41 s 3	-	-	39 s	41 s 1
CONSOMMATIONS (l/100 km)																				
Vitesse stabilisée 40 km/h	5,60		6,95		5,90		7,15		5,95		6,85		5,25		7,40		7,10		5,35	
60	5,70		7,65		6,55		6,85		6,25		6,40		6,05		7,40		6,90		5,60	
80 km/h	6,30		8,55		7,40		7,50		7,05		6,90		7,20		7,95		7,30		6,40	
100 km/h	7,85		9,80		8,40		9,00		8,55		8,40		8,60		8,80		8,60		7,65	
120 km/h	10,15		11,35		9,50		10,90		10,40		10,20		10,25		10,05		10,50		9,35	
140 km/h	12,70		13,30		10,95		13,60		13,85		12,40		12,40		12,00		13,30		11,75	
160 km/h	16,70		16,90		14,40		18,25		18,40	(159,3)	16,10		17,10		15,75		18,10		15,05	
Maxi	22,25 (178,5)		21,70 (180,6)		18,50 (174,4)		19,95 (165,6)				20,70 (177,1)		20,10 (167,4)		18,55 (169,6)		22,35 (171,8)		18,40 (171,1)	
EN UTILISATION																				
Ville (moy. 19,7 km/h)	13,40		13,00		13,20		13,60		13,40		13,70		12,05		12,95		13,70		12,55	
Route (moy. 74 km/h)	8,76		9,05		7,90		8,50		8,93		8,70		8,7		8,87		9,56		8,15	
Autoroute (moy. 126 km/h)	10,71		11,50		9,32		10,34		12,20		10,78		11,76		10,08		10,48		9,96	
DEPENSES CARBURANT POUR 100 KM (40 % ville + 40 % route + 20 % autoroute)																				
	32,45 F		32,80 F		30,38 F		32,18 F		33,54 F		32,78 F		31,18 F		31,71 F		33,63 F		30,30 F	

COÛTS DE L'USAGE (100 000 KM EN 4 ANS)

Notion très obscure, et en tous cas jamais évoquée par les vendeurs, sauf lorsque cela constitue un réel argument ce qui est rare ou mal exploité, le coût de l'usage peut révéler des surprises souvent désagréables passée l'euphorie qui suit généralement l'achat d'une voiture. Nous tentons par cette étude de fournir dans le cadre de notre comparatif des éléments permettant de mieux situer cet élément important du budget de chaque automobiliste en comparant chaque modèle sur les mêmes bases, tout en suivant scrupuleusement les carnets d'entretien fournis par les constructeurs. Notre estimation porte sur une utilisation de 100 000 km parcourus en quatre ans. Nous prévoyons donc pour cet usage tous les frais inhérents tant à l'usage (carburant, mécanique, pneus, etc) qu'à la possession (assurance, vignette, dévaluation). Le chapitre entretien comprend outre les mises au point périodiques, les opérations de vidange et graissage éventuellement. Au niveau des vidanges des différences apparaissent déjà dans les espaces recommandés. On remarque à ce sujet que bon nombre de constructeurs préconisent les vidanges moteur tous les 10 000 km. C'est le

cas d'Alfa, Fiat, Ford, Lancia et Opel. Restent à 7 500 km : Audi, Citroën, Peugeot et Renault. Pour la transmission, certains suppriment carrément l'opération de renouvellement de l'huile en ne recommandant qu'une vérification et un appoint éventuel. Audi, Ford et Opel sont partisans de cette politique. Alfa et Fiat ne prévoient une vidange que tous les 40 000 km. Peugeot, ainsi que Lancia demandent une vidange boîte/pont tous les 30 000 km, Citroën se trouve à moyen terme avec une préconisation tous les 22 500 km, tandis que Renault exige encore que cette opération se fasse tous les 15 000 km. Précisons qu'en ce qui concerne l'huile utilisée nous avons retenu celle recommandée par chaque constructeur, et que nous tenons compte d'une consommation d'huile moteur de 0,5 litre aux 1 000 km. De même est prévu, le remplacement du filtre à huile. Pour les opérations mécaniques d'entretien, et de mise au point, la périodicité va de 7 500 km pour Citroën ce qui on le verra alourdit le bilan, à 20 000 km pour Alfa et Ford. Entre ces extrêmes figurent Audi, Peugeot et Renault (tous les 15 000 km) et Fiat, Lancia et Opel (tous les 10 000 km). En général ces opérations de révision portent

sur l'allumage et la carburation. On procède au remplacement des bougies, et le cas échéant aux contacts du rupteur, le calage de l'allumeur est vérifié, le filtre à air remplacé, et une inspection générale de la voiture est faite. Pour cet entretien les constructeurs ont établi des barèmes précis, (temps de main d'œuvre et pièces). Il s'agit généralement d'un forfait qui dans le cas d'Audi correspond tout simplement à une somme fixe à déboursier tous les 7 500 km pour les vidanges moteur, et tous les 15 000 km pour les mises au point et qui comprend tout, aussi bien la main d'œuvre que les pièces ou les ingrédients. Là c'est net, il n'y a pas de surprises. Ce n'est pas le cas chez Fiat où les remplacements de pièces et les mises au point sont laissées à l'appréciation des concessionnaires... En ce qui nous concerne nous avons d'office prévu pour la 132, le remplacement des bougies et la mise au point de l'allumage et de la carburation, plus l'inspection générale. Nous prévoyons en outre la remise en état standard après avoir parcouru les 100 000 km. Ainsi est compris le remplacement de l'embrayage, des transmissions. Pour l'usure courante, nous avons prévu trois jeu de plaquettes de frein, deux trains de pneus, deux remplacements du liquide de refroidissement et du liquide de frein et une batterie. Pour l'assurance, c'est le contrat type B qui est retenu, destiné aux salariés sédentaires résidant à Paris avec comme garanties : RC illimitée aux



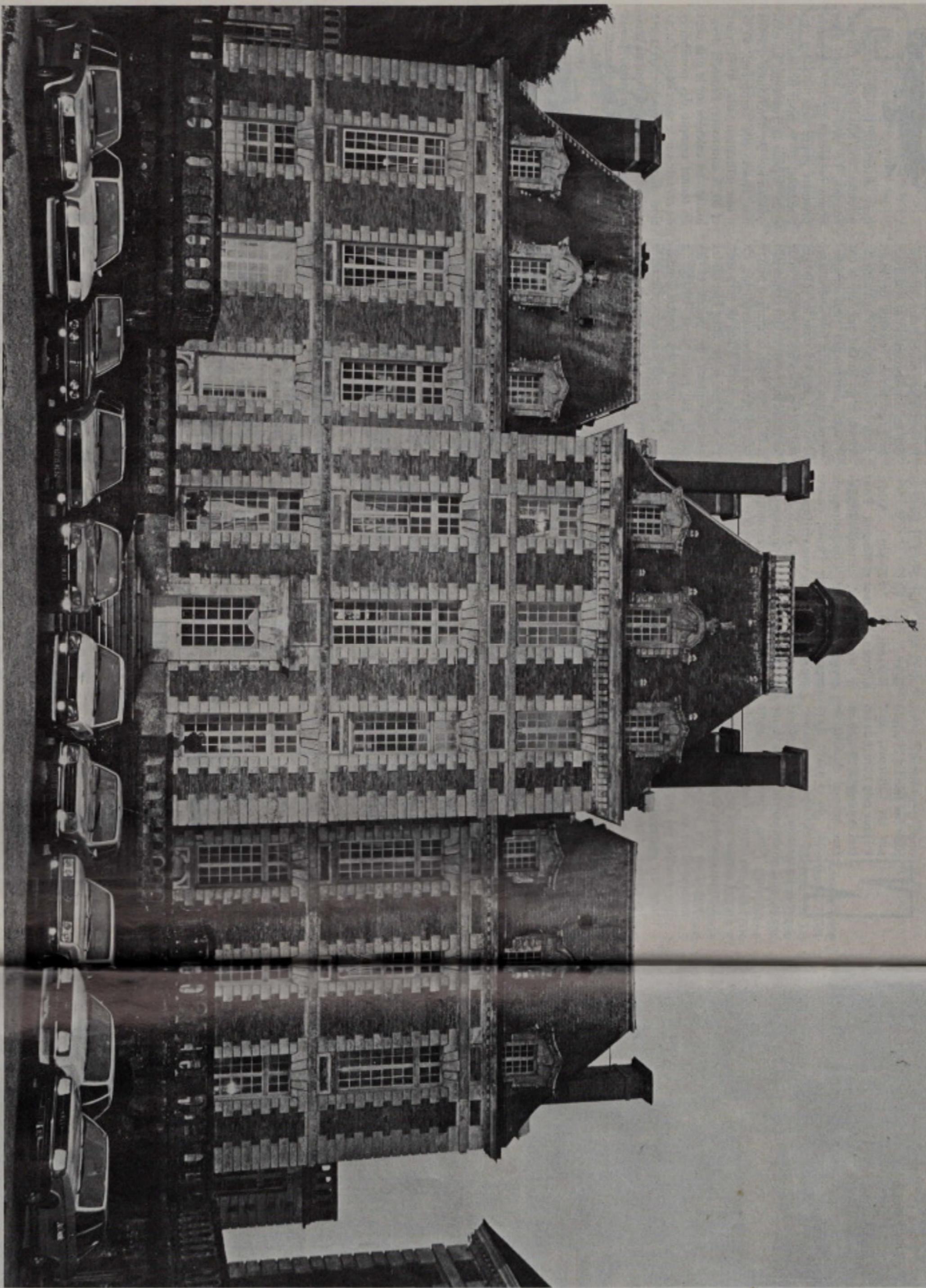
tiers, extension famille passagers, incendie, vol, bris de glace, défense recours. Le tarif est assorti d'un bonus progressif de 10 % pour la première année sans accident responsable, 20 % pour la deuxième et 25 % pour la troisième. La consommation est déterminée d'après nos essais, elle comprend 40 % d'une utilisation ville, 40 % route et 20 % autoroute. Enfin la dévaluation est calculée sur le prix neuf en tenant compte des possibilités de revente sur le marché de l'occasion de chaque modèle. Il a été attribué une perte au bout de quatre ans et 100 000 km, de 60 % aux Peugeot 504 et 505 à la Renault 20 TS, 65 % à l'Opel Rekord, et la CX Athéna, 70 % à l'Alfetta et 75 % aux Fiat 132, Ford Granada, Lancia Beta et Audi 100.

CLASSEMENT

- 1^{er}..... Peugeot 504
- 2^e..... Opel Rekord
- 3^e..... Renault 20 TS
- 4^e..... Fiat 132 2000
- 5^e..... Peugeot 505
- 6^e..... CX Athéna
- 7^e..... Ford Granada
- 8^e..... Lancia Béta
- 9^e..... Alfetta 2000L
- 10^e..... Audi L 5 E

LE COÛT DE L'USAGE (100.000 KM EN 4 ANS)

	CARBURANT AU KM	ENTRETIEN AU KM	ASSUR. VIGNETTE AU KM	PNEUS AU KM	DEVALUATION AU KM	COÛT TOTAL AU KM
Alfetta 2000L	0,324 F	0,086 F	0,162 F	0,030 F	0,357 F	0,96 F
Audi 100 L 5 E	0,328 F	0,090 F	0,181 F	0,031 F	0,392 F	1,02 F
CX Athena	0,304 F	0,099 F	0,131 F	0,033 F	0,340 F	0,91 F
Fiat 132 2000	0,322 F	0,055 F	0,145 F	0,020 F	0,325 F	0,87 F
Ford Granada	0,335 F	0,060 F	0,131 F	0,022 F	0,373 F	0,92 F
Lancia Béta	0,328 F	0,089 F	0,148 F	0,020 F	0,364 F	0,95 F
Opel Rekord	0,312 F	0,072 F	0,131 F	0,025 F	0,279 F	0,82 F
Peugeot 505	0,317 F	0,068 F	0,145 F	0,028 F	0,320 F	0,88 F
Peugeot 504	0,336 F	0,061 F	0,131 F	0,026 F	0,258 F	0,81 F
Renault 20 TS	0,303 F	0,083 F	0,135 F	0,021 F	0,285 F	0,83 F



2 Litres, c'est que l'on assiste, une fois de plus, à un nivellement des valeurs. Nivellement par le haut, bien entendu, et qui n'aide pas à dégager les hiérarchies puisqu'aussi bien toutes les voitures en présence présentent de sérieux arguments et que toutes avouent des consommations que l'on retrouvait, il y a 10 ans, sur des voitures de cylindrées bien inférieures. Les progrès sont aussi spectaculaires dans les domaines du freinage, du confort, de l'insonorisation, de la tenue de route, des accessoires, etc. C'est pourquoi la lecture de notre tableau récapitulatif pourra sembler bien sévère au lecteur profane qui ne comprendra pas pourquoi couper

à notre sens, l'émulation que nous contribuons à entretenir est positive puisque c'est l'acheteur qui en bénéficie. De plus, il nous semble que chaque nouveau modèle mis sur le marché apporte quelque chose à la technique automobile et que l'on retrouve peu après ce "quelque chose" chez les concurrents. Ainsi, la très raisonnable mais chère 505 STI apparaît-elle comme une véritable championne de l'homogénéité, ce qui n'est pas, bien sûr, une qualité très spectaculaire, mais qui est la vertu que l'on exige de plus en plus d'une voiture moderne. C'est l'enseignement majeur que nous retirons de cette confrontation.

	CONSUMMATIONS	COÛT A L'USAGE	BILAN SONORE	TENUE DE ROUTE	VITESSE	ACCÉLÉRATIONS	REPRISES	FREINS SÉCURITÉ	FREINS AGRÉMENT	DIRECTION	TRANSMISSION	HABITABILITÉ	CONFORT	ÉQUIPEMENTS	COFFRE	APTITUDES URBAINES
ALFETTA 2000L	6	9	8	4	2	1	2	4	6	9	8	7	6	5	10	5
AUDI 100 L 5 E	8	10	2	3	1	1	8	9	9	5	1	3	8	9	3	9
CITROËN CX Athéna	2	6	2	1	4	8	6	5	10	1	6	1	3	6	6	9
FIAT 132 2000	5	4	6	9	9	5	4	10	8	7	10	9	9	7	9	7
FORD GRANADA	9	7	1	10	10	10	9	8	4	8	9	4	10	4	4	8
LANCIA Beta 2000	7	8	10	2	3	3	1	3	2	2	4	10	4	3	7	1
OPEL REKORD	3	2	9	4	8	9	9	6	7	10	2	2	7	10	5	5
PEUGEOT 505 STI	4	5	4	4	7	5	5	1	1	3	7	6	1	1	1	2
PEUGEOT 504 TI	10	1	7	8	5	4	7	2	4	4	3	8	5	8	2	2
RENAULT 20 TS	1	3	4	3	6	7	3	7	3	5	5	5	2	2	8	4