

PRIX DES RÉPARATIONS

(1*) Temps de M.O. en heures et centièmes d'heure. Prix indicatifs T.T.C.	AUDI 100 CD		BMW 520i		CITROËN CX GTI		LANCIA GAMMA IE		MERCEDES 230 E		RENAULT 30 TX	
	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE	PIÈCES	MAIN-D'ŒUVRE
1) Moteur neuf	11.150*	12.50	—	—	12.615	21.50	22.108	10.30	31.833	8.00	22.786	10.00
2) Mot. éch. stand.	6.148*	12.50	12.495	7.75	9.389	21.50	—	—	19.400	8.30	13.930	10.00
3) Boîte de vitesses neuve	10.263	8.00	7.216**	1.90	7.432	14.30	12.230	4.00	7.285	3.00	9.772	5.50
4) Embrayage complet	1.427	6.45	1.594	2.00	698	14.40	2.361	4.30	1.225	4.00	756	6.00
5) Échappement complet	—	—	2.078	0.75	890	1.40	2.421	1.20	2.816	1.30	1.756	1.90
6) Plaquettes freins AV	494	0.50	592	0.60	230	1.20	244	1.00	175	0.20	277	0.80
7) Disques freins AV (les 2)	873	1.40	430	0.75	530	2.90	1.347	1.80	538	2.10	606	2.00
8) Radiateur d'eau	864	1.20	1.564	0.40	1.329	2.60	1.561	0.60	1.532	1.00	1.581	0.80
9) Pare-brise feuilleté	1.406	—	972	1.50	810	2.30	1.514	6.50	1.033	2.30	543	1.50
10) 1 porte AV	1.047	—	1.844	5.70	705	7.80	2.770	8.10	1.598	6.00	1.093	7.30
11) 1 aile AV	798	—	1.073	4.25	441	12.10	1.321	10.50	1.105	7.50	512	5.70
12) Pare-choc AV complet	884	—	1.028	0.50	1.226	3.40	1.758	0.60	1.182	0.20	935	1.60

(1*) Sans cuirassé

** (**) Échange

PRIX ET OPTIONS

AUDI 100 CD	109 800 F
Toit ouvrant manuel	3.400 F
Toit ouvrant électrique	5.910 F
Climatiseur	10.700 F
Antiblocage ABS	11.780 F
BMW 520i	92 260 F
Différentiel autobloquant	2.500 F
Antiblocage ABS	10.908 F
Pneus TRX sur jantes alu	7.884 F
Verrouillage central	1.632 F
Antivol avertisseur	2.624 F
Vitres teintées	1.120 F
Toit ouvrant mécanique	3.568 F
Toit ouvrant électrique	5.076 F
Levè-glace électriques AV	2.788 F
Levè-glace électriques AV et AR	4.832 F
CITROËN CX GTI	95 900 F
Intérieur cuir	6.100 F
Toit ouvrant électrique	2.400 F
Isoter	1.050 F
Peinture noire vernie	700 F
Peinture métallisée vernie	1.900 F
Régulateur de vitesse	1.350 F
LANCIA GAMMA IE	106 996 F
Peinture métallisée	3.200 F
Glaces teintées	1.140 F
Intérieur cuir	7.480 F
Climatiseur et glaces teintées	7.000 F
Boîte automatique	9.740 F
MERCEDES 230 E	105 940 F
Antiblocage ABS	10.208 F
Climatiseur	13.696 F
Peinture métallisée	4.336 F
Toit ouvrant mécanique	4.024 F
Toit ouvrant électrique	5.352 F
Glaces teintées	1.452 F
Glaces AV élec. + verrouillage central	5.400 F
RENAULT 30 TX	93 900 F
Intérieur cuir	5.100 F
Peinture noire vernie	700 F
Peinture métallisée vernie	1.880 F
Air conditionné	5.820 F
Pneus TRX	1.080 F
Toit ouvrant électrique	2.380 F
MOYENNE GÉNÉRALE	8,39
	8,14
	8,12
	7,85
	7,50
	7,32

CONCLUSION

Il semblait jusqu'alors évident qu'une voiture spacieuse, luxueuse et rapide devait inévitablement consommer beaucoup. Les techniciens d'Audi ont voulu prouver le contraire. Ils y sont parvenus avec élégance. La nouvelle Audi 100 CD est à la fois la plus habitable et la plus sobre de sa catégorie. Et pourtant, elle dépasse les 200 km/h en pointe et tourne à 120 km/h de moyenne sur le circuit routier de Montlhéry ! Avec ce nouveau modèle, l'image de marque d'Audi fait encore un bond en avant. La barre se trouve maintenant placée très haut pour les constructeurs qui voudront relever le défi.

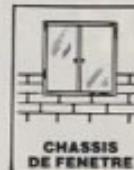
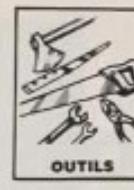
Notre bonne Citroën CX GTI se sort pourtant bien à son avantage de cette confrontation. Mais de vrais essuie-glace et un moteur plus moderne lui font défaut. Bonne prestation aussi de la BMW 520i, qui semble toutefois un peu sous-équipée. Quant aux R 30 TX, Lancia Gamma IE et Mercedes 230 E, elles conservent leurs atouts mais supportent mal la confrontation avec l'Audi à l'heure du bilan global.

CLASSEMENT FINAL

	AUDI 100 CD	CITROËN CX GTI	BMW 520i	RENAULT 30 TX	LANCIA GAMMA IE	MERCEDES 230 E
● Présentation	8	8	8	7	6	7
● Équipement	8	8	6	9	8	6
● Habitabilité	9	8	8	8	7	7
● Coffre	9	7	8,5	9	8	8
● Confort	9	10	8	9	9	8
● Silence	8	8	9	7	8	8
● Performances	9	9	8	9	10	6
● Tenue de route	9	10	8	7	8	8
● Freinage	8	9	7	7	8	8
● Direction	8	9	10	9	7	9
● Boîte de vitesses	8	8	9	8	8	9
● Visibilité/maniabilité	8	5	8	8	6	8
● Consommation	10	6	9	5	6	4
● Budget	6,5	8	7,25	8	6	6,5
MOYENNE GÉNÉRALE	8,39	8,14	8,12	7,85	7,50	7,32

Voici D. RUST, le nouvel anti-rouille double action

(Utilisé par la Royal Navy)



D. RUST stoppe la rouille et l'empêche de revenir pendant 7 ans

● Plus de grattage

Testé pendant plus de 7 ans par l'Institut National Suédois pour l'Artisanat et l'Industrie

"D. RUST" est si révolutionnaire que les responsables de l'Institut National Suédois pour l'Artisanat et l'Industrie ont accepté de le tester publiquement en l'exposant aux conditions les plus rudes et dégradantes qui soient.

En 1960 à Lovön (Suède), ils recouvrent quatre disques d'aérien avec le produit "D. RUST". Puis ils les peignent et les placent au bord de la mer où, jour après jour, ils furent exposés aux pires intempéries et aux embruns salés.

Au bout de deux ans, chaque trimestre, ils allèrent constater et enregistrer les résultats.

Ces résultats furent stupéfiants :

Après 7 ans d'expérience, sans avoir été repeints, les disques d'aérien ne présentent que de légers signes d'altération. Conséquences : les plus grands industriels suédois exigèrent désormais d'utiliser exclusivement cet étonnant produit protecteur. Dans tous les domaines, depuis la fabrication des moteurs de voitures jusqu'à ceux des bateaux. Même la Compagnie Royale d'Aviation de Scédermariand le commanda

● Plus de récurages métalliques!

aussitôt. Utilisé par tous les navigateurs y compris la célèbre "Royal Navy" anglaise.

● Des centaines d'usages

"D. RUST" a des centaines d'usages que ce soit à la maison ou dans l'industrie. Il élimine la rouille des outils, des carrosseries de voitures, des camions, des tuyaux, des portails, des châssis de fenêtre... bref, de tout ce qui peut être atteint par la rouille. "D. RUST" double action, à un pouvoir dissolvant et préventif à la fois. Il agit sans vous demander de

moindre effort. Il suffit de l'étaler ou simplement de le pulvériser sur la surface rouillée et le travail se fait tout seul. Il détruit d'abord la rouille déjà formée, puis en séchant il forme une couche de phosphate hautement protectrice sur laquelle on peut immédiatement appliquer de la peinture.

"D. RUST" évite de coûteuses réparations sur les surfaces rouillées. Il n'endommage pas les chromes ni les surfaces peintes. Il n'est pas inflammable.

90 JOURS DE GARANTIE DE REMBOURSEMENT
Nous vous invitons à utiliser vous-même "D. RUST" sur un objet rouillé. Laissez le plier et le mordre 90 jours. Si vous n'êtes pas complètement satisfait du résultat, retournez-nous ce que vous restez du produit. Il sera entièrement remboursé en TOTALITE.

BON POUR 3 MOIS D'ESSAI SANS ENGAGEMENT

AR - 57. K. 2

Envoyez ce Bon d'Essai gratuit (satisfait ou remboursé) à : O.G.P. (Service AR) 31, rue Lamartine 75009 Paris

OGP	OPTIONAL GENERAL PURPOSE
DE 90 JOURS	
Vous devrez établir soi-même votre anti-rouille double action. Si vous me remboursez la totalité, immédiatement et intégralement (y compris les frais d'envoi), sous cette garantie, envoyez-moi :	
<input type="checkbox"/> OUI, je désire essayer votre anti-rouille double action D. RUST. Il doit stopper la rouille en quelques secondes et l'éliminer de revenir. Sinon je renverrai ce qu'il me reste.	
F.P. <input type="checkbox"/> 1 flacon 1/4 de litre : 74,80 F + 6,70 F de frais d'envoi ARM <input type="checkbox"/> 1 flacon 1/2 litre : 105,80 F + 8,60 F de frais d'envoi ARG <input type="checkbox"/> 1 flacon 1 litre : 175,80 F + 12,80 F de frais d'envoi	
<input type="checkbox"/> Je tiens à économiser les frais de contre-remboursement en joignant mon règlement de F. par : <input type="checkbox"/> mandat-lettre <input type="checkbox"/> chèque bancaire <input type="checkbox"/> chèque postal complet (3 volets) à l'ordre de O.G.P PARIS	
<input type="checkbox"/> Je préfère payer au facteur à réception du colis. Dans ce cas, je paierai en plus les frais de contre-remboursement, soit 17,70 F pour 1/4 de litre, 22,10 F pour 1/2 litre, 26,30 F pour 1 litre.	
M. <input type="checkbox"/> NOM (souscrit) : PRENOM : _____ <input type="checkbox"/> RUE : _____ Code Postal : 1 1 1 1 1 1 1 VILLE : _____	

L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

EXCELSIOR PUBLICATIONS S.A. - 5, rue de la Baume - 75382 Paris Cedex 08 - Tél. 563.01.02

DIRECTION

Directeur Général : Jacques Dupuy

Directeur Redacteur en Chef : Paul Dupuy

Attaché à la Direction : Pierre Allanet

Directeur adjoint : Jean-Pierre Beauvalet

Directeur financier : Jacques Behar

COMITÉ DE RÉDACTION

Claude Chambonaud

Roger Michelot

Jacques Brayer

Raymond Goulaumès

Pierre Pingat

Paul Maugras

Arnold de Warensquiel

Raymond Carcaillon

RÉDACTION

Rédacteur en chef : Alain Bertaut

Secrétaire de rédaction : Jeannine Gouhot

Rédacteurs automobiles : Luc Augier

(Industrie et sport) : Jean-Pierre Gratiot

(chef des informations) : Jean-Pierre Malcher (essais)

François Cardon (essais)

Rédacteurs tourisme et loisirs : Jean-Erik Linnemann

(tourisme) : Jean Taverné (tourisme)

Luc Feliot (photo)

Nicky Grassart (caravane)

Jean Bernard (nautisme)

Didier Rose (autoradio)

Conseil juridique : Albert Hamdi

Service artistique : Claude Roisse

Maquettistes : Louis Boussange

Alain Tercinet

Photographe : M. Toscas

SERVICES COMMERCIAUX

Marketing et Développement : Christophe Veyrin-Farrer

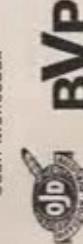
Abonnements : Elisabeth Drouet

assistée de Patricia Rosso

Monique Dandonneau

Ventes au numéro : Bernard Heraud

Relations extérieures : Michèle Hilling

PUBLICITÉExcelsior Interdeco
67, av. des Champs-Élysées,
75008 ParisTél. 225.53.00
Directeur de la Publicité : Jean Monceaux**AUTOMOBILE****Auto Pratique**

Les enfants en voiture 70

Sport Auto

F.I. : Prost, Laffite, les illusions perdues 74

**TOURISME****Les dernières nouveautés 32****Spécial Hiver**

Le soleil au loin, les croisières 93

**Tourisme****Les essais****Match****6 grandes "routières"****Audi 100 CD, BMW 520i,****Citroën CX GTI, Lancia Gamma IE, Mercedes 230 E, Renault 30 TX.****Tableaux comparatifs****L'Opel Corsa 1000 Luxus****64****LOISIRS****Tourisme-loisirs** 120**Photo**

Les « ultra-compacts » 123

Caravane

Le camping-car au Salon 126

Autoradio

Les « haut de gamme » 130

Les jeux

Mots croisés 143

Maquettisme

Elles ont gagné 144

ACTION SERVICE**Les Centres de Sécurité**

Où sont-ils 4

Sous abonnement au no 100, 498 950 exemplaires

Nos tarifs augmentent à compter du prochain numéro

**Profitez encore de l'ancien TARIF 76 F
1 AN — 11 NUMÉROS**

BULLETIN D'ABONNEMENT A L'ACTION AUTOMOBILE

A découper ou recopier et retourner paient joint à L'ACTION AUTOMOBILE, 5, rue de la Baume, 75008 PARIS

• A COMPTER DU N° VUEILLEZ M'ABONNER POUR 1 AN

NOM _____

Prénom _____

No _____

Code postal _____

Ville _____

Age et profession (facultatif) _____

• CI-JOINT MON RÈGLEMENT DE CCP 3-volts, □ mandat-lettre, ETABLISSEMENT DE L'ORDRE DE L'ACTION AUTOMOBILE

ETRANGER : Mandat international ou chèque compensable à Paris

Recommandé et par avions - nous consulter.

ÉTRANGER 110 F

Copyright Action Automobile et Touristique

Directeur de la publication : J. DUPUY ● Imprimaria et Héliogravure des Nouvelles Nouvelles de Strasbourg ● Dépôt légal n° 82007782 ● Nu de Com. Paritaire : 56.511

L'AUDI 100 FACE A LA CONCURRENCE



MERCEDES 230 E

105 940 F

12,2 l/100 à 120 km/h

10 CV/136 ch DIN

BMW 520i

92 260 F

9,7 l/100 à 120 km/h

9 CV/125 ch DIN

LANCIA GAMMA IE

106 096 F

11,3 l/100 à 120 km/h

14 CV/140 ch DIN



AUDI 100 CD

109 800 F

8,5 l/100 à 120 km/h

11 CV/136 ch DIN

CITROËN CX GTI

95 900 F

12,0 l/100 à 120 km/h

13 CV/128 ch DIN

RENAULT 30 TX

93 900 F

12,0 l/100 à 120 km/h

15 CV/142 ch DIN

L'industrie automobile se trouve aujourd'hui à un tournant de son histoire. D'un côté, les difficultés économiques incitent à limiter les investissements et à produire des voitures bon marché. D'un autre côté, la clientèle devient plus exigeante et boude les fausses nouveautés. Cela est vrai pour les voitures de bas de gamme et plus évident encore pour des modèles dont les prix se situent aux alentours de 100 000 F.

Avec sa nouvelle Audi 100, le groupe V.A.G. a fait sensation au Salon de Paris. Non contente d'afficher des qualités aérodynamiques record, elle séduit par sa ligne, par sa technologie, par son habitabilité, sa présentation, son confort. Et même par son image de marque toute neuve bâtie en compétition par l'Audi Quattro.

Un vieux slogan disait : « le prix s'oublie, la qualité reste ». Il semble que les constructeurs allemands aient adopté cette devise tant ils s'attachent à offrir à la clientèle des produits toujours plus sophistiqués, séduisants et efficaces.

Notre propos n'étant pas de dresser le panthéon de l'industrie allemande et d'Audi, en particulier, nous avons sélectionné 5 modèles représentatifs concurrents de la nouvelle Audi 100 dans sa version CD (haut de gamme).

Parmi ces concurrents, on trouve deux françaises : la Citroën CX GTI, valeur sûre parmi les grandes routières, et la Renault 30 TX qui n'occupait que la 42^e place au « hit-parade » des immatriculations l'année dernière, en dépit de prestations pourtant intéressantes. Pour l'Allemagne, la BMW 520i et la Mercedes 230 E viennent s'ajouter à l'Audi, tandis que la Lancia Gamma IE a eu les honneurs de la sélection pour représenter l'Italie. Tous ces modèles ont pour dénominateur commun : une vocation de grandes routières confortables et rapides ; leur puissance est comprise entre 125 et 142 ch et leur prix se situe dans une fourchette allant de 90 000 à 110 000 F.

Il existait, certes, quantité d'autres modèles comparables telles la Peugeot 604 STI

(99 800 F), la Talbot Tagora SX (94 000 F), l'Alfa-Romeo Alfa 6 (92 744 F), la Rover 2600 S (86 900 F seulement), etc. Mais en fonction de nos impératifs techniques et après mures réflexions, nous nous sommes arrêtés aux cinq modèles cités plus haut. Il convient aussi de remarquer que, par ses dimensions, son habitabilité, ses performances et même sa présentation, la nouvelle Audi 100, dans sa version CD, pourrait également être confrontée à des modèles plus prestigieux et plus chers comme la BMW 728i, la Mercedes 280 SE, la Rover 3500, etc.

A tout seigneur tout honneur. Nous débuterons ce match par un essai détaillé de l'Audi 100. Il sera suivi des essais, séparés, des cinq modèles concurrents. Nous rompons ainsi avec notre formule habituelle. Toutes les informations concernant la technique, l'équipement, les performances ou le budget sont regroupées sous forme de tableaux comparatifs (p. 60, 61 et 62).

Comme on pouvait s'y attendre, l'Audi sort victorieuse de cette confrontation. Mais elle n'écrase pas pour autant ses rivaux. Ainsi, la Citroën CX GTI aurait-elle pu faire jeu égal, voire devancer l'Allemande en dépit d'une conception qui date de 1974 déjà ! Hélas, elle a deux graves défauts : sa consommation est relativement élevée, et, surtout, elle plonge son conducteur dans l'angoisse dès qu'il commence à pleuvoir en raison de son essuie-glace unique et dangereusement inefficace. La BMW 520i n'est pas distancée non plus. Un équipement plus complet en série et des pneumatiques plus largement dimensionnés lui auraient permis de figurer en meilleure place. Pour la R30 TX, pas de mystère, son principal défaut est connu : la consommation. Nous lui reprocherons aussi un comportement routier moyen et une carrosserie peu enthousiasmante. La Lancia Gamma IE et la Mercedes 230 E, en dépit de certaines qualités évidentes, réalisent un score modeste en raison de leur consommation, de leur budget et des performances en ce qui concerne la Mercedes.

ESSAI

L'AUDI 100 CD

La plus moderne

Une nouvelle robe réussie
sur une mécanique éprouvée.

Des prestations excellentes
mais un prix élevé.



Les origines de la firme Audi remontent à 1909, mais le véritable démarquage de la marque date de 1965 — accord avec Volkswagen — et ensuite, en 1969, l'association avec NSU. La première Audi 100 a vu le jour en 1968 et, depuis cette époque, on considérait généralement que les Audi ne jouissaient pas d'une image en rapport avec leur véritable qualité technologique. Jusqu'à l'apparition de la Quattro et de son engagement sur la scène sportive, le grand public ignorait la marque Audi. En deux ans, la firme d'Ingolstadt s'est forgée une image de marque exceptionnelle. Avec la nouvelle Audi 100, directement dérivée du projet Auto 2000 dont nous avions présenté une prise en mains en janvier, Audi capte une nouvelle fois l'attention du grand public et démontre ainsi sa capacité à innover plus rapidement que la concurrence.

TECHNIQUE

La nouvelle Audi 100 se distingue de l'ancien modèle, déjà très séduisant, essentiellement par une amélioration des qualités aérodynamiques et du confort, sans préjudice pour les performances. Avec un C_x de 0,32 dans sa version CD (0,30 pour la version de base), l'Audi 100 est actuellement la plus aérodynamique des voitures de série, berlines et coupés ! Ce résultat est d'autant plus satisfaisant qu'il a été obtenu sans faire à l'élegance, bien au contraire. Si la Ford Sierra ne fait pas l'unanimité pour ce qui est de son dessin il semble bien que l'Audi, elle, rassure tous les suffrages. L'amélioration du confort est passée par une sensible augmentation des dimensions extérieures d'où une meilleure habitabilité. La suspension bénéficie d'un meilleur amortissement. Le niveau sonore a pu être abaissé, grâce à la dimi-

nution des bruits aérodynamiques. Et les performances ont été améliorées, en ce qui concerne la vitesse de pointe, grâce au C_x exceptionnel et à peu près maintenues pour ce qui est des accélérations et reprises, grâce à une recherche poussée de l'allégement (logement de la mini roue de secours en polyester, intérieurs de porte et cric en alliage léger, vitres minces, etc.).

PRÉSENTATION (8/10)

Avec 4,79 mètres de long et 1,72 m de large, l'Audi 100 devient une berline imposante. Si l'on s'en tenait aux dimensions, on pourrait la comparer aux BMW série 7, aux 604 et autres Volvo 760. Sa ligne, essentiellement dictée par des impératifs d'ordre aérodynamique, n'en est pas moins réussie. Le dessin de base aurait pu donner naissance à une

Pas de gouttières, pas de montants saillants, des vitres très galbées : des solutions aérodynamiques inédites en grande série (photo du haut). On aperçoit sur cet éclaté le moteur 5 cylindres placé en porte-à-faux avant.

ESSAI

voiture banale, mais en l'occurrence, les contingences techniques ont permis de réaliser un mariage heureux avec les idées des stylistes. Suivant les angles sous lesquels on l'examine, la dernière née d'Ingolstadt rappelle un peu la R80 — ce qui est bien normal —, la Lancia Gamma Coupé ou encore les Mercedes classe S. Les lignes sont à la fois tendues, avec un capot plongeant et une ceinture de caisse qui se prolonge jusqu'à l'extrémité supérieure de l'aile arrière, et rondes avec des surfaces très très galbées. On apprécie aussi l'inclinaison du pare-brise et de la lunette arrière ainsi que la technique permettant l'affleurement des vitres latérales avec les montants. Astuce coûteuse en fabrication mais très bénéfique sur le plan aérodynamique. Bien entendu, les roues sont cernées, les essuie-glace



Peu d'instruments, mais un nouveau système de contrôle nous avertira en cas d'anomalie de température d'eau, de pression d'huile, etc.

sont partiellement masqués, au repos, par le capot avant, et le rétroviseur extérieur arbore une forme qui ne déparerait pas sur un prototype de compétition. L'assiette de la voiture est très plongeante lorsqu'elle n'est pas chargée. Mais, pour notre part, nous la trouvons plus belle avec quelques bagages dans le coffre ! Cela dit, nous sommes incontestablement en présence d'une voiture à la fois imposante et séduisante. A l'intérieur, pas de surprise, pas de gadget, pas de futilité. Une instrumentation minimum, nette, claire, précise, regroupée dans un boîtier dont les contours se confondent avec la jante du volant. Le moulage de l'ensemble de la planche de bord est excellent, la sellerie est très belle, la moquette aussi et les mariages de couleurs ne méritent pas de critique particulière. D'aucuns trouveront ce type de présentation intérieure triste, mais en ce qui nous concerne nous apprécions cette sobriété que l'on retrouve d'ailleurs sur les Mercedes et les BMW.

EQUIPEMENT (8/10)

Pour une voiture dont le prix dépasse les 100 000 F, il est bien évident que le client a le droit de se montrer exigeant dans le domaine de l'équipement. Le 8 sur 10 sanctionne quelques lacunes peu importantes du style absence de voltmètre, de manomètre d'huile ou de réglage

du volant ; on peut regretter aussi l'absence d'un vide-poche de console centrale comme sur la BMW 520i, très pratique pour le portefeuille, les lunettes de soleil et les tickets d'autoroute. Mais les équipements essentiels sont présents. On note, bien sûr, le pare-brise feuilleté, les ceintures de sécurité à enrouleurs AV et AR, les phares à iodé, les anti-brouillards, les feux AR de brouillard, les feux de recul, les lave-phare, le verrouillage central des portes et du coffre, les vitres électriques (absentes sur notre voiture d'essai mais néanmoins prévues pour les modèles destinés au marché français), les appuis-tête AV et AR, des poignées de maintien aux 4 places, les vitres teintées, le compte-tours, le compteur journalier, le « sac à skis » permettant de transporter des skis dans le logement dans le coffre avec une partie dépassant dans l'habitacle au-dessus de l'accoudoir arrière, etc.

L'ennumération complète serait fastidieuse et nous vous renvoyons, pour plus d'informations, à notre tableau des équipements page 60.

HABITABILITÉ (9/10)

La nouvelle Audi 100 fait partie des voitures les plus spacieuses toutes catégories confondues ! Voici les cotés que nous avons mesurés : largeur à hauteur des coussins : 148 cm à l'AV et 147 cm à l'AR. Il s'agit là de valeurs voisines de celles des BMW série 7 et des Mercedes classe S. En ce qui concerne la garde sur sièges, nous avons mesuré 100 cm à l'AV et 91 cm à l'AR. Encore des dimensions rarissimes. Mais le plus spectaculaire concerne l'habitabilité aux places arrière. En avançant au maximum le siège conducteur, l'espace réservé aux jambes des passagers arrière atteint 46 cm. En reculant le siège conducteur au maximum, il reste encore 23 cm et en position moyenne, correspondant à une bonne position de conduite pour une personne mesurant environ 1,75 m.

la cote relevée est de 29 cm. C'est exceptionnel. Dans ces différents cas de figure, la distance entre les dossier AV-AR est de 93, 70 et 77 cm.

COFFRE (9/10)

Avec 583 dm³ selon nos mesures ou 570 dm³ selon les mesures d'Audi (effectuées à l'aide de blocs géométriques), le coffre de l'Audi 100 offre des possibilités de chargement nettement supérieures à celles des modèles concurrents. Il faut également noter un effort visant à abaisser le seuil de chargement (la jante arrière est solidaire de la malle et du couvercle).

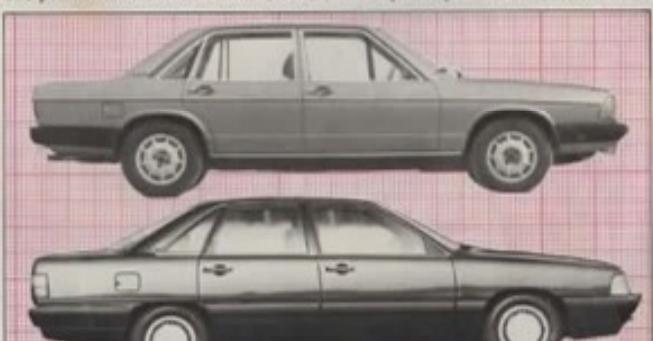
Un seul regret : la mini-roue de secours se trouve au fond du coffre. Vous imaginez ce qu'il vous reste à faire en cas de crevaison sur la route des vacances !

CONFORT (9/10)

Par rapport à l'ancienne Audi 100, généralement considérée comme une voiture confortable, le nouveau modèle bénéficie d'améliorations portant aussi bien sur la suspension que sur les sièges et l'insonorisation. Côté suspension, les efforts ont porté sur l'amortissement afin de réduire les mouvements de pompage en courbe. L'Audi 100 conserve un peu cette tendance sur mauvaises routes en conduite rapide, mais sans que le confort en souffre réellement. Les sièges offrent des dimensions plus généreuses ainsi qu'un meilleur maintien lateral et dorsal. Les cuisses sont également mieux soutenues. Quant au dossier, il est évidemment inférieur à celui des sièges de la Citroën CX, mais n'en demeure pas moins très acceptable. Notons encore que le siège conducteur est réglable en hauteur, que les rétroviseurs extérieurs se règlent depuis l'habitacle et que la climatisation est particulièrement efficace.

SILENCE (8/10)

Comme on pouvait l'espérer, les bruits aérodynamiques se trouvent réduits de



L'ancienne et la nouvelle Audi 100. On remarque le capot et le pare-brise très inclinés, la lunette arrière relevée, et les formes plus rondes du nouveau modèle. La CX est ainsi sensiblement améliorée.



FAÇON NON NÉGLIGEABLE

Les bruits de roulement ont été également bien maîtrisés. Cependant l'Audi ne surclasse pas la concurrence dans ce domaine. A 60 km/h sur pavé, on enregistre des résonances partiellement dues aux pneumatiques (des Pirelli P5 en l'occurrence) et le moteur émet un son vibrant et sourd. En 5^e, vitesse stabilisée, on ne l'entend pas trop, mais en accélération sur les rapports intermédiaires on n'entend plus que lui.

PERFORMANCES (9/10)

Chez Audi, on ne se contente pas de compromis médiocres. Ce n'est pas parce que la tendance est à l'économie et au confort qu'il faut négliger l'efficacité, les performances ou le brio. L'image de marque est en jeu.

Pour ce qui est de la vitesse de pointe, on enregistre un gain de près de 10 km/h par rapport à l'ancien modèle équipé du même moteur. Nous avons en effet chronométré notre voiture d'essai à 202,5 km/h au régime de 5 800 tr/min (vitesse à Montlhéry avec correction).

Ce progrès est naturellement dû aux qualités aérodynamiques de la carrosserie. Dans le domaine des accélérations et reprises, on enregistre une légère régression. Au 1 000 m départ arrêté, nous avons réalisé 32,6 contre 31,6 pour l'ancien modèle et les temps de passage de 80 à 120 en 4^e demeurent très comparables (10,9 contre 11,0). Notons cependant que, dans la majorité des mesures de reprises, l'Audi 100 est très nettement battue par ses concurrentes. Et encore disposons-nous de la boîte 5 vitesses « courte » ! En dépit de cette relative paresse pour les reprises, le rendement global est très satisfaisant pour une voiture de ce gabarit. Sur le circuit routier de Montlhéry, nous avons réalisé une moyenne de 120,267 km/h, soit pratiquement égal avec la CX GTI et la Renault 30 TX. Rappelons, pour mémoire, que l'Audi dispose d'un moteur de 2,2 l contre 2,4 l pour la CX et 2,6 l pour la R30, ces dernières étant, de surcroit, plus compactes.

TENUE DE ROUTE (9/10)

L'Audi 100 est une traction avant qui tire la quintessence de cette option technique, pourtant a priori discutable pour une voiture de ce gabarit et de cette classe. Nous sommes incontestablement en présence d'une grande routière, saine, efficace et facile à conduire. La moyenne réalisée sur le routier de Montlhéry est déjà éloquente, mais il faut ajouter que cette performance a été réalisée dans les meilleures conditions de sécurité. Pas de sousvirage intempestif, pas de décrochage soudain du train arrière, pas de roulis excessif, pas de perte d'adhérence à la réaccélération en sortie de virage. Bref, sur route sèche, il est possible de conduire vite sans la moindre crainte. Par temps de pluie, il faudra naturellement veiller à ne pas accélérer ou freiner trop brutalement, mais le comportement demeure très convaincant et rassurant.

FREINAGE (8/10)

Nous avons maintes fois critiqué le freinage des Audi 100 en raison d'une pédale « spongieuse » provoquant parfois des palpitations cardiaques ! Sur ce nouveau modèle, Audi s'est attaché à résoudre ce problème et l'on dispose désormais d'un freinage correct et facile à doser. Autre point très positif : le système anti-blocage ABS est proposé en option.

DIRECTION (8/10)

Si elle est suffisamment douce et précise, la direction de l'Audi 100 est, en revanche, affectée d'un mouvement de balancier quasi permanent. La tenue de cap, excellente même par vent de travers, n'en souffre pas, mais le phénomène surprend.

BOÎTE DE VITESSES (8/10)

Initialement, les nouvelles Audi 100 devaient toutes être équipées de la transmission 5 rapports (4 + E). Dans le cas de la version CD 136 ch, cela donnait 34,6 km/h pour 1 000 tr/min en 4^e et 45,2 km/h en 5^e ! Autant dire qu'avec une telle boîte, il faut jouer du change-

ment de vitesses pour les dépassements ou les côtes ! Fort heureusement, une boîte « courte » sera aussi proposée en France et notre voiture d'essai en était équipée. La vitesse pour 1 000 tr/min est de 27,3 km/h en 4^e et de 35,2 km/h en 5^e. C'est encore assez long, mais l'étagement est satisfaisant. La commande est un peu ferme, mais la précision est excellente.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (8/10)

Avec une surface vitrée très importante, de bons essuie-glace et un système de désembuage efficace, la visibilité ne pose aucun problème, même par très mauvais temps. Un progrès évident a, d'autre part, été accompli pour les phares qui sont désormais satisfaisants. On apprécie aussi les anti-brouillards et les lave-phare en série. Enfin, en dépit de son encombrement important, parfois gênant pour stationner, l'Audi 100 se révèle tout de même assez maniable.

CONSOMMATION (10/10)

Il s'agissait de l'objectif principal de ce nouveau modèle. Force nous est de reconnaître qu'il est atteint à 100 %. Il n'y a pas si longtemps, les voitures aussi rapides et confortables consommaient pour ainsi dire le double des valeurs obtenues avec cette Audi 100. A 90 km/h stabilisé, nous avons enregistré 6,76 l/100, A 120 km/h stabilisé, il faut compter 8,50 l/100 et à 160 km/h : 13,40. En ville nous avons consommé en moyenne 11,0 l/100. Ces chiffres sont éloquents. La concurrence est surclassée.

BUDGET (6,5/10)

Vendue à 109 800 F (soit près de 11 millions d'anciens francs), on pourrait considérer, étant donné sa classe, ses performances et son équipement, que ce prix est amplement justifié. Mais pour la même somme, on peut s'offrir une Mercedes 230 E avec l'ABS ou une BMW 520 également avec l'ABS et un équipement radio de premier choix. En conclusion, nous pensons que l'Audi 100 CD est tout de même un peu chère.

Pour l'entretien et les réparations, nous noterons d'abord que les mécaniques Audi sont généralement fiables. La protection contre la rouille est efficace et assortie d'une garantie de 6 ans. L'accès mécanique est assez bonne. Mais les pièces de rechange sont assez chères.

CONCLUSION

Nous venons après avoir passé en revue ses principales concurrentes, que l'Audi 100 CD fait jeu égal, en tête de classement, avec la Citroën CX GTI. Elle est, en fait, principalement pénalisée par son prix d'achat et celui des réparations. On pourrait aussi lui reprocher un certain manque de maniabilité en ville, mais la CX n'est pas plus maniable, au contraire. Cela étant le bilan général est très positif et, compte tenu de ses qualités, nous pensons que l'Audi 100 mérite bien d'être élue « Voiture de l'Année ».

LA BMW 520i

La plus raffinée

Un moteur magnifique
Des performances remarquables
Une construction soignée,
mais un équipement insuffisant

Pour représenter BMW dans ce match, nous avons hésité entre la 520i et la 525i. Nous avons finalement opté pour la 520i considérant qu'elle touchait une plus large clientèle grâce à un rapport prix/performances assez intéressant. Avec un poids pratiquement identique et une cylindrée inférieure de 153 cm³ seulement à l'Audi 100 CD, la confrontation entre ces deux nouveaux modèles se justifiait aisément. Il faut, en effet, considérer que les BMW de la série 5 ont reçu, l'année passée, des modifications comparables à celles dont vient de bénéficier l'Audi 100.

Afin de préserver sa silhouette, sa calandre, bref son identité, la BMW série 5 a été remaniée avec prudence. Il en résulte un Cx de 0,38, honorable, mais nettement moins intéressant que celui de l'Audi 100.

Nous venons que l'excellent moteur 6 cylindres en ligne BMW compensse le handicap de Cx tant du point de vue consommation que de performances. Rappelons que les nouvelles série 5 ont aussi bénéficié de nouvelles équerres de suspension et d'un allègement non négligeable qui lui permettent finalement de rivaliser avec des modèles concurrents de plus forte cylindrée.

PRÉSENTATION (6/10)

La qualité de finition et de présentation des BMW est bien connue et a contribué pour une bonne part au prestige de cette marque. Éléments de carrosserie bien ajustés, peinture d'excellente qualité, sellerie impeccable. L'écart de prix par rapport à d'autres modèles se justifie par le sérieux et la rigueur apportées à la construction. Cela étant, la nouvelle carrosserie ne nous a pas séduit. L'avant est moins agressif, mais l'arrière est alourdi ; les feux arrière ont une allure vieillotte et les roues sous-dimensionnées s'arrangent bien. Finalement, nous préférons l'ancien modèle.



150 m

Surtout pour qui aime rouler rapidement sur routes sinuosités.
SILENCE (9/10)

Il est relativement difficile de départager les différents modèles de ce match dans le domaine du silence de fonctionnement. La BMW 520i prend cependant l'avantage grâce à d'excellentes valeurs relevées à l'radeau du sonomètre, mais aussi en raison d'une absence totale de petits bruits parasites. En outre, le moteur reste discret et agréable lorsqu'il est sollicité sur les rapports intermédiaires, ce qui n'est pas le cas pour la Lancia par exemple.

CONFORT (8/10)
 Indiscutablement, les sièges de la BMW sont plus fermes que ceux de la Citroën CX ou de la Renault 30. La suspension est, elle aussi, moins souple, mais elle s'accorde parfaitement avec les sièges. Dans l'ensemble, le confort nous semble très satisfaisant.

n'avaient pu faire mieux que 32,6 sec. En vitesse de pointe, la situation est inversée avec 196 km/h pour la BMW contre 202 pour l'Audi qui se montre également plus convaincant en reprises. Sur le routier de Monthéry, la BMW est battue par la Lancia, la Renault, la Citroën et l'Audi. Les freins et les pneumatiques sont responsables de cette performance modeste.

TENUE DE ROUTE (8/10)
 Sur route sèche, on apprécie la précision de guidage du train avant. Ce train avant est si efficace que l'on se demande parfois si le train arrière saura se monter à la hauteur en restant lui aussi rivé au sol. En fait, la BMW 520i surprend par son agilité et son élégance. Quels que soient le profil et l'état de la route, il est possible de la conduire à allure soutenue en toute sécurité en dépit de ses pneus de série sous-dimensionnés. Sur route

mouillée, sa conduite devient un peu décalée en raison d'un relatif manque de poigne sur les routes humides.

FREINAGE (7/10)
 Avec ses pneus trop étroits et une mauvaise répartition du freinage, notre voiture d'essai freine mal. Le moindre freinage un peu appuyé engendrant immédiatement un blocage des roues avant, nous avons éprouvé les plus difficultés pour bouter normalement nos deux tours de circuit rouler en conduite rapide. Avec des pneus plus larges et un bon réglage de répartition, le freinage serait correct. Avec l'option Michelin TRX et l'option ABS la sécurité augmente de 100%.

DIRECTION (10/10)
 Elle est douce, précise, dotée d'un rappel judicieux. Elle file bien les imperfections du revêtement tout en permettant de bien « sentir » la route. Bref, une direction idéale.

BOÎTE DE VITESSE (9/10)

Notre voiture d'essai était équipée de la boîte « longue », montée en série. La vitesse de pointe de 196 km/h est donc atteinte en 4 à 6500 tr/min, alors que la vitesse max en 5^e est de 191 km/h à 5 100 tr/min. La commande est excellente, la synchronisation aussi et les vitesses se passent du bout des doigts. Une boîte sport est proposée en option.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (6/10)
 Surfaces vitrées importantes, assise glace et système de désembuage efficaces, puissance d'éclairage satisfaisante ; mais la visibilité AR est compromise par les appuis-tête aux 4 places. La maniabilité est excellente.



BUDGET (7,25/10)
 Sans option, la BMW 520i est proposée au prix de 92 260 F. C'est donc la moins chère des six modèles comparés. Les portes sont rares, l'accessibilité mécanique est bonne, mais les pièces détachées — comme les options — sont chères.

BILAN GÉNÉRAL : 3^e (8,12/10)
 Sûre, sûre, sportive, spacieuse et cependant maniable, la BMW 520i est desservie dans cette confrontation par son équipement incomplet et par un freinage peu convaincant. On peut éviter d'opter pour environ 14 000 F de plus, disposer d'un équipement complet et de pneus Michelin TRX sur jantes alliage. Et en ajoutant encore environ 11 000 F, l'ABS vous assure un freinage presque parfait.

Tableaux comparatifs p. 60-61-62 ►

LA CITROËN CX GTI

La plus confortable



Un comportement routier étonnant et des performances excellentes
Elle soutient bien la comparaison avec l'Audi 100 CD



ESSAI

Si la CX est aujourd'hui battue sur son propre terrain par la nouvelle Audi, il ne faut pas oublier que son appariion remonte à 1974, et qu'un Cx de 0.36 à cette époque était tout à fait exceptionnel, comme l'était révolutionnaire celui de la DS 19 — le même — en 1955. Après six ans d'existence, la CX a bien évolué tant sur le plan technique que sur celui de la présentation. Nous devons avouer que nous avons beaucoup apprécié le confort et l'efficacité, tout en souplesse, de cette voiture qui est, à n'en pas douter, une très grande routière.

La CX GTI aurait d'ailleurs été classée première ex-aequo dans ce match si la visibilité offerte par temps de pluie n'était pas aussi mauvaise en raison d'un essuie-glace inefficace. Et cela dure depuis huit ans !

La CX est une voiture encombrante et peu maniable. Pourtant, elle mesure 14 cm de moins que l'Audi 100. Compte tenu de cette différence importante de gabarit, il est assez surprenant de constater qu'elle pèse quelque 160 kg de plus que l'Audi ! Ce chiffre nous fait prendre conscience des efforts accomplis par Audi dans le domaine de l'allégement. La CX, au contraire, demeure une voiture lourde, comme la Lancia Gamma, la Mercedes 230 E et la R30 TX.

Le moteur 4 cylindres avec bloc en fonte et arbre à cames latéral n'est pas non plus à la pointe du progrès, mais il est néanmoins fiable et développe une bonne puissance à bas régime. Sa puissance maximum demeure, en revanche, relativement modeste, avec 126 ch (53.3 ch/l) et, de ce fait, c'est la CX GTI qui dispose du moins bon rapport poids/puissance de tous les modèles réunis dans cette confrontation.

PRÉSENTATION (8/10)

Si nous émettons souvent des réserves au sujet de la présentation des Citroën, nous avons, cette fois, été très agréablement surpris par la CX GTI. Peinture gris foncé avec reflets violiers, enjoliveurs noir mat, intérieur gris clair, nous aimons bien. Avec sa calandre légèrement modifiée, ses ailes avant élargies et ses gros pneus Michelin TRX, la CX GTI est incontestablement agressive et séduisante. A nos yeux en tout cas. On peut noter par ailleurs que sa ligne aérodynamique et originale lui permet de tester « dans le vent » au moment où des modèles plus classiques, comme la Mercedes, prennent un « coup de vieux » avec l'apparition des Audi 100 et autres Ford Sierra.

CONFORT (10/10)

La suspension hydropneumatique de la CX offre toujours un excellent compromis entre confort et comportement routier. On peut parfois juger l'amortissement trop violent au passage d'un dos d'âne, mais, globalement, il faut être très difficile pour se平ander du confort d'une CX.

Les sièges sont moelleux, on pourrait tout au plus leur reprocher de ne pas offrir un maintien latéral parfait. Le verrouillage central des portes, les vitres électriques, l'excellente position de conduite et la douceur de la direction contribuent aussi au confort du conducteur.

SILENCE (8/10)

Comme les autres modèles réunis dans cette confrontation, la CX est très silencieuse. A 180 km/h, on peut aisément converser sans avoir à éléver la voix. A noter que, sur pavés ou mauvais revêtements en général, la CX chaussee de pneumatiques Michelin TRX est, de loin, la plus silencieuse (elle est la seule à avoir un châssis auxiliaire qui filtre les vibrations).

PERFORMANCES (8/10)

En dépit de son poids élevé et de son moteur à la puissance spécifique relativement faible, la CX GTI fait jeu égal avec l'Audi 100. Elle est néanmoins battue en vitesse de pointe avec 193 km/h contre 202, mais elle s'avère en revanche plus brillante en accélération et en reprises. Enfin, il est pratiquement impossible de les dépasser sur le circuit routier de Montlhéry.

TENUE DE ROUTE (10/10)

Avec ses pneus Michelin TRX, la CX GTI semble véritablement scellée à la route. La tenue de cap sur autoroute, même à grande vitesse, est parfaite. Les courbes ou virages les plus difficiles sont négociés sans problèmes et dans des conditions de sécurité exceptionnelles. Sur routes giscantes, la CX conserve cette supériorité, mais, bien sûr, la limite existe et elle se concilie par une tendance au sous-virage.

Le freinage de la CX est exceptionnel sur sol sec. Les freins sont puissants et endurants et la suspension ainsi que l'empattement très long permettent une bonne efficacité des freins même en cas de freinage d'urgence. Cela dit, on n'est pas à l'abri d'un blocage des roues ayant sur route glissante. Le Citroën ne propose pas encore de système anti-blocage en option.

DIRECTION (9/10)

Tenacement directe (2,5 tours de volant d'une butée à l'autre), la direction de la CX est brutale et surprenante au début. Mais, avec l'habitude, on la conduit du bout des doigts aussi bien en ville qu'à 180 km/h sur l'autoroute et, dans ce dernier cas, on apprécie sa tenue de cap exemplaire.

BOITE DE VITESSES (8/10)

L'engagement est plus sportif qu'économique et nous ne nous en plaignons pas. On atteint, pour un régime maxi de 5800 tr/min, 45 km/h en 1^{re}, 78 km/h en seconde, 117 km/h en troisième et 155 km/h en quatrième. La commande est douce, précise et rapide, malgré le handicap que constitue l'interne exagérée du moteur.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (5/10)

Et cette note est incontestablement indulgente si l'on considère que la CX est véritablement dangereuse par temps de pluie. L'essuie-glace démarre toujours aussi inefficace. La nuit cela devient un véritable cauchemar. Quant à la maniabilité, nous confessons peu de modèles aussi difficiles à gérer dans notre parking en sous-sol !

CONSUMMATION (6/10)

En dépit de sa forme aérodynamique, la CX GTI est nettement battue dans ce domaine par l'Audi ainsi que par la BMW 12 V 100, à 120 km/h stabilisé c'est beaucoup, et 15,30 l/100 en ville selon le cycle normalisé c'est énorme en comparaison des 10,1 l/100 de l'Audi.

BUDGET (8/10)

À 95.900 F, la CX GTI se montre assez compétitive face à la concurrence. Sa fiabilité s'est améliorée au fil des années, mais l'accèsibilité mécanique demeure problématique avec une incidence néfaste sur les temps de réparation. Le prix des pièces détachées n'est pas exagéré. À quelques exceptions près.

BILAN GÉNÉRAL : 2^e (8,14/10)
Dans sa catégorie, la Citroën CX GTI offre un excellent rapport qualité/prix. Grande routière confortable et sûre, elle convient aussi bien à un usage professionnel qu'à l'usage familial par son habitabilité, son excellente aptitude à tracer une remorque et le maintien des qualités que soit la charge. Avec une consommation plus modérée et un essuie-glace efficace elle sera presque parfaite.

Tableaux comparatifs p. 60 à 62 ►

LA LANCIA GAMMA IE

La plus sportive

Un gros 4 cylindres à plat qui manque de « noblesse »
Mais quelle puissance à bas régime !

Au sommet de la gamme Lancia, la Gamma IE se veut élégante, confortable et sportive. Initialement alimentée par carburateurs, elle bénéficie d'une alimentation par injection depuis 1980. Paradoxalement, cette évolution technique a engendré une légère régression des performances sans abaisser la consommation pour autant.

En fait, nous demandons si l'option 4 cylindres à plat retenue par Lancia pour sa Gamma était bien la meilleure ? On apprécie bien sûr le couple fantastique, et ce moteur présente quelques avantages sur le plan technique (table encombrement, bon centre de gravité, etc.), mais un 6 cylindres au bruit mélodieux et à la consommation raisonnable aurait sans doute mieux servi ce modèle par ailleurs intéressant.

Rappelons que ce moteur développe 140 ch DIN à 5400 tr/min pour 2484 cm³ et 14 CV fiscaux. Le couple maxi atteint 21.2 mkg à 3000 tr/min, contre 19.3 à 3600 tr pour la CX GTI et 18.3 à 4800 tr pour l'Audi 100 CD.

L'étagement de la boîte 5 rapports est sportif avec une vitesse pour 1000 tr/min en 5e de 33.3 km/h. La suspension est à 4 roues indépendantes, les trains sont à disques à l'avant comme à l'arrière et le poids, identique à celui de la R30 TX, est de 1340 kg.

PRÉSENTATION (6/10)

Si le coupé Gamma est séduisant, nous trouvons que le dessin de la ber-

line est plutôt lourd et tourmenté. La calandre, en dépit de plusieurs touches demeure quelque peu comparée à celle de la Mercedes ou de la BMW, et la partie arrière donne l'impression que l'on est en présence d'un modèle avec hayon ! Les jantes en alliage léger auraient pu être plus fines elles aussi. L'intérieur est assez triste avec un tableau de bord sombre et des sièges recouverts d'un tissu terné.

ÉQUIPEMENT (8/10)

Par rapport aux modèles concurrents, la Lancia Gamma se distingue par une instrumentation plus complète. Outre le compteur et le compte-tours, on trouve en effet un thermomètre d'eau, un manomètre d'huile, un indicateur de niveau d'huile et une montre à affichage digital.

CONFORT (9/10)

La suspension de la Gamma réalise un excellent compromis entre confort et qualité de comportement routier. Son grand mérite étant d'effacer les inégalités d'une mauvaise route en conduite tranquille sans pour autant accuser un roulis exagéré lorsque l'on désire maintenir une cadence soutenue sur un parcours sinueux. Les sièges sont également agréables par leurs dimensions généreuses et leur consistance, ni trop moelleuse ni trop ferme. Un bon compromis.

SILENCE (8/10)

Intrinsèquement, la Lancia Gamma est une voiture silencieuse. A 130 km/h en 5e sur une bonne route, le niveau sonore n'excède pas 78 décibels ce qui est excellent. On peut, en revanche, regretter que le moteur soit trop bruyant lors des montées en ré-

gime sur les rapports intermédiaires. On note, d'autre part, des trépidations dans le tableau de bord, sur mauvaises routes.

PERFORMANCES (10/10)

Si la Lancia Gamma IE n'est pas la plus rapide en vitesse de pointe (196 km/h tout de même), elle est en revanche, et de loin, la plus brillante en reprise ainsi que sur le circuit routier de Montlhéry. La puissance à bas régime et l'étagement de boîte de vitesse rendent ainsi la conduite plus agréable et les dépassements plus sûrs. Notons, par exemple, que la Lancia passe de 80 à 120 km/h en 5e en 9,3 secondes seulement contre 17,2 secondes pour l'Audi, 21,2 secondes pour la BMW, etc.

TENUE DE ROUTE (8/10)

La Gamma a un comportement sain et efficace. On peut soutenir une vitesse élevée sur une route sinueuse dans d'excellentes conditions de sécurité, sans être obligatoirement un « virtuose » du volant. En revanche, celui qui voudra la pousser dans ses derniers retranchements devra se mé-

fier d'une tendance évidente au survirage en levant l'accélérateur ou lors d'un freinage appuyé en courbe. Sur route mouillée, la Gamma reste saine, mais avec la puissance disponible il faut garder le pied léger sur l'accélérateur si l'on ne veut pas faire patiner les roues avant et perdre du même coup tout pouvoir directionnel.

FREINAGE (8/10)

Si le freinage lui-même est puissant et facile à doser, nous avons noté une certaine instabilité de la voiture lors d'un freinage violent. Sur sol mouillé, il faudra se méfier du risque de blocage des roues avant. Pourquoi pas de système anti-blocage en option ?

DIRECTION (7/10)

Bien qu'elle soit assistée, la direction de la Gamma est assez pesante. Elle n'est pas réellement lourde, mais on ne peut pas non plus manœuvrer du bout des doigts, comme avec la CX.

BOÎTE DE VITESSES (8/10)

L'étagement « sport » n'est sans doute pas étranger à la consommation de la Gamma, mais il permet en tout cas une excellente exploitation du moteur



en ville, en montagne ou simplement sur routes secondaires sinueuses. La commande est précise, mais les renouvellements peuvent être jugés trop fermes.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (6/10)

Vers l'arrière, la visibilité est problématique et les personnes aménagées dans la malle de coffre n'apportent pas de solution correcte au problème.

sonnable et 25 l/100 en conduite rapide avec démarrage sur les chaussées de roues.

A 130 km/h sur autoroute, la consommation se stabilise aux alentours de 13,0 l/100.

BUDGET (8/10)

A 107000 F, la Gamma IE n'est pas donnée. En ce qui concerne sa fiabilité, nous n'avons pas de renseignements précis en raison de la faible diffusion de ce modèle. On peut, cependant, remarquer que les pièces détachées sont elles aussi assez chères.

BILAN GÉNÉRAL : 5^e (7,50/10)

Sa ligne, son moteur, son prix d'achat et d'entretien ont probablement contribué autant d'obstacles à sa diffusion qui demeure très confidentielle. Avec des modèles séduisants comme la Delta et la Beta, il est dommage que Lancia n'ait pas mieux réussi son modèle de haut de gamme. C'est d'autant plus regrettable que la Gamma a, par ailleurs, toutes les qualités d'une grande routière.

Tableaux comparatifs en p. 60-61-62 ►



ESSAI

LA MERCEDES 230 E

La valeur sûre

Une robe très classique, une fabrication irréprochable, mais des performances insuffisantes en comparaison de la concurrence

La Mercedes 230 a beaucoup évolué ces dernières années sur le plan technique. Le moteur a été remanié et équipé de l'injection en 79 et la boîte à 5 rapports est apparue en 81. Si les performances demeurent modestes comparées à celles de l'Audi 100 CD ou de la BMW 520i, elles sont cependant devenues acceptables pour une clientèle qui n'est pas nécessairement intéressée par la vitesse de pointe ou le temps sur les 1000 mètres départ arrêté. La 230 E revendique, avant tout, la qualité de construction, l'endurance et la fiabilité, avec le prestige qui s'attache à l'étoile à trois branches.

Pour 2299 cm³ et 10 CV fiscaux, le moteur 4 cylindres en ligne de la 230 E développe 136 ch DIN à 5 100 tr/min, soit exactement la même puissance que l'Audi 100 CD. La valeur de couple est en revanche sensiblement supérieure avec 20,9 mkg à 3500 tr/min contre 18,3 mkg à 4800 tr/min pour l'Audi. La différence importante de performances s'explique donc par l'écart de poids : 1360 kg pour la Mercedes contre 1210 kg pour l'Audi et aussi, bien sûr, par le handicap aérodynamique évident pour la 230 E.

PRÉSENTATION (7/10)

Du point de vue qualité de finition, la Mercedes mériterait indiscutablement 10/10. La carrosserie est impeccable, la peinture est parfaite et l'intérieur très soigné. Mais la ligne commence à accuser le poids des années et c'est pour cette raison que nous avons décidé de ne lui attribuer que 7/10 en présentation. On pourra dire que tradition oblige.

ÉQUIPEMENT (6/10)

La Mercedes 230 E est équipée en série d'un pare-brise en verre feuilleté, de phares à iodé, de phares et feu arrière anti-brouillard, de cernures de sécurité à enrouleur, de 4 places, d'un rétroviseur extérieur réglable depuis l'habitacle et d'une direction assistée. Mais il lui manque les glaces électriques, le verrouillage central des portes et des appuis-tête arrière. Ces équipements font l'objet d'une option confort à 5400 F.

Parmi l'impressionnante liste d'options proposées par Mercedes, nous avons remarqué le système anti-bloquage de freins ABS (10208 F), le climatiseur (13 696 F), et les jantes en alu-



lage (5120 F). Mais nous ne comprenons pas pourquoi le système lave-essuie vitres n'est disponible en option qu'à partir de la 250? A noter, enfin, que le compte-tours est, lui aussi, optionnel (872 F).

HABITABILITÉ (7/10)

Le rapport emportement/habitabilité de la Mercedes 230 E n'est pas excellent. En effet, avec 4,72 m de long, elle est la plus encombrante après l'Audi 100 et elle offre cependant une place relativement limitée aux passagers arrière. Nous avons relevé 71 cm entre dossier AV et AR pour un réglage moyen du siège conducteur.

La largeur aux coudeuses est, en revanche, assez généreuse avec 145 cm à l'AV comme à l'AR.

COFFRE (8/10)

Le volume utile (475 dm³) est pratiquement identique à celui de la Lancia Gamma, mais les cotés sont cependant différents. Nous avons mesuré 128 cm de largeur moyenne, 65 cm de profondeur et 44 cm de hauteur.

CONFORT (8/10)

Les sièges sont fermes, c'est vrai, mais ils sont bien dessinés. La suspension est relativement souple sans tomber dans l'exécu de la Renault 30. Mais, une fois encore, ce type de confort ne fait pas l'unanimité en France où l'on préfère généralement — à tort selon nous — le moelleux maximum.

SILENCE (6/10)

A 130 km/h, la Mercedes est plutôt plus silencieuse que ses concurrentes. Au ralenti aussi, mais à 160 km/h, en revanche, le moteur devient comparativement plus bruyant. A noter aussi l'absence totale de «petits bruits» agaçants qui se manifestent

qui n'est pas équipée de l'ABS!

DIRECTION (9/10)

La direction assistée de la 230 E est un modèle de précision. On la manœuvre du bout des doigts en ville lorsqu'il s'agit de stationner. Elle oppose la résistance voulue à l'amorce d'une courbe en conduite rapide et elle autorise une tenue de cap parfaite sur autoroute même par vent latéral.

BOÎTE DE VITESSES (6/10)

Là encore, la qualité de fabrication Mercedes peut être vérifiée. La commande de boîte est un modèle de précision, de douceur et d'agrément. Bon étagement avec une 5^e assez longue qui permet toutefois d'atteindre la vitesse de pointe également obtenue en 4^e. Un regret tout de même : la boîte suffit un peu à basse vitesse. Et ce défaut n'était pas spécifique à notre voiture d'essai.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (8/10)

La surface vitrée est importante, les essuie-glace sont efficaces, les projecteurs aussi. Mais, lorsque l'on dispose des appuis-tête arrière, la circulation en ville se complique.

Grâce à la forme de sa carrosserie et à son excellente direction assistée, la 230 E n'est pas trop difficile à gérer.

CONSOMMATION (4/10)

Nous abordons ici le point faible de cette «petite» Mercedes. Avec plus de 12 l/100 à 120 km/h stabilisé, elle se montre plus vorace que toutes ses concurrentes.

BUDGET (6/10)

Le prix de vente est élevé et les pièces détachées sont très chères. On peut, en contre-partie, considérer qu'une Mercedes est plus fiable et plus robuste qu'une Renault ou une Citroën, mais sans parler des réparations, les simples factures de révision sont en général assez élevées!

BILAN GÉNÉRAL : 6* (7,32/10)

Trouver la Mercedes en position de lanterne rouge, cela peut sembler étonnant. Mais, avec une note moyenne en présentation, en équipement et en habitabilité et un 4/10 en consommation, la 230 E ne peut détruire ses chances face à des concurrentes plus homogènes. Paradoxalement elle reste tout de même, à nos yeux, une valeur sûre en raison de sa qualité de fabrication.

Tableaux comparatifs en p. 60-61-62 ►



Mercedes-Benz 230 E. 1981. 2299 cm³, 10 CV fiscaux, 136 ch DIN à 5 100 tr/min, 4 cylindres en ligne, boîte de vitesses à 5 rapports, direction assistée, freinage ABS, climatisation, etc.

LA RENAULT 30 TX

La plus puissante

Sous l'aspect « utilitaire », se cache un beau tempérament
La sobriété n'est pas son fort



Le terme « utilitaire » peut paraître exagéré, mais avec son hayon et son allure massive, la Renault 30 peut difficilement séduire la clientèle à laquelle elle s'adresse.

Les chiffres de vente le démontrent d'ailleurs clairement puisqu'en 1981, 8000 R30 seulement ont été vendues... contre 52300 R20! Hayon et haut de gamme ne font pas bon ménage, il semble d'ailleurs que la Régie ait pris conscience de ce problème puisqu'un nouveau modèle « classique » (3 volumes) sera présenté l'année prochaine.

En attendant, la R30TX peut séduire par son confort, son équipement et ses performances. Fort de ses 2864 m³ et de ses 142 ch DIN à 5500 tr/min, le V6 PRV permet de propulser à plus de 190 km/h les 1340 kg de la R30. Nous verrons que les reprises sont excellentes, mais nous sommes loin des consommations de l'Audi ou de la BMW!

PRÉSENTATION (7/10)

Si la carrosserie de la R30 manque d'allure, on peut considérer que l'habitacle a droit à la même réserve. La tableau de bord a, certes, été remanié

avec bonheur en 1981, mais il est toujours massif et ne peut absolument pas soutenir la comparaison avec celui de la BMW, de l'Audi ou de la Mercedes. La qualité des matériaux employés n'est pas la même, les procédés de fabrication non plus. La présentation en souffre et, surtout, après quelques dizaines de milliers de kilomètres, les vitres électriques, le verrouillage central des portes avec commande à distance (amusant et pratique), le régulateur de vitesse, l'ordinateur de bord indiquant la moyenne, la consommation, etc., les ceintures de sécurité à enrouleurs aux 4 places, les appuis-tête avant et arrière, l'indicateur de niveau d'huile, les phares à iodine avec correcteur de hauteur lié à l'assiette de la voiture, etc.

EQUIPEMENT (9/10)

A l'inverse de la BMW 520, la R30TX

est suréquipée en série. Extérieurement, on remarque les roues en alliage léger, le becquet et l'essuie-glace de lunette arrière, l'essuie-glace à pantographe côté conducteur, les baguettes de caisse et le rétroviseur réglable à distance.

CONFORT (9/10)

À l'intérieur, on note le pare-brise en verre feuilleté, les vitres électriques, le verrouillage central des portes avec commande à distance (amusant et pratique), le régulateur de vitesse, l'ordinateur de bord indiquant la moyenne, la consommation, etc., les ceintures de sécurité à enrouleurs aux 4 places, les appuis-tête avant et arrière, l'indicateur de niveau d'huile, les phares à iodine avec correcteur de hauteur lié à l'assiette de la voiture, etc.

HABITABILITÉ (8/10)

Avant

large, la R30TX est finalement la plus compacte des voitures réunies dans ce match. Mais elle n'est pas la moins spacieuse pour autant puisqu'elle fait jeu égal avec la CX et la BMW 520. Nous avons mesuré 142 cm de largeur aux coude à l'avant comme à l'arrière, 92 et 89 cm pour la garde sur sièges AV et AR, et enfin 26 cm pour les jambes des passagers arrière.

COFFRE (8/10)

Lorsque la banquette arrière est en place, le coffre n'est pas immense. Sa contenance est, pour ainsi dire, identique à celle du coffre de la CX (430 dm³).

En revanche, la capacité peut dépasser les 1000 dm³ lorsque la banquette arrière est rabattue.

CONFORT (9/10)

La suspension souple à grands débattements et les sièges moelleux sont bien faits pour séduire la clientèle française habituée à ce type de confort. Et le fait est que sur mauvaises routes, la R30TX efface les trous et les bosses. Les variations d'assiette à l'accélération, au freinage et en courbes sont, en revanche, assez désagréables.

SILENCE (7/10)

Sans être réellement bruyante, la R30TX se trouve battue par la concurrence dans ce domaine. Nous avons, par exemple, relevé 77 décibels à 130 km/h contre 75 pour la BMW et l'Audi ou encore 74 pour la Lancia et la Mercedes. Nous avons, par ailleurs, noté des bruits de tableau de bord assez gênants.

PERFORMANCES (9/10)

Avec 190 km/h en pointe et 32,4 secondes au 1000 mètres départ arrêté, la R30TX se montre à la hauteur de la concurrence. Ses reprises sont encore très convaincantes, puisque nettement supérieures à celles de l'Audi ou de la BMW. A titre indicatif, le passage de 80 à 120 km/h en 5^e s'effectue en 10,8 secondes avec la R30TX, contre 17,2 secondes pour l'Audi et 21,2 secondes pour la BMW! Enfin, sur le circuit routier de Monthey, la R30 réalise le second meilleur temps devant la Lancia Gamma.

TEMPS DE ROUTE (7/10)

Il faut préciser que notre voiture d'essai bénéficiait de pneus Michelin TRX livrables en option. Ainsi équipée, la R30TX est assez efficace tout en dé-

meurant désagréable en raison des variations d'assiette déjà signalées à la rubrique « confort ». Le roulis exagéré et la tendance à plonger brutalement au freinage donnent une impression d'insécurité dont on se passerait volontiers. En cas de manœuvre d'urgence, il est préférable de se trouver au volant d'une CX ou d'une Audi 100...

FREINAGE (7/10)

A 130 km/h réel, il faut environ 82 mètres pour s'immobiliser sur route sèche et 105 mètres sur route mouillée. Dans les mêmes conditions, l'Audi 100 CD s'arrête en 75 et 100 mètres, tandis que la Mercedes 230 E avec l'équipement ABS stoppe en 82 mètres sur le mouillé !!

On peut considérer que le freinage de la R30TX est assez efficace, grâce, en partie, aux Michelin TRX, mais l'instabilité de la voiture peut poser de gros problèmes en cas de freinage d'urgence.

DIRECTION (9/10)

Démultiplication bien choisie et assistance efficace : la direction de la R30 est aussi agréable en ville pour les manœuvres que sur route. La tenue

ESSAI



de cap est bonne, le rappel correct. Bref, pas de problème de ce côté.

BOÎTE DE VITESSES (8/10)

Pour 6000 tr/min en régime maxi, on atteint 53 km/h en 1^{re}, 84 en 2^{de}, 128 en 3^{de} et 164 en 4^{de} pour une vitesse de pointe de 190 en 5^{de}. Nous sommes donc, en présence d'une « vraie » boîte 5 rapports dotée d'une commande douce et précise. En conduite rapide, il arrive cependant que l'on éprouve quelques difficultés à enclencher certains rapports.

VISIBILITÉ/MANIABILITÉ (8/10)

Les phares sont puissants, l'essuie-glace avec pantographe côté conducteur permet de réduire au maximum l'angle mort en bas à gauche du pare-brise par temps de pluie et, sur option, on peut disposer d'un système de lavage-essuie-glace des projecteurs, très utile en hiver. Bonne maniabilité en ville grâce à la forme de la carrosserie et à la direction assistée, mais la visibilité vers l'arrière n'est pas parfaite.

CONSOMMATION (5/10)

En roulant très tranquillement sur route, sans dépasser le 90 km/h, la consommation dépasse déjà les 10 l/100. A 130 km/h sur l'autoroute, il faut compter environ 13 l et en ville, l'appétit de la R30TX oscille entre 16 et 20 l/100 selon le mode de conduite !

BUDGET (8/10)

Le prix d'achat est intéressant, surtout compte tenu de l'équipement livré en série. Les pièces détachées sont nettement moins chères que chez Audi, BMW, Mercedes ou Lancia, mais un peu plus onéreuses cependant que chez Citroën. Enfin, l'accessibilité mécanique est meilleure que sur la CX, mais les temps de réparation demeurent tout de même nettement plus élevés que pour la BMW ou la Mercedes.

BILAN GÉNÉRAL : 4* (7,85/10)

La R30TX a pour elle, son prix, son équipement, sa puissance et son confort. Il s'agit, certes, d'atouts importants dans cette catégorie, mais le manque d'élegance, le comportement routier critiquable et la consommation exagérée constituent autant de handicaps qui expliquent qu'elle soit boudée par la clientèle.

Tableaux comparatifs en p. 80-81-82 ►

L'AUDI 100 CD FACE A LA CONCURRENCE

ÉQUIPEMENTS	AUDI 100 CD	BMW 520i	CITROËN CX GTI	LANCIA GAMMA IE	MERCEDES 230 E	RENAULT 30 TX	PERFORMANCES	AUDI 100 CD	BMW 520i	CITROËN CX GTI	LANCIA GAMMA IE	MERCEDES 230 E	RENAULT 30 TX
	DISPONIBILITÉ	DISPONIBILITÉ	DISPONIBILITÉ	DISPONIBILITÉ	DISPONIBILITÉ	DISPONIBILITÉ		VITESSE MAXI	VITESSE MAXI	VITESSE MAXI	VITESSE MAXI	VITESSE MAXI	VITESSE MAXI
CONDUITE													
Starter manuel	—	—	—	—	—	—							
Autostart	●	●	●	●	●	●							
Luces phare manuel	●	●	●	●	●	●							
Luces eléctricas	●	●	●	●	●	●							
Esclusa placa	●	●	●	●	●	●							
Batimiento intermitente	●	●	●	●	●	●							
Surface batería eficiente	●	●	●	●	●	●							
Esclusa placa AR	●	●	●	●	●	●							
Plancheta comando	●	●	●	●	●	●							
4 ruedas	●	●	●	●	●	●							
Larga marcha	●	●	●	●	●	●							
Anti-roulement	●	●	●	●	●	●							
Regulación altura	●	●	●	●	●	●							
Apoyo de faros	●	●	●	●	●	●							
Luces de codas	●	●	●	●	●	●							
Fuente AR bocanilla de rueda	●	●	●	●	●	●							
TABLEAU DE BORD													
Totalizador parcial	●	●	●	●	●	●							
Compteur ruedas	●	●	●	●	●	●							
Thermomètre agua	●	●	●	●	●	●							
Manómetro aceite	●	●	●	●	●	●							
Voltímetro	●	●	●	●	●	●							
Monómetro	●	●	●	●	●	●							
Esclusa intermitente	●	●	●	●	●	●							
Ventilador: arranque	●	●	●	●	●	●							
Freno a mano	●	●	●	●	●	●							
Circuito frenos	●	●	●	●	●	●							
Luces frenos	●	●	●	●	●	●							
Tanquero	●	●	●	●	●	●							
Temperatura agua	●	●	●	●	●	●							
Presión aceite	●	●	●	●	●	●							
Chaque bocanilla	●	●	●	●	●	●							
Reserva aceite	●	●	●	●	●	●							
Confort													
CD receptor radio	●	●	●	●	●	●							
Accesorios mecánicos	●	●	●	●	●	●							
Ruedas secundarias	●	●	●	●	●	●							
Luces de noche	●	●	●	●	●	●							
Luces de día	●	●	●	●	●	●							
Relevamiento	●	●	●	●	●	●							
Relevamiento	●	●	●	●	●	●							
Manejamiento cinc	●	●	●	●	●	●							
Cronómetro despegue	●	●	●	●	●	●							
Trousse outillage	●	●	●	●	●	●							
SÉCURITÉ/CONFORT													
Parabrisas deslizante	●	●	●	●	●	●							
Asiento delantero AR: asiento	●	●	●	●	●	●							
Calefacción asientos	●	●	●	●	●	●							
Segur. infantil AR	●	●	●	●	●	●							
Relevamiento volante: alto, bajo, diat.	●	●	●	●	●	●							
Relevamiento asiento AV: alto, bajo	●	●	●	●	●	●							
Asiento estéril, regl. res.	●	●	●	●	●	●							
Asiento estéril, regl. res.	●	●	●	●	●	●							
Desmontaje gafas laterales	●	●	●	●	●	●							
Bolsa a ganchos	●	●	●	●	●	●							
Porta servir	●	●	●	●	●	●							
Vidrio poches	●	●	●	●	●	●							
dans portes	AV	AV	AV	AV	AV	AV							
dans portes	AV/AR	AV/AR	AV/AR	AV/AR	AV/AR	AV/AR							
Apoyo de pie	●	●	●	●	●	●							
Relevamiento altura	●	●	●	●	●	●							
Accesorios central	●	●	●	●	●	●							
Gafas eléctricas	●	●	●	●	●	●							
AR despegue	●	●	●	●	●	●							
Protección instantánea	●	●	●	●	●	●							
Cochecito porta-mantarraya	●	●	●	●	●	●							
Plataforma	●	●	●	●	●	●							
con comando portas	●	●	●	●	●	●							
Parabrisas orientable	●	●	●	●	●	●							
Motor corriente	●	●	●	●	●	●							
Alarma-óptica	●	●	●	●	●	●							
Cendrier	●	●	●	●	●	●							
Gaveta planchar	●	●	●	●	●	●							
cotille	●	●	●	●	●	●							
Colección coffee	●	●	●	●	●	●							