

l'auto-journal

N° 16
15 SEPTEMBRE 1983
PRIX : 12 F

NON A
L'UNIFORMITE.

BANCS DESSAI

PEUGEOT 205 GRD
CITROËN BX 19 TRD

DEUX DIESELS CHAMPIONS D'ECONOMIE

COMPARATIF

HUIT 2 LITRES

J'AI CONDUIT

LES NOUVELLES VW GOLF ● LA RENAULT FUEGO TURBO
LES OPEL MONZA ET SENATOR ● LA HONDA PRELUDE 1.8

www.nosrenault30.com

Belgique : 96 FB - Suisse : 5 FS - Luxembourg : 90 FL - Italie : 2500 L - Espagne : 275 Ptas - Algérie : 10 DA - Maroc : 13,90 DH - Canada : \$2,95

M 1117-016-12 F

LES 2 LITRES AU SALON

Le temps n'est plus où la limite inférieure du moteur aristocratique s'établissait au niveau du 6 cylindres en ligne de 3,5 litres. Aujourd'hui, et qu'il compte 4 ou 6 cylindres, un 2 litres permet d'envoyer une bonne carrosserie moderne sur la trajectoire du succès. Voici donc, rassemblées et confrontées, huit 2 litres européennes, sélectionnées parmi les marques les plus répandues. Quel que soit leur niveau qualitatif précis, ces voitures se comportent toutes de façon honorable mais, malgré tout, et comme dirait M. de La Palice, la meilleure n'est pas la moins bonne...

FORD
SERRA 2000 GL

LANCIA
TREVI 2000 IE

CITROËN
CX 20 TRE

BMW 320i

RENAULT 20 TX

AUDI
80 QUATTRO

PEUGEOT
505 GTI

MERCEDES
190 E

PLISSON DE 79

LES 2 LITRES AU SALON

LES PRIX

AUDI 80 QUATTRO : 128 250 F
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 20.118 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 1.143,38 F - Aile avant : 683,76 F - Portière : 1.527,81 F - Capot : 1.683,44 F.

BMW 320 i : 91 952 F
OPTIONS : Différentiel auto-bloquant : 2 824 F - Direction assistée : 4 508 F - Volant sport :
880 F - Suspension sport : 1 780 F - Sièges Récaro à l'avant : 4 376 F - Appuis-tête AR : 880 F -
Peinture métallisée : 2 424 F - Sièges cuir : 7 656 F - Verrouillage central électrique : 1 508 F - Cli-
matiseur : 11 088 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 15.365 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 1.028,26 F - Aile avant : 1.110,90 F - Portière : 2.096,84 F - Capot : 2.220,19 F.

CITROEN CX TRE : 83 300 F
OPTIONS : Climatiseur : 7 300 F - Sièges cuir : 5 700 F - Toit ouvrant électrique : 2 600 F -
Régulateur de température : 1 500 F - Peintures métallisée vernie : 2 100 F - Peinture noire ver-
nie : 750 F - Jantes alliage : 2 000 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 12.832 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 903,30 F - Aile avant : 483,65 F - Portière : 797,88 F - Capot : 912,03 F.

FORD SIERRA 2000 GL : 64 500 F
OPTIONS : Boîte automatique : 3 325 F - Boîte 5 vitesses : 1 500 F - Direction assistée :
2 525 F - Lave-essuie-glace AR : 880 F - Lève-vitres électriques AV : 1 005 F - Siège conducteur
réglable en hauteur : 505 F - Toit ouvrant : 2 065 F - Verrouillage central et clé lumineuse :
1 015 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 11.992 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 775,19 F - Aile avant : 677,07 F - Portière : 1.416,29 F - Capot : 1.022,24 F

LANCIA TREVI 2000 IE : 77 380 F
OPTIONS : Peinture métallisée : 1 792 F - Peinture noire : 888 F - Toit ouvrant : 3 576 F - Clima-
tiseur et glaces teintées : 6 872 F - Jantes alliage léger avec Pirelli 185/65 HP 14 : 2 052 F - Boîte
automatique : 7 188 F - Spoiler avant : 848 F - Becquet arrière : 400 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 15.365 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 1.278,50 F - Aile avant : 1.321,12 F - Portière : 2.929,42 F - Capot : 2.649,76 F

MERCEDES 190 E boîte mécanique : 111 200 F

MERCEDES 190 E boîte automatique : 119 300 F
OPTIONS : ABS : 11 040 F - Accoudoir central AV relevable : 864 F - Accoudoir central AR
rabattable : 676 F - Air-bag et rétracteur automatique de ceinture du passager AV : 6 976 F -
Appuis tête AR gauche et droit : 820 F - Attelage de remorque boule amovible : 3 752 F - Clima-
tiseur BEHR : 14 816 F - Garnitures intérieures MB-Tex : 1 848 F - Garniture intérieure velours :
8 372 F - Lave-essuie-glaces de phares : 1 804 F - Lève-glaces électriques AV/AR : 2 556 F -
Pare-soleil avec miroirs de courtoisie éclairés : 460 F - Peinture métallisée : 4 404 F - Rétroviseur
extérieur droit à commande électrique : 648 F - Tempomat (régulateur automatique de vitesse) si
boîte automatique : 1 896 F - Toit ouvrant électrique : 5 652 F - Toit ouvrant mécanique :
4 328 F - Vitres teintées avec lunette AR en verre trempé : 1 568 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 20.118 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 1.227,51 F - Aile avant : 874,08 F - Portière : 1.775,44 F - Capot : 1.748,16 F.

PEUGEOT 505 GTI : 86 800 F.

OPTIONS : Toit ouvrant électrique : 2 600 F - Boîte de vitesses automatique : 3 250 F - Jantes
alliage et pneus TRX : 3 130 F - Sièges cuir : 5 600 F - Peinture métallisée vernie : 2 100 F.
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 14.180 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 708,12 F - Aile avant : 505,50 F - Portière : 928,61 F - Capot : 1.202,80 F.

RENAULT 20 TX : 82 000 F

OPTIONS : Sièges cuir : 5 500 F - Peinture métallisée vernie : 2 040 F - Peinture noire vernie :
760 F - Toit ouvrant : 2 560 F - Air conditionné : 6 300 F - Air conditionné et toit ouvrant : 8 860 F
- Jantes alliage et pneus TRX : 2 400 F
Prime annuelle d'assurance tierce-collision (région parisienne) : 12.832 F TTC - Pièces détachées :
pare-brise : 608,20 F - Aile avant : 574,74 F - Portière : 1.227,87 F - Capot : 1.341,01 F.

AUDI 80 QUATTRO

Parmi les huit voitures concourues, l'Audi 80 Quattro fait preuve sans conteste de la plus grande originalité sur le plan de la technique. En effet, elle propose non seulement à ses fidèles un moteur cinq cylindres en ligne à l'architecture peu commune, mais, surtout, elle dispose de la fameuse transmission à quatre roues motrices permanentes, tout comme la « grosse » Quattro plus spécialement orientée vers la compétition.

En dehors de ces deux atouts, la 80 Quattro peut également se targuer d'une alimentation par injection mécanique Bosch K-Jetronic, d'un allumage électronique, de quatre roues indépendantes, d'une direction à crémaillère assistée en série et de disques ventilés à l'avant.

Dans le domaine des performances, la voiture d'ingénieur se classe au troisième rang en matière de vitesse de pointe, derrière la B.M.W. 3.20i et la Mercedes 190 E avec 188 km/h. En dépit d'un poids relativement élevé, 1 210 kg, sa motorité est plus évidente puisqu'elle se situe au premier rang sur 400 mètres départ arrêté puis à la seconde place sur 1 000 mètres, se disputant la prime avec la B.M.W. En reprises à partir de 50 km/h en 4^e et en 5^e, l'Audi surpasse aisément la 3.20 déviant par sa boîte longue mais elle se voit surclassée par la Lancia et la Renault, ainsi que par la 505 GTI, tout au moins à partir de 80 km/h pour cette dernière.

Il est bien difficile de brüler simultanément en matière de performance et de sobriété. Ainsi, la 80 Quattro est-elle la plus gourmande avec une consommation de croisière de 7,7 litres/100 km, ses prestations à vitesse constante étant un peu plus convaincantes, sans attendre cependant à la sobriété véritable.

Adhérence !... Voilà à coup sûr le mot-clé de la dernière née de Ferdinand Porsche. Sa tenue de route sur le sec est excellente et combine à peu près tous les avantages : stabilité de trajectoire et ligne droite, neutralité en ligne courbe, équilibre en virage serré et faible roulis. Mais ces qualités sont portées au paroxysme dès que la qualité du revêtement diminue ou que les conditions atmosphériques se dégradent. Gravier, pluie ou neige, la Quattro devient étourdissante d'adhérence et de motricité, procurant à ses passagers un insupportable surcroît de sécurité, au point que les compagnons d'assurance devraient en tenir compte.

Comme sur la plupart des V.W. et Audi, les freins ne sont pas à la hauteur du niveau moyen de la voiture. À froid, les résultats enregistrés sont toutefois remarquables mais, à pression égale, les distances d'arrêt se font considérables à chaud tandis qu'à pression maxi sur la pédale, les résultats se classent dans la moyenne. La direction assistée est douce et précise à toutes les vitesses mais un pilote sportif apprécierait une moins grande démultiplication.

La suspension est ferme, à la mode allemande, c'est-à-dire à celle d'un pays où le revêtement de la moindre route est de première qualité. Cela étant, la bonne stabilité de plate-forme combat le tangage et le roulis, augmentant de la sorte le confort, en dépit de quelques réactions sèches et grâce par ailleurs à des aménagements des Audi correspondants au goût de leurs créateurs pour lesquels l'habillage d'une voiture rapide et sportive doit demeurer d'une simplicité quasi monacale. La 80 Quattro ne fait pas exception à cette règle et les amateurs de planches de bord chatoyantes seront cruellement déçus. Les levés-glaces électriques - à l'avant seulement - et le blocage automatique des portières sont de série mais un aimantail, à tout le moins, trouver à l'arrière un accordoir central...

Grâce à sa transmission, l'Audi 80 Quattro possède par rapport à ses rivales une nette avance en matière de sécurité et aussi d'épargne de conduite à grande vitesse et, plus encore, par mauvais temps. Cela étant, les caractéristiques de cette transmission influent négativement sur la consommation et aussi sur le prix du véhicule. Plus simplement, on pourrait également souligner une amplification du freinage et de la présentation inférieure. Mais, en bloc, quelle remarquable roultière « tous temps » !

AUDI 80 QUATTRO - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : Référence série. 13. Cinq cylindres longitudinal 2 144 cm³. Alliage : 78,5 mm. Course : 88,4 mm. Refroidissement par eau B.T. Alimentation par injection mécanique K-Jetronic. Filtrage : 20 l. Allumage électronique. Carte d'arbre : 3,5 l. Un arbre à came en tête entraîné par couronne crantée. Cylindres en alliage. Bloc-moteur en fonte. Puissance maximale : 136 cv à 5 300 tr/min. Couple maximal : 21,2 à 1 500 tr/min. Rapport poids/puissance : 8,7 l/hp.

TRANSMISSION : Quatre roues motrices. Boîte cinq vitesses à l'avant. Vitesse : 100 km/h en 4^e - 26,0 l/100 km - 5^e - 22,9 km/h.

DIRECTION : À crémaillère assistée. Tours de volant : 3,15. Dimensions rotule : 38 cm. Rayon de braquage : 5,15 m.

SUSPENSION : Quatre roues indépendantes. Ressorts Hélio-quinox à l'avant et à l'arrière. Bases stabilisatrice à l'avant.

FREINS : Disques ventilés à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit et assistance à la dépression.

PNEUMATIQUES : 175/70 HR 14.

CARROSSERIE : Poids : 1 210 kg. L.A.V. : 70 ; A.R. : 500. Dimensions : Longueur : 4,263 m ; Largeur : 1,622 m ; Hauteur : 1,235 m ; Empattement : 2,225 m ; Voe avant : 1,402 m ; Voe arrière : 1,407 m.

CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES : Puissance au lieu : 83,4 cv/lit. Rapport poids/puissance : 8,91 hp/cv. Autonomie moyenne de la voiture : 700 km.

BMW 320i

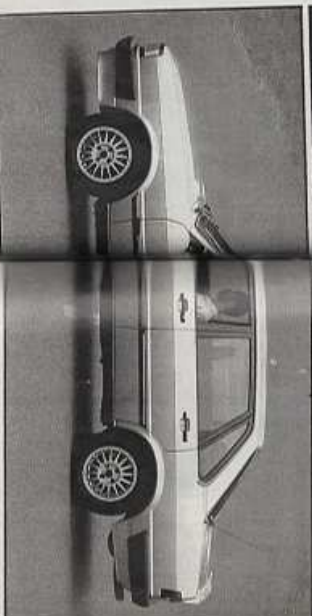
La B.M.W. 3.20i fait partie de la nouvelle série 3 conçue à Munich dans le but de désigner le pouvoir de séduction potentiel de la voiture, grâce à un glissement de l'image de marque vers le confort, sans pour autant lâcher la proie pour l'ombrelle... Ainsi, un important travail a été réalisé en matière de filtration des vibrations et d'insonorisation tandis que les suspensions se voyaient parallèlement renforcées. La carrosserie a également subi une profonde refonte et ce, dans des conditions difficiles. Il s'agissait en effet de améliorer le Cx sans pour autant modifier trop nettement une silhouette bien connue, ne serait-ce que par sa calandre.

Sur le plan mécanique, le gros œuvre n'a guère changé, même si l'évolution se manifeste dans les moindres détails. Son vitre avant étant munie d'un amortisseur de vibrations, le moteur est toujours le même 6 cylindres en ligne. Pour une cylindrée de 1 990 cm³, il développe 128 cv à 5 800 tr/min. L'alimentation stœchiométrique par injection électronique Bosch L-Jetronic, avec coupure de l'injection en décélération et l'allumage relève totalement de l'électronique. On le sait, le constructeur bavarois demeure fidèle à la propulsion arrière, bien entendu avec quatre roues indépendantes. La boîte de série est une 5 vitesses à 5^e « économique » ultra-longue, une boîte automatique trois vitesses étant disponible en option. Une excellente direction assistée est également proposée, malheureusement contre supplément. Le freinage est assuré à l'avant par des disques ventilés tandis que l'arrière doit se contenter de tambours. À noter que le poids de l'ensemble ne dépasse pas 1 076 kg en ordre de marche.

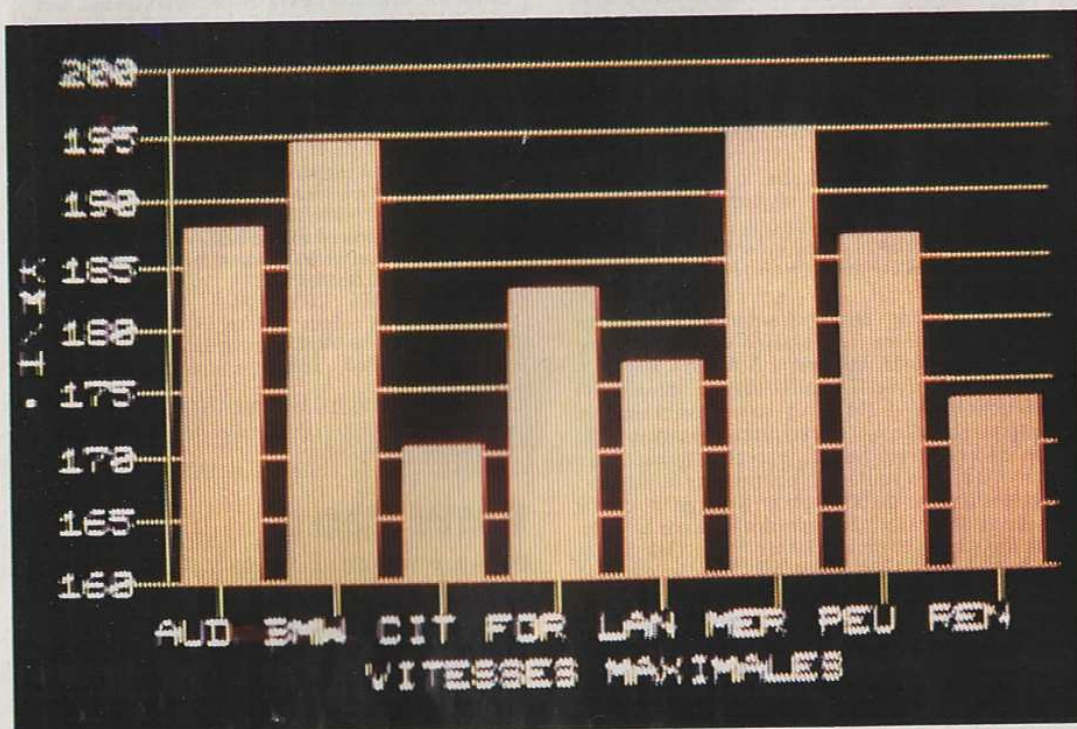
Ne serait-ce qu'à propos de sa vitesse de pointe, le comportement de la 3.20i est marqué par les caractéristiques de sa boîte de vitesses. La voiture ne dépasse pas 179,2 km/h en 5^e et il est indispensable de rétrograder en 4^e pour obtenir le viral maxi à savoir 194,3 km/h. Je ne pense pas que cette technique soit comparable avec la conduite logique d'une voiture sportive car elle contraint à des manœuvres répétées de la boîte lorsqu'on désire maintenir un niveau de performances élevé. En contrepartie, il est vrai qu'il devient alors possible d'arrêter des véhicules de consommation particulièrement faibles, tout au moins dans certaines circonstances et en adoptant un style de conduite bien déterminé...

En acceptant la vitesse de pointe relevée en 4^e, la 3.20i se classe au second rang, derrière la Mercedes 190 E, alors que son comportement en 5^e la relie au sixième position. Les accélérations sont plus convaincantes ou, plus précisément, plus indiscutables : avec 30 sec./7,10^e aux 1 000 mètres départ arrêté, la B.M.W. se situe en tête du peloton alors qu'elle se voit tenu en échec aux 400 mètres par l'Audi. Malheureusement, les résultats sont moins brillants en reprises, en raison de la faible démultiplication de la 5^e. Avec 42 sec./2,10^e au passage aux 1 000 mètres avec départ à 40 km/h, seule la Ford Sierra - égale-

Surdouée, impressionnante, l'Audi 80 Quattro pèche par un excès d'austérité. Seuls quelques aménagements comme le spoiler, le becquet ou les superhets roués en alliage léger la différencient des autres modèles de la gamme. L'absence de tableau de bord l'est peut-être un peu trop austère.



LES 2 LITRES AU SALON

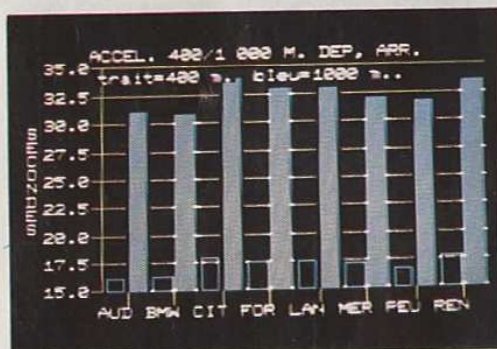


VITESSE MAXI

Audi 80 Quattro : 188 km/h - BMW 320 i : 194,3 (en 4è) - Citroën CX TRE : 170,5 km/h - Ford Sierra 2000 GL : 182,6 (en 4è) -

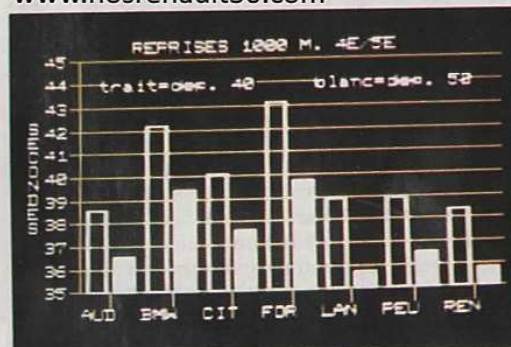
Lancia Trevi 2000 IE : 176,7 km/h - Mercedes 190 E : 194,7 km/h - Peugeot 505 GTI : 186,4 km/h - Renault 20 TX : 173,6 km/h.

www.nosrenault30.com



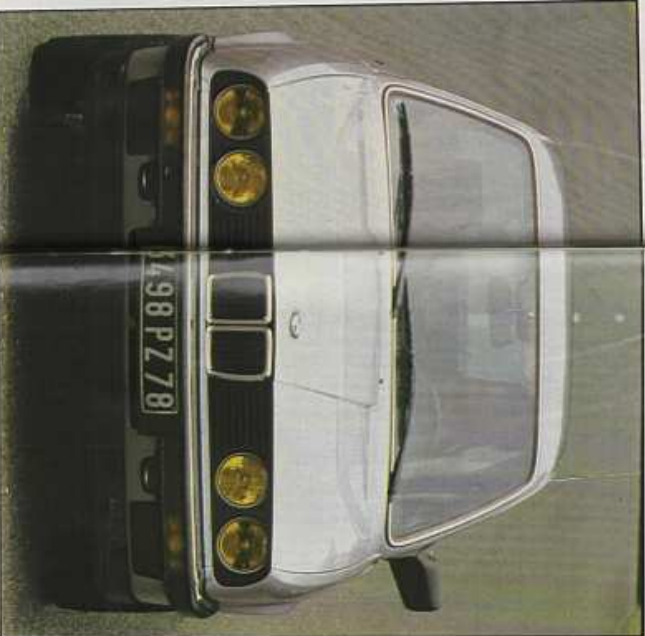
ACCÉLÉRATIONS 400 ET 1 000 m DÉPART ARRÊTÉ

Audi 80 Quattro : 16 s 1/10 et 31s - BMW 320 i : 16 s 3/10 et 30 s 7/10 - Citroën CX TRE : 17 s 9/10 et 33 s 8 /10 - Ford Sierra 2000 GL : 17 s 5/10 et 32 s 9/10 - Lancia Trevi 2000 IE : 17 s 5/10 et 32 s 9/10 - Mercedes 190 E : 17 s 2/10 et 32 s - Peugeot 505 GTI : 16 s 7/10 et 31 s 6/10 - Renault 20 TX : 17 s 8/10 et 33 s 4/10.



REPRISES 1 000 m EN 5è A PARTIR DE 40 ET 50 km/h

Audi 80 Quattro : 38 s 6/10 et 36 s 5/10 - BMW 320 i : 42 s 2/10 et 39 s 4/10 - Citroën CX 20 TRE : 40 s 1/10 et 37 s 6/10 - Ford Sierra 2000 GL : 43 s 1/10 et 39 s 7/10 - Lancia Trevi 2000 IE : 38 s 9/10 et 35 s 7/10 - Mercedes 190 E (boîte automatique) - Peugeot 505 GTI : 38 s 9/10 et 36 s 5/10 - Renault 20 TX : 38 s 4/10 et 35 s 8/10.



www.nosrenault30.com

suite de la page 57

ment équipée d'une boîte de ce style - est battue et il en est de même en débutant le test à 50 km/h. De la sorte, on ne s'étonnera pas de retrouver la 3.20 à au dernier rang en ce qui concerne les aptitudes au dépassement en 5^e - 610 mètres contre, par exemple, 425 mètres pour la nouvelle 505 GTI - même si, il est vrai, les chronos s'améliorent à l'issue du même essai effectué en manœuvrant 5^e/4^e... En réajustant le domaine des chiffres, disons pour conclure que si le moteur 5^e axe très silencieux et remarquablement équilibré, son couple disponible en dessous de 4 000 tr/min n'est pas considérable à pleine ouverture, c'est à dire accélérer à fond. Sa revanche, la 3.20 la trouve justement dans le domaine de la consommation. Seule la Ford Sierra 2 litres fait mieux qu'elle en consommation de croisière tandis que la Mercedes 190 E la surclasse également en consommation à vitesse constante 60/90/130 km/h.

Adressés par leurs fidèles, les B.M.W. ont toujours vu leur tenue de route plus ou moins remise en cause par certains automobilistes pour lesquels glisser n'est pas forcément jouer et qui, de surcroît, acceptent mal de valenir sous la pluie et, plus encore, sur la neige. Ainsi, les nouvelles séries 3 ont été revues et corrigées à ce point de vue et leur comportement s'en trouve amélioré. Toutefois, - et le présent comparatif le confirme - d'autres constructeurs, traditionnellement attachés à la propulsion arrière ont également progressé, au point que les séries de la 3.20 n'apparaissent pas à première vue d'exceptionnelles.

Par exemple, la stabilité en ligne droite à grande vitesse n'est pas irréprochable et lorsqu'un virage est abordé, à très vive allure, une certaine tendance au sous-virage apparaît, pour céder plus ou moins vivement à la place au survirage. Dans le même ordre d'idées, les changements d'appui brusques - c'est-à-dire le passage instantané d'un virage à gauche à un virage bien accepté. Assez sèche, la suspension a néanmoins évolué dans le bon sens, tout au moins si on accorde la priorité au confort.

Si l'il est un domaine où la série 3 a réellement progressé, c'est bien celui du freinage. Alors que les derniers modèles de la série 3 ont été conçus avec des freins importants, l'ai creusé un progrès notable que j'avais déjà décelé lors des premiers essais de la voiture, sur les routes moirées. Certes, le freinage à froid n'est pas le plus spectaculaire mais sirot que les disques s'échauffent, la sensation devient de rigueur et c'est la voiture de Munich qui obtient les meilleurs résultats à l'issue de nos tests à pression max sur la conduite.

La voiture qui participait aux essais était munie de la direction assistée proposée comme supplément. Je n'en regretterai que plus vivement la politique actuelle de B.M.W. dont la liste des options est vraiment très longue, cela sans parler des prix pratiqués ! Quel qu'il en soit, l'assistance à puissance variable est très agréable, quel que soit le style de conduite.

Après examen approfondi, je ne regrette pas dans les rangs de ceux qui estiment la nouvelle carrosserie trop fade. Il est vrai que toutes ces petites épaures finissent par se ressembler mais la calandre nouvelle version a conservé sa personnalité et le profil est agréable à contempler. De plus, la présentation générale m'a semblé très soignée, même si Munich s'obstine à importer en France des voitures dont la planche de bord - l'ort sympathique au demeurant - contrarie son propriétaire à approfondir ses connaissances dans la langue de Goethe.

Une version quatre portes va également être offerte à la clientèle, pour un modèle à son disposition d'éléments sont proposés en supplément, à commencer par le verrouillage automatique des portières, qui me paraît pourtant aller de soi sur un véhicule de cette catégorie. Étant donné la réputation B.M.W. je pense également que la suspension « sport » qui améliorera le comportement de la voiture, pourrait avantageusement être offerte au choix, au lieu de coûter 1 780 francs... Considérée en bloc, la nouvelle 3.20 n'est pas une très vaste voiture et l'examen de ses cotés d'habitabilité principales le démontre, surtout en ce qui concerne la longueur habitable. En revanche, les cotés d'encombrement planton aux climats.

Avec cette voiture, les techniciens - et les

BMW 201 - CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- **MOTEUR** : Puissance, 101 ch, 8,5 cv, cylindres (longitudinal) 1 990 cm³ - Alliage - 80 mm, Course : 66 mm, Refroidissement par eau 12/12, Alimentation par injection électronique L-Jetronic, Réglage - 55, Allumage électronique, Carter d'huile - 4 l, Un arbre à came en tête entraîné par courroie crantée, Classe de alliage Bloc-moteur en fonte, Puissance maximale : 125 ch à 5 800 tr/min, Couple maximal : 17,2 mkg à 4 000 tr/min, Rapport volumétrique - 9,8 : 1
- **TRANSMISSION** : Roue arrière, Boîte à cinq rapports synchronisés, Vitesse max 1 000 tr/min, 4^e - 151 km/h, 5^e - 183 km/h
- **DIRECTION** : À orientation, Tours de volant - 4,1/8, Dames de volant - 38 cm, Rayon de braquage - 4,95 m
- **SUSPENSION** : Double roues indépendantes, Ressorts hélicoïdaux à ressort et à l'arrière, Barre stabilisatrice à l'avant.
- **FREINS** : Disques ventilés à l'avant et tambours à l'arrière. Double circuit et assistance à l'adoption.
- **PNEUMATIQUES** : 195/60 HR 14
- **CARROSSERIE** : Poids - 1 075 kg (AV - 589 - 477), Dimensions Longueur - 4,26 m, Largeur - 1,66 m, Hauteur - 1,36 m, Empattement - 2,50 m, Voe avant - 1,40 m, Voe arrière - 1,40 m
- **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance spécifique - 62,2 ch à l'heure, Poids puissance - 6,6 kg ch, Accélération moyenne de la voiture - 160 km/h

CITROËN CX 20 TRE

■ Née en 1974, la CX Citroën parvient aujourd'hui encore à se maintenir viable que vaille dans le peloton des voitures dites modernes et cela grâce à l'avance technique qu'elle possédait au jour de sa naissance, une part de cet acquis étant d'ailleurs à mettre au compte de la défunte DS. Nous avons affaire à une grande carrosserie dont la longueur de 4,06 mètres laisse à penser par rapport aux 4,32 mètres de la 3.201, avec, de surcroît, une différence de poids de l'ordre de 220 kg... En réalité, la « véritable » CX est vraisemblablement la 2,4 litres ou encore la récente Diesel Turbo mais, en dépit de ses dimensions, cette version 2 litres demeure dans l'apprit d'un public important une CX à part entière qu'il convient de garder en considération.

Techniquement parlant, la suspension hydraulique Citroën demeure le plus beau fleuron de la CX, en dépit des étonnantes progrès accomplis par les suspensions classiques depuis deux ans. En vérité, il aura quand même fallu 27 ans pour qu'un break 305 parvienne à absorber la charge aussi imperturbablement qu'une vieille DS - ou qu'une GS - et, aujourd'hui encore, la garde au sol variable est sans présenter un intérêt pour les utilisateurs que leur familiarité ou leurs exigences professionnelles amènent à quitter le goudron.

À part cela, la mécanique est classique et le quart des roues motrices est alimenté par un carburateur double corps tandis que l'allumage connaît encore ces larmesuses vu, patitrènes, qui ne seront pourtant bientôt plus qu'un souvenir. La boîte est à cinq vitesses et la direction à crémaillère est assistée en série. Le freinage s'effectue à l'aide de quatre disques, les éléments avant étant ventilés. À noter que l'empattement de la CX est exceptionnellement important : 2 944 millimètres contre, par exemple, 2 571 millimètres pour la B.M.W.

En dépit de son bloc en alliage léger, la groupe Citroën ne fournit guère puissance décente. Il allie toutefois 108 cv à 5 500 tr/min et redouble d'efficacité, même de cette voiture au non prédéfinie lui permet d'actocher quand même 170,5 km. Hélas, cette performance est la moins convaincante du troupeau et le classement est le même en ce qui concerne la nervosité, aussi bien aux 400 qu'aux 1 000 mètres départ arrêté. Les techniciens de chez Citroën n'ayant pas choisi d'équiper leur voiture d'une cinquième vitesse, la CX parvient à devancer la B.M.W. et la Ford

LES 2 LITRES AU SALON

EQUIPEMENTS								
	AUDI 80 QUATTRO	BMW 320 i	CITROEN CX 20 TRE	FORD SIERRA 2000 GL	LANCIA TREVI 200 iE	MERCEDES 190 E	PEUGEOT 505 GTI	RENAULT 20 TX
Phares à iode	série	série	série	série	série	série	série	série
Phares de pointe	non	non	non	non	non	non	non	non
Volant réglable	non	non	non	non	série	non	non	non
Direction assistée	série	option	série	option	série	série	série	série
Lève-vites élect.	série	option	série	option	série	série	série	série
Condion des port.	série	option	série	option	option	série	série	série
B. essence à clef	série	option	série (trappe)	série	série	série (trappe)	série (trappe)	non
Boîte à G. à clef	série	option	série	série	série	non	série	non
Coffre éclairé	série	série	série	série	série	série	série	série
Montre	aiguille	numérique	aiguille	aiguille	numérique	aiguille	num.	num.
Feux de recul	série	série	série	série	série	série	série	série
F. AR de brouillard	série	option	série	série	série	série	série	série
Lave-ph. ess.-ph.	option	option	non	option	non	option	non	non
Ess. glce (n. de vit.)	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.	2 + intermit.
Ltte AR chfte	série	série	série	série	série	série	série	série
Rétro. ext. nb. et régl.	1 conduct. électrique	1 ctr. el. opt. pger	1 conduct. mécan.	1 conduct. mécan.	1 conduct. mécan.	1 ctr. él. opt. pger	1 cond. mécan.	1 cond. mécan.
Compte tours	série	série	série	option	série	série	série	série
Cpt. part. (rem. à 0)	oui (pression)	oui (pression)	oui (rotation)	oui (pression)	oui (rotation)	oui (pression)	oui (rotation)	oui (rotation)
Bacs de portières	série	série	série	série	série	série	série	série
Ap.-tête AV	série	série	série	série	série	série	série	série
Ap. tête AR	série	option	non	option	série	option	série	série



La Lancia Trevi, une « trois volumes » classique possède un tableau de bord qui l'est beaucoup moins. On aime ou on n'aime pas mais on ne peut lui reprocher une carence de l'instrumentation. En bas : on note la présence de quatre roues en alliage que l'on retrouve sur les coupés Beta et HPE.

suite de la page 61

convient de le préciser, le couple à bas régime n'est vraiment pas considérable.

Les réactions routières de la Sierra permettent de la classer dans la même famille que la 3.20 i, avec cependant un peu plus de souplesse et un peu moins d'amortissement. Dans ces conditions, la voiture est tranquille en ligne droite, fort docile en courbe mais avec un certain roulis. Si le conducteur insiste sur l'accélérateur en virage, la tendance au sous-virage laissera plus ou moins soudainement la place à une amorce de survirage, c'est-à-dire de dérapage de l'arrière. Cela étant dit, il convient d'admettre - et de souligner - que l'analyse et la critique se situent à un niveau plutôt élevé, la tenue de route de la Sierra la classant dans son ensemble parmi les meilleures propulsions arrière modernes.

Par rapport à sa stabilité d'assiette, le confort de suspension de la Ford compte parmi les meilleurs compromis du moment. En dépit de certaines réactions verticales dont la suspension arrière se rend quelquefois coupable, les passagers sont généralement bien portés, quelle que soit la qualité de revêtement.

La puissance ainsi que l'endurance des freins méritent d'être soulignées par rapport aux prestations offertes par les autres actrices de la confrontation. La direction assistée est douce mais, en dehors du fait qu'elle n'est accessible que comme supplément, sa démultiplication apparaît vraiment abusive.

Jugée sous l'angle esthétique, la Sierra compte ses partisans ainsi que ses adversaires farouches. J'avoue ne pas apprécier ces lignes molles ainsi que ces montants de pare-brise et de portières épais - qui ne seraient pas sans abaisser le prix de revient de certains emboutis - mais, après tout, il appartient à chacun d'opérer son choix en fonction de ses critères personnels.

La planche de bord de la Sierra n'est pas sans présenter certaines similitudes avec la présentation de la B.M.W. - ce qui est un compliment - et son instrumentation est plutôt complète, bien que la série ne comporte pas même des lave-glaces électriques. De toute manière, Ford a toujours compté parmi les spécialistes de l'équipement contre supplément et, bien sûr, l'estimation d'un prix de revient réel doit tenir compte de ce fait.

Dotée de performances convenables - sauf en ce qui concerne les reprises - d'une consommation généralement faible et de qualités routières satisfaisantes, la Sierra constitue un progrès important chez Ford, par rapport aux anciennes propulsions arrière de la marque. Elle ne prétend pas pour autant être autre chose qu'une voiture de grande série moderne et ceux qui ne seront pas rebutés par sa silhouette ou par l'échelonnement de sa boîte de vitesses ne seront vraisemblablement pas déçus.

LANCIA TREVI 2000 IE

■ On le sait, la marque Lancia appartient depuis de nombreuses années au groupe Fiat. L'apport financier ainsi apporté au second constructeur turinois fut bien entendu précieux mais il n'en a peut-être pas été de même sur le plan technique. Lancia fut, en son temps, emporté par la même vague de pessimisme que Fiat puis, ensuite, l'emprise de l'empire Agnelli se révéla bien lourde pour une structure habituée à évoluer avec infiniment plus de souplesse. Et puis - pourquoi dissimuler le fait ? - se trouver sous la dépendance d'une marque qui n'a certes pas la réputation de réussir ses voitures au-dessus de 1 500 cm³ alors que son propre créneau se trouve justement situé dans ces parages ne contribue pas à exacerber la volonté créatrice...

La Trevi est née de la sorte, sous la forme d'une version « trois volumes » de la Beta, dotée d'une finition sans doute supérieure à la moyenne. Le moteur lui-même est présenté sous une forme moderne, avec deux arbres à cames en tête, une alimentation par injection Bosch L-Jetronic et un allumage électronique à déclencheur magnétique. Dans ces conditions, la puissance disponible atteint 122 cv à 5 500 tr/mn, puissance parfaitement honorable pour ce quatre cylindres 84 x 90 de 1 995 cm³ disposé transversalement sous le capot.

Cette traction avant est munie d'une boîte méca-

FORD SIERRA 2000 GL - CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance adm. : 8. Quatre cylindres longitudinal - 1 993 cm³ - Alésage : 91 mm. Course : 77 mm. Refroidissement par eau (7,3 l). Alimentation par un carburateur double corps. Réservoir : 60 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 3,75 l. Un arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Culasse et bloc-moteur en fonte. Puissance maximale : 105 ch à 5 200 tr/mn. Couple maximal : 16 mkg à 4 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,2 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Roues arrière. Boîte à cinq rapports synchronisés (en option). Vitesses aux 1 000 tr/mn : 4^e : 31,95 km/h ; 5^e : 38,47 km/h.

■ **DIRECTION** : A crémaillère assistée. Tours de volant : 3,3/4. Diamètre volant : 38 cm. Rayon de braquage : 5,10 m.

■ **SUSPENSION** : Quatre roues indépendantes. Ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière. Barre stabilisatrice à l'avant.

■ **FREINS** : Disques ventilés à l'avant et tambours à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

■ **CARROSSERIE** : Poids : 1 127 kg. (AV : 579 ; AR : 548). Dimensions : Longueur : 4,394 m ; Largeur : 1,672 m ; Hauteur : 1,362 m ; Empattement : 2,608 m ; Voie avant : 1,452 m ; Voie arrière : 1,468 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 52,7 ch/l. Rapport poids-puissance : 10,7 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 700 km.

que cinq vitesses et il est intéressant de noter que les ingénieurs italiens n'ont pas voulu doter leur voiture d'une trop faible démultiplication en 5^e. Avec 31,52 km/h, la puissance administrative française atteint 11 cv et les reprises, c'est-à-dire la souplesse, se voient ainsi favorisées par rapport à la consommation.

Côté vitesse de pointe, la Trevi ne devance que la Citroën et la Renault et, en dépit de sa cinquième « courte », elle ne se classe guère mieux en ce qui concerne les accélérations. En revanche, les reprises en cinquième laissent apparaître des résultats plus favorables puisque la Trevi s'offre le luxe de se classer au premier rang, au terme de nos tests avec départ en 5^e à 50 km/h, et aussi de faire montre d'excellentes aptitudes au dépassement, aussi bien en 5^e qu'en 4^e/5^e.

La Trevi partage avec l'Audi 80 Quattro et la Renault le privilège douteux de passer la barre des 7,5 litres/100 km en consommation de croisière. A 130 km/h, à vitesse constante, c'est même la Lancia qui se montre la plus gourmande et il en est presque de même à 90 et à 60 km/h...

A part cela, la boîte de vitesses fait preuve d'une maniabilité moyenne et le moteur n'est pas des plus silencieux. Tout cela n'est pas d'une gravité exceptionnelle mais la preuve est ainsi faite qu'en dépit de ses qualités, la Trevi est devancée par ses rivaux plus récentes !

La Trevi n'a pas non plus à avoir honte de sa tenue de route mais, malgré tout, il y a la manière... Facile à conduire, tranquille en ligne droite, longtemps docile en courbe, cet engin parfaitement sain n'en témoigne pas moins d'une tendance au sous-virage parfaitement typique des anciennes tractions avant et aussi d'un roulis sensible dans l'exécution des virages à grande vitesse.

La suspension est bien amortie et généralement confortable, tout particulièrement à l'arrière, ce qui n'est pas commun. La direction à crémaillère est assistée en série, d'une manière peut-être abusive d'ailleurs. Quant aux freins - à disque sur les quatre roues - ils sont d'une endurance moyenne par rapport à l'ensemble de nos essais.

Considérée sous l'angle purement esthétique, je ne pense pas que l'on puisse s'extasier, face à la carrosserie. L'arrière à décrochement est taillé à coups de serpe et le profil date quelque peu, malgré la présence - contre supplément - d'un ensemble spoiler-défileur destiné à améliorer le Cx.

La planche de bord façon gruyère plaira sans aucun doute à nos amis helvétiques mais, en vieillissant, son originalité s'essouffle quelque peu, en dépit de son intelligence. Quant à la richesse de l'équipement, elle est digne de la voiture, ainsi que la classe de la présentation, mais l'habitacle n'en est pas moins chaud et relativement sombre.

En bref, il semble urgent pour Lancia de vouloir sa gamme que la Delta, la Prisma ainsi que le Volumex ne suffisent pas à rénover. Quant à la Trevi. Elle est certes encore capable de satisfaire son propriétaire mais, indiscutablement, on trouve plus moderne ail-

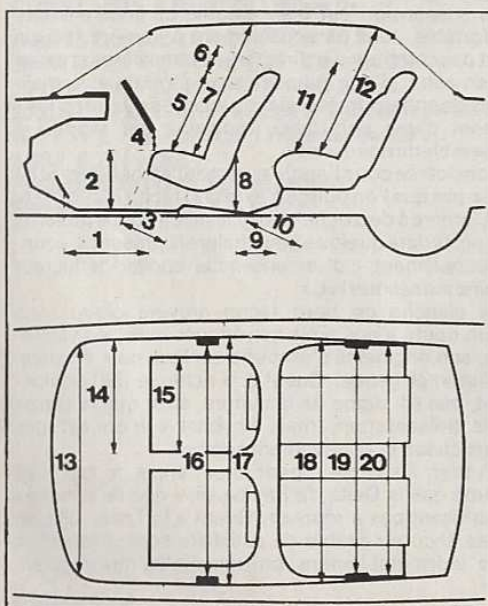
www.nosrenault30.com

suite page 65

LES 2 LITRES AU SALON

COTES INTÉRIEURES (cm)

	AUDI 80 QUATTRO	BMW 320 i	CITROEN CX 20 TRE	FORD SIERRA 2000 GL	LANCIA TREVI 200 iE	MERCEDES 190 E	PEUGEOT 505 GTI	RENAULT 20 TX
1	53 (34)	55 (38)	58 (41)	52 (36)	52 (35)	56 (36) 65 (45) H. sge rég.	52 (31)	57 (30)
2	28	25	29	31	30	26 (21)	31	29
3	50	50	46	48	47	51	49	46
4	17	17	13	15	11 (19)	12 (16)	14	14
5	56	58	53	60	53	58	55,5	57
6	18	22	15	19	15	19	15	16
7	99	96	89	93	92	93 (87)	95	93
8	34	39	32	37	33	31	33	39
9	39 (20)	30 (13)	44 (27)	33 (17)	34 (14)	33 (23) 13 (3)	40 (19)	41 (14)
10	48	49	46	48	49	50	49	48
11	67	55	55	61	54 Ap.T. :15	59	59	61 Ap. T. :14
12	87	86	85	87	87	85	84	85
13	129	126	132	131	123	134	141	142
14	55	48	52	50	48	49	56	55
15	56	52	50	54	56	53	57	53
16	138 (125)	135 (123)	142 (125)	138 (128)	138 (126)	140 (129)	142 (130)	144 (131)
17	125	133	137	131	119	119	134	138
18	130	131	127	128	138	123	145	124
19	138 (125)	140 (130)	142 (125)	139 (129)	138 (124)	140 (128)	142 (130)	145 (132)
20	119	134	137	129	126	141	128	137



1 : Distance entre pédale de frein et siège (entre parenthèses ; siège AV avancé) - 2 : Hauteur du siège - 3 : Profondeur du siège - 4 : Distance volant-siège (entre parenthèses : volant réglable) - 5 : Hauteur du dossier - 6 : Hauteur appui-tête - 7 : Garde au toit - 8 : Hauteur banquette - 9 : Distance entre siège AV et banquette AR (entre parenthèses : siège AV avancé) - 10 : Profondeur banquette AR - 11 : Hauteur du dossier AR : - 12 : Garde au toit AR - 13 : Largeur au sol - 14 : Largeur entre console et côté latéral - 15 : Largeur siège AV - 16 : Largeur aux coudes AV (entre parenthèses : entre accoudoirs) - 17 : Largeur aux épaules - 18 : Largeur de la banquette - 19 : Largeur aux coudes (entre parenthèses : entre accoudoirs) - 20 : largeur aux épaules.

www.nosrenault30.com

MERCEDES 190 E

Les temps sont durs pour les industriels en général et pour les constructeurs automobiles en particulier. La concurrence internationale est implacable et d'autant plus que les uns travaillent plus ou mieux que les autres - quelques-uns même plus. Et Mercedes... et que, de surcroît, les salaires diffèrent à quatre égale de travail fourni. Pour mieux vendre, il est donc indispensable de fabriquer moins cher à qualité comparable et, pour ce faire, il est entre autres nécessaire de construire le plus grand nombre possible de véhicules identiques dans leurs composants les plus onéreux, de manière à automatiser au maximum les lignes de fabrication afin de faire baisser les prix de revient.

Cette route infernale, tous les constructeurs de très grande série la connaissent bien mais la hanter est sans doute plus lancinante encore pour les marques qui ont choisi de s'écarter de la voie commune et de proposer à leur clientèle des voitures de qualité ou, du moins, de présentation supérieure à la moyenne. Parmi ces marques, la Daimler Benz fait en quelque sorte figure de symbole, à mi-chemin entre l'aristocratie quasi anachronique de Rolls-Royce - 2000 voitures par an à 1 000 000 de francs pièce... - et le défi sportif de Porsche, attaché de plus en plus à une image de marque empreinte d'une technicité unique en son genre.

Malheureusement, la conception et la réalisation d'une voiture de luxe rapide revient de plus en plus du tour de roue, pour la bonne et simple raison que la voiture de série de cylindrée égale à progressé en un demi-siècle de manière stupéfiante. A la fin des années 20, un abîme se creusait entre la voiture de Monsieur Tout-le-Monde et les véhicules d'exception dont Bugatti et Hispano-Suiza comptaient, parmi les représentants, les plus impressionnants, sans oublier bien entendu le duo éternel de messieurs Rolls et Royce.

Hélas pour les uns et heureusement pour les autres, tout a changé. A l'aube des années 80, la tenue de route, le confort de suspension, la puissance de freinage et la précision de direction d'un grand nombre de véhicules fabriqués à raison de plusieurs centaines d'exemplaires par jour atteignent un niveau qualitatif étonnant et, à dessein, de cause, les marques d'élite en ont réduites à se rabattre sur une réputation de noblesse plus ou moins justifiée et aussi sur l'exploitation minutieuse d'une image de marque empreinte de toutes les formes de raffinement, de manière à ce que l'acheteur éprouve l'impression d'adhérer à un club ou de forcer les portes d'une aristocratie, tout cela en signant un chèque d'un montant plus ou moins coquet.

Et cela nous amène tout naturellement à examiner avec intérêt la nouvelle petite Mercedes 190 E, pensée et réalisée à Stuttgart dans le but de fournir à une clientèle plus ou moins marquée par la crise une voiture de format modeste mais centaine néanmoins d'une auréole de distinction et de qualité, voire d'un comportement de premier choix.

Un peu à la manière de B.M.W., dont les préco-patrons sont parables - et qui va se trouver en conflit ouvert avec la 190 E, Mercedes a travaillé en profondeur et dans le détail, de façon à ne pas s'écarter de l'orthodoxie de la marque tout en proposant quand même un produit vraiment nouveau.

Le moteur a été emprunté à l'ancienne série 200 mais un grand nombre de modifications partois infimes l'ont fait sensiblement évoluer. Bien entendu, ce classique quatre cylindres en ligne est alimenté par injection Bosch K-Jetronic mécanique, mais à gestion électronique - et l'allumage est également électronique, sans rupteurs, tout au moins sur la version 122 CV, la seule qui nous intéresse ici.

L'acheteur a le choix entre plusieurs transmissions mais, une fois n'est pas coutume, je pense que la boîte automatique quatre vitesses dont la 190 E peut être équipée représente - et de loin - la solution à la fois la plus agréable et la plus logique, sinon la moins coûteuse... En s'agrandissant par les étapes inférieurs, la Daimler Benz n'a pas voulu céder à la mode et les roues motrices sont à l'arrière. Toutefois, la suspension arrière à roues indépendantes est un véritable morceau de bravoure, avec un jeu de cinq bras diversément orientés, des frotteurs à contrôler au mieux les ébats de chacune des roues.

LANCIA TREVI 2000 IE - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

MOTEUR : Essence, 4 cyl., 11. Quatre arbres à soupapes, 84 mm Course, 90 mm. Rendement max par litre 33. Allumage électronique à déclencheur magnétique. Thermostat - 40. Alésage électronique à déclencheur magnétique. Carter d'huile - 4,5 l. Deux arbres à came en tête entraînés par courroie crantée. Cluse en alliage. Bloc-moteur en fonte. Puissance maximale - 127 ch à 5 500 tr/min. Couple maximal - 17,2 mkg à 2 800 tr/min. Rapport volumétrique - 9,1.

TRANSMISSION : Troisième sv. Soles à cinq rapports synchronisés. Vitesse aux 1 000 tr/min - 4e - 25,31 km/h - 5e - 31,52 km/h.

DIRECTION : À crémaillère assistée. Tors de volant - 3,1/4. Dernière volée - 29 cm. Rayon de braquage - 5,15 m.

SUSPENSION : Quatre roues indépendantes. Ressorts Nelson-dun et barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.

FREINS : Disques à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

PNEUMATIQUES : 70/70 SR 14.

PNEUMATIQUE : Poids - 1,28 kg. AV - 72. AR - 590. Dimensions - 1000 x 4,255 m. Largeur - 1,60 m. Hauteur - 1,400 m. Empattement - 2,540 m. Vitesse AV - 108 km/h. Vitesse AR - 1,382 m/s.

CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE : Puissance au litre - 50,1 cv/l. Rapport poids/puissance - 10 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture - 500 km.

Le freinage s'effectue aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, à l'aide de disques et, contre un fort supplément, le dispositif ABS destiné à empêcher en toutes circonstances le blocage des roues au freinage est adaptable. La direction à boîte est assistée.

Avec une vitesse de 194,7 km/h, en quatrième, la 190 E automatique se classe en tête des huit voitures comparées, devant la 3,20 l de 0,4 km/h... En ce qui concerne les accélérations, la voiture de Stuttgart est un peu moins brillante puisqu'elle se voit suppléer par la 80 Quattro, la 3,20 l... et la 505 GTI. Quant aux reprises, elles n'ont pu être relevées, la boîte automatique rendant ce genre de mesures impossible à réaliser.

Celle étant, la 190 E automatique possède une aisance silencieuse plutôt impressionnante, avec un brio discret qui sait pourtant se manifester en toutes circonstances, aussi bien en ville que sur autoroute, voire sur les routes de campagne ou de montagne les plus accidentées. La boîte automatique quatre vitesses - unique dans cette cylindrée - permet non seulement de conduire de la manière la plus décontractée mais, sur demande, elle se transforme instantanément en une boîte « sport » aux réactions quelquefois plus rapides que n'importe quelle boîte mécanique.

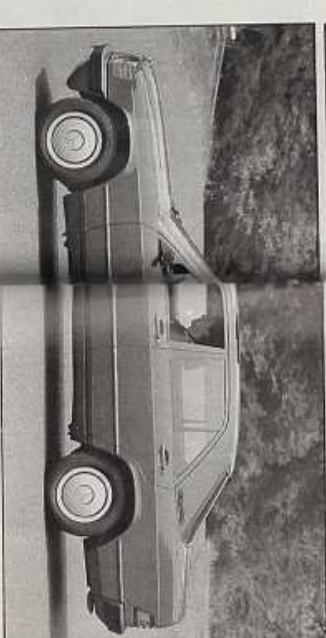
En dehors de la B.M.W. et de la Ford munies toutes deux d'une boîte à cinq vitesses, économiquement, la Mercedes s'est montrée la plus saine au cours de notre essai de consommation de conduire et ses économies de consommation de 60/90/130 km/h, la gérance à vitesse constante à 80/90/130 km/h, la cassent en Dorn rang et, pour tout dire, légèrement devant la 3,20 l.

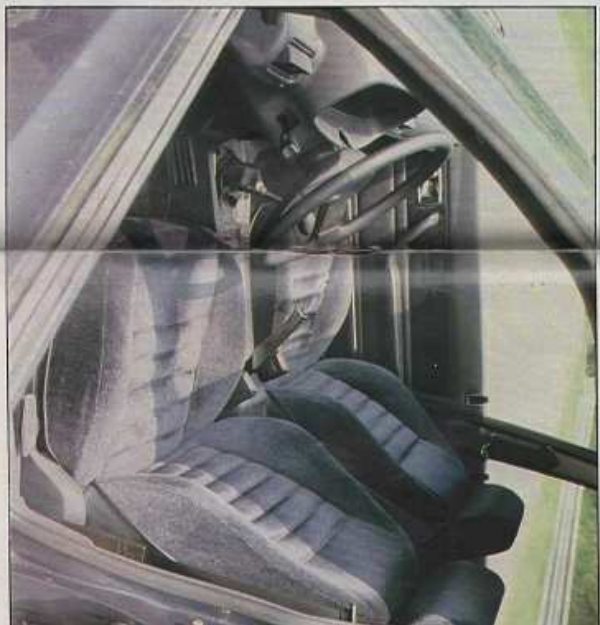
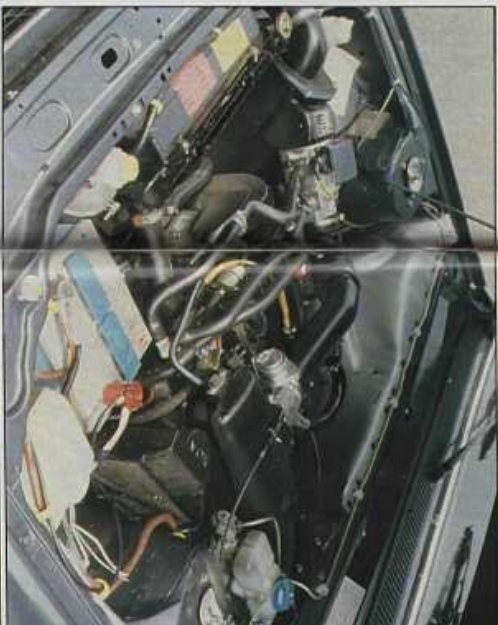
Parmi toutes les propositions amies que j'ai eu l'occasion de conduire, la 190 E se situe au tout premier rang et je ne vois guère que la nouvelle suspension Peugeot pour lui disputer la palme à cet égard. Dotée d'une suspension ferme mais contrôlable, la Mercedes fait le plus souvent preuve de la légèreté et de la précision de conduite propres aux « produits-sous » tout en conservant la côte imperturbable des bonnes tractions avant. Tout cela est également vrai sous la pluie et je pense que seul le vertige pourrait permettre à une TA de prendre l'avantage sur un engin dont la qualité de route apporte dans arguments nouveaux aux défenseurs de la propulsion arrière.

Il convient aussi de souligner une stabilité d'assiette qui contribue fortement au confort des passagers, tout comme le silence de marche d'ailleurs. Quant à la direction, elle est légère et très précise mais les possibilités de la voiture sont telles qu'on souhaiterait volontiers une moindre démultiplication.

Si l'on considère la voiture de l'avant, aucune hésitation n'est permise. En dépit d'une calandre plus spatiale qu'à l'ordinaire, c'est bien d'une Mercedes qu'il s'agit. Vue de l'arrière, la caisse est par contre plus anonyme, avec les « grosses fesses » qu'affectionnent - en tout bien tout honneur - les aérodynamiciens modernes. Au demeurant, les designers allemands ont tout joué sur la mortifé avant de la caisse. Contemplez de la place du conducteur, la

Celle que tout le monde redoute ! Fort belle, efficace, la 190 E est une Mercedes à part entière et complète judicieusement une gamme azéé jusqu'à sur les « grosses ». Au centre : le moteur quatre cylindres de la Mercedes.





La 505 GTI.
Un moteur de
130 chevaux,
des
modifications
aérodynamiques
et un
intérieur
hâché de la
version
turbo. L'habitacle
rendent
cette
sédulante
berline plus
attractive
encore.

suite de la page 65

capot est bien celui dont on rêvait mais, malheureusement, les occupants de la banquette arrière risquent de ne pas être du même avis, en raison d'une exiguité qui les surprendra peut-être désagréablement. Mais il est vrai que la B.M.W. ou la Lancia ne sont guère plus convaincantes à cet égard.

En conclusion et plutôt que de réitérer les mêmes phrases, je dirai simplement que la 190 E est dans une large mesure le trompeur de l'homogénéité et de l'intelligence dans le respect du classicisme. Mais, quand même, quelle tenue de route !

PEUGEOT 505 GTI

■ En dépit de ses difficultés économiques, qui sont d'ailleurs les difficultés de tout un monde - le groupe PSA poursuit avec assiduité une politique de rationalisation de ses modèles. Avec la tout-terrain 505 GTI, il semble même que Sochaux ait été particulièrement convaincant sur le procédé à touché, la une classe de voitures où nos partenaires, et néanmoins concurrents étrangers produisent également un effort soutenu.

Sur le terrain, rien n'a vraiment changé en ce sens que la 505 GTI demeure une 505, c'est-à-dire une voiture dont la silhouette ne surprend plus. Pourtant la technique a en quelque sorte volé au secours de l'esthétique, aussi bien en modifiant l'assiette de la carrosserie qu'en la dotant des appendices aérodynamiques qui caractérisent désormais la voiture rapide moderne. Et tout cela n'est pas sans aggraver sensiblement la ligne du véhicule.

Contrairement à la 505 Turbo dotée d'un bloc fonte dérivé du RDC utilisé en son temps et en compétition par Simca et Chrysler, la GTI emploie le groupe au normal du modèle, doté d'une cylindrée de 2 165 cm³, avec un alésage de 88 et une course de 89. Face à l'incapacité des marques françaises d'équiper à concevoir un système d'injection moderne, Peugeot a dû se résoudre à monter un ensemble Bosch L-Jetronic électronique, avec un allumage sans rupteurs relevant de la même technique.

La boîte de vitesses mécanique est à cinq vitesses, à cinquième surmultiples, avec une vitesse 1 000 tr/min en 5^e de 35,53 km/h correspondant à l'occurrence à une puissance administrative française de 11 CV. De plus, la transmission a été dotée en finale - et en série - d'un différentiel à glissement limité que les amateurs sauront apprécier.

Côté suspension, les similitudes avec la Turbo sont profondes mais d'autres réglages ont été adoptés à l'arrière, en ce qui concerne le carrossage ainsi que le parallélisme. En fait, si la suspension s'avère un peu plus souple que sur la Turbo, la responsabilité en incombe plutôt à nos pneumatiques, la GTI recevant des enveloppes plus souples que son agressive parente.

Les freins sont à disque sur les quatre roues mais on ne retrouve pas à l'avant les éléments ventilés de la Turbo. Quant à la direction à crémaillère, elle est assistée hydrauliquement en série, avec trois tours de volant entre butées.

Même si elles n'atteignent pas le même niveau que celles de la Turbo, les performances de la GTI n'en sont pas moins flatteuses et propres à lui assurer au sein de la présente cohorte un 5^e de 186,4 km/h et un rapport à la délinquance et peu requêtes STI. Les rappels ainsi que les aptitudes au dépassement nous font sentir également des chiffres intéressants et si l'on préfère se baser non plus sur les chiffres mais sur les sensations fournies au pilote par la voiture, on se rend compte que si les montées en régime n'apparaissent pas particulièrement aidées, le fonctionnement n'en est pas moins silencieux, avec un très honnête filtrage des vibrations.

Si l'on s'intéresse à la consommation, précisons tout de suite que la GTI n'a pas poussé la recherche de la ressemblance avec la Turbo jusqu'à faire preuve du même appétit. Ici, au contraire, les résultats de nos divers essais apparaissent parfaitement normaux, avec une consommation de croisière de 7,5 litres/100 km à 75 km/h de moyenne et une consommation maxi notée sur route à très grande vitesse de 14,2 litres/100 km.

MERCEDES 190 E - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- **MOTEUR** : Ressortie admi. : 10. Quatre cylindres longitudinaux - 1 997 cm³ - Alésage : 89 mm. Course : 90,25 mm. Refroidissement par eau 8,5 l. Alimentation par injection mécanique K-Jetronic. Réservoir : 55 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 4,5 l. Un arbre à cames en tête entraine par chaîne. Culasse en alliage. Bloc-moteur en fonte. Puissance maximale : 122 ch à 5 000 tr/min. Couple maximal : 18,1 mg à 3 500 tr/min. Rapport volumétrique : 9 : 1.
- **TRANSMISSION** : Roues avant - 80/2 à quatre rapports synchronisés. Vitesse au 1 000 tr/min : 4^e : 34,09 km/h.
- **DIRECTION** : À bobine avec assistance. Tours de volant : 3,1/2. Dernière volant : 61 cm. Rayon de braçage : 5,02m.
- **SUSPENSION** : Quatre roues indépendantes. Ressorts Hélico-doux et barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.
- **FREINS** : Disques à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit et assistance à pression.
- **PNEUMATIQUES** : 175/70 HR 14.
- **CARROSSERIE** : Poids : 1 173 kg. LAY : 671. AR : 636. Dimensions : Longueur : 4 262 m. Largeur : 1 681 m. Hauteur : 1 383 m. Empattement : 2 065 m. Voe avant : 1 429 m. Voe arrière : 1 476 m.
- **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE** : Puissance au 1/er : 611 ch. Rapport poids/puissance : 91,6 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 650 km.

PEUGEOT 505 GTI - CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- **MOTEUR** : Ressortie admi. : 11. Quatre cylindres longitudinaux - 2 165 cm³ - Alésage : 88 mm. Course : 89 mm. Refroidissement par eau : 9 l. Alimentation par injection électronique. Réservoir : 55 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 5 l. Un arbre à cames en tête entraîne par chaîne. Culasse et bloc-moteur en alliage léger. Puissance maximale : 130 ch à 5 790 tr/min. Couple maximal : 19,7 mg à 4 250 tr/min. Rapport volumétrique : 9,8/1.
- **TRANSMISSION** : Roues avant. Boîte à cinq rapports synchronisés. Vitesse au 1 000 tr/min : 4^e : 29,08 km/h. 5^e : 35,34 km/h.
- **DIRECTION** : À crémaillère assistée. Tours de volant : 3. Disque volant : 35 cm. Rayon de braçage : 5,40 m.
- **SUSPENSION** : Quatre roues indépendantes. Ressorts hélico-doux et barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.
- **FREINS** : Disques à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit et assistance à pression.
- **PNEUMATIQUES** : 150/70 HR 14.
- **CARROSSERIE** : Poids : 1 207 kg. LAY : 653. ZR : 594. Dimensions : Long. : 4 529 m. Long. : 1 726 m. Hauteur : 1 482 m. Empattement : 2 243 m. Voe AV : 1 461 m. Voe AR : 1 448 m.
- **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCE** : Puissance au 1/er : 60 ch. Rapport poids/puissance : 91,6 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 580 km.

Les progrès obtenus par Peugeot en matière de tenue de route permettent désormais de classer la 505 au plus haut niveau parmi les propositions arrière... et même en général ! Le train arrière de la voiture française n'est certes pas aussi sophistiqué que celui de la Mercedes 190 E mais les résultats sont du même ordre, avec un compromis stabilité-confort extrêmement équilibré.

La GTI est simple à conduire, docile en ligne droite autant qu'en courbe et vive au volant en virage sans être pour autant volage, tant de l'avant que de l'arrière. En poussant la voiture dans ses derniers retranchements et en la « balançant » comme il convient, une certaine tendance au survirage finira par se manifester alors qu'en se contentant de pénétrer de plus en plus rapidement dans un virage, c'est le sous-virage qui apparaîtra le premier.

En tenant compte de l'opinion exprimée dans le privé par des techniciens de la marque, l'identité totale avec le comportement encore plus flatteur de la Turbo pourrait cependant être retrouvée, en dotant la GTI des mêmes jantes et pneus. En ce qui me concerne, le suis déjà parvenu à améliorer la réaction de l'avant en majorant les pressions de gonflage de 100 g, ce qui permet au train directeur de mieux encaisser la poussée du différentiel à glissement limité dont l'influence bénéfique ne peut être mise en doute.

Compte tenu des performances, le freinage est puissant, fort bien équilibré et généralement tendu. Quant à la direction, je vois guère quel reproche formuler à son encontre.

Grâce aux modifications intervenues au niveau de la carrosserie, l'aspect général de la 505 GTI est plus sportif et flatteur, en quelque sorte à mi-chemin entre la sobre distinction et l'allégresse sportive... La finition est de bon aloi et l'équipement ne connaît guère de défauts.

LES 2 LITRES AU SALON

	CONSOMMATIONS										CONS. ECONO. 75 KM/H DE MOY.
	40	60	80	90	100	120	130	150	190	Maxi	
AUDI 80 QUATTRO	5,85	6,4	7,3	7,85	8,5	10	10,9	13	17,9	21,5	7,7
BMW 320i	5,4	5	5,8	6,4	7,05	8,7	9,7	12,05	—	18,4	6,85
CITROEN CX 20 TRE	6	5,95	6,6	7,1	7,7	9,15	10	12,35	—	17	7,5
FORD SIERRA 2000 GL	5,25	4,85	5,6	6,15	6,7	8	8,65	10,55	—	15,75	6,8
LANCIA TREVI 2000IE	6,5	6,15	6,75	7,35	8,1	9,95	11,15	13,75	—	19,9	7,6
MERCEDES 190E (en 4*)	4,45	5,05	5,8	6,25	6,75	8	8,8	10,7	14,65	20	7,2
PEUGEOT 505 GTI	6,6	5,9	6,55	7,05	7,65	9	9,8	12,05	18,8	22,95	7,5
RENAULT 20 TX	5,6	5,9	6,7	7,3	7,95	9,6	10,6	13,7	—	20,05	7,65

suite de la page 67

de lacunes, sauf sans doute en ce qui concerne le réglage en hauteur du siège conducteur et l'avertisseur à compresseur disparus par rapport à la Turbo, ainsi - et c'est plus regrettable - que les jantes en alliage léger.

L'inventaire des qualités et des défauts de la nouvelle 505 ne peut que faire apparaître un bilan positif dont le pouvoir attractif se trouve encore renforcé par un rapport prix/prestations particulièrement favorable. La GTI devrait donc bien se vendre en France mais la carrosserie n'est-elle pas trop connue pour séduire les marchés étrangers ?

RENAULT 20 TX

■ La Renault 30 n'a pas connu le destin auquel les dirigeants de la Régie l'avait destinée. Manquant de grâce, la carrosserie n'a jamais vraiment séduit et les insuffisances chroniques du fameux V6 PRV - Peugeot, Renault, Volvo pour les intimes - n'ont rien fait pour lancer cette voiture qui voulait être de prestige sur la voie du succès. Et puis est née la R 20, concoctée suivant la recette qui fit naguère le succès de l'Ariane de chez Simca et que Ford a appliquée avec bonheur sur certaines versions de sa Taunus : vous prenez la plus grosse carrosserie et vous dissimulez sous le capot le plus petit moteur... Ainsi, la R 20 TL se rangea-t-elle d'emblée parmi les veaux impénitents et il fallut attendre l'apparition de la TS pour retrouver un brio à peu près normal. Aujourd'hui, alors qu'elle termine sa carrière, la 20 a subi une cure de revitalisation. Elle se prénomme TX, avec un équipement et une présentation destinés à renforcer son pouvoir de séduction.

Poussé jusqu'à une cylindrée de 2 165 cm³ de manière à fournir 116 CV à 5 500 tr/mn, le bloc tout alu 4 cylindres en ligne est disposé longitudinalement. La distribution est commandée par un arbre à cames en tête mais l'alimentation s'effectue à l'aide d'un simple carburateur double corps - à starter automatique s'il vous plaît - avec, quand même, un allumage électronique intégral. Le vilebrequin a été muni par ailleurs d'un amortisseur de vibrations.

La R 20 TX est équipée en série d'une boîte de vitesses mécanique 5 rapports, à 5^e surmultipliée procurant aux 1 000 tr/mn une vitesse de 33,71 km/h correspondant dans le cas présent à une puissance administrative française de 11 CV. Une boîte automatique à trois rapports est disponible contre supplément.

La suspension est à quatre roues indépendantes mais, détail curieux, la TX n'est pas équipée du train avant à déport négatif dont les autres versions du

modèle bénéficient, tout comme les 18 et les Fuego. Le freinage est assuré à l'avant par des disques ventilés et à l'arrière par des tambours. La direction à crémaillère est pourvue en série d'une assistance hydraulique. A noter que le poids de la voiture en ordre de marche atteint 1 200 kg sur notre bascule.

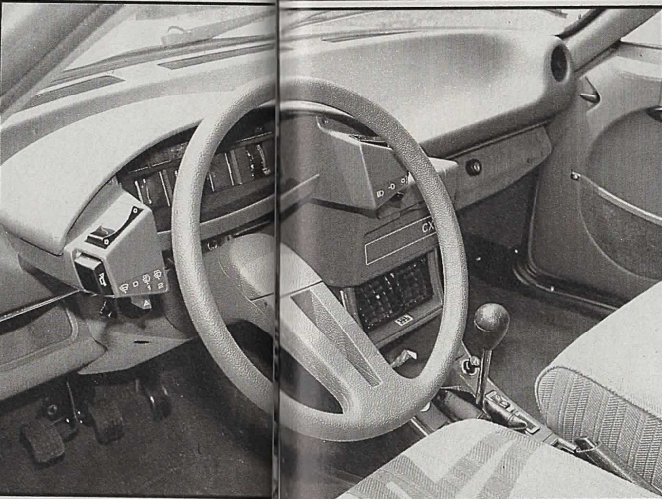
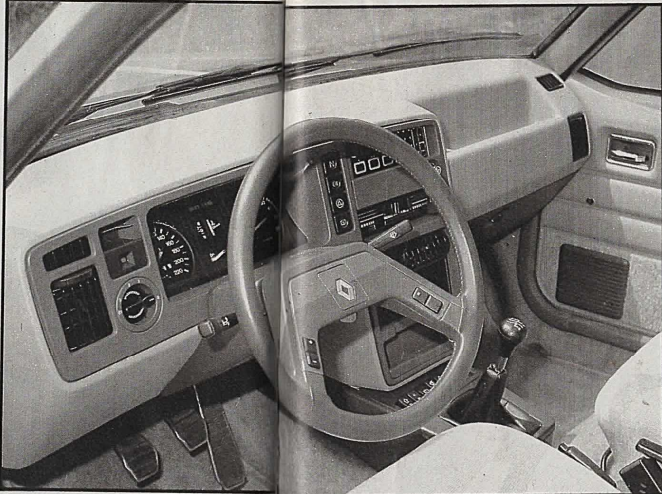
Sa vitesse de pointe de 173,6 km situe la TX à l'avant-dernière place, juste devant la CX, et la situation est en tous points comparable dans le domaine de la nervosité. Si l'on compare ensuite les reprises en 5^e, les résultats sont au contraire très flatteurs. Servie par sa 5^e courte, la TX s'offre le luxe de tenir la dragée haute à toutes ses rivales à partir de 40 km/h et elle ne se voit devancée que par la Lancia à partir de 50 km/h. Les résultats de nos tests d'aptitude au dépassement sont d'ailleurs du même ordre puisque la Renault s'avère la meilleure en utilisant la seule 5^e...

Inévitablement, la TX paie ses excellentes reprises lorsqu'on se tourne vers la consommation. Elle est presque aussi gourmande que la 80 Quattro en consommation de croisière et ses résultats à vitesse constante ne sont pas extraordinaires, surtout à 130 km/h.

Bien que sa tenue de route ne puisse être qualifiée de mauvaise, la conduite de la 20 manque d'agrément par rapport à une voiture moderne. Elle marque une tendance assez prononcée au sous-virage tandis que son roulis en virage apparaît comme une survivance des temps révolus, tout comme son tangage au freinage, ces phénomènes ne contribuant pas à améliorer un bilan confort cependant honnête... En fait, toutes les réactions de la voiture, y compris celles transmises directement par le volant, sont molles et manquent de précision. Toutefois, les freins se classent dans la bonne moyenne.

La planche de bord n'est pas désagréable à contempler et, surtout, l'équipement est extrêmement complet. Il comporte entre autres la commande à distance du blocage des portières par faisceau infrarouge, les lève-glaces électriques à l'avant, le contrôle automatique de la vitesse de route, quatre appuis-tête, le réglage intérieur des projecteurs, l'essuie-glace arrière et le réglage interne du rétro extérieur. La présentation dans son ensemble se veut luxueuse et elle y parvient assez bien.

Dépassée au point de vue comportement routier, la R 20 TX tente de séduire encore grâce à l'opulence de son équipement qui n'est pas sans engendrer un certain confort. Et puis, plus intéressant encore, le volume habitable est important, surtout depuis que le compartiment arrière est réellement transformable. Par rapport à ses sept rivales, c'est la TX qui offre la plus grande largeur utilisable, aussi



Trois styles de tableau de bord : classique (Renault 20 TX), résolument moderne (CX 20 TRE) et beau (BMW 320i)... mais qui nécessite l'aide d'un dictionnaire !

bien à l'avant qu'à l'arrière, le volume libre pour les jambes n'étant pas non plus négligeable.

Cela étant, je serais étonné que la Régie fasse des bénéfices sur ce modèle dont le maintien au catalogue ne s'explique que par le regrettable retard dont souffre celle qui succédera à la R 20/30, c'est-à-dire le R 40 dont l'apparition devrait déjà avoir eu lieu et dont on sait qu'elle sera sans doute propulsée par une version très améliorée du V 6 PRV !

CONCLUSIONS A LA CARTE

■ Les résultats d'une confrontation de ce style peuvent être interprétés de diverses manières. Selon les goûts ou les obligations de chacun, certains des critères inventoriés ci-dessus prendront une importance accrue et, en définitive, il paraît illusoire de conclure systématiquement à la domination d'un modèle ou d'un autre, à moins, bien entendu, que l'un d'entre eux fasse effectivement preuve d'une supériorité écrasante.

Ainsi, si l'on accorde la priorité à la sécurité active, au comportement routier ainsi qu'aux performances pratiques, l'Audi 80 Quattro paraît à proprement parler irréfutable et il est symptomatique de constater que, pour la première fois peut-être depuis de nombreuses années, ce n'est pas à une traction avant que s'adresse un compliment de ce genre... Au reste, les T.A. sont ici en minorité et le fait en soi n'est pas tellement fréquent.

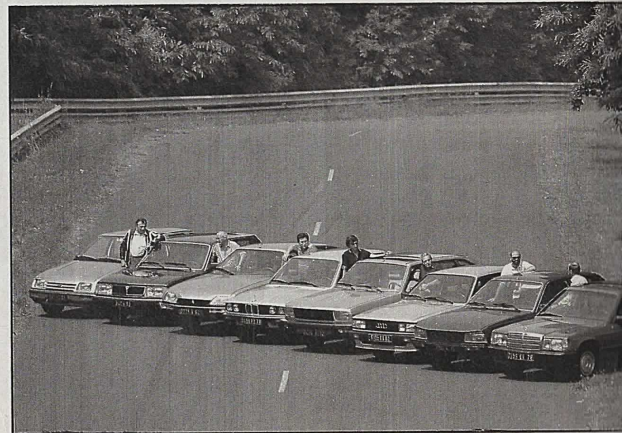
Derrière la voiture allemande, la CX se défend encore bien en raison de son efficacité sur revêtement glissant mais la Mercedes et la Peugeot-Sochaux à le droit d'être flattés du rapprochement - puis, ensuite, la B.M.W. suivie par la Ford ont également droit à un véritable satisfecit à cet égard, en raison du niveau général atteint par leur bilan sécurité/agrément de conduite qui traduit de la part des propulseurs arrière une évolution profonde et bénéfique.

Pour ceux - hélas nombreux - que la consommation préoccupe au premier chef, c'est la Ford Sierra qui remporte la palme, suivie d'assez près par la B.M.W. 3.20i puis par la Mercedes 190 E dont les résultats apparaissent particulièrement probants puisque, contrairement au cas de ses deux concurrents, ils ne sont pas acquis au prix d'un sacrifice d'agrément au point de vue transmission (rapport final trop long).

Si l'on se tourne vers le confort, la suspension hydraulique Citroën a toujours droit à notre respect mais les suspensions classiques ont effectué d'énormes progrès, la Mercedes et, derrière elle, la Peugeot étant particulièrement éloquentes en ce sens qu'elles ne sacrifient rien au comportement routier.

Mais on peut également parler de confort en mettant en bonne place le volume habitable et la richesse de l'équipement. A cet égard, la Renault 20 TX mérite une mention particulière tandis que l'Audi déçoit en matière d'équipement et que la Mercedes s'avère quelque peu exigüe, la Ford et la Peugeot réalisant en l'occurrence un bon compromis.

Les huit voitures au garde-à-vous. Reste l'épineux problème du choix... à moins que votre opinion soit déjà faite !



RENAULT 20 TX - CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

- **MOTEUR** : Puissance adm. : 11. Quatre cylindres longit. 2 165 cm³ - Alésage : 88 mm. Course : 89 mm. Refroidissement eau (7,7 l). Alimentation par un carburateur double corps. Rés. 67 l. Allumage classique. Carter d'huile 5,3 l. Un arbre à cames entraîné par courroie crantée. Culasse et bloc-moteur en léger. Puissance maximale : 116 ch à 5 500 tr/mn. Couple max. 18,5 mkg à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,2 : 1.
- **TRANSMISSION** : Traction av. Boîte à cinq rapports synchr. Vitesse aux 1 000 tr/mn : 4^e : 27,88 km/h ; 5^e : 33,95 km/h.
- **DIRECTION** : A crémaillère assistée. Tours de volant : Diamètre volant : 39 cm. Rayon de braquage : 5,30 m.
- **SUSPENSION** : Quatre roues indépendantes. Ressorts d'aux et barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.
- **FREINS** : Disques ventilés à l'avant et tambours à l'arrière. Circuit et assistance à dépression.
- **PNEUMATIQUES** : 165 SR 14 (190/65 (190/65 HR option)).
- **CARROSSERIE** : Poids : 1 283 kg (AV : 799, AR : 484). Dimensions : Long. : 4,520 m ; Larg. : 1,732 m ; Hauteur : 1,4 m. Empattement : 2,671 m ; Voie AV : 1,444 m ; Voie AR : 1,438 m.
- **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance : 85 ch DIN. Rapport poids/puissance : 10 kg/ch. Autonomie : 53,6 ch DIN. Rapport poids/puissance : 10 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 700 km.

Et puis, il y a la question financière. Dans l'attente du verdict est simple : l'Audi est la plus cotée par la B.M.W. dont les options sont nombreuses qu'onéreuses et la Ford est la chère, suivie par la Lancia Trevi. Mais, bien en une saine appréciation repose sur des critères diversifiés, de façon à modérer une sorte de prix/prestations qui paraît d'ailleurs bien difficile à cerner avec précision.

Si l'on écarte d'emblée les objections de principe formulables à l'encontre des voitures étrangères qui vont de la prise de position politico-économique à l'analyse fine de certains facteurs plus ou moins fiables du réseau, tarifs d'assurance en passant par la facilité de revente et le prix des pièces détachées, je pense que la Ford Sierra possède des atouts importants, tout au moins pour ceux que son aspect ne rebutera pas. En me tournant ensuite vers la traction française, la nouvelle Peugeot 505 représente indiscutablement un alliage fort équilibré entre des tendances souvent difficiles à concilier, cela avec la garantie d'un entretien qui ne s'arrête pas.

La Mercedes 190 E représente-t-elle un véritable investissement automobile ? Je pense que le financier véritable ne sera d'accord pour endosser ce genre de raisonnement mais, quoi qu'il en soit, l'étude de cette voiture apparaît suffisamment éclairée pour supposer que ses acheteurs en voudront vraiment pour leur argent, surtout s'ils souhaitent conserver longtemps leur acquisition.

Ainsi, il appartiendra à chacun des lecteurs de l'A.J. d'opérer son choix, en se souvenant de la prévenance et la qualification technique du concessionnaire ou agent vendeur contribuent fortement à l'agrément d'utilisation d'une voiture, quelle qu'elle soit !