





Après le match, il y a un an, des 13 sportives de moins de 45.000 francs (voir Echappement n°133), dont la grande gagnante avait été la Golf GTI devant l'Alfasud 1500 TI, on pourra nous traiter d'intoxiqués de la Golf... ou pire. C'est en effet la Scirocco GLI, sa sœur jumelle en robe de ville qui enlève ce nouveau comparatif pourtant beaucoup plus sévère puisqu'il s'agit cette fois de 10 sportives entre 50.000 et 75.000 F.

Pour classer ces 10 voitures, nous avons procédé de la même façon qu'il y a un an : en demandant à chacun des 11 participants à notre comparatif son classement personnel. C'est la résultante qui a déterminé la hiérarchie finale. La Scirocco a été plébiscitée 7 fois contre 3 fois à la BMW 323i. Notre comparatif confirme bien que la Golf GTI (ou la Scirocco) est bien devenue, tant aux yeux des constructeurs, que des techniciens, des commerciaux et des utilisateurs « la » référence sportive. Sous son apparente simplicité, c'est une voiture hors du commun. Aujourd'hui encore, elle plane au-dessus de ses rivales, souvent beaucoup plus coûteuses. Le résultat est d'autant plus impressionnant que même sur ce plan là, Volkswagen enlève la palme : la Scirocco GLI est en effet la voiture qui, tout au long de notre comparatif a consommé le moins. A travers elle, c'est bien la Golf qui gagne une nouvelle fois.

Passons maintenant en revue ces 10 sportives en commençant par la Talbot Sunbeam Lotus, non classée pour les raisons que l'on va voir, puis en remontant dans l'ordre inverse du classement...

NON CLASSÉE: TALBOT SUNBEAM LOTUS Une stupéfiante vitalité

La Talbot Sunbeam Lotus n'est malheureusement pas classée dans notre comparatif. Alors que nous entamions notre périple vers la Bretagne, une panne d'embrayage l'immobilisa: il n'était pas possible d'attendre la réparation, nous avons donc continué sans elle. Nous ne l'avons retrouvée que 3 jours plus tard à Monthéry.

Sa silhouette est désuète et sa livrée noire et argent d'une grande discrétion. Dans la rue, la « Lotus » passe inaperçue et il est vrai que, si l'on ne remarque pas ses roues en alliage léger, ses phares longue-portée ou encore les deux petits sigles Lotus sur les ailes avant, rien ne laisse présumer que l'on est en présence d'une redoutable sportive. En tout cas, rien ne laisse présager de l'extraordinaire agressivité qui se cache sous le capot de cette anodine petite berline andaise

Car autant vous le dire tout de suite, la Talbot Sunbeam Lotus c'est, avant toute autre chose, une fantastique mécanique. Ce splendide moteur double arbre ¿ cames en tête de 2,2 litres, elle l'emprunte aux Lotus, aux vraies, et il est l'un des rares moteurs de série à disposer de quatre soupapes par cylindre. Cette mécanique est réellement merveilleuse. Elle déborde de vitalité. Ses 150 chevaux, elle les a à 5800 t/mn (155 sur les modèles 81 qui se distinguent également par une nouvelle calandre et de nouveaux phares) mais des chevaux, il y en a partout sur n'importe quel rapport, à n'importe quel régime. Avec jamais moins de 18 mkg dès 2000 t/mn (couple maxi: 20,3 mkg à 4800 t/mn!), les reprises sont épous-touflantes. En ville, on se surprend même parfois à évoluer dans le flot de la circulation en cinquième à... 1500 t/mn. Dès 4000 t/mn, la sonorité change. Elle devient beaucoup plus grave témoignant ainsi de l'exceptionnelle respiration de ce 16 soupapes à la santé éclatante. Les montées en régime qui, si l'on ne prend pas garde, vous emmènent loin jusqu'au limiteur de régime (7000 t/mn) sont vraiment remarquables. La boîte ZF à 5 rapports ne laisse apparaître aucune lacune dans son étagement. Son maniement et sa rapidité sont excellents. Elle demandera simplement une courte période d'adaptation pour s'habituer tout d'abord à sa grille avec la première en bas à gauche et à son plan de rappel qui se trouve face à la seconde et à la troisième. De même, ses synchros acceptent mal l'hésitation dans les changements de rapport et manifestent alors leur mécontentement par de sinistres craquements. Avec l'habitude, par contre, cette boîte est une merveille de rapidité et en tirant tous les rapports à la limite de la zone rouge, les performances de cette Sunbeam Lotus sont



vraiment extraordinaires. Pourtant, les voitures disposant de 150 chevaux sont nombreuses mais aucune n'atteint un tel niveau de performances. Quand vous saurez que la Lotus ne pèse que 960 kilos et que son rapport poids/puissance n'est que de 6,4 kg/ch, vous aurez tout compris des stupéfiantes possibilités de cette voiture. Dommage qu'un ennui mécanique nous ait privés de la Lotus dès le début de notre comparatif, ce qui explique l'absence de son temps sur le circuit moto du Bugatti. Mais, heureusement, nous l'avons retrouvée quelques jours plus tard à Montlhéry où nous avons pu la soumettre à nos habituelles mesures de performance. Et là, il faut avouer qu'il y a de quoi convaincre les plus réticents. Les chronos sont époustouflants. Avec 203 km/h, 15"6 et 28"7 aux 400 et 1000 m départ arrêté, la Lotus surclasse vraiment toute la concurrence (si concurrence il y a) de ce comparatif. Pour mieux situer ces chiffres extraordinaires, c'est du niveau d'une R5 Turbo et c'est beaucoup mieux qu'une Mercedes 500 SLCou encore qu'une... BMW 635 CSi. A ce rythme, par contre, la Lotus est très gourmande et il ne faut guère espérer descendre en dessous des 20 litres aux 100 km. Ces chiffres étonnants le sont d'autant plus que la Lotus souffre d'un très gros défaut : la motricité. Sur le sec, les roues motrices cirent sur toute la longueur des

inutile de dire qu'elle devient ridicule. Légère, courte et dépourvue presque totalement de porte-à-faux, la Lotus est d'une extraordinaire maniabilité. La direction, bien que trop démultipliée, est très précise, mais le train avant sitôt que l'on accélère la cadence devient de plus en plus flou. Le guidage du pont rigide n'est pas parfait non plus et ses réactions sur mauvaise route altèrent la tenue de route. Ses deux essieux manquant de rigidité, ses voies (beaucoup) trop étroites et ses pneus sous-dimensionnés font que la Lotus manque de stabilité, mais le plus criti-

deux premiers rapports. Sur le mouillé,

quable c'est encore le manque total de motricité. Même dans les grandes courbes, on surprend la roue intérieure en train de cirer. C'est très amusant car on ne compte plus les décrochements du train arrière mais il faut reconnaître que l'efficacité est quasiment nulle. Maîtriser sur le mouillé les 150 chevaux d'une mécanique si pétillante tient presque du funambulisme. Pour qui voudra courir avec une Lotus, la première pièce à se procurer est un sérieux autobloquant qui fait cruellement défaut sur la liste des options (inexistante d'ailleurs). Dommage car la Sunbeam Lotus est une voiture forte en caractère qui, pour 67 000 F. en donne

Le point de vue du technicien

vraiment pour son argent.

Ouel fabuleux moteur que celui de cette Sunbeam. Désireux de développer un modèle pour les compétitions routières, les dirigeants de Talbot n'y sont pas allés pas quatre chemins pour trouver un moteur suffisamment puissant. Ils sont allés frapper à la porte de Lotus et ils en sont repartis avec sous le bras, le moteur

qui équipe les vraies Lotus : Esprit, Eclat et Elite.

Sa cylindrée est de 2172 cm³ et bienqu'il soit tout en alliage léger, il accuse sur la bascule plus de 150 kg. Pour abaisser le centre de gravité, on l'a donc monté incliné de 45° sur l'essieu avant. Ce 4 cylindres en ligne avec ses 95,2 mm d'alésage et ses 76,2 mm de course est donc largement supercarré et possède au régime de puissance une vitesse moyenne de piston raisonnable de 13,7 m/s.

Avec également ses 139,5 mm d'entre-axe de bielle et sa course réduite, les accélérations de piston ne sont que de 17 500 m/s² ce qui laisse un marge de régime importante avant

d'atteindre la zone critique.

Mais ce qui retient le plus l'attention sur cette mécanique, c'est encore la splendide culasse à double arbre à cames en tête entrainés par courroie crantée qui ne possède pas moins de quatre soupapes par cylindre. Une technique qui nous vient directement de la compétition. Les soupapes d'admission et d'échappement ont respectivement 35,56 et 30,86mm de diamètre ce qui donne une section de passage totale de 14,30 cm² à l'admission et de 12,50 à l'échappement; la levée étant identique pour chaque fonction et de 9,14 mm. A titre indicatif, dans le cas d'un classique 2 soupapes par cylindre, il faudrait, en reprenant la même le vée, une soupape d'admission de plus de 70 mm de diamètre et de plus de 60 mm à l'échappement. Inutile de préciser qu'elles seraient impossibles à loger dans 95 mm d'alé sage. Pour nourrir ce moteur, Lotus a opté pour deux carburateurs double-corps Dell-Orto de 45 mm de diamètre mais on remarque sur la tubulure d'admission des bossages tout prèts à recevoir des injecteurs. La puissance est de 150 chevaux à 5600 t/mn soit une puissance volumique de plus de 69 ch/l. La courbe de couple est spectaculaire avec pour maxi 20,3 mkg à 4 800 tr/min mais surtout jamais moins de... 18 mkg dès 2 000 tr/min. Pour épauler ce moteur débordant de vitalité, on a choisi une boîte ZF à 5 rapports avec une quatrième tirant 34,8 km/h au 1 000 tr/min.

Quant au reste de la voiture, autant le dire tout de suite, il est beaucoup moins alléchant. Avec ses 2,4 m d'empattement et ses 3,8 m long, la Sunbeam Lotus est particulièrement compacte et c'est bon pour la maniabilité. Par contre, les voies avant et arrière n'ont respectivement que 1,33 et 1,34 m et là, c'est beaucoup moins bon pour la stabilité d'autant plus que la Sunbeam est assez haut perchée sur ses roues. Coté suspension, on trouve à l'avant un Mac Pherson économique où la barre stabilisatrice tient lieu de tirant de chasse et à l'arrière, on a un bon vieux pont rigide. Le freinage est assuré par des disques (pleins) uniquement à l'avant et seulement par des tambours (200 mm) à l'arrière. Les circuits avant et arrière sont indépendants et chacun a son propre servofrein. Avouez que pour une voiture qui dépasse les 200 km/h et qui abat les 1000 m départ arrêté en moins de 29 secondes, c'est un peu léger



9e TRIUMPH TR7: Une autre époque, une autre vocation

Que fait donc cet élégant cabriolet anglais d'une autre époque, dans cette impatiente galère? Pour ceux qui aiment tous les aspects de la voiture dite de sport, terme vague désignant aussi bien un rhododendron carrossé en voiture de course qu'une vraie reine de l'asphalte, la TR 7 possède des charmes bien particuliers : du parfum discret de la vieille aristomobile anglaise, jusqu'à son allure italienne en passant par un prix compétitif et une consommation raisonnable, sans oublier sa grande originalité, le fait qu'il s'agit d'une décapotable.

Las! C'est en hiver que nous avons fait ce comparatif et même si au milieu d'un beau dimanche ensoleillé, le moins frileux d'entre nous a pu décapoter le long de la presqu'île de Quiberon, le gros de notre long parcours s'est effectué capote fermée, et sans les enivrantes joies du grand vent de l'été, il n'était pas facile d'oublier les petits défauts dont est affublée cette vieille dame anglaise. C'est peut-être pour cela, et aussi parce que, sautant d'une voiture à l'autre, ils faisaient inévitablement de douloureuses comparaisons, que nos 11 essayeurs, très axés sur le côté sportif des choses, ont eu la dent si dure : la TR 7 finit en effet bonne dernière de ce match, ce qui est parfaitement injuste, le chrono n'étant vraiment pas sa vocation première.

Le coupé TR 7 est apparu en 1976, et l'an passé en version cabriolet. Cette apparente jeunesse masque mal une conception vieillote, plus près des TR 3, 4, 5 et 6 qui l'ont précédée que d'une voiture moderne. Et si son côté roadster britannique s'accommode d'une technicité un peu désuète, les essayeurs d'« Echappement », plus sportifs que nostalgiques, n'ont pas été très sensibles à cet aspect des choses.

L'horizon de sa visibilité barré par l'énorme tableau de bord, le conducteur et son passager sont étroitement enfoncés dans cette voiture massive et lourde (1 150 kg!) malgré ses faibles dimensions extérieures... et intérieures.

Pour tirer tout ça, le bon gros 4 cylindres 2 litres à l'avant n'a que 105 modestes chevaux à 5 500 tours, ce qui ne représente pas un rendement bien brillant, même avec une boîte 5. L'équipement n'est pas moderne : ne cherchez pas de ces détails qui prolifèrent sur les voitures d'aujourd'hui : vitres et rétroviseurs électriques et autres essuie-phares. Quand on aime une certaine tradition britannique, ces modernités sont superflues, la TR 7 n'est pas une Fuego. Inconditionnel de l'Angleterre, le propriétaire de TR7 oubliera les lacunes d'équipement, le côté tracteur du moteur (d'ailleurs très souple), la lenteur de la boîte (mais elle a 5 vitesses), le mauvais maintien de l'essieu arrière rigide et les vives réactions

que cela provoque sur mauvais revêtements, surtout s'il pleut, l'empattement ultra court et l'amortissement précaire n'allant pas dans le sens de la stabilité (mais cela peut être très amusant !), le propriétaire de TR 7, disions-nous oubliera ces petits défauts pour ne considérer que les qualités de son cher cabriolet : une bonne vitesse de pointe de près de 175 km/h (à 5 100 tours seulement, en cinquième ce qui permet de la considérer comme une vitesse de croisière), une consommation raisonnable, un confort tout à fait honnête (surtout si l'on se réfère aux tape-culs » qu'étaient les ancêtres de la TR 7!), un rayon de braquage ultra-court et une bien belle car-

à la limite...

Bien qu'amusante sur bon revêtement, maniable et glissant facilement (du fait du manque d'adhérence de l'essieu arrière), la TR 7 n'était évidememnt pas très à l'aise sur les circuits du Mans et de Montlhéry où passait notre comparatif. Son freinage très moven, sa suspension trop molle, sa mécanique rustique n'incitent pas à l'attaque, et les 1'22''1 réalisés au Mans (il s'agit du circuit moto) ne représentent-ils sans doute pas le meilleur chrono possible. Mais était-il raisonnable de pousser au-delà? Un cabriolet n'est pas une voiture de course, surtout en Angleterre. Quant à Montlhéry, nous n'y avons pas chronométré la Triumph, ses amortisseurs AR ayant rendu l'âme bien avant.

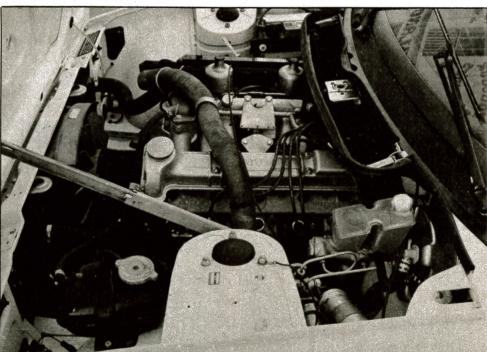
La dernière place de la TR 7 dans ce comparatif témoigne plus de sa vocation différente de celle du sport, que d'une véritable place de lanterne rouge. Ce paisible cabriolet n'est pas fait pour l'attaque, c'est une autre forme de joie qu'il propose.



Le point de vue du technicien

Que penser? Que dire?.. techniquement surtout, de la Triumph TR 7.

Depuis déjà de trés longues années, les constructeurs britanniques font preuve, dans la conception de leurs produits, d'une carence vraiment désolante. La Triumph TR 7 pourtant attirante dans sa version cabriolet (un vrai, sans arceau) n'échappe malheureusement pas à cette triste constatation et cela fait peine à voir. Plus grave encore; non contents de re-courir toujours à des solutions périmées depuis belle lurette chez les constructeurs dignes de ce nom, les techniciens anglais ne les maîtrisent même plus comme le faisaient leurs aînés il y a... 20 ans. On prendra pour preuve la sus-pension arrière de notre TR 7. Il s'agit bien sûr d'un pont rigide bien que cela ne soit pas une tare en soi comme le prouve l'Opel Manta. Seul problème à ce pont rigide : un maintien latéral plus que douteux qui procure une tenue de cap en courbe pour le moins précaire surtout que l'empattement particulièrement réduit pour une voiture de cette dimension (2,16 m soit 24 cm de moins que l'empattement d'une R5 !!!) n'est pas favorable à une grande stabilité. Quand à l'amortissement, il brille par son absence. Pour le reste, on retrouve le même classicisme voire la même rusticité et mécaniquement, le cabriolet TR 7 n'a pas évolué par rapport au coupé. Il s'agit toujours du 4 cylindres en ligne de 2 litres de cylindrée à arbre à cames en tête emprunté à la Triumph Dolo-



mite dans sa version 2 soupapes par cylindre malheureusement. La boîte à 5 rapports, elle, est empruntée à la Rover 3 500. La puissance de ce 2 litres est de 105 chevaux à 5 000 t/mn pour un couple de 16,5 mkg à 3 500 t/mn. Des caractéristiques assez modestes mais qui seraient acceptables si le fonctionnement de ce moteur n'était pas si critiquable dans les hauts régimes avec une «respiration» laborieuse procurée par les deux carburateurs SU à boisseaux. On est anglais ou on ne l'est pas!

POUR

- Allure extérieure
- Cabriolet
- Prix raisonnable
- Assez faible consommation
- Bonne vitesse de pointe
 Assez confortable

CONTRE

- Exiguité de l'habitacle
- Freinage très moyen
- Essieu arrière mal guidé et mal amorti • Suspension trop molle
- Voiture très lourde
- Direction trop démultipliée
- Mécanique tristounette





BUDGET	Alfetta GTV	BMW 323i	Ford Escort XR3	Lancia Monte Carlo	Opel Manta GTE	Renault Fuego GTX	Talbot Matra Murena 1.6	Talbot Sunbeam Lotus	Triumph TR 7	Volkswagen Scirocco GLI
Prix TTC clés en main	60 012 F*	69 749 F	47 000 F	74 000 F	50 990 F *	62 000 F	59 900 F	67 000 F	55 900 F	54 850 F
Puissance fiscale	10 CV	11 CV	8 CV	11 CV	11 CV	10 CV	8 CV	11 CV	11 CV	8 CV
Carte grise	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F	480 F
Vignette (+ taxe rég.)	220 F	242 F	176 F	242 F	242 F	220 F	176 F	242 F	242 F	176 F
Assurance* Tiers Tout risques	4 450 F 7 210 F	4 450 F 7 210 F	3 550 F 5 450 F	4 750 F 7 910 F	3 920 F 6 060 F	3 550 F 5 450 F	3 920 F 6 060 F	4 450 F 7 210 F	4 290 F 6 660 F	3 920 F 6 060 F
Options	Toit ouvrant 2 200 F Air conditionné 4 500 F Intér. cuir 3 500 F Peinture mét. 2 000 F * modèle essayé: «Série trêfle » 62 705 F - avec: — roues alu + P6 taille basse 205/60 HR 15	Boite 5 long. 2344 F Boite 5 cour. 4476 F Autobloquant 2176 F Direc. assis. 3764 F Peinture mét. 1868 F Glaces teintes en vert 980 F	Peinture mét. 735 F Toit ouvrant 1 375 F Lève glaces électrique 705 F Verrouillage électrique des portes 675 F	Peinture mét. 1 500 F Glaces teintées 960 F Lève glaces électrique 1100 F	Boite auto. 3 915 F Air conditio. 5 090 F Glaces teintes 535 F Toit vinyl 1 052 F Amortisseurs à gaz 387 F Peinture mét. 543 F Int. simili 265 F	Intérieur cuir 4 800 F Toit ouvrant 1 800 F Air conditio. 5 300 F	Peinture mét. 1 100 F Roues alu + taille basse 1 800 F Glaces teint. + lève glaces électrique 1 200 F	Sans options	Peinture mét. 700 F	Roues alu. 1 890 F Int. simili 980 F Peinture noire 700 F
	205/60 HR 15 — Lève glaces électrique — Glaces tein.				* modèle 3 portes 53 060 F					

* Ces tarifs qui s'entendent sans bonus ni malus et avec une franchise comprise entre 1 000 et 2 500 F dans le cas de l'assurance « tous risques » nous ont été communiqués par : Pinon Assurances, 43, rue Lafayette, 75008 Páris. Tél. : (1) 878.02.98.

ex æquo FORD ESCORT XR 3 Pas facile de vouloir être une Golf!

Des dix voitures de ce comparatif, c'est la moins chère, la seule en dessous de la barre des 50 000 F, ce qui est un atout... et un handicap: une voiture ne peut offrir pour 47 000 F ce que d'autres ont, moyennant 5 000 ou 10 000 F de plus! Néanmoins, cette Ford XR 3, qui est la version sportive de la nouvelle Escort traction avant, a l'ambition de concurrencer la Golf GTI (et donc la Scirocco également), elle avait donc sa place ici.

Comme ces dernières, la nouvelle Escort est donc une traction avant, d'une cylindrée identique: 1 597 cc. Mais pourquoi le 4 cylindres d'avant-garde de l'Escort ne peut-il offrir que 95 chevaux, quand le moteur Volkswagen, qui a tout de même 5 ans de plus, en a 110? Pourquoi l'Escort doit-elle se contenter d'une boîte 4 vitesses? Pourquoi pèse-t-elle près de 100 kgs de plus que la Golf ou la Scirocco? Avec de tels handicaps, comment utter, alors que le rapport poids-puissance de la Ford est de 9,3 (kilo par cheval) contre 7,25 à la Volkswagen?

Avec son petit bout de coffre arrière surmonté d'un audacieux béquet, et son avant plongeant superbement, l'Escort XR 3, courte et compacte, a pourtant très fière allure. Ses sièges baquets sont très réussis et l'équipement est dans l'ensemble assez complet, et fort agréable d'aspect: l'ambiance y est franchement jeune et sportive, plus moderne et plus gaie en tous cas que celle régnant dans l'habitacle de sa concurrente germani-

que. Si grâce à un excellent aérodynamisme, l'Escort atteint tout de même 180 km/h, soit 5 km/h seulement de moins que la Scirocco, ses accélérations sont en revanche nettement inférieures : trop lourde, moins puissante, elle se contente de 17"6 au 400 mètres et 32"8 au 1000 mètres, contre 17"1 et 31"8 à la Scirocco. Et si l'écart est sensible, il ne reflète pas toute la réalité car si le moteur Escort est agréable, avec un couple honnête à bas régime, il n'a pas, et de loin, la merveilleuse progressivité, l'onctuosité qui font l'agrément du 4 cylindres GTI, avantagé il est vrai par l'injection, le moteur Ford devant se contenter d'un carburateur double corps. On ressent d'autant plus les espaces entre les rapports d'une boîte qui souffre de n'avoir que 4 vi-tesses : l'Escort est d'ailleurs, avec l'Opel Manta, la seule voiture de ce comparatif à n'avoir que 4 vitesses.

L'Escort est amusante à piloter, vive, maniable, saine, mais l'amortissement est loin d'être parfait et, outre qu'il la rend inconfortable, il est à l'origine d'un certain manque de précision et de progressivité dans le comportement. Ça passe tout de même vite et bien en virage, avec une bonne motricité, mais les réactions sont







plus brutales et l'adhérence sensiblement inférieure par rapport à la Scirocco. Sur le mouillé, l'Escort devient même désagréablement sousvireuse. Tout le monde en revanche, a souligné sa remarquable direction, à la fois très douce, précise et idéalement démultipliée.

à la limite...

Une tenue de route correcte (surtout avec les larges Goodyear NCT taille basse), un bon moteur, une boîte précise et rapide, un excellent freinage, une direction parfaite: l'Escort ne manque pas d'atouts en conduite sportive, mais sur tous ces points, elle reste sensiblement moins efficace que la Scirocco. A la limite, elle est même assez franchement sous-vireuse (même si elle accepte facilement de survirer dans les virages serrés).

Le drame de la nouvelle Escort XR 3, c'est la Golf. C'est ce qui explique son classement moyen: tout le monde, d'instinct, l'a comparée avec la Scirocco. Essayée isolément, c'est une voiture pleine d'attraits: jeune, sportive, vive, saine et relativement économique (au classement consommation, elle arrive en 2º position), amusante à piloter. Malheureusement pour elle il y a la Golf (ou la Scirocco) et là, elle ne fait pas le poids, ce qui est bien dommage pour une voiture qui possède l'avantage d'avoir été conçue 5 ans après...

Le point de vue du technicien

Nous avons déjà parlé longuement de la toute nouvelle Ford Escort qui délaisse les roues arrière motrices pour la traction avant. Pour son modèle sportif XR 3, Ford ne cache pas ses ambitions et espère concurrencer la si enviée Golf GTI de sa position d'élite. Il faut reconnaitre que pour la conception de son nouveau modèle, le constructeur américain ou plutôt ses bureaux d'études européens ont fait de gros ef-forts. C'est ainsi et ce n'est pas courant chez ce constructeur, que les quatre roues sont indépendantes avec une originale suspension arrière constituée de triangles transversaux inversés maintenus longitudinalement par deux barres de poussée. Le guidage est vraiment parfait. Les ressorts sont bien sûr hélicoïdaux et l'amortissement est confié sur la XR 3 à des Bilstein à gaz. Le principe y est mais dommage que le constructeur ne maîtrise pas aussi bien les fréquences de ses suspensions et surtout l'amortissement, car telle qu'elle est actuellement, l'Escort XR 3 est encore loin du comportement de la Golf GTI. A l'avant, on trouve des désormais classiques Mac Pherson mais contrairement à la Golf qui possède de trés larges triangles inférieurs, le guidage du train avant de l'Escort est seulement assuré par la barre stabilisatrice. C'est moins couteux mais également moins élégant. Mais les nouvelles Escort, c'est aussi de tous

nouveaux moteurs à simple arbre à cames en tête entrainé par une courroie crantée. Le modèle sportif de notre comparatif disposait d'un 1600 qui, grâce à un carburateur double-corps (la version 1600 normale se contente d'un simple corps) délivre 95 chevaux à 6000 t/mn et un couple de 13,5 mkg à 4000 t/mn. Des caractéristiques vraiment trés voisines de celles du moteur de la Murena. Et pourtant, quelle différence de comportement! Le moteur de la Matra qui dispose pourtant d'un régime de couple plus favorable rechigne à monter en régime alors que celui de l'Escort manifeste une belle santé. Il faut dire que, pour son moteur, Ford a réalisé une belle synthèse des meilleures techniques du moment. Pour la première fois également chez ce constructeur, la culasse est en alliage léger. Les chambres de combustion, pour un rendement optimum, sont hémisphériques et pour améliorer encore la combustion en créant des turbulences, les soupapes ont été inclinées de 7º par rapport à

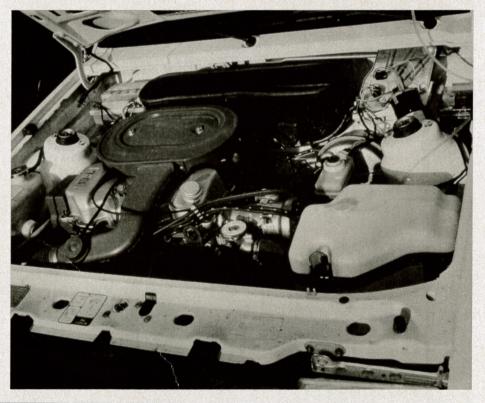
l'axe du cylindre. Enfin, dernier détail de ce 4 cylindres en ligne « carré » (79,9 mm d'alésage et 79,5 mm de course), l'allumeur est monté comme sur la Golf : horizontalement en bout d'arbre à cames. Le plus gros défaut de l'Escort vient de sa transmission qui ne possède malheureusement que quatre rapports qui supporte mal la comparaison avec l'étagement de la boîte 5 de la Golf GTI et de la Scirocco GLI décidément sans arrêt singées mais jamais ... égalées.

POUR

- Présentation agréable
- Bonne vitesse de pointe
- Faible consommation
- Voiture amusante à piloter

CONTRE

- Boîte à 4 vitesses seulement
- Peu confortable
- Souffre de l'inévitable comparaison avec la Golf GTI.



CARNET DE NOTES	Alfetta GTV	BMW 323 i	Ford Escort	Lancia Monte Carlo	Opel Manta	Renault Fuego GTX	Talbot Matra Murena 1.6	Talbot Sunbeam Lotus	Triumph TR 7	Volkswagen Scirocco
Présentation Finition	7,7	8,3	8,2	8,3	6,1	7,2	7,3	5,3	5,2	7,5
Tenue de route	6,5	7,8	6,9	8,2	7,1	7,3	8,7	4	3,4	9
Maniabilité	6,3	8,4	7,8	7,6	7,6	7,4	8,2	6	4,7	8,6
Direction	7,1	8,2	8,1	7,5	7,4	7,5	7,9	6,6	5,5	8,5
Freinage	6,9	8,3	7,8	7,6	7,9	6,9	8,4	5,6	5,1	8,3
Moteur	8,5	8,8	6,4	5,3	6,6	7	5,7	9,7	4,6	9
Boite	7	8,5	6,6	8	6,9	6,2	6,8	7,3	4,7	8,8
Confort	6,8	7,2	5,1	6,9	6,8	8,5	7,9	5,6	4,6	7
Prix/agrément	6,8	7,8	7,2	5,7	7,6	6,5	7.2	6,3	4,6	9

Ces chiffres représentent les moyennes des notes que tous les essayeurs ont attribués à toutes les voitures d'après les neuf paramètres retenus.



ex æquo ALFA ROMEO ALFETTA 2000 GTV La belle italienne

En dépit d'un âge qui devient respectable (on vieillit vite quand on est une auto !),la voiture aux chevaux de feu a encore fort belle allure dans sa longue robe rouge, sur ses gros pneus taille basse Pirelli P6. Originalité de son tableau de bord : le compte tours, instrument qui symbolise le plus la sportivité d'une mécanique, a été privilégié au point d'être l'unique cadran placé derrière le volant. Tous les autres instruments de contrôle ont été déportés à droite. C'est un peu le tableau de bord de nos rêves de gosses... on se croirait dans un Boeing!

En fait, c'est l'ensemble de l'équipement qui est très réussi dans l'Alfetta et il est difficile de ne pas être envoûté par cette ambiance à l'italienne. On est bien assis, quoiqu'un peu bas pour que la visibilité soit parfaite, c'est spacieux et le ronron puissant et chaud du beau 4 cylindres double arbre ajoute à la griserie ressentie.

Ce moteur est évidemment le morceau de choix de cette belle italienne. Ses 130 chevaux sont bien de feu comme dit la publicité. On éprouve un plaisir sans cesse renouvelé à appuyer sur la pédale d'accélérateur tant ce 4 cylindres tout alu à la sonorité bien italienne est agréable. Couple et puissance font presque oublier que les rapports de boîte tirent un peu trop long pour que les accélérations soient vraiment brillantes: elles sont tout de même très satisfaisantes puisque seule la BMW a fait sensiblement mieux. La vitesse de l'Alfetta, 195 km/h est élevée et on peut dire que, dans l'ensemble, l'Alfetta est à égalité de performances avec la Lancia Monte Carlo, légèrement devant la Scirocco. Hélas, ça n'est plus vrai dès qu'il s'agit de faire un chrono sur un circuit où interviennent tenue de route et freinage.

Car en tenue de route, l'Alfetta avoue son âge. Elle est lourde, souffre d'un débattement de suspension excessif ce qui engendre des mouvements de louvoiement au freinage ou en virages dès que le revêtement de la route s'altère. Le roulis, trop important, n'arrange pas les choses. Bref, sur mauvaises routes, rien n'incite à pousser trop.

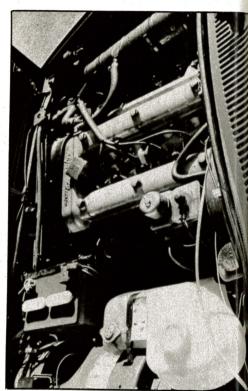
à la limite...

Curieusement, cette grosse 2 litres un peu lourde (1080 kg), qui semble limitée sur mauvaises routes par une suspension manquant de fermeté et une direction beaucoup trop démultipliée. s'améliore en circuit. Deux conditions : le revêtement doit être bon et les gros P6 suffisamment gonflés. Bien qu'équilibrée par sa boîte pont arrière, le comportement est naturellement souvireur et la direction est si démultipliée qu'on arrive à se « croiser les bras en souvirage ». On peut atténuer ce défaut en s'efforçant d'accélérer très tôt dans le virage, alors l'arrière acceptera de glisser et le comportement deviendra neutre. Elle devient alors très amusante à piloter même si elle n'a pas une efficacité suffisante pour réaliser les temps des meilleures, sa motricité n'étant pas très brillante, et son freinage ayant tendance à faiblir au fil des tours (fading). Il faut aussi souligner l'amélioration de la commande de boîte. Sur les précédentes Alfetta que nous avions conduites, elle se révélait lente, handicapée par l'inertie du long arbre amenant la puissance du moteur avant à la boîte-pont arrière. Le défaut a disparu.

Limitée en tenue de route par une suspension dépassée, par un comportement lourd et plutôt souvireur, l'Alfetta ne manque pas d'atouts, à commencer par son excellent moteur. Mais elle manque un peu de cette vivacité, de cette légèreté qui animent les vraies sportives modernes. Et c'est pour cela qu'elle se retrouve à une place assez modeste dans notre comparatif qui aurait certainement été plus clément avec l'excellente Alfasud Veloce, beaucoup moins chère et bourrée de qualités. L'Alfetta, qui aura bientôt 10 ans, a, quant à elle, quelque peu vieilli.

Le point de vue du technicien

L'originalité première de l'Alfetta GTV provient bien sûr de la disposition de sa mécanique. Le désormais célèbre mais toujours vail-



CHASSIS	Alfotta GTV	8MW 323 i	Ford Escort XR'3	Lancia Monte Carlo	Opel Manta GTE	Renault Fuego GTX	Taibot Matra Murena 1.6	Talbot Sunbeam Lotus	Triumph TR 7	Volkswagen Scirocco GLI
Structure	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Structure en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.	Coque en acier autoport.
Туре	Coupé 2 portes	Berline 2 portes	Berline 3 portes	Coupé	Coupé 3 portes	Coupé 3 portes	Coupé 2 portes	Berline 3 portes	Cabriolet 2 portes	Coupé 3 portes
Suspens. AV	Triangles superposés (barres de torsion)	McPherson	McPherson	McPherson (triangle inférieur)	Triangles superposés	Triangles suporposés	Triangles superposés (barres de torsion)	McPherson	McPherson	McPherson (triangle inférieur)
Suspens. AR	Pont de Dion	Bras obliques	Bras transvers.	McPherson (triangle inférieur)	Pont rigide	Essieu rigide	Bras tirés	Pont rigide	Pont rigide	Essieu semi-rigide
Barre stabilis. AV	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Barre stabilis. AR	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui
Frein AV	Disques ventilés	Disques		Disques	Disques	Disques ventilés	Disques	Disques	Disques	Disques ventilés
Frein AR	Disques	Disques	Tambours	Disques	Tambours	Tambours	Disques	Tambours	Tambours	Tambours
Servotrein	Oui	Oui	Oui	Non	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Direction	Crémaillère °	Crémaillère	Crémaillère	Crémaillère	Crémaillère	Crémaillère assistée	Crémaillère	Crémaillère	Crémaillère	Crémaillère
Nb. de tours de volant	3 1/2	4	32/3	3 1/2	3 2/3	2 2/3	31/3	3 3/4	3 2/3	3 3/4
Diamètre de braquage (m)	10	10,3	10,54	11,5	10,8	11	11,42	10.2	9.6	10,3





lant 2 litres double arbre à cames en tête tout en alliage léger est normalement disposé sur l'essieu avant comme toute propulsion classique mais pour obtenir une répartition des masses plus judicieuse entre les deux essieux, l'embrayage, la boîte qui fait également office de pont ont été reportés sur l'essieu arrière. Cette conception particulière et propre à Alfa Roméo (Porsche pour sa 928 et sa 924 a également recours à la même technique mais le constructeur allemand conserve l'embrayage sur le volant moteur) puisqu'on la retrouve sur l'ensemble des gammes Alfetta et Giulietta ainsi que sur la berline de haut de gamme Alfa, permet de répartir le poids du véhicule uniformément entre les deux essieux.

La seconde originalité vient de la suspension arrière. Si à l'avant, on trouve de classiques triangles superposés suspendus par des barres de torsion (c'est moins classique), la suspension arrière est confièe à un pont De Dion, une solution assez inhabituelle. Un pont De Dion s'assimile à un pont rigide puisque les roues sont dépendantes l'une de l'autre dans leurs mouvements mais pour réduire les masses non-suspendues du pont, c'est à dire les masses qui sont en contact direct avec le sol et réduire ainsi son inertie, l'ensemble boîte-pont de l'Alfetta est solidaire du chassis. Le poids de l'essieu et par conséquent son inertie est réduit au maximum d'autant plus que toujours pour la même raison, les freins arrière de l'Alfetta ont été placés en sortie du différentiel. La partie oscillante du pont est maintenue longitudinalement par deux bras obliques et transversalement par un parallélogramme de Watt (encore une solution peu courante) qui permet au pont de débattre verticalement sans se déplacer latéralement par rapport au chassis comme le font tous les ponts rigides guidés par une classique barre Panhard.

POUR

- Equipement agréebl
- Spaciouse
- Moteur puissant et très agrés

- Suspension trop moli
- Suspension trop molle • Imprécision du comportement sur m
- vais revêtement

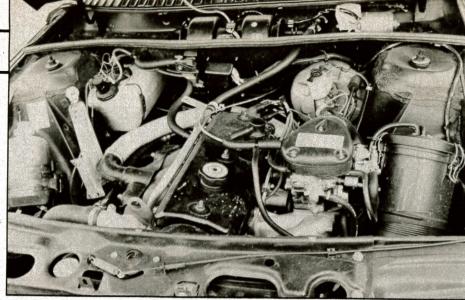
 Direction trop démultipliée



6 ex æquo RENAULT **FUEGO GTX** La plus bourgeoise des sportives

Lorsque la Fuego fut présentée pour la 1^{re} fois, il y a un an, en Espagne, nous n'avions pas été très tendres avec elle : Renault se gargarisait avec son train avant à déport négatif, tout le monde semblait intoxiqué par les slogans publicitaires et nous voulions réagir contre cet excès de satisfaction. La Fuego était belle, confortable, relativement économique, d'accord, mais pas très sportive et, à la limite, pas si sûre qu'on voulait bien nous le dire. Il s'agissait de la 1400 et de la 1600. Nous avons choisi cette fois le modèle de haut de gamme, la GTX 2 litres.

Il faut dire que les mauvaises petites routes de l'Andalousie étaient un bien sévère banc d'essai. Un an plus tard, la Fuego nous semble plus efficace et, surtout, plus sûre à conduire à la limite. Estce parce qu'elle a évolué (s'il v a de nou-







velles flexibilités de suspension, par exemple, on ne nous le dira pas), ou bien le terrain de notre comparatif, la Bretagne, était-il moins sévère?

De toutes les sportives en présence, la Fuego vient en tête en matière d'équipement. C'est la mieux présentée : on y baigne dans un luxe bon marché où le plastique tient lieu de cuir, mais où l'électricité qui commande le levage des vitres, le verrouillage central des portières ou les essuie-phares, épargne bien des petits efforts! C'est une des plus confortables, en partie grâce à de très bons sièges, et sans doute la plus silencieuse. Elle est spacieuse (on peut même agrandir le coffre arrière en rabattant les dossiers des sièges arrière). C'est une des plus sûres à conduire. Mais précisément à cause de toutes ces belles et sécurisantes qualités, la Fuego manque de caractère et de personnalité. Et si ses qualités sont nombreuses, elle a aussi des défauts. Tous les participants à ce match ont souligné la tristesse de sa mécanique. Le gros 2 litres tout alu à arbre à cames en tête a du couple (16,6 mkg à 3000 tours) et pas mal de chevaux, il est doux, souple, progressif, mais triste, sans vie, sans hargne, sans malice. C'est un bon gros moteur de tracteur, solide à bas régime, mais jamais vif et refusant de prendre des tours. Apartir de 5000 tours il s'essouffle (alors que curieusement, le même moteur a du brio sur les Peugeot 505 STI où il bénéficie, il est vrai, de l'injection). Bref, c'est un moteur décevant. D'ailleurs, 110 chevaux pour un 2 litres, c'est exactement la puissance du Scirocco GLI qui, lui, n'a que 1600 cc et... 250 kg de moins à tirer! Résultat : une vitesse de pointe tout à fait satisfaisante (192 km/h) grâce à un CX excellent (O.35), mais des accélérations médiocres

pour une 2 litres (17"6 et 32"6 aux 400 et 1000 mètres, seules la Murena 1600 et l'Escort font moins bien). La boîte est aussi décevante que le moteur : elle a 5 vitesses et sa sélection est assez précise mais, dès que l'on conduit un tant soit peu rapidement, elle se met à craquer de tous ses synchros et sa lenteur est affligeante. De plus, son étagement laisse subsister un trou entre les 2e et 3e rapports.

Fort heureusement pour elle, la Fuego se rattrape en tenue de route. La vitesse à laquelle on peut entrer dans les virages est assez étonnante : le pouvoir d'adhérence des larges Pirelli P6 conjugué avec la précision du train avant permettent d'avoir des trajectoires rapides et précises, et faciles à contrôler grâce à une direction assistée très directe (2 tours 2/3 de butée à butée) et d'une exceptionnelle douceur, à un gros volant particulièrement agréable, et à un très bon amortissement.

à la limite...

Il faut aller chercher la limite pour découvrir que la Fuego peut décrocher de l'arrière (si on lève brutalement le pied de l'accélérateur en fort appui) mais avec une rassurante progressivité, et souvirer lorsqu'on accélère fort en sortie des virages. En revanche, même en attaquant au maximum, sa motricité est absolue ce qui est exceptionnel sur une traction avant : seule la Scirocco fait aussi bien sur ce plan. Le freinage est bon mais manque un peu de mordant et les disques se mettent à brouter dès qu'on raccourcit les zones de freinage. La boîte qui n'arrête pas de craquer, tant elle est lente, et le moteur sans punch ne sont vraiment pas à la hauteur de la tenue de route.

5 Turbo, 18 Turbo, Fuego... Renault fait décidément de bonnes autos ces derniers temps. La Fuego est une voiture moderne, pleine de qualités entre lesquelles elle cherche en vain le compromis idéal. De notre point de vue de sportifs, ce n'est pas forcément la meilleure solution et ce second essai d'une Fuego nous confirme ce que nous avions souligné la première fois (voir Echappement no 137 page 30): le compromis réalisé par la Fuego l'a trop été au détriment du sport. Confortable, très bien équipée, dotée d'une excellente tenue de route, mais pénalisée par un

moteur sans brio et par une boîte de vitesses dépassée, la Fuego est en somme la plus bourgeoise des sportives. Elle est moderne, sûre, aseptisée, presque sans gros défauts mais presque sans joie, du moins pour ceux qui, comme nous, aiment les sportives de caractère. Son classement reflète cette absence de personnalité.

Le point de vue du technicien

La Fuego, qui prenait la place laissée vacante par les coupés 15 et 17 dans la gamme Renault avait suscité de nombreux commentaires lors de sa sortie. Tout d'abord par son style, très controversé mais qui, reconnaissons-le, témoigne d'une certaine originalité même si la finition intérieure est parfois de mauvais goût. Autre sujet de discussion assidue : son coefficient de pénétration dans l'air (le fameux Cx) annoncé pour 0,347 par les aérodynamiciens de la Régie et qui vient juste, pour rester dans la famille des coupés, d'être battu par la nouvelle Matra Murena qui revendique un beau 0,328. Signalons toutefois que la Citroën GSA X3, modeste familiale sans prétention à 5 portes, met tout ce petit monde d'accord avec un splendide 0,318.

La Régie nous vante également pour sa Fuego les mérites du déport négatif du train avant emprunté à la 20 Diesel et repris par la suite sur les 18 Diesel et Turbo. Rendu possible, sur un train avant qui remonte à la R 12, par les nouvelles technologies en matière de roulement (encombrement réduit), ce fameux déport négatif appliqué depuis déjà de longues années, et avec le succès que l'on connaît, par Audi et Volkswagen (Audi 80, Golf etc...) donne à la voiture un caractère auto-stabilisateur au

Pour la mécanique, la Fuego 2 litres emprunte son moteur tout en alliage léger et à arbre à cames en tête à la Renault 20 TS. Epaulé par une toute nouvelle boîte à 5 rapports, il se contente pour l'instant de 110 chevaux à 5500 t/mn et d'un couple de 16,6 mkg à 3000 t/mn mais on soupçonne déjà la sortie prochaine d'une version... Turbo.

POUR

- Confort
- Equipement très complet Très bonne tenue de rout
- Super motricité
 Super direction
- Vitesse de pointe élevée

CONTRE

- Moteur sans harque
- Boîte de vitesses trop lente
 Accélérations décevantes

	CONSOMMATION	1º étape Paris-Moult	2° étape Moult-Avranches	3° étape Ayranches-Lohéac	4º étape Lohéac-Le Mans	5° étape Le Mans-Montihéry	Consommation moyenne	Consor 90	nmatio	n UTAC Ville
	L/100 km	(227 km)	(305 km)	(355 km)	(190 km)	(320 km)	de l'essai	12.5		
1	VW Scirocco GLI	12.30	10.00	10,55	10,15	11,80	10,95	7,3	9,2	12,1
2	Ford Escort XR3	11.05	11,90	10,20	11,95	10,75	11,15	6,9	8,9	10,2
2	Matra Murena 1.6	10,80	11.05	12.20	11,40	12,65	11,60	6	7,3	10,5
3	Triumph TR 7	11.20	11.40	12,65	11,90	11,40	11,70	7,5	9,2	12,5
4		12.35	13.65	11.90	13,25	12,25	12,70	6,5	8,2	11.6
5	Renault Fuego GTX	13.70	11,25	11,85	13.85	13,45	12,80	7,2*	9,2*	14,5*
6	Lancia Monte Carlo			11,80	14.85	13,00	12.95	7.6	9,7	11,8
7	Opel Manta	11,75	13,30			14.45	13,25	6.7	9.1	13.4
8	Alfetta GTV	12,84	12,30	13,95	12,85			7.2		14.3
0	DM/M/ 323i	15.30	14 70	14.40	13.15	16,25	14,75	1,2	9,5	14,3

Au cours de notre essai, nous avons roulé en ville, sur route, autoroute et sur les circuits du Mans et de Montlhéry : les consommations que nous avons obtenues en roulant la plupart du temps au maximum des possibilités des autos sont ici rapprochées des consommations « normes

LANCIA **BÉTA MONTÉ** CARLO Un défaut qui gâche tout

C'aurait pu être une très bonne auto. Peut-être la meilleure. Elle ne manque pas de pedigree : championne du monde 1980 en circuit avec un turbo, elle remplacera en 1982 la Stratos pour défendre les couleurs Lancia en rallye. Bernard Darniche, qui devrait piloter l'une d'elles, estime qu'elle sera encore plus efficace que la Stratos, grâce à un empattement plus long assurant une meilleure stabilité, à de plus grosses roues, à de plus gros freins et à une puissance supérieure. Mais il s'agit là bien sûr, d'une version spéciale turbo-compressée et malheureusement, la Béta Monte Carlo de série est très loin de tout cela.

La plus basse de toutes les voitures de notre match, (1,19 m!) d'aspect franchement sportif, ce petit coupé italien, biplace, à moteur central, dessiné par Pininfarina, n'en attisait pas moins la convoitise des dix essayeurs d'Echappement, par son allure, alléchés.

Une fois installé derrière le petit volant de cuir noir, les jambes bien allongées, face au sportif tableau de bord, le court levier de vitesses dressé sur la console entre les baquets, le dos contre le moteur, les yeux sur la route grâce à l'excellente visibilité avant, on se sent comme dans une véritable voiture de course, un peu à l'étroit, mais très hors du commun, là où l'on peut

Contact, démarreur... et plouf, le rêve se casse la figure sur le bruit épouvantable du 4 cylindres Béta. Un beau 2 litres double ACT pourtant, mais dont la mélodie se situe hélas, à mi-chemin entre celle du moulin à café et celle de l'aspirateur. Aucun rêve n'y résisterait. Mais admettons qu'il s'agisse d'un simple problème d'échappement, passons sur cet à priori négatif et roulons un peu...

La Béta Monte Carlo est très confortable. Sa direction est précise et douce et les courbes tranquilles des petites routes bretonnes s'enchaînent avec facilité, mais... ...mais mon Dieu, où est donc le moteur? Ou plutôt, où sont passés ses chevaux? La pédale d'accélérateur est comme inerte. Tout se passe comme si les deux seules positions efficaces de cette pédale étaient : fermée ou « au plancher ». Entre les deux, il ne se passe rien. Ce moteur est complètement creux, sans vie, sans nerf. Sa puissance n'arrive que lorsqu'on accélère à fond, et encore : à condition d'être au-dessus de 5000 tours et pas plus haut que 6000. En-dessous et au-dessus, il n'y a rien. C'est un moteur vide, triste à mourir. Inutile de rêver de dérapages contrôlés à l'accélérateur. C'est toute la joie de piloter qui disparaît au volant de cette sportive à l'allure extérieure si prometteuse. Comment expliquer cette tristesse d'un moteur qui, sur le papier, prétend offrir 120 chevaux à 6000 tours et un couple de 17,4 mètres-kilos à 3400 tours? Oh, il doit les avoir d'ailleurs,







comme l'indiquent les temps corrects aux accélérations sur 400 et 1000 mètres (16"7 et 31"7, seule la BMW fait mieux) et la vitesse de pointe élevée (194 km/h), mais à condition d'être toujours à fond. Est-ce à cause de l'adaptation aux sévères normes américaines anti-pollution (cette voiture est surtout destinée au marché américain)? Est-ce le manque de progressivité du carburateur doublecorps? Le poids excessif (1040 kg)?

Toujours est-il qu'avec 120 chevaux, c'est-à-dire 10 de plus que la Scirocco, la Béta Monte Carlo donne l'impression d'en avoir 30 de moins. Nous n'insisterons pas plus longtemps sur ce moteur désespérant, mais une fois de plus, nous constatons que les chiffres de puissance ne veulent pas dire grand chose : ce qui compte dans un moteur, c'est sa courbe de puissance, sa plage d'utilisation, c'està-dire tout ce qui fait son caractère, sa personnalité.

Dommage, vraiment dommage car à part ce moteur étouffé, les qualités de cette séduisante italienne sont nombreuses. A l'agrément sobre et sportif de son équipement, il faut ajouter une sélection de boîte digne d'une voiture de course, un freinage excellent, une direction très précise et une tenue de route très au-dessus de la moyenne. Sur route, où l'on est rarement à la limite, la Béta Monte Carlo est parfaitement neutre, virant bien à plat, sans roulis, avec une étonnante précision. On passe très vite et avec une grande facilité dans les enchaînements, grâce au très bon équilibre de l'ensemble (moteur central, mais aussi réservoir d'essence entre sièges et moteur...), à la suspension triangulée et au très bon amortissement. Et tout ça avec le confort en prime!

Mais voilà, un seul défaut et tout est gâché. Notre ami Chardonnet, l'importateur Lancia, ne sera certainement pas très heureux en lisant ces lignes, mais je suis sûr qu'au fond de lui il sera d'accord avec nous, et ne peux que souhaiter que cet article l'incite à convaincre les italiens de modifier l'admission de leur moteur, du moins pour les voitures destinées au marché français. J'imagine avec nostalgie la même voiture, si équilibrée dans les enchaînements de virages, avec un moteur soudain souple et vivant, et quelques dizaines de kilos en moins... Alors la Béta Monte Carlo deviendrait à coup sûr, une très, très belle voiture de sport!

à la limite...

C'est la plus difficile à piloter très vite. Ce coupé si sûr, si stable, si neutre, si précis, si équilibré sur la route, trouve sa limite en circuit où l'on peut le pousser dans ses derniers retranchements. Des réactions assez brutales apparaissent, que le moteur trop creux ne permet pas de contrôler. Souvireuse, on parvient néanmoins à la faire survirer avec une conduite très volontaire, mais il faut se méfier énormément au rebraquage: la direction, sans doute affectée par une chasse excessive, devient très dure et empêche d'avoir une réaction suffisamment rapide pour ne pas repartir dans l'autre sens et taper un rail ou un talus avant d'avoir compris. C'est une voiture « pointue » à piloter et les bons chronos réalisés tant au Mans qu'à Montlhéry ne reflètent pas cette difficulté. Là encore, un moteur plus souple, mieux rempli, atténuerait énormément ce qui n'est pas à proprement parler un défaut, mais plutôt l'effet d'une trop bonne tenue de route. C'est une voiture avec laquelle, en conduite sportive, il faut anticiper beaucoup plus qu'avec les autres.

Le point de vue du technicien

La Lancia Monte Carlo nous est maintenant familière d'autant plus que cette saison, dans une configuration turbocompressée, elle a conquis le titre de Championne du Monde des Marques se permettant même le luxe de battre Porsche sur son terrain favori. Cette année, la Lancia Monte Carlo a subi des modifications plus profondes que ne le laisse apparaître sa carrosserie qui hérite d'une nouvelle calandre et de glaces de custode destinées à améliorer

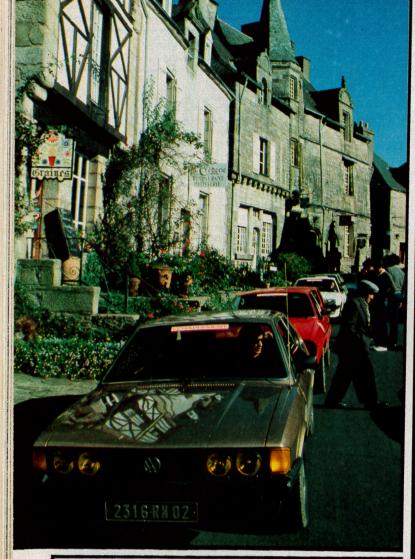
la visibilité. Les principales modifications se situent au niveau du chassis avec en particulier de nouvelles épures de suspension (Mac-Pherson avant et arrière avec des triangles inférieurs pour assurer le guidage) et de direction. seconde modification d'importance concerne les roues qui sont passées de 13 à 14" adoptant par la même occasion les performants Pirelli P6 taille basse. Lancia est d'ailleurs l'un des rares pour ne pas dire le seul constructeur à avoir exploité à fond les possibilités que permettent l'adoption de pneumatiques taille basse puisqu'en même temps que les jantes, les disques de freins avant et arrière ont vu leur diamètre passer de 227 à 251 mm. Coté mécanique, même si l'architecture du moteur avec sa culasse à deux arbres à cames en tête entrainés par courroie crantée reste identique, le propulseur de la Monte Carlo est sensiblement modifié par rapport au même moteur que l'on trouve sous le capot des coupés et berlines Beta. Notamment au niveau de la carburation mais aussi au niveau de la distribution avec des arbres à cames fort différents. Dans l'opération, ce moteur longue course (84 mm d'alésage et 90 mm de course) a gagné 5 chevaux passant de 115 chevaux à 5 500 t/mm à 120 chevaux à 6 000 t/mn mais par contre, le couple est moins favorable avec 17,4 mkg à 3400 t/mn au lieu de 17,9 mkg à 2 800 t/mn sur le restant de la gamme Beta. Cette différence de couple est à l'usage assez sensible, le moteur ayant, avec la complicité de la commande d'accélérateur qui n'ouvre le second corps du carburateur que vraiment en fin de course, perdu une bonne partie de sa souplesse initiale. C'est un peu dommage.

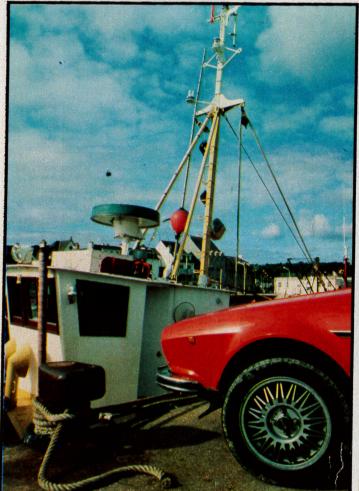


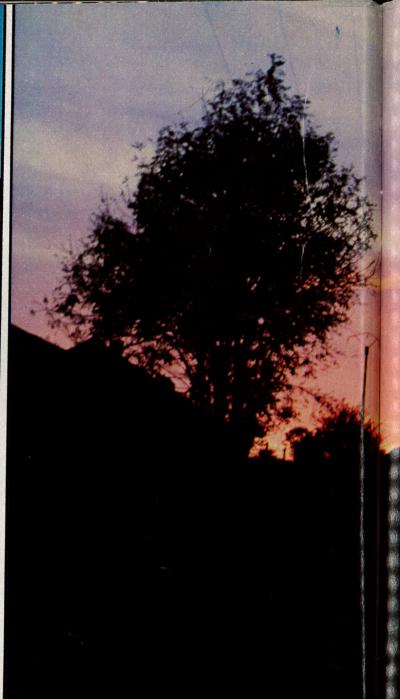
POUR

- Embrayage lent
 Voiture pointue à conduire à la limite
 Direction trop démultipliée

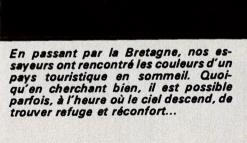
















MATRA **MURENA Une Bagheera** très améliorée

Si vous connaissiez la Bagheera, la nouvelle Matra Murena ne vous dépaysera pas : c'est, dirons-nous, une Bagheera intelligemment améliorée. Et pour l'intelligence, on peut faire confiance à la petite équipe de Matra Automobiles, limitée seulement par les problèmes de coûts et ses accords avec Talbot. Ce n'est pas l'inspiration qui manque à Matra, mais dans le monde économique actuel, concevoir une voiture entièrement nouvelle est devenu un gigantesque pari, un investissement si monstrueux qu'il faut des dimensions industrielles exceptionnelles pour s'y risquer. Une petite firme comme Matra Auto ne peut guère faire beaucoup plus qu'assembler. C'est ce qu'ont fait, avec une touche de génie, bien sympathique, les gens de Vélizy avec la Bagheera d'abord puis avec la Rancho et maintenant la Murena. On trouve tout naturellement des moteurs Talbot devant l'essieu arrière des nouvelles Murena : le 1600 cc de la Solara et un 2,2 litres issu du vieux Chrysler 180.

Agréable, amusant, original, d'être trois de front, face à la route, au coude à coude dans la belle et chaleureuse aventure du voyage et de l'évasion. Mais justement, trois... pas quatre ! C'était le coup de génie de la Bagheera, mais aussi sa limite, sa plus singulière qualité en même temps que son vilain défaut. Cela reste le principe de la Murena.

Bien des points communs entre cette très belle Murena et le coupé Lancia Monte Carlo. Elles relèvent de la même conception, avec toutes deux un moteur transversal central arrière. La même allure sportive, basse, envoûtante, si rare à no-

Malgré les avantages de la Lancia « sur le papier », malgré ses chronos meilleurs sur les circuits du Mans et de Montlhéry (la Murena 2,2 aurait été mieux à même de rivaliser avec les 120 chevaux de la Lancia que la Murena 1 600 qui en a 30 de moins I)

L'ensemble des participants de ce comratif a préféré la Matra. Non par chauvinisme, mais tout simplement parce que bien que moins compétitive dans l'absolu, du fait de son moteur plus petit, la Matra est beaucoup plus homogène et n'a pas comme la Lancia de très gros défauts. C'est une voiture facile, relaxe, toute en souplesse et facilité de conduite. Le genre de voiture qui se découvre et s'apprécie de plus en plus au fil des kilomètres et de la comparaison avec les autres. Au début par exemple nous nous sommes attardés sur le manque de finition de certains détails. Notre Murena, une des premières sorties des chaînes de Romorantin, n'avait que 1 500 kilomètres et encore quelques imperfections : un voyant qui s'allumait alors que tout était normal, une serrure bloquée, un bruit à l'arrière, un coffre mal étanche sous la pluie, une commande de climatisation type quincaille-

Peu à peu, on s'est habitués pour tomber sous le charme de ses nombreuses qualités. De toutes les voitures de ce comparatif, c'est la plus douce, la plus facile à conduire, il faut juste s'habituer à sa largeur importante (1,75 m !) et il est préférable de ne pas être grand comme Bernardet (1,90 m) qui touchait le toit. Elle n'est pas « pointue » comme la Lancia. Sa suspension plus souple la rend plus progressive, plus sûre à conduire sans lui oter de la précision. Bien sûr, en virage elle prend un peu de roulis mais conserve toujours une étonnante motricité. Elle est sûre, stable, équilibrée, glissant légèrement de l'arrière à la limite, glissades toujours très faciles à corriger bien que la direction soit nettement trop démultipliée et pas aidée par la forme tourmentée du volant. C'est de toutes les voitures de ce comparatif, celle qui freine le mieux (grâce à 4 disques). Et peut-être aussi la plus confortable; c'est encore l'une de celles qui consomment le moins. Ce qui fait bien des qualités.

Seul le moteur est un peu décevant. Ce 1 600 (le seul moteur culbuté du match) est souple, bien servi par une boîte cinq vitesses mais manque nettement de puissance : les 92 ch. annoncés ne sont pas là. Si la forme très aéro-dynamique de la Murena lui permet d'atteindre 182 km/h, les accélérations en revanche sont médiocres (18"15 aux 400 mètres et 33"8 aux 1 000 mètres), un défaut qui doit s'arranger avec le moteur 2,2 litres. Le poids élevé de la Murena (1 tonne, soit 200 kgs de plus que la Scirocco qui a la même cylindrée) n'arrange pas les choses, et lui confère un rapport poids-puissance peu avouable de 10,4 kilogs par cheval.

De conception originale, on attendait plus de virilité dans le comportement, plus de compétitivité, plus de rigueur dans l'équipement et pourquoi pas un bruit plus sportif, mais l'ensemble est homogène, sympathique, très sûr, amusant et c'est une voiture qui a plu à tout le monde comme en témoigne son classement. Avec le 2,21 et les pneus Pirelli P 6 qui équipent le modèle supérieur elle doit être tout à fait satisfaisante.

à la limite...

La Matra Murena n'est vraiment limitée que par sa faible puissance. Sa tenue de route est très surdimensionnée. Grâce au moteur central elle possède un tel équilibre, une telle stabilité que tout semble possible à son volant. Les limites sont très reculées. Dommage que la direction soit si démultipliée. Motricité et freinage sont parfaits. En fait, seul un plus gros moteur, le 2.2 litres, permettra de connaître les vraies limites de cette voiture.

Le point de vue du technicien

La Matra Murena succède donc depuis le dernier Salon de Paris à la Bagheera et l'on retrouve sur celle-ci le même type de structure en tole d'acier soudée habillée de polyester, le moteur en position centrale et les fameuses trois places frontales qui firent l'originalité de la Bagheera. Coté carrosserie, les techniciens de Matra ont beaucoup travaillé ramenant le Cx de la Murena à 0,328 alors que le Cx revendiqué pour la dernière version de la Bagheera n'était que de 0,39 (0,37 pour la première ver

La seule modification notoire au niveau du chassis concerne la suspension arrière qui délaisse les barres de torsion pour de plus classiques ressorts hélicoidaux. En fait, si les principes demeurent inchangés, les modifications sont plus profondes au niveau des épures, avec notamment un centre de roulis arrière relevé. Toutes les modifications au niveau des énures de suspension, ont consisté à améliorer la stabilité de la voiture. Toujours dans la même direction, la voie avant a gagné 1 cm et la voie ar-

Pour le moteur, en attendant le 2,2 litres, nous nous sommes contentés de la version 1 600 du bon vieux culbuté que l'on retrouve en diverses cylindrées dans l'ensemble de la gamme Talbot. Un moteur enfin épaulé par une boîte à 5 rapports empruntée à la CX Citroën.

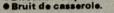
Mais revenons au moteur car son cas est intéressant. D'abord, sa cylindrée exacte est de 1 592 cm3 et en gagnant près de 4 mm sur l'alésage, il est passé de la longue course au supercarré. La puissance revendiquée est de

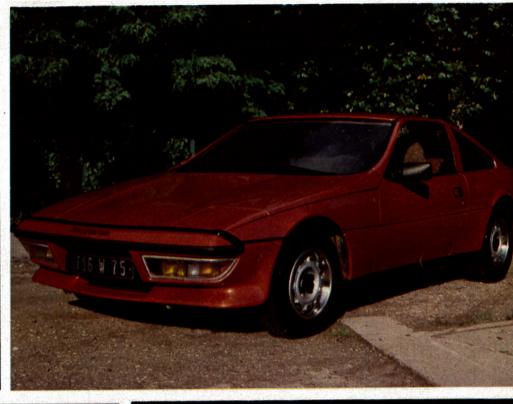
92 chevaux à 5 600 tr/mn pour un couple de 13.5 mkg à 3 200 tr/mn. Face à l'ancien 1 440 de la Bagheera, le gain est vraiment insignifiant puisque celui-ci était donné pour 90 che-vaux et 12,4 mkg à 3 000 tr/mn. Malgré ses quelques 160 cm3 supplémentaires, la mécanique de la Murena n'est guère plus brillante Une Bagheera dans sa version de base qui ne disposait de 84 chevaux valait déjà près de 180 km/h (Echappement nº 142). La Murena fait 182. Où est le progrès ? Il y a deux réponses possibles : soit le Cx annoncé est optimiste ce qui serait étonnant tant la Murena paraît plus fine que la Bagheera soit, ce qui est beaucoup plus probable, une partie des 92 chevaux revendiqués est restée sur la chaîne de mon-

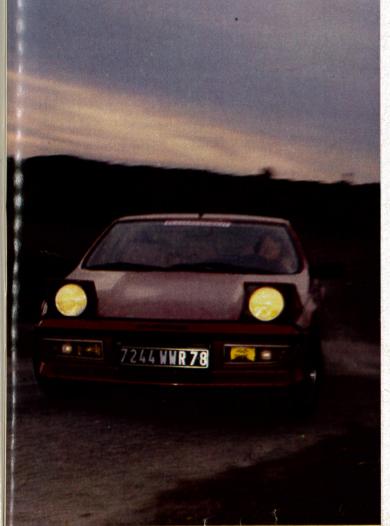
POUR

- Confort Facilité de conduite
- Sûreté du comportement Faible consommation

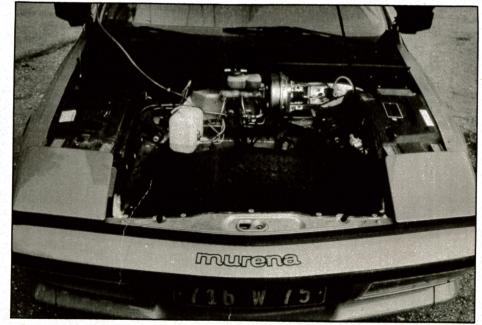
- Moteur décevant
 Direction trop démultipliée
 Bruit de casserole.











OPEL MANTA GTE Une mystérieuse efficacité

Curieuse voiture. Elle n'a pas le charme italien d'une Alfetta, ni l'efficacité allemande d'une BMW ou d'une Scirocco, elle n'a pas l'originalité d'une Matra Murena ou d'une Lancia Monte Carlo, elle n'a pas le côté nouveau d'une Fuego ou d'une Escort, mais elle va vite et se retrouve fort bien placée dans ce compara-

C'est une voiture un peu vieillote de conception et d'aspect, sans grande personnalité, sans originalité et pourtant, sur tous les plans, elle nous a étonnés. La Manta GTE est à la Kadett GTE ce que la Scirocco est à la Golf : la même voiture en robe de ville. Techniquement, mis à part l'absence très regrettable d'autobloquant, c'est exactement une Kadett, c'est-à-dire un mélange de rusticité et d'efficacité un peu mystérieuse qui ont donné les résultats que l'on sait en groupe 1 depuis plusieurs années. Bien sûr, le moteur de la Manta n'a pas la

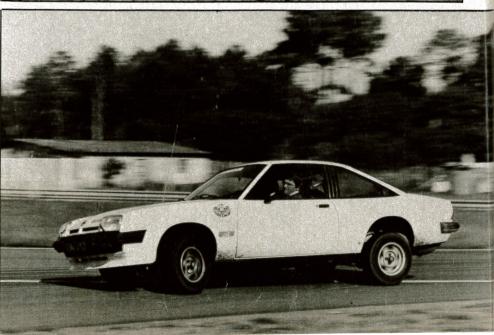
«patate» d'un GTE 2 litres préparé groupe 1. Il est néanmoins très agréable, souple et puissant, bien rempli, avec des chevaux à tous les régimes : où que soit l'aiguille du compte tours, ça répond fort. C'est un moteur généreux, plein de force, un peu dissimulé derrière son bruit anodin. Ce rustique 4 cylindres a du couple et la boîte 4 vitesses lui suffit. Une boîte d'ailleurs fort agréable, avec une commande précise. Les performances sont très correctes: 17"3 aux 400 mètres, 32"1 aux 1 000 mètres, 190 km/h.

L'équipement est simple, sans grand caractère, mais fonctionnel. L'Opel Manta est une voiture très reposante à conduire. Elle est confortable, silencieuse, toutes



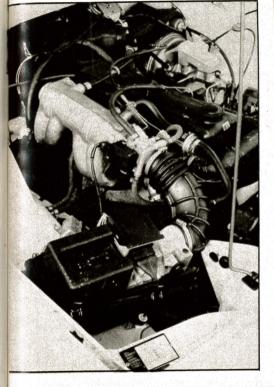






ses commandes sont d'une remarquable douceur. La direction est d'une grande précision. On est bien assis avec une très bonne visibilité.

En tenue de route, la Manta est saine et sûre, et surtout très facile à piloter. Sa progressivité est telle qu'on a la rassurante impression de pouvoir tout faire à son volant (un peu comme avec la Murena ou la Scirocco). Et même si elle n'a pas tout à fait l'adhérence des meilleures, sa stabilité, notamment au freinage où



elle surclasse la plupart de ses concurrentes, la rend extrêmement efficace.

à la limite...

La limite de cette Opel, c'est sa motricité malheureusement très mauvaise. A peine en appui, la roue motrice intérieure au virage se met à cirer tant qu'elle peut. Un autobloquant serait indispensable (il existe en option). Malgré cet important défaut, elle a réalisé, grâce à son très bon moteur, à sa maniabilité, à son équilibre, à son freinage, d'excellents chronos: 1'18"27 au Mans, où seule la Scirocco a fait mieux, et un honorable 4'26"1 à Montlhéry, des temps d'autant plus respectables que l'équipement pneumatique de la Manta n'était pas des plus efficaces. C'est dire le niveau de la qualité de cette voiture, en apparence si réservée.

Difficile de trouver un gros défaut à cette voiture pourtant très simple. L'ensemble est homogène. Elle possède de nombreuses qualités et il faut aller vite pour constater qu'elle manque tout de même beaucoup de motricité et qu'à l'attaque, son pont arrière rigide s'avère bruyant. Opel fait ainsi d'excellentes voitures souvent méconnues comme la Monza ou la nouvelle Kadett traction avant. Peut-être manquent-elles de personnalité? On semble ne connaître que cette époustouflante Kadett GTE dont l'efficacité reste un mystère tant elle est rustique, mais qui a tant fait pour l'image de marque d'Opel. Encore un détail sur la Manta GTE : elle n'est pas chère. Des 10 voitures de notre comparatif, seule l'Escort la bat sur ce

Le point de vue du technicien

L'Opel Manta se distingue dans sa conception par un grand classicisme et pourtant, elle est loin d'être la moins performante de notre comparatif preuve que les solutions simples quand elles sont bien réalisées, n'excluent pas l'éfficacité. Mécaniquement tout d'abord, le moteur de la Manta fait même preuve d'une certaine rusticité. Son arbre à cames entrainé par une chaîne est bien en tête mais logé dans une culasse en fonte plus trés à l'ordre du jour. Seul témoin d'une certaine recherche, bien que cette solution ne soit pas nouvelle ; le rattrapage automatique du jeu de la soupape. Pourtant, malgré cette conception qui date un peu, ce 4 cylindres 2 litres que l'on retrouvait sur les fameuses Kadett GTE délivre, grâce en partie à son système d'injection, 110 chevaux à 5400 t/mn. Seul le couple avec ses 16,4 mkg est assez moyen pour une telle cylindrée.

On constate dans les suspensions le même classicisme voire la même rusticité. Pas tellement à l'avant où l'on a des triangles superposés mais surtout à l'arrière où l'on ne trouve qu'un modeste pont rigide suspendu tout de même par des ressorts hélicoidaux. Une solution pas trés alléchante certes mais dont un guidage bien réalisé permet de minimiser les effets néfastes habituels. Vraiment rien à voir avec le pont rigide de la Triumph.

POUR

- Puissance du moteur à bas régime
- Très bon freinage
 Equilibre, stabilité
 Douceur des commandes

CONTRE

Très mauvaise motricité Manque de personnalité

PERFORMANCES	Alfetta GTV	BMW 323i	Ford Escort XR3	Lancia Monte Carlo	Opel Manta GTE	Renault Fuego GTX	Talbot Matra Murena 1,6	Talbot Sunbeam Lotus	Triumph Tr 7	Volkswagen Scirocco GLI
Rapport poids/puissance (kg/ch)	8,30	7,95	9,3	8,65	9,65	9,80	10,85	6,40	10,95	7,25
Régime maxi (t/mn)	6 000	6 500	6 300	6 200	6 200	6 500	6 500	7 000	6 500	6 500
Erreur moyenne du compteur	+5%	+6%	+5%	+ 2 %	+ 5 %	+ 7 %	+ 3 %	+ 4 %	. + 5 %	+ 11 %
Vitesse maxi (rapport)	194,8 (5°)	197,3 (4°)	179,5 (4°)	194,2 (5°)	190,1 (4°)	191,6 (5°)	181,9 (5°)	203,6 (5°)	171,2 (5°)	184,2 (5 ^e)
400 m D.A.	16"9	16'5"	17"7	16"7	17"3	17"6	18"15	15''65	18"2	17"1
1 000 m D.A.	31"8	30"9	32"9	31"7	32"1	32''6	33"8	28"7	34"3	31"8
0 à 100	9"6	9"0	12"	9.'2	10"	11"5	12"2	8"1	12"1	9"9
0 à 140	18"3	17"6	26"5	18"1	21"2	22"3	26"5	13''9	27"1	21"5
80 à 120	7"4	7"3	8"5	7"3	8''4	8"6	10"1	4"35	11"2	6''9
40 à 100 (rapport)	17"4 (5°)	21"9 (5°)	17"3 (4°)	17"3 (5°)	16''4 (4°)	18"4 (5°)	23"3 (5°)	17"9 (5°)	22''2 (5°)	18"5 (5°)
20 à 120 (rapport)	24"5 (5°)	31"8 (5°)	23''8 (4 ^e)	22"9 (5°)	22"9 (4°)	25"3 (5 ^e)	31"8 (5°)	21''2 (5°)	31''3 (5°)	26"7 (5°)
Vitesse maxi (compteur) 1° 2° 3° 4°	55 90 130 175	60 110 160	50 90 140	50 80 120 155	60 100 150	50 90 130 175	50 90 130 170	60 100 140 190	60 100 135 175	60 95 130 170
Circuit (Bugatti (moto) (moyenne)	1'20"19 (89,75)	1'18''50 (91,7)	1'19''73 (90,3)	1'18''33 (91,9)	1'18''27 (92)	1'19"09 (91)	1'19"99 (90)	non mesurée	1'22'' (87,8)	1'17"32 (93,1)
Circuit Montihéry (moyenne)	4'25''6 (122)	4'21''7 (123,8)	non mesurée	4'22''7 (123,3)	4'26''1 (121,8)	4'29''6 (120,2)	4'34''1 (118,2)	4'10'' (129,6)	non mesurée	4'24''2 (122,6)

Toutes ces performances ont été relevées avec deux personnes à bord.

BMW 323 i la préférée de certains

S'il n'y avait pas eu un plan rigoureux d'étapes, avec des changements de voiture bien définis, tout le monde se serait battu pour « avoir la Béhemme ». Son image de marque est très forte et, sur le papier, c'était la favorite. L'objectivité a commandé un choix différent, elle n'est que seconde. Extrêmement séduisante en dépit de son prix élevé, la BMW 323 i aurait pu être la reine de cet essai. Elle l'a d'ailleurs été pour trois d'entre nous, mais les huit autres lui ont préféré la Scirocco. C'est probablement un détail qui a fait pencher la balance : la 323 i est livrable au choix avec deux boîtes de vitesses, une boîte courte (sportive) et une boîte longue (économique). Notre voiture d'essai comportait malheureusement cette dernière solution qui a l'inconvénient d'enlever beaucoup de son tempérament à la 323 i. Nous y reviendrons.

La 323 i est la seule Berline de ce comparatif. La sobriété de son équipement lui sied comme un gant, et si les dames de notre comparatif ont dénoncé avec force la dureté des sièges, l'austérité de l'habitacle, l'absence de vitres électriques, etc les hommes, en revanche, ont été unanimement émus par la beauté sportive du magnifique tableau de bord, avec ses cadrans noirs à chiffres rouges. Difficile de faire mieux. Aucun d'entre nous n'a résisté au superbe son rageur et chantant du très beau six cylindres qui anime cette BMW. Rien qu'avec son bruit et son tableau de bord, la 323 i vous charme, vous grise, vous envoûte. Une fois au volant, la griserie continue, tout

est franc, ferme, précis et cependant jamais brutal. Cette voiture est un rêve à conduire. On ne se lasse pas d'accélérer, de changer de vitesses, rien que pour faire chanter le six cylindres injection. Ce moteur de 144 ch est véritablement l'âme de cette voiture, son atout maître. Il est encore meilleur que celui de l'Alfetta. plus onctueux. Il a vraiment des chevaux partout et beaucoup de couple : près de 20 mètres/kilos à 4500 tours. Un seul regret, la 323 i que BMW nous a confiée pour notre comparatif est, hélas, équipée de la boîte longue (la fameuse solution économique) qui a le tort de priver le moteur d'une bonne partie de son magnifique tempérament. Comment pourrait-il garder toute sa vitalité avec une première qui monte à 60 km/h, une deuxième à 110 (!) et une troisième à 160 (!!) à 6500 tours. En quatrième, plus question d'accrocher ces 6500 tours, disons qu'à 5500, on est à 190 km/h et qu'en cinquième, on prend 200 km/h à 5000 tours (la cinquième tire 40 km/h par mille tours).

Evidemment, la hargne n'est pas celle que doit offrir la boîte courte : le moteur a parfois du mal à tirer ces interminables rapports et, sur le circuit du Mans par exemple (il ne s'agit pas du circuit des 24 Heures ni du Bugatti mais du petit circuit moto), nous n'utilisions que les trois premiers rapports.

A Montlhéry, alors que toutes les voitures franchissaient le virage des « deux ponts » en deuxième. la BMW était à cet endroit précis à cheval entre première et deuxième. Inutile d'ajouter qu'avec la boîte sport, la BMW 323 i doit être transfigurée!

Sur la route, la 323 i est une merveilleuse voiture toujours grâce à ce très beau six cylindres mais aussi parce qu'elle est équilibrée, parce qu'elle se conduit facile-

ment, en douceur grâce à la souplesse aussi bien du moteur que de la direction (qui est, en revanche, un peu dure en manœuvres sur place), parce qu'elle va vite (200 km/h), qu'elle accélère fort malgré le terrible handicap de la boîte longue, et qu'elle freine très bien. Il ne lui manque qu'un peu plus de confort : la suspension est assez ferme malgré son grand débattement, et les sièges sont de bois.

à la limite...

Si l'on se met à attaquer, la BMW 323 l s'avère extraordinairement amusante et fait preuve, malgré son poids élevé (1135 kg) d'une étonnante maniabilité. Comme toutes les voitures à moteur avant et propulsion arrière, elle manque de motricité naturelle. Pour compenser en partie cela, elle est équipée d'un différenciel autobloquant. C'est même la seule voiture de ce comparation à en posséder un. Cela la rend extrêmement amusante à piloter et, avec un peu d'habitude, on parviendra à la faire glisser les quatre roues partout. Rien de plus grisant que de franchir de longs virages en complet dérapage, comme sur la neige! Il suffit d'accélérer tôt et franchement dans les virages, tout en dosant adroitement le contrebraquage et surtout, il faut rebraquer très tôt même si l'arrière part très fort. Au début, on aura du mal à éviter le tête-àqueue ou le retour dans l'autre sens mais avec un peu d'habitude, on parviendra à glisser très fort sur des tra iectoires peaufinées au millimètre près grâce à l'extraordinaire souplesse du moteur. Par contre, du fait même qu'elle glisse beaucoup, les temps ne sont pas terribles. C'est ainsi que, sur les deux kilomètres du circuit du Mans, la BMW n'a réalisé que le quatrième temps, pratiquement à égalité il est vrai, avec l'Opel qui, elle, a fait le second temps, mais plus d'une seconde derrière la Scirocco.

A Montlhéry, circuit plus rapide qui convient mieux à la BMW, la 323 i n'a été battue que par la Sunbeam Lotus. Sur mauvais revêtements, on découvrira aussi les limites d'une suspension un peu trop souple, à trop grand débattement. Il faut dire que la BMW 323 est pointue à conduire sur le mouillé, qu'elle a un peu trop de roulis, que son absence dans les compétitions s'explique par l'absence de pièces spéciales homologuées.

C'est la plus amusante de toutes à piloter sportivement, mais aussi la plus élégante, celle dont le moteur est le plus séduisant ... et la plus chère.

C'est certainement une très belle acquisition pour faire du grand tourisme rapide si l'on est aisé. Car, sur le plan efficacité pure, elle est loin de la Scirocco, qui, en outre, est beaucoup plus économique. La BMW est d'ailleurs celle qui a consommé le plus dans notre comparatif (la consommation de la Lotus n'ayant malheureusement pas pu être mesurée) ... malgré la boîte économique!

C'est tout de même une magnifique auto comme on aimerait en voir en France.



Le point de vue du technicien

Le six cylindres en ligne, c'est déjà une longue tradition chez B M W et l'on ne peut être que séduit par la noblesse de la mécanique de la

323 i. L'avantage d'un 6 cylindres sur un plus classique 4 cylindres en ligne, vient de sa régularité cyclique 3 temps moteur par tour de vile brequin au lieu de 2 pour un 4 cylindres) qui lui donne un fonctionnement onctueux sans le moindre à-coup et sans la moindre vibration. Contrairement au « gros » 6 cylindres de la marque qui possède une chaîne, le « petit » a opté pour une courroie crantée pour entraîner son arbre à cames en tête. C'est léger mais c'est plus fragile. On trouve également une injection Bosch « K-Jetronic » pour alimenter ce heau moteur

Puissant, il l'est avec ses 143 chevaux à 5800 t/mn mais il faut tout de même admettre que son couple est un peu décevant. Certes, les 19,4 mkg à 4500 t/mn sont déjà une valeur respectable mais, rapportée à la cylindrée, elle n'a rien de vraiment époustouflant. C'est un peu normal quand on songe qu'avec 385 cm3, le moteur de la 323 i possède la plus petite cylindrée unitaire du lot, que sa course est réduite (76,8 mm) et enfin, que son alésage avec ses 80 mm est à peine supérieur à celui de la Scirocco.

Trois possibilités de transmission sont proposées à la clientèle. Une boîte classique à quatre rapports, une boîte dite « sportive » à 5 rapports rapprochés où la 5º équivaut à la 4º de la boîte et enfin, celle qui équipait malheureusement notre voiture d'essai, une boîte « économique » à 5 rapports longs avec une 5° qui tire prés de 40 km/h au 1000 t/mn. Cette option étant faite bien sûr pour diminuer la consommation. D'ailleurs, équipée ainsi, la 323 i possède de beaux chiffres de consommations conventionnelles puisqu'avec 7,2 litres à 90 km/h et 9,5 litres à 120, elle fait presqu'aussi bien que la Scirocco (7,3 à 90 et 9,2 à

Pourtant, sur l'ensemble de l'essai, les données sont inversées avec presque 4 litres d'écart entre les deux voitures. Pourquoi ? La réponse est simple: tout simplement parce que ces chiffres, aussi beaux soient-ils, ne tiennent absolument pas compte de la masse du véhicule et qu'une boîte « longue » soit disant économique nécessite à l'usage beaucoup plus de changements de rapports qu'une boîte bien étagée comme l'est celle de la Scirocco. Alors, avant de céder à la solution de facilité des rapports longs, il faudrait peut-être commencer par construire plus léger. C'est cela la vraie chasse aux Gaspis!

POUR

- Moteur formidable.
 Plaisir de piloter.
 Tableau de bord.
 Bruit exceptionnel.
- Bon freinage

- Efficacité moyenne
- Boîte trop longue.
 Confort moyen.
 Consommation et prix élevés.

TRANSMISSION	Alfatta GTV	BMW 323 i	Ford Escort XR3	Lancia Monte Carlo	Opel Manta GTE	Renault Fuego GTX	Talbot Matra Murena 1.6	Taibot Sunbeam Lotus	Triumph TR 7	Volkswagen Scirocco GLI
Mode	Roues AR	Roues AR	Roues AV	Roues AR	Roues AR	Roues AV	Roues AR	Roues AR	Roues AR	Roues AV
Nbre. de rapports	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5
Rapport de boîte 1º° 2º 3° 4° 5°	3,30 2,00 1,37 1,04 0,83	3,68 2,00 1,31 1,00 0,805	3,15 1,90 1,27 0,95	3,75 2,23 1,52 1,15 0,92	3,42 2,15 1,36 1,00	3,81 2,23 1,47 1,03 0,86	3,16 1,83 1,25 0,93 0,73	3,42 1,94 1,39 1,00 0,795	3,32 2,08 1,39 1,00 0,83	3,45 2,11 1,44 1,12 0,91
Couple final	4,10	3,45	3,84	3,714	3,44	3,778	4,769	3,89	3,63	3,90
Autobioquant	Non	Oui (25 %)	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non	Non
Km/h au 1000 t/mn	33,8	39,65	29,3	31,8	31,5	33,9	31,65	34,8	35,4	29,3

SCIROCCO **GLi** La reine

Voici donc la reine. Doublement reine car sous son déguisement de Scirocco, c'est bien la Golf GTi déjà victorieuse de notre premier grand comparatif (13 sportives de moins de 45 000 F, « Echappement » nº 133) qui triomphe à nouveau. Et cette fois, face à des concurrentes beaucoup plus redoutables, puisque 7 d'entre elles sont des deux litres ou plus. Et si la Scirocco GLi ne l'emporte que de peu devant la BMW 323i, il faut tout de même rappeler que 20 000 F séparent ces deux meneuses

La force de la Scirocco c'est qu'il est pratiquement impossible de la prendre en défaut. Sur tous les plans elle est royale et avec un peu plus de confort elle serait quasiment parfaite. On s'en rend encore mieux compte lorsqu'on l'essaye dans le cadre d'un comparatif où, sur le fond des nombreuses imperfections de ses concurrentes, sa supériorité ressort avec plus de netteté encore.

La Scirocco a tout de même un défaut. Les hommes l'ont remarqué, les femmes l'ont souligné : elle n'est pas toujours très confortable. La fermeté de sa suspension et de ses sièges ne la mettent pas en valeur lorsque la qualité de la route laisse à désirer. Mais d'une si redoutable sportive, on peut bien accepter cela, d'autant que cet inconfort reste d'un niveau très supportable. Tout le reste est qualité.

On s'en rend déjà compte à la seule lecture de ses caractéristiques : 110 chevaux pour un 1 600 cc, voilà qui n'est pas très courant. Mais en plus, ces 110 ch là n'ont que 800 kg à tirer, soit 100 kg de moins que l'Escort, 150 kg de moins que la Lotus, 200 kg de moins que la Matra, plus de 250 de moins que la Lancia, l'Alfetta, la Fuego ou l'Opel, et 330 kg de moins que la BMW! La Scirocco est une voiture exceptionnellement légère et c'est peut-être une grande partie de son

A l'intérieur on est exactement comme dans une Golf: même tableau de bord, mêmes sièges un peu durs, même volant, même finition simple et solide, un peu austère, irréprochable. Mêmes équipements extrêmement complets. Mais faire connaissance avec la Scirocco, c'est d'abord rencontrer un splendide moteur. Avec seulement 800 kg à tirer et une boîte 5 vitesses parfaitement étagée et merveilleusement maniable, ce très beau 4 cylindres injection peut s'exprimer pleinement. Il est absolument extraordinaire. Il ne peine jamais quel que soit le régime. Ce moteur est à l'origine de l'extraordinaire succès des Golf GTi. Il est tellement souple, tellement puissant, possède un tel couple, qu'il surclasse pratiquement toutes les 2 litres. Pour tout dire, en plus de dix années d'essais, je crois avoir très rarement rencontré un moteur aussi attachant. A lui seul, il procure une énorme joie de piloter.

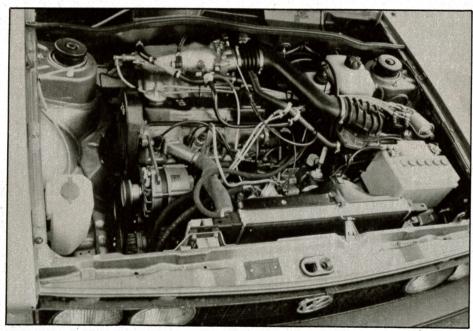
La tenue de route est à la hauteur du moteur. Direction, motricité, freinage : parfaits. La Scirocco est à la fois la plus facile à conduire et la plus efficace. Malgré les petits pneus dont elle était équipée pour notre comparatif (face à plusieurs concurrentes équipées en taille basse), elle surclasse toutes les autres en tenue de route. Je crois qu'il est à peu près impossible de trouver une autre traction avant aussi incisive du train avant. Il faut vraiment chercher l'extrême limite pour découvrir un léger sous virage très facile à corriger en relevant le pied de l'accélérateur.

L'exceptionnel dans cette voiture c'est que poussée à la limite elle n'avoue pas plus de faiblesse qu'en conduite routière. Au contraire, on dirait que conduite sportivement, ses qualités se renforcent, apparaissent plus nettement. Et n'était-ce le mauvais maintien latéral des sièges. elle serait parfaite. Elle a tout pour elle : une tenue de route fabuleuse, pratiquement neutre et néanmoins maniable et acceptant le sur-virage provoqué, progressive, hyper précise grâce à un train avant et à une direction exceptionnels. Stabilité, freinage, motricité, douceur de la direction, précision et rapidité de la commande de boîte : on dirait une voiture de course! Et même son moteur ne

donne jamais l'impression de peiner tant il est bien rempli et plein de vie à tous les régimes. Cette voiture inspire une telle confiance qu'on finit par coire que tout est possible à son volant : on a même fait un tête à queue à 110 km/heure à force de jouer ce jeu! Pour tout dire, la Scirocco doit être, comme la Golf GTi, la seule voiture de série capable telle qu'elle est et sans modification, d'être compétitive dans une course automobile.

Résultat : meilleur chrono sur le circuit du Mans devant la Lancia, l'Opel et la BMW et quatrième chrono à Montlhéry de très peu derrière la Lotus, la BMW et la Lan-

De plus, avec 10,75 litres de moyenne durant tout le comparatif, la Scirocco GLi est la voiture qui a consommé le moins. Si l'on ajoute que les très nombreux propriétaires de Golf et de Scirocco confirment que leurs voitures sont très solides, eux qui peuvent la juger sur de très longs kilométrages, on est bien obligé d'admettre qu'il s'agit là d'une voiture tout à fait exceptionnelle et comme disait notre confrère Gilles Dupré « en dotant la Golf GTI (et la Scirocco) de 110 ch, le constructeur allemand a coiffé d'un bonnet d'âne les Français, et l'invasion des GTI dans nos rues n'est que justice ».



	CLASSEMENT	P. Barbaza	A. Bernardet	E. Bhat	F. Billet	L. Fabre	M. Hommel	JC. Lamoriette	G. Lamorlette	F. Lebreton	P. Pagani	J. Privat
1, 1	VW Scirocco GLI	1 1	1	2	2	1	1	1	1	2	. 1	2
2	BMW 323i	1ex	2	1	4	2	2	2	2	3	2	1
3	Matra Murena 1.6	4	7	4	1	4	5	4	3	6	5	3
4	Opel Manta GTE	6	5	8	3	3	7	3	4.	7	3	6
5	Lancia Monte Carlo	3	3	6	5	8	3	6	6	8	8	4
6	Renault Fuego GTX	6ex	4	7	7.	6	6	5	5	5	4	7
6ex	Alfetta GTV	6ex	6	3	6	5	8	8	7	1	7	5
6ex	Ford Escort XR3	4ex	8	5	8	7	4	7	8	4	6	8
9	Triumph TR7	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9

Ce tableau représente le classement que chacun de nos essayeurs a établi selon ses propres critères après avoir conduit toutes les voitures.







Le point de vue du technicien

Quand on connait bien la Golf GTI, on ne sera pas surpris techniquement par les caractéristiques la Scirocco GLI puisque celle-ci reprend intégralement sans aucune modifica-tion tous les éléments mécaniques de la Golf. C'est d'ailleurs même l'inverse qui s'est produit car si l'on respecte l'ordre chronologique, la Scirocco est sortie une année avant la Golf. Mécaniquement donc, pas de surprise. On retrouve sous le capot de la Scirocco le 4 cylindres en ligne à arbre à cames en tête à injection mécanique Bosch de 1600 cm³ dont la réputation n'est plus à prouver. Pour seule modification, d'ailleurs commune à tous les modèles VW-Audi à injection, on note l'apparition d'un allumage transistorisé. Cela ne change en rien ses caractéristiques puisque ce petit moteur qui allie à merveille brio, souplesse et une consommation réduite puisque la Scirocco fut la plus sobre de nos dix voitures avec 10,95 litres, développe toujours 110 chevaux à 6100 t/mn soit la déjà respectable puissance de 70 chevaux au litre. Du côté rapport poids/puissance, la Scirocco possède même un léger avantage que la Golf car avec 10 kg de moins (800 au lieu de 810 pour la Golf), celui-ci passe de 7,35 à 7,25 kg/ch. C'est d'ailleurs dans ce poids particulièrement réduit que se trouve en partie le secret de l'efficacité de la Scirocco. Pas de doute, le constructeur allemand sait mettre la matière là où il faut. Comme pour le moteur, la boîte à 5 rapports conserve exactement les rapports de la Golf. Il en est de même pour les suspensions où l'on retrouve le fameux train avant à déport négatif et la traverse arrière semi-rigide. La seule modification d'importance au niveau du chassis concerne les étriers de frein avant qui permettent le montage de garnitures de plus grande surface

POUR

- performances exceptionnelles
- Moteur extraordinaire Boîte précise et rapide
- Comportement super sportif Equipement très complet

LEURS POSSIBILITES EN COMPETITION









Ford Escort XR3: L'Escort à propulsion a tenu la scène du rallye de 1968 à 1980, 12 ans de compétition, émaillés de nombreux succès, surtout en Rallye du Championnat du monde, par l'intermédiaire du service compétition Ford à Boreham. Peter Aschcroft, le directeur sportif de Ford en rallye, pense développer la nouvelle Escort traction avant en vue du prochain règlement qui sera appliqué en 1982. En attendant, l'Escort 2000 RS, dont la production et le développement sont arrêtés, s'illustre toujours en Rallyes du Championnat du monde (victoire de Vatanen au Rallye Acropole 80) et fait toujours le bonheur des indépendants en circuit (Championnat de France de production) ou en course de côte (groupes 1 ou 2). Opel Manta GTE: Opel a délaissé la

Opel Manta GTE: Opel a délaissé la Manta, lui préférant la Kadett et maintenant l'Ascona. Plus lourde que ces deux dernières, la Manta n'est apparue que très rarement en compétition. Depuis cette année, Opel avec son Ascona i2000 (i pour Irmscher qui la dote d'un kit) essaye d'assurer la relève de la si glorieuse Kadett GTE.

VW Scirocco GLI: La Scirocco s'illustre essentiellement en circuit, et plus particulièrement en groupe 1. Gratifiée des mêmes homologations que la Golf GTi, la Scirocco ne recueille pas les mêmes suffrages, car elle est, paraît-il, moins rigide et un peu plus lourde.

Triumph TR 7: British Leyland développe depuis peu de temps la TR 7 pour les rallyes du Championnat du Monde. Pour cela, elle ne prend pas le 4 cylindres 2 L, mais une version plus musclée, vendue aux USA, un V 8 de 3,5 l qui délivre, après préparation, une puissance respectable de 285 ch à 7 500 tr/min. Un peu lourde et pataude, elle a du mal à s'imposer. L'usine arrive difficilement à la fiabiliser et il est donc hors de question qu'un amateur se lance dans la préparation d'une TR 7.

Matra Murena: La Bagheera avait participé avec bonheur à des rallyes sur terre aux mains de Roland Thérond. Avec un « nouveau » moteur 2,2 L, issu de l'ancestral bloc Chrysler 180, elle risque de faire une entrée en compétition en 1981. Ce moteur a déjà été développé par JRD (Marcel Morel) et à un degré supérieur par ROC (Fred Stalder). A suivre...

Alfetta GTV: Cette Alfetta GTV n'a pas eu le même succès sportif que sa devancière la 2 000 GTV (qui fut une des reines du groupe 1). Quelques privés dont Roland Imbert de Lovauto ont tenté de l'engager en compétition et notamment aux 24 h de Spa en groupe 1 B. Son peu de réussite vient du peu de pièces spéciales homologuées. Depuis cette année, une version Turbo, plus puissante d'une vingtaine de chevaux, est lancée sur le marché... italien.

Autodelta, le service compétition d'Alfa Romeo, l'engage en championnat d'Europe des rallyes aux mains de Verini et Pregliasco. En groupe 4, elle a une puissance d'environ 300 ch.

Renault Fuego GTX: Renault ne

Renault Fuego GTX: Renault ne compte pas sur elle pour gagner le Championnat du Monde des Rallyes 1981! Il a sagement misé sur la R5 Turbo. Toutefois la Fuego 2 l peut constituer une base correcte pour un développement en compétition, pour peu qu'elle soit favorisée au niveau de ses homologations et d'un règlement particulier; là nous pensons à la production en circuit.

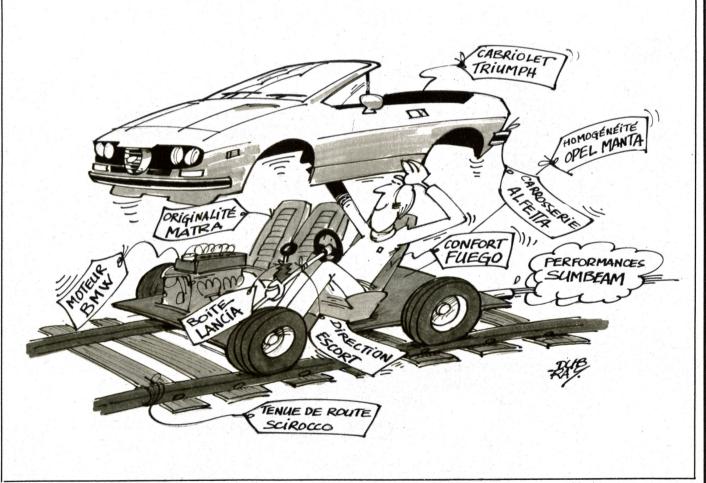
Lancia Monte Carlo: Lancia a gagné cette année le Championnat du monde des Marques avec la Beta Monte Carlo (Dotée d'un turbocompresseur) devant Porsche. A part cette participation officielle, peu de privés se sont intéressés au sort de la Monte Carlo; pourtant elle possède l'atout d'avoir son moteur en position centrale.

BMW 3231: La 3231 est une digne descendante de la 2002 Ti et Tii. Pour l'instant, la 3231 se distingue avec plus ou moins de bonheur en production sur circuit. Elle ne bénéficie pas d'un grand nombre de pièces homologuées, et no-

tamment de rapports de boîte rapprochés, ce qui est un handicap pour les rallyes. Les amateurs restent traditionnels en matière de propulsion ; ils font toujours confiance à des modèles éprouvés (Opel Kadett GTE, Escort RS 2000, Ford Capri 3 l) pour lesquels les constructeurs ont établi de serieuses listes de pièces spéciales.

Jacques Privat





Grâce à notre ami Patrice Dubray, nous avons pu reconstituer ici la voiture idéale, telle que nous la voyons, et qui reprend les meilleurs éléments de chaque voiture essayée : ce prototype ne verra malheureusement jamais le jour, mais qui faut-il blâmer ? ...



DIMENSIONS POIDS CAPACITES	Alfetta GTV	BMW 323 i	Ford Escort XR 3	Lancia Monte Carlo	Opel Manta GTE	Renault Fuego GTX	Talbot Matra Murena 1.6	Talbot Sunbeam Lotus	Triumph TR 7	Volkswagen Scirocco GLI
Longueur (cm)	421	435,5	397	381,5	439,5	436	407	383	406	388,5
Largeur (cm)	166	161	158,8	169,5	167	169	175,2	160,5	168	162,5
Hauteur (cm)	133	138	133	119	132,5	131,5	122	140,5	127	131
Empatt. (cm)	240	256,5	240	230	252	244,5	243,4	241,5	216	240
Voie AV (cm)	136	139	139	141	139	142,5	141	133	141	140,5
Voie AR (cm)	136	140	143	145,5	139	134,5	152,6	134	140,5	137
Jantes	6×15	5.5×13	5.5×14	5.5×14	6×13	5,5×14	5,5×13	6×13	5,5×13	5,5×13
Pneumatiques	205/60 HR 15	185/70 HR 13	185/60 HR 14	185/65 HR 14	185/70 HR 13	185/65 HR 14	175/70 HR13 195/70 HR13	185/70 HR 13	175/70 HR 13	175/70 HR 13
Poids (kg)	1 080	1 135	895	970	1 060	1 080	1 000	969	1 150	/800
Répartition du poids AV/AR (%)	51/49	55/45	60/40	42/58	55/45	60/40	41/59	56/44	54/46	59/41
Rapport poids puiss. (kg/ch)	8,30	7,95	9,3	8,65	9,65	9,80	10,40	6,20	10,95	7,25
Capacité du coffre (dm³)	370	460	306/1379	200	670	338,5/781	232	420/1 210	290	340/880
Capacité essence (I)	54	58	40	59	50	57	56	50	54,5	40
Capacité huile (I)	6,5	4,75	3,75	6,2	4	5	3	5,7	4,5	3,7
Capacité circuit refroi. (I)	8	12	6,8	14	6,2	9,8	10,5	7,5	7,3	6,5

(Ci-contre) Dix tableaux de bord dans l'ensemble bien équipés. 1 : Triumph - 2 : Alfetta - 3 : Opel - 4 : Lancia - 5 : BMW - 6 : Sunbeam - 7 : Murena - 8 : Escort - 9 : Fuego - 10 : Scirocco.

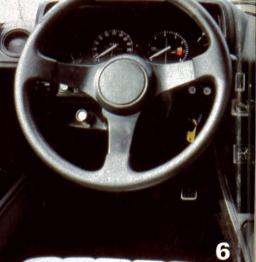




















Cool!...



Il n'y a pas si longtemps, les voitures de sport avaient un long capot avant renfermant leur âme et un habitacle étriqué dans lequel on s'insérait à grand peine. Signe des temps? Les voitures de sport des années 1980 ne sont plus des moteurs habillés, mais de vraies voitures qui réussissent même à avoir des aspects pratiques.

Descendre de sa bonne vieille 4 L pour prendre livraison d'un coupé Alfetta ou d'une BMW six cylindres suppose une certaine aisance : si l'on ne la possède pas naturellement, on peut l'acquérir en suivant des règles simples. Supposons que vous ayez garé votre voiture devant le Claridge, le Palace, la boutique Echappement ou tout autre lieu dans lequel il est bon d'être vu : en approchant de l'auto d'un pas nonchalant, vous remontez sur vos cheveux vos « Ray-Ban » dernier modèle, vous attrapez sans la regarder la contravention qui orne votre pare-brise avant d'en faire d'une seule main une petite boule qu'une pichenette précise enverra dans le caniveau; vous ouvrez la portière (qui ne doit en aucun cas être

fermée à clé) de la main gauche, et avant de vous installer vous lancez négligeamment à l'arrière votre sac d'où dépasse une raquette de tennis : attention! Vous ne devez pas donner l'impression de faire un effort pour vous assoir : souple sur les jambes, le corps tout entier doit effectuer une torsion gracieuse; Si vous avez de l'arthrite, ou si vous voulez tout simplement « assurer », vous pouvez également attrapper de votre main gauche le montant du pare-brise. Notons que dans le cas d'un cabriolet, il est indispensable d'enjamber la portière sans l'ouvrir (vous pouvez éventuellement vous entraîner dans votre garage)... Contact.

Le moteur doit démarrer au quart de tour, et le premier coup d'accélérateur doit faire passer une lueur de jalousie dans le regard morne des piétons pressés.

Maintenant, vous vous retrouvez tout seul...

... Et vous vous dites qu'après tout, c'est beaucoup moins difficile qu'on pourrait le craindre. En 1980, une voiture de sport ne sent plus le ricin : les commandes sont souples, le bruit du moteur est plutôt feutré, les sièges sont presque confortables, et il y a la stéréo à bord.

Deux facons de conduire s'adaptent à deux contextes différents. Premier cas, vous allez chercher Jane Manson dans sa villa qui, justement, est située au sommet du col de Turini. Je ne sais pas pourquoi, vous ressentez alors une motivation profonde qui vous pousse à attaguer «un peu». Attention! ce n'est pas une voiture de course! Vous trouvez agréable le fait de trouver tout un haras quand vous « mettez la godasse » en sortie d'épingles, mais méfiez-vous un peu : ne regardez le compteur de vitesse que si vous n'êtes vraiment pas amoureux de Jane Manson. Le compteur indique en effet très vite 170 km/h alors que l'aiguille du compte-tours évolue autour de 4 500 tours... Attaquer, ca vous paraît facile, tant la tenue de route est agréa-

Et puis, quand vous ramenez Jane Manson à Monte Carlo pour aller dîner au Sporting avant d'aller perdre quelques plaques au Casino, vous prenez soin de votre passagère, vous lui faites admirer le coucher de soleil sur la Méditerranée en roulant en cinquième à 90 (si elle regarde la mer, elle ne s'apercevra pas des mouvements sournois que vous imprimez au levier de vitesses...). La stéréo diffuse « Georgia on my mind », vous jouez avec les gadgets du tableau de bord et les vitres électriques qui seront obligatoirement baissées pour permettre à votre bras gauche de pendre nonchalamment dès que vous entrerez dans Monaco.

Une fois arrivé, garez-vous n'importe où pourvu que ce soit dans un endroit interdit et bien en vue (voir plus haut)...

Pierre Barbaza

Leurs équipements : excellents dans l'ensemble

Il est difficile d'établir un classement des voitures d'après leurs équipements. En effet, le sportif accorde généralement plus d'importance au manomètres de contrôle qu'au nombre de vide poches ou de cendriers. Il appréciera le tableau de bord de la Scirocco GLI qui comporte tous les instruments de contrôle, sauf le voltmètre. Bien que l'ensemble ne soit pas idéalement disposé (température d'huile placée très bas sur une console) et surtout mal regroupé (manque d'homogénéité pour la lecture des instruments), le tableau de bord de la Scirocco est le plus complet. Il devance celui de l'Opel Manta GTE qui n'a pas de manomètre de température d'huile mais qui possède un voltmètre. Le tableau de bord de la Manta, bien que plus austère, offre une meilleure lisibilité des instruments de contrôle, tous groupés sur la gauche.

Hormis ce bonus pour cette planche de bord, la Manta rentre dans le rang pour la présentation intérieure et extérieure, par trop triste et spartiate! La Scirocco marque des points supplémentaires avec ses sièges avant réglables en hauteur, son essuie glace arrière, ses phares longue portée et son rétroviseur extérieur réglable par une mollette intérieure.

En ce qui concerne l'équipement général proprement dit, la Fuego 2 l'est largement en tête face à ses concurrentes. Les sièges avant sont remarquables par leur confort et leur maintien, le tableau de bord, bien que respirant le plastique, est agréable à l'œil et gai. On remarque un indicateur du niveau d'huile moteur, un voyant de liquide de frein, un témoin de contrôle des plaquettes, une lampe passager dirigée pour la lecture, un porte cartes routières, deux miroirs de courtoisie, un pour le passager, l'autre pour le conducteur, un essuie-glace arrière, des essuie-phares, etc. Renault est conscient qu'une présentation réussie peut être un excellent argument de

Dans son effort général de modernisation, l'Escort XR 3 fait peau neuve en matière d'équipement. Si les manos de contrôle ne sont pas tous présents (il manque la température d'huile, le voltmètre et la pression d'huile), par contre, l'ensemble intérieur est très attrayant : les sièges en drap noir à bandes horizontales dégradées rouges sont du plus bel effet, le tableau de bord est bien dessiné. L'équipement général est complet : glaces électriques, montre digitale au plafond, toit ouvrant, essuie glace arrière, jet d'eau sous pression pour les phares, deux rétroviseurs extérieurs réglables par une



Malgré son prix relativement bas, la Ford Escort XR3 est très bien finie, notamment avec ce toit ouvrant à plusieurs positions.

mollette intérieure, 4 porte cassettes, jantes en alu, pneus taille 60, etc. Malheureusement beaucoup de ces accessoires sont proposés en option.

Chez BMW, la présentation est toujours aussi sobre ; c'est dommage, car l'ensemble de la voiture est bourré de qualités. Les sièges sont aussi durs que mal dessinés, il manque toujours un manomètre de pression d'huile et les glaces avant descendent à la manivelle. Quelques atouts quand même : le rétroviseur extérieur est réglable électriquement, réglage de l'intensité de la lumière orrange du tableau de bord jusqu'à son extinction, ce qui est important pour la conduite de in le tableau de bord est un des mieux dessinés.

La présentation de la Matra Murena est à l'image de sa ligne, résolument moderne. L'intérieur est traité avec goût avec une certaine harmonie des couleurs. Les 3 places caractéristiques des Matra Bagheera puis Murena, peuvent se transformer sur ce dernier modèle en 2 places, en rabattant le siège central faisant alors office d'accoudoir. Un gros défaut, l'absence d'essuieglace arrière.

L'intérieur de l'Alfa Roméo GTV a un peu vieilli avec les instruments de contrôle rapportés au centre de la planche de bord, seul le compte tours étant en face du conducteur.

La Lancia Beta Monte Carlo manque de personnalité dans sa présentation; toutefois le tableau de bord se distingue avec des manomètres à lecture horizontale avec toutes les valeurs d'alerte à droite. Le volant n'est pas sans rappeler celui des Ferrari!

Nous finirons par la Triumph TR 7. L'aménagement et l'équipement sont corrects malgré quelques lacunes : pas de pression d'huile, pas de possibilité d'appel de phares quand les projecteurs ne sont pas sortis. Un avantage de plus que ses concurrentes : un voyant rouge s'allume si la ceinture de sécurité n'est pas enclanchée!

Jacques Privat

Classement équipements: 1. VW Scirocco GLI - 2. Renault Fuego GTX - 3. Escort XR 3 - 4. BMW 323 I - 5. Opel Manta GTE - 6. Matra Murena - 7. Lancia Monte Carlo - 8. Alfa Romeo GTV - 9. Triumph TR7.

Le tableau ci-dessous résume les aspects positifs et négatifs de l'équipement de chaque modèle. Les « extras » et les lacunes apparaissent (colonnes + et —) par rapport à un tronc commun comprenant, compteur kilométrique, compte-tours, manomètre de température d'eau, de pression d'huile (sauf Escort XR3, Triumph TR7, Renault Fuego, BMW 323i), dégivrage arrière (sauf Cabrio-let TR7 !), vide-poches, rétroviseur extérieur, allume cigare, cendrier, console centrale, kilomètrage partiel, miroir de courtoisie, voyant de frein à main et repose-têtes.

	POUR	CONTRE	REMARQUES
Opel Manta GTE	vide poches portières porte cartes routières voltmètre essuie phares avec jet d'eau	— pas de voyant d'essence — pas de lampe passager — pas de rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur — pas de réglage de l'intensité de la lumière du tableau de bord	Tableau de bord sobre mais complet. Intérieur et extérieur austères traités à l'allemande
Matra Murena	phares longue portée supplémentaires 2 rétroviseurs extérieurs réglables par une mollette témoin de contrôle de plaquettes voltmètre	pas de zone rouge au compte-tours pas de voyant de température d'eau pas d'essuie-glace sur la vitre arrière	Intérieur gai, aménagé avec goût, personnalisé.
Alfa Romeo GTV	— phares longue portée supplé- mentaires — volant réglable — déflecteurs de vitre avant	pas de voyant d'alerte de pression d'huile (uniquement mano de pression) pas de rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur pas de montre	Visibilité moyenne des mano- mètres regroupés au centre de la planche de bord; seul le compte tours est face au conducteur.
Lancia Beta Monte Carlo	- roues alu - feu arrière de brouillard - repose pied - voyant de liquide de frein - montre digitale - volant cuir	— pas d'essuie glaces intermit- tent — chauffage à une vitessee	L'intérieur manque de person- nalité, quelques lacunes d'équi- pement.
Escort XR 3	-2 rétroviseurs extérieurs réglables de l'intérieur - jet d'eau sous pression sur les phares - roues alu - essuie glace arrière - 4 porte-cassettes - témoin de contrôle de plaquettes	— pas de manomètre de pression d'huile — pas de lampe passager — pas de réglage de l'intensité de la lumière du tableau de bord	Le tableau de bord n'est pas des plus complets (manquent la pression d'huile et le voltmè- tre). L'ensemble est bien fini et traité avec goût.
Triumph TR 7	voltmètre roues alu feu arrière de brouillard repose pied voyant d'enclenchement des ceintures de sécurité	pas de manomètre de pression d'huile pas de voyant de température d'eau pas de rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur pas de glace arrière dégivrante sur le cabriolet	Un des points positifs de la Triumph TR7 est l'équipement
Renault Fuego 2 L	indicateur de niveau d'huile porte cartes routières glaces électriques volant réglable témoin de contrôle de plaquettes roues alu	manomètre de température d'eau non gradué pas de manomètre de pres- sion d'huile	Le tableau de bord regroupe di- vers voyants plus ou moins utiles. On aurait préféré que Re- nault en supprime quelques- uns au profit d'un manomètre de pression d'huile!
Volkswagen Scirocco GLI	manomètre de température d'huile phares longue portée supplémentaires essuie glace arrière témoin de contrôle de plaquettes réglages des sièges avant en hauteur	— pas de voyant d'essence — pas de lampe passager	La visibilité de certains mano- mètres (température d'huile et montre) reste discutable. Le ta- bleau de bord, bien que le plus complet, mériterait d'être réa- gencé.
BMW 323 I	— phares longue portée supplé- mentaires — rétroviseur extérieur régla- ble électriquement — montre digitale — témoin de contrôle de pla- quettes	— pas de manomètre de pres- sion d'huile — pas de lampe passager	Pas de manomètre de pressior d'huile. L'intérieur est trop so- bre.

ILS ONT AIMÉ...

A côté de nos essayeurs habituels, un certain nombre de participants de ce comparatif n'avaient jamais vu jusque-là un compteur à 180. Voici leurs conclusions à tous, qui sont le fruit de leurs impressions personnelles et représentant un éventail de critères assez large pour être représentatif.



Pierre Barbaza

En 1600 comme en 2 litres, ce sont les voitures allemandes qui m'ont le plus favorablement impressionné au cours de cet essai : la VW dans laquelle on retrouve la même joie d'attaquer que dans sa sœur la Golf GTI, et, pour deux « briques » de plus, la « Béhème » dont le six cylindres vous amène, tôt ou tard les mélomanes à couper la radio pour n'avoir plus que de la musique... Chacune de ces deux voitures est, dans sa catégorie, une sorte de summum que les autres constructeurs n'ont pas (encore?) atteint. J'ai aussi beaucoup aimé la Lancia dont le comportement très « direct » ressemble à celui d'une voiture de course. Enfin. la Ford et la Matra, toutes deux très saines. mériteraient des moteurs beaucoup plus puissants : c'est d'ailleurs prévu, à plus ou moins longue échéance.



Jean-Claude Lamorlette

Ce petit périple en Bretagne vaut le détour : il y a encore de petites routes où l'on peut aller vite et prendre du plaisir à piloter. A ce petit jeu, celle qui m'a le plus étonné est sans nul doute la Scirocco. Maniable, bien équilibrée, facile à conduire, dotée d'un bon freinage, elle a en plus une boîte et un moteur fantastiques, avec à la clef un prix très abordable. La BMW reste une belle « bête de race » avec son 6 cylindres, mais elle est desservie par une boîte beaucoup trop longue et une suspension un peu trop raide. Même vieillissante l'Opel Manta représente encore un bon compromis, alors que la Lancia ou la Matra sont agréables bien qu'elles manquent de «pêche». L'Escort ne m'a par contre pas «emballé ». Bien dessinée et bien finie elle n'a pas suffisamment de «souffle» pour concurrencer la Scirocco.



Pierre Pagani

L'objectivité commande de choisir la Scirocco GLI: comme la plupart des autres je l'ai classé en tête de ce comparatif. C'est une voiture si étonnante, si efficace, si parfaite, qu'il faut vraiment chercher pour lui trouver un autre défaut qu'un certain inconfort. En prime, elle est très amusante à piloter. Pourtant, si l'on pouvait oublier le problème de l'argent et ne pas être tout à fait objectif c'est une autre voiture que je choisirais, moins parfaite. moins efficace que la Scirocco, mais si grisante à piloter avec ses merveilleux dérapages des 4 roues : la BMW 323 i bien sûr. C'est la plus amusante. Bien sûr, je la commanderais avec l'option boite courte

Les autres ont leurs charmes : l'Escort est pleine de vie, la Matra est originale et si douce, la TR 7 est un cabriolet, la Fuego est un parfait compromis confort/tenue de route, la Lancia est une sorte de petit proto, l'Opel est un merveilleux compromis, l'Alfetta a un moteur formidable, mais aucune n'approche la BMW et la Scirocco.



Teicha Pagani

Leurs moteurs, leurs boites de vitesses. leurs arbres à cames, je n'y connais rien et j'avoue à la grande honte de mon cher mari que je n'y comprends rien. Je reconnais à peine les voitures les unes des autres. Ce qui m'intéresse, c'est le confort, l'espace intérieur, la décoration et par exemple la BMW que ces messieurs ont tant aimée n'est pas ma préférée : pas assez confortable ! La Scirocco non plus, mais elle est silencieuse, on v a une bonne visibilité (c'est important pour une passagère !) et on s'y sent en sécurité. J'ai bien aimé aussi l'Opel Manta pour les mêmes raisons et l'Alfetta quoique dans cette dernière on soit assis un peu trop bas pour vraiment profiter du paysage. On est très bien aussi dans la Lancia mais ça manque un peu de place la Murena qui lui ressemble est plus spacieuse, aussi confortable et il y a de l'espace pour allonger les jambés. Et puis c'est amusant d'être assis à trois devant.



Guy Lamorlette,

Le choix n'est pas facile. J'ai cependant un petit penchant pour la Scirocco qui représente à mon avis le meilleur compromis qualités/prix. La BMW 323 a également beaucoup d'attraits mais elle est pointue à conduire avec l'autobloquant et, outre ses rapports trop longs (à 190 km/h à 6500 tr/mn on était toujours en 4º !), son prix est beaucoup trop élevé pour mon budget. La Murena m'a aussi beaucoup surpris, en bien, surtout sa tenue de route et son freinage; elle peut facilement supporter le moteur 2,2L. Celle qui m'a vraiment décu est la TR7, car elle n'a aucun attrait excepté d'être un cabriolet. Cela dit, ce comparatif m'aura permis de découvrir le métier de pilote essayeur qui demande beaucoup d'expérience, puisque j'ai eu la chance d'être aux côtés de Pierre Pagani sur le circuit Bugatti pour tenir les chronos. J'ai pu prendre ainsi quelques leçons et surtout éprouver de bonnes sensations en voyant la piste par les vitres latérales des voitures à propulsion arrière I



Jacques Privat

Une fois de plus, la production allemande s'est mise en évidence. Je crois que la BMW 323 i a fait l'unanimité ; il pouvait difficilement en être autrement. Le 6 cylindres en ligne est puissant, généreux, souple et de plus il est aidé par une excellente boîte. La tenue de route est fantastique et le freinage à la hauteur. Une seule ombre : une présentation intérieure trop sobre, impersonnelle. Bien sûr la Scirocco GLI est juste derrière la « BM ». Tout a déjà été dit sur la Golf GTI, la Scirocco a en supplément l'esthétique. Une nouvelle voiture française m'a beaucoup séduit : c'est la Matra Murena. La ligne est superbe, l'intérieur agréable, la tenue de route parfaite, le freinage puissant, la direction précise. Mais elle est un peu sous motorisée avec le 1600 de 92 ch. Elle serait idéale avec le moteur de la Sunbeam Lotus! J'ai été agréablement surpris par le comportement de la Fuego 2 litres ; elle est en net progrès par rapport au modèle de base, la R 18. La tenue de route n'est plus hasardeuse, le moteur est assez brillant, et la boîte beaucoup plus précise. De toute façon, à ce prix (62000 F), je préfère et de loin une 323 i à boîte 4 vitesses pour 7500 F de mieux. Par contre la nouvelle Escort XR3 ne m'a pas laissé un souvenir impérissable ; elle est très dure, le moteur est un peu creux et la boîte est mal éta-



Alain Bernardet

Sans hésiter un seul instant, si je devais faire un choix parmi dix voitures, j'opterais pour la Volkswagen Scirocco GLI qui est remarquable d'homogénéité. Sa tenue de route identique à celle de la Golf GTI est exemplaire, surtout pour une traction, et ses performances, face à des concurrentes qui lui rendent jusqu'à 700 cm³ et 35 chevaux, sont vraiment (très) surprepantes

surprenantes. Cependant, les moyens aidant, il serait difficile de résister au raffinement, à la classe et à la noblesse de la BMW 323 i et surtout à l'onctuosité de son fabuleux 6 cylindres en ligne à la sonorité si envoutante. Quelle musique! Enfin, en dernier lieu, mon choix irait vers la Lancia Monte Carlo beaucoup plus marginale et pourtant loin de ne posséder que des qualités. Très plaisante à regarder, sa tenue de route est largement « dimensionnée » pour un usage routier mais devient délicate dès que l'on recherche la limite. Rapide et efficace mais pas trés facile à manier. Cela lui donne un fort caractère et c'est peut être pour cela que je la trouve attachante. Dommage par contre que le 2 litres Lancia ait perdu toute sa souplesse en passant en position centrale dans la Monte Carlo et que le prix soit si élevé.



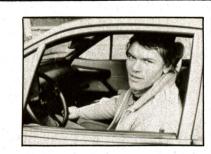
Eric Bhat

J'avais déjà essayé la BMW 323 i. Le souvenir que j'en avais conservé m'a parfois poussé à vanter ses mérites à certains amis indécis quant au choix de leur prochaine voiture. Ce nouvel essai m'a rassuré : il ne s'agissait pas là de conseils erronnés : hormis quelques légers défauts (une direction trop démultipliée en particulier), tout est qualité et efficacité sur cette véritable reine de la route. Son moteur, surtout, compte parmi les merveilles du genre. Elle est la plus chère des voitures en présence, certes, mais vaut l'investissement.

Je ne ferai pas preuve d'originalité en reconnaissant à la Scirocco le meilleur rapport prix-agrément. D'ailleurs, pouvait-il en être autrement avec la sœur jumelle de la Golf GTI, dont elle reproduit fidèlement toutes les qualités?

ment toutes les qualites?

Mes meilleures notes, donc, vont à la BMW et à la Scirocco, ce qui ne m'a pas empêché d'apprécier la direction ultra-précise de la nouvelle Escort XR3 (dont le prix est également un gros atout), l'époustouflant moteur de la Sunbeam Lotus, et les progrès de la Matra Murena par rapport à sa sœur ainée la Bagheera. Et puis, fermant les yeux sur certaines de ses faiblesses, j'ai bien aimé l'Alfetta GTV... parce qu'il s'agit bel et bien d'une Alfa Roméo.



Laurent Fabre

C'est bien court 100 ou 200 km pour juger une voiture, surtout quand on n'est pas un professionnel du volant. Je me risque quand même à vous donner mes impressions. J'ai donc aimé, comme tout le monde, la puissance et la douceur de la B.M.W. - la vivacité et la sécurité de la Scirocco. La tenue de route de la Matra malgré son pauvre moteur - l'agrément et les performances de l'Opel. J'ai même aimé les réactions bizarres de l'Alfa, malgré son moteur brillant - la lourdeur de la Fuego - l'inconfort de la Ford en dépit de sa direction « de course ». Je n'ai pas retenu grand-chose de la Lancia sinon qu'elle était petite, rouge et assez jolie (et chère aussi)

Quant à la Triumph, j'ai seulement remarqué que c'était une voiture décapotable.

Pour conclure prudemment, je dirai qu'elles ont toutes des qualités et des défauts. Elles sont comme les gens. Il y en a qui ont de la chance et d'autres qui ne sont vraiment pas gâtés!



Michel Hommell

La VW Scirocco GLI et la BMW 323i ont gagné indiscutablement ce comparatif. Elles représentent actuellement les deux meilleurs compromis en coupé deux portes, bien sûr la BMW 323i est plus chère mais cela est largement justifié par un « 6 cylindres » envoûtant et un espace intérieur plus utilisable que la VW GLI. Chez les italiennes deux coupés de

Chez les italiennes deux coupés de conception différente : la Lancia Monte-Carlo qui manque de brio et l'Alfetta qui a un moteur agressif à souhait.

Chez les françaises Matra a élaboré une voiture agréable qui manque encore un peu de punch, Renault a fabriqué un coupé relativement nerveux mais surtout très sécurisant au niveau de la tenue de route.

La Triumph TR7 fait partie des voitures construites pour les nouvelles normes de sécurité routière (c'est à dire li mitation de vitesse sur route à 90 km/h et sur autoroute à 130 Km/h) Malgré tout au dessus de ces vitesses prescrites et sur route a revêtement moyen elle a une facheuse tendance au décrochage en grande courbe ou en épingle (la TR7 que nous avons essayée avait peut-être des amortisseurs usagés).



Françoise Lebreton

Retour brutal à ma petite R5 aprés cet éprouvant comparatif. C'est là que commence et se termine le rêve. Je n'avais jamais conduit ces voitures (puissantes ma foi) aux mille gadgets, de l'ordre de l'utile souvent.

L'adaptation est assez rapide même si le manque de confort surprend parfois. Et c'est l'Alfetta qui a toute ma sympathie tant pour sa conduite agréable que pour son confort. Le bien être fut immédiat ; la boîte de vitesses se manie sans problèmes et ses performances me conviennent parfaitement. Elle n'est pas lourde comme la Lancia et on y a au moins des sensations de conduite. La Scirocco m'apparaît comme un jouet avec lequel on peut s'amuser pour le plaisir de conduire mais pas pour faire 5000 km: Suspension trop dure! L'Alfetta a l'avantage pour moi d'allier les deux. Leur prix? Pas si élevé... Enfin... Mais où se trouve le compte tours, la pression d'huile,... sur cette petite R5? ça manque d'espace sou-



Frédéric Billet

Quand on n'a pas particulièrement l'habitude de côtoyer des voitures de cette catégorie, un tel comparatif est attrayant à plus d'un titre. On commence par noter quelques impressions fugitives « Tiens c'est marrant cette TR7 et son aspect vieux cabriolet, portière ouverte, il faut encore enjamber le bas de caisse pour s'extraire de la voiture... tiens, l'Alfetta n'est pas faite pour les «formats Merzario » et i'ai de choix entre m'asseoir au milieu du siège ou ne pas débrayer à fond... » Puis on essaie d'analyser plus sérieusement le comportement des voitures. Première constatation, l'impression fantastique et un peu vexante que les possibilités des meilleurs voitures de ce comparatif sont plus reculées que les nôtres... On se sent un peu limité soi-même par rapport aux possibilités de l'auto. Dans ces conditions, la BMW 323 i est particulièrement impressionnante (ce moteur, quel bruit!). En fait, pour moi l'acquisition d'une de ces voitures est un peu du domaine du rêve, alors s'il faut rêver, je me laisserais probablement séduire par la Murena qui, vue de l'intérieur encore plus que de l'extérieur a cette « gueule » de petit proto, comme ceux qui me faisaient rêver quand j'étais gamin, et puis sentir un moteur juste dans le dos c'est sympa, d'ailleurs j'attendrais probablement le 2,2 Lavant d'opter pour la Murena.