

SALON

L'AUTOMOBILE



auto: 650 modèles / 50 nouveautés / 36 essais
moto: 22 essais / sport: F1, le poteau en vue

SPECIAL N°408 222 PAGES | 20 F | MENSUEL | OCTOBRE 1979 | BELGIQUE 160 FB | MAROC 20 DR



CITROËN GSA



CITROËN CX LIMOUSINE



TALBOT-SIMCA 1510

1980 VU EN FRANCE

CITROËN Hayon, tableau, rallonge

Deux nouveautés chez Citroën, l'une se situe à l'intérieur de la gamme GS, l'autre complète la série des diesels C X.

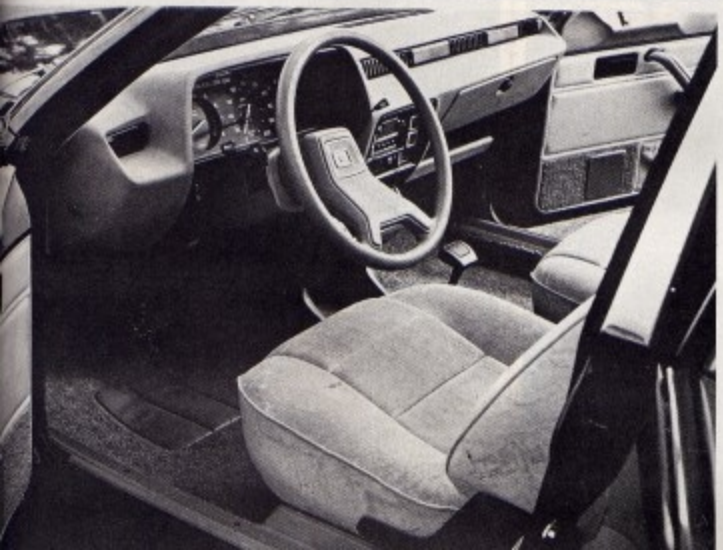
Parmi les GS, nous trouvons au bas de l'échelle trois voitures : la berline Special, les breaks Spécial et Entreprise en 1 129 cm³. Le Club et la Pallas, en 1 222 cm³, disparaissent du catalogue et sont remplacées par une autre gamme baptisée GSA. Il ne s'agit pas de modèles entièrement nouveaux mais de versions sur lesquelles diverses modifications prennent place. C'est ainsi que toutes les berlines GSA bénéficient de l'apport d'une cinquième porte relevable et d'une banquette repliable, solution qui ne manque pas d'intérêt et qu'une partie de la clientèle réclamait depuis longtemps déjà. Ce montage a impliqué une modification du pavillon et des ailes arrière (largeur AR augmentée de 40 mm). La lunette arrière est, elle aussi, agrandie vers le bas et il faut signaler le montage de feux plus grands avec feux de recul et de brouillard, de pare-chocs plus enveloppants en matière moulée, d'une nouvelle calandre, de poignées extérieures en noir mat, de nouveaux enjoliveurs et baguettes de protection latérales. Importante modification, aussi, en ce qui concerne la présentation et l'équipement : les GSA reçoivent un nouveau tableau de bord. A gauche, sous le volant, a pris place un satellite style Visa et, à droite, on trouve une sorte de clavier recevant les commandes des lunette AR chauffante, essuie-glace, etc... La partie centrale comporte une représentation graphique du véhicule avec fléchage vers les témoins lumineux des points contrôlés (pression d'huile, charge batterie, etc.). Pour le compteur de vitesse, on est revenu au tambour et on remarque, aussi, la nouvelle jauge à essence, les nouveaux sièges, le totaliseur 6 chiffres et autres équipements. La gamme GSA dispose du moteur 1 299 cm³ développant 65 ch à 5 500 tr/mn avec un couple de 10 mkg à 3 500 tr/mn. Les versions proposées sont les suivantes : Club-Pallas-X3 et break Club. La GSA X3 adopte, en série, une boîte à 5 rapports, boîte qui figure en option pour la Pallas uniquement, mais les rapports sont plus courts sur la X3, voiture à vocation plus sportive que la Pallas. Toute la série est classée en 7 CV fiscaux sauf les Club et Pallas, équipées de la transmission C Matic, qui passent en 8 CV. A noter encore, une petite modification au niveau des diamètres des barres anti-roulis (aug-

mentation à l'avant, diminution à l'arrière) et du tarage des amortisseurs AR. En ce qui concerne l'aménagement intérieur, les X 3 et Pallas s'octroient un compte-tours, une montre digitale et des poignées de maintien au pavillon. Seconde nouveauté après les GSA, la CX Limousine. Ce modèle est, en fait, une Prestige, mais équipée du moteur diesel 2 500 cm³ accouplé à une boîte de vitesses à 5 rapports. La finition est identique à celle de la 2 500 D Super avec, en plus, des lève-vitres électriques sur les portes arrière. La CX Limousine sera commercialisée courant novembre.

TALBOT Nouvelles définitions

Après les séries 1 100 et Horizon, c'est au tour des 1 307-1 308 et 1 309 de se présenter.

Toutes les anciennes versions 1 307-8 et 9 deviennent des Talbot Simca 1 510, sans changement au niveau de la conception bien entendu. La nouvelle gamme se compose de quatre modèles : LS-GL-GLS et SX auxquels viendra s'ajouter, l'année prochaine, la nouvelle trois volumes que nous avons présentée en exclusivité dans notre dernier numéro. Ces voitures adoptent toute une série de modifications. La partie frontale, entièrement redessinée, reprend une calandre style "Horizon" (calandre inclinée vers l'avant). Le pare-chocs avant fait maintenant office de spoiler et on a prévu deux emplacements pour recevoir les anti-brouillard. Le montage de ce nouveau pare-chocs, plus volumineux que l'ancien, se traduit aussi par un allongement de l'ordre de 73 mm. En ce qui concerne la gamme, nous avons tout d'abord la 1 510 LS, modèle de base : 7 CV-1 294 cm³-68 ch. Ensuite vient la GL, 7 CV-1 442 cm³ et 85 ch qui dispose, en plus de l'équipement du modèle de base, de phares à iode, d'un plafonnier et d'une climatisation arrière. La 1 510 GLS s'octroie une montre à affichage numérique, un témoin de starter, des appuie-tête et un éclairage de la boîte à gants. Nous en arrivons, maintenant, à la 1 510 SX 8 CV - 1 692 cm³ qui bénéficie, en série, d'une transmission automatique à trois rapports et d'une direction assistée auxquelles s'ajoutent un ordinateur de bord, comme sur l'Horizon SX, un pare-brise feuilleté et des vitres teintées. A noter également que, pour la GLS et la SX, les teintes des pare-chocs sont en harmonie avec la couleur de la caisse. Signalons que la direction assistée et l'ordinateur sont en option sur la GLS.





LAQUELLE CHOISIR?

HORIZON GLS



GOLF GLS



RITMO 75 CL



KADETT GL



14 TS

GSA CLUB





6 NOUVELLES 7 CV: OPERA





...ION 5^e PORTE OUVERTE!

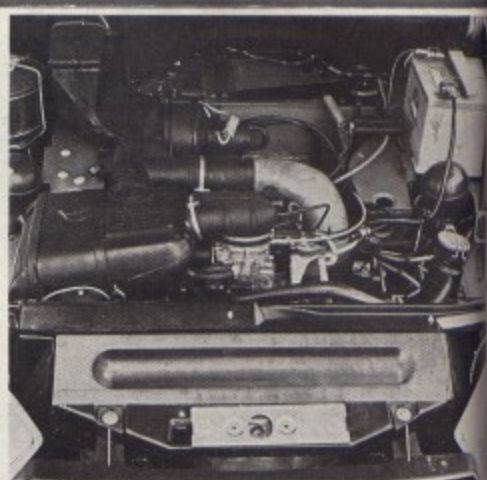
Au coude à coude :
 Talbot Simca Horizon GLS
 Opel Kadett 1,3 S GL
 Citroën GSA Club
 Renault 14 TS
 Volkswagen Golf GLS
 Fiat Ritmo 75 CL

Dernier grand de l'automobile européenne à commercialiser une voiture de grande diffusion à traction avant, carrosserie 2 volumes et hayon relevable, Opel part à la conquête d'un marché difficile où la concurrence est sévère. Citroën, qui a enfin doté sa GS d'une 5^e porte, tente de lui redonner une nouvelle jeunesse. Que donnent ces deux nouveautés face à une concurrence qui n'est pas restée inactive ?

La filiale de la General Motors a suivi, à peu de chose près, la même démarche que Ford qui, il y a quelques années encore, niait l'intérêt de construire une petite traction avant. Et puis, devant le raz-de-marée constitué par ces petites cylindrées trapues, à la vocation pratique clairement avouée, les responsables américains ont donné le feu vert. Opel est le dernier en date à se lancer à l'assaut de ce marché. Sans avoir changé de nom, la Kadett n'a plus rien à voir avec l'ancien modèle que nous étions accoutumés de rencontrer et qui, il faut bien l'avouer, commençait singulièrement à dater. Nous avons choisi, pour cet essai comparatif, la 1,3 S qui reçoit un nouveau moteur à arbre à cames en tête et réglage hydraulique des soupapes, et qui est montée en position transversale. Cette petite traction avant (elle mesure 399 cm, soit 13 de moins que l'ancienne Kadett) est fabriquée en 2, 3, 4 ou 5 portes, mais vendue en France seulement en version avec hayon arrière. Il y en a donc pour tous les goûts. C'est la 5 portes que nous avons retenue. Une carrosserie qui n'a rien d'original, pas plus, d'ailleurs, que celle des 5 autres voitures confrontées ici. Autre nouveauté, la Citroën GSA, dont la carrosserie 2 volumes inspirerait irrésistiblement la 5^e porte. Outre la transformation arrière, la GSA utilise le 1 299 cm³ et reçoit quelques modifications de suspension et un nouveau tableau de bord. Nous avons choisi le modèle Club tandis qu'il existe une version plus luxueuse, la Pallas, et la X3, plus sportive et plus

chère qui est équipée, en série, d'une boîte à 5 rapports. Avec le nouveau calcul de la fiscalité, les constructeurs ont la possibilité, en allongeant la transmission, d'élever la cylindrée sans faire passer la voiture dans une tranche supérieure. Ainsi, toutes les voitures essayées ici sont des 7 CV dont les cylindrées s'échelonnent de 1 272 cm³, pour la VW Golf GLS, à 1 498 cm³, pour la Fiat Ritmo 75. D'ailleurs, la tendance générale des voitures que nous avons réunies cette fois est à l'augmentation de cylindrée, et sans présumer des résultats d'essais que l'on verra plus loin, cette augmentation ne s'est pas faite au détriment de la consommation. Bien au contraire. Témoin, la Renault 14 TS dont la cylindrée passe à 1 360 cm³ contre 1 218 cm³ précédemment et pour laquelle le constructeur revendique une augmentation des performances et une diminution de la consommation. Chez Volkswagen, seule l'automatique subsiste en 1 500 cm³ tandis que la GLS, pour laquelle nous avons opté, passe en 1 272 cm³ et développe 60 ch. La Talbot Horizon GLS, elle, est équipée d'un nouveau carburateur à enrichissement pneumatique qui est destiné, tout à la fois, à réduire le taux de pollution des gaz d'échappement et à diminuer la consommation. Enfin, face aux 3 françaises et aux 2 allemandes, nous avons retenu une italienne, la Fiat Ritmo 75 CL, la seule des 6 voitures en présence à être munie, en série, d'un 5^e rapport dont la longueur est, du moins sur le papier, un gage d'économie de carburant.

L'ÉPREUVE DE LA ROUTE



MOTEUR : 7 CV, 4 cylindres à plat opposés deux à deux, longitudinal, 1 299 cm³ (79,4 × 65,6 mm), 65 ch (47 kw) à 5 500 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 10 mkg à 3 500 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 8,7 à 1. **RESERVOIR** : 43 litres. **REFROIDISSEMENT** : A air. **TRANSMISSION** : Roues avant motrices. Boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,40 m. **FREINS** : Assistés, disques à l'AV et à l'AR., frein de stationnement sur les roues AV. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes, suspension hydropneumatique, barres anti-roulis avant et arrière. **PNEUS** : 145 SR 15, chambre incorporée, Michelin XZX. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes + hayon, 5 places. 950 kg. Long. : 4,195 m. Larg. : 1,626 m. Haut. : 1,349 m. Emp. : 2,550 m. Voie AV. et AR. : 1,378 et 1,328 m. Poids tract. remorque freinée : 1 000 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 33 600 F

PRIX EN SUISSE : 12 590 FS

OPTIONS : Pare-brise feuilleté et toutes glaces teintées avec stores à enrouleur sur tablette AR : 840 F. Toit ouvrant : 850 F. Essuie-glace, lave-glace de lunette AR : 500 F. Peinture métal. : 400 F. Equipement radio : 240 F. Appui-tête sièges AV : 382,16 F. Garnissage Targa : 250 F.

CITROËN GSA CLUB

A forme de sa carrosserie se prêtait à recevoir une 5^e porte, mais il a fallu attendre 9 ans pour que Citroën se décide enfin. Ce montage a cependant nécessité une modification du pavillon et des ailes arrière. On en a profité pour agrandir la lunette arrière, modifier les blocs feux rouges et monter de nouveaux pare-chocs moulés. Une calandre d'un nouveau dessin, des poignées de portes différentes, des baguettes et des enjoliveurs de roues de forme nouvelle constituent l'essentiel des modifications extérieures. Ainsi, la GSA existe en 3 versions : la Club, la Pallas et la X3, tandis que les GS (Spécial-break Spécial et Entreprise) continuent leur carrière avec le 1129 cm³. Intérieurement, les GSA ont été remaniées et c'est sur le tableau de bord qu'ont porté la majorité des efforts. Disons tout de suite que la nouvelle présentation ne nous a pas convaincus. Le retour au compteur de vitesse à tambour des premiers modèles n'est certes pas un progrès. Quant à la représentation graphique du véhicule avec fléchage des points de contrôle (pression d'huile, batterie, etc...), il est spectaculaire mais son utilité n'est pas évidente. La jauge de carburant, elle, est presque invisible. Comme sur la Visa, on a fait appel au « satellite » remplaçant les anciens leviers et qui est situé à main gauche, tandis qu'à droite du volant un boîtier regroupe les commandes de dégivrage de lunette arrière, de lave-glace essuie-glace arrière, etc... A noter, pour le balayage de cus-

tode, une position intermittente très pratique. Il est certain que la majorité des automobilistes devra observer un temps d'adaptation avant d'acquiescer les automatismes. Cela dit, dès que l'on est habitué, cette disposition paraît tout à fait rationnelle. Sous le capot, on trouve le moteur 1299 cm³ qui équipait déjà les X3 anciennes versions et qui développe 65 ch à 5 500 tr/mn. A l'usage, le 4 cylindres à plat Citroën ne soutient pas tout à fait la comparaison avec ses concurrents et manque un peu de souplesse. Cet inconvénient se fait surtout sentir en conduite urbaine. La sanction de la mesure de consommation démontrant que le recours fréquent au changement de vitesse se traduit inmanquablement par une dépense supplémentaire en carburant. Cependant, il faut reconnaître que 9,90 l aux 100 km en ville n'est pas une consommation exagérée. Sur route, à 90 km/h, la GSA vient en 5^e position, juste devant la Fiat Ritmo, de même que sur autoroute, où son aérodynamisme ne lui permet cependant pas de prendre l'avantage sur ces concurrentes. Dans ce cas, une 5^e vitesse serait la bienvenue, mais elle est réservée à la X3, en série, et à la Pallas, en option. Ce moteur est servi par une boîte de vitesses dont la commande n'est pas très agréable car elle manque, à la fois, de guidage et de douceur. De plus, sur le plan de l'étagement, la 2^e est un peu courte et la 3^e un peu longue. Pour en finir avec la transmission, il faut signaler que la position de la pédale d'embrayage est fatigante et oblige à trop allonger le pied.

Après cet aspect un peu négatif, passons aux qualités : son freinage reste un de ses meilleurs atouts,

même si la concurrence a fait, depuis ces dernières années, de gros progrès et sa tenue de route sûre en toutes (presque toutes) circonstances. La modification de diamètre des barres stabilisatrices a eu pour effet de réduire légèrement le roulis et, incontestablement, la GSA domine son sujet. Excellente direction : stable, précise et correctement démultipliée, dommage qu'en ville la position un peu trop à plat du volant rende les manœuvres un peu pénibles. Enfin, terminons par le point fort de la GSA : son confort sur lequel tout a été dit. Mais, là encore, il faut reconnaître que Renault et Talbot ne sont plus très loin derrière.

CLASSEMENTS

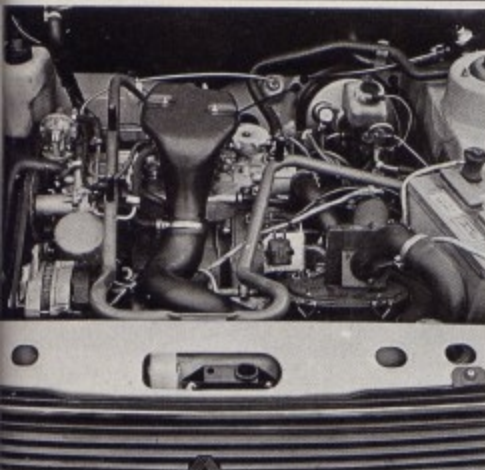
Prix : 1^o. Confort : 1^o. Direction : 1^o. Tenue de route : 1^o. Transmission : 4^o. Autonomie : 5^o.

POUR

**Excellente qualités routières
Très bon confort
Instrumentation complète**

CONTRE

**Moteur manquant encore de souplesse
Commande de vitesses peu précise
Moteur bruyant à haut régime**



MOTEUR : 7 CV. 4 cylindres en ligne, transversal, incliné à 72° vers l'arrière. 1 360 cm³ (75 x 77 mm). 70 ch (50,5 kW) à 6 000 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 10,8 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,3 à 1. **RESERVOIR** : 48 litres. **REFROIDISSEMENT** : A eau. **TRANSMISSION** : Roues avant motrices. Boîte à quatre rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,6 m. **FREINS** : Assistés, disques à l'AV et tambours à l'AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes. AV, type Mac Pherson avec bras simple inférieur. AR bras tirés et barres de torsion transversales. Barres anti-roulis AV et AR. **PNEUS** : 145 SR 13 à chambre incorporée. Michelin XZX. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes + hayon, 5 places. 875 kg. Long : 4,025 m. Larg : 1,624 m. Haut : 1,405 m. Emp. : 2,53 m. Voie AV et AR : 1,352 et 1,372 m. Poids tract. remorque freinée : 850 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 35 200 F
PRIX EN SUISSE : 12 950 FS

OPTIONS : Sellerie simili : 380 F. Peinture métallisée vernie : 700 F. Pare-brise feuilleté et vitres teintées : 860 F. Découvrable : 1 300 F. Essuie vitre et lave vitre AR : 520 F.



RENAULT 14 TS

Demi succès ou demi-échec selon que l'on cultive ou non la fleur de l'optimisme, la Renault 14 n'a pas vraiment répondu à l'attente de la Régie. Malgré les campagnes de publicité exaltant la 7 CV du bonheur, le client n'a pas mordu dans le fruit comme on l'espérait. Pourtant, la R 14 ne manque pas d'arguments et offre notamment un équipement de série que l'on souhaiterait rencontrer plus souvent sur des voitures plus chères. Il y a un an, la gamme se déployait et une version TS plus musclée venait tenter de relancer l'intérêt. C'est cette voiture que nous essayons ici mais dans sa configuration 1980 c'est-à-dire avec une nouvelle cylindrée portée de 1218 à 1360 cm³, et une nouvelle calandre. Ne parlons pas de sa ligne, elle a au moins le mérite de trancher quelque peu sur celle de ses rivales mais est ce un avantage ? A vous de juger. Côté présentation intérieure, en revanche, il faut avouer que la 14TS ne craint pas ses concurrentes. Le tableau de bord est bien dessiné et les coloris choisis sont assez gais. Côté équipement, elle occupe sans conteste la première place avec ses lève-vitres électriques et la condamnation centrale des portières. Notons également un compte-tours et un lecteur de cartes pour le passager. Bref ambiance agréable complétée par des sièges accueillants style "pétale" intégrant l'appui-tête et qui maintiennent bien latéralement. Comme sur toutes les voitures essayées ici, à l'exception de l'Opel Kadett, la commande de

starter est manuelle, mais on peut la retirer après quelques centaines de mètres. On retrouve le bruit caractéristique de l'ensemble moteur-boîte provenant de la Peugeot 104 et qui se mue en sifflement au fur et à mesure que croît la vitesse. L'augmentation de cylindrée a été bénéfique puisque nous retrouvons pratiquement les mêmes performances que celles que nous avions enregistrées au cours de notre essai du N° 392 de février 1979, mais la consommation est en baisse assez sensible. C'est assurément le point fort de cette voiture qui manifeste en toutes circonstances un appétit très raisonnable, elle est d'ailleurs la seule du lot à descendre sous les 8 l/100 km sur autoroute. Les valeurs d'accélération sont correctes mais on déplore en revanche le manque de disponibilité du moteur à bas régime.

Sur la route, le comportement de la 14 TS n'apparaît pas très convaincant. On dispose en effet d'une voiture économique, au moteur vigoureux bien servi par une boîte de vitesses à laquelle nous ne reprocherons que d'avoir une grille trop "serrée", mais pour laquelle on a manifestement sacrifié la tenue de route au profit du confort. Il est vrai que la suspension très souple et à grand débattement mariée aux sièges offre un excellent compromis, pas très éloigné de la réussite d'une GS sans en avoir le côté technique sophistiqué. Cela n'excuse pourtant pas le fait que le train avant n'est pas du tout à la hauteur des performances de la voiture. Il manque de rigidité et, en virage serré pris rapidement, l'avant de la voiture tend manifestement à s'échapper vers l'extérieur. Cette caractéristique est naturellement amplifiée sur

route mouillée. Côté direction, on retrouve cette vivacité qui peut dérouter au premier abord mais à laquelle on s'habitue rapidement. En revanche, les manœuvres de parking ne sont guère facilitées par la lourdeur de la direction. Nos mesures de freinage laissent apparaître une efficacité simplement moyenne alors qu'en confort, (c'est-à-dire rapport pression-efficacité) elle arrive en tête. C'est surtout en ville que cette caractéristique prend toute son importance. Enfin, pour en terminer avec la Renault 14 TS, nous rappellerons qu'elle présente une particularité dont on se passerait volontiers : celle de nécessiter la dépose de la roue de secours chaque fois que l'on désire accéder au bouchon de remplissage d'huile.

CLASSEMENT

Prix : 5°. Confort : 2°. Direction : 4°. Tenue de route : 6°. Transmission : 2°. Autonomie : 1°.

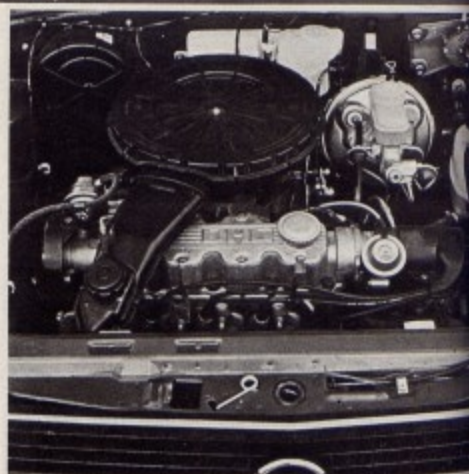
POUR

- Faible consommation
- Voiture bien équipée
- Bon confort

CONTRE

- Tenue de route à améliorer
- Manque de souplesse à bas régime
- Mauvaise accessibilité mécanique.

L'ÉPREUVE DE LA ROUTE



MOTEUR : 7 CV. 4 cylindres en ligne transversal. 1 297 cm³ (75 x 73,4 mm). 75 ch (55 kw) à 6 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9,2 à 1. **RESERVOIR** : 42 litres. **REFROIDISSEMENT** : A eau. **TRANSMISSION** : Roues avant motrices. Boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,5 m. **FREINS** : Assistés, disques à l'AV et tambours à l'AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes. AV Mac Pherson et triangle inférieur. AR essieu à bras oscillants, ressorts coniques. Barre anti-roulis à l'AV. **PNEUS** : 155 SR 13 à chambre incorporée, Kléber V 12. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes + hayon. 885 kg. Long : 3,998 m. Larg : 1,637 m. Haut : 1,325 m. Emp : 2,514 m. Voie AV et AR : 1,40 et 1,406 m. Poids tract. remorque freinée : 1 000 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 34 275 F
PRIX EN SUISSE : Standard Spécial : 12 725 FS

OPTIONS : Lave et essuie-glace AR : 600 F. Glaces teintées : 740 F. Toit ouvrant : 1 560 F. Suspension à hauteur réglable 370 F. Couleur métal : 525 F. Couleur brillant 260 F. Garniture similicuir : 256 F.

OPEL KADETT 1,3 S

Il a bien fallu se rendre à l'évidence : sans la traction avant, point de salut. L'ancienne Kadett, désespérément classique avec ses 3 volumes, ses roues arrière motrices et l'affligeante banalité de ses lignes et de ses qualités routières, était arrivée au bout du rouleau, et même les replâtrages comme la City ne pouvaient faire illusion.

Sans changement d'état-civil, Opel a procédé au renouvellement de sa gamme et, dans ce cas, on peut presque parler de révolution. Si la Kadett 1 196 cm³ conserve l'ancien moteur, mais monté cette fois en position transversale, le groupe qui est monté dans la voiture que nous avons choisie pour cet essai est un nouveau moteur de 1 297 cm³ développant 75 ch à 6 000 tr/mn., lui aussi en position transversale. Comme toutes ses concurrentes, la Kadett est une traction avant compacte, de ligne passe partout, mais, cependant, son becquet avant lui donne un air trapu assez engageant. Sans nous étendre sur la ligne, qui ne présente aucune caractéristique particulière puisque ce genre de voiture se veut délibérément pratique, nous signalerons toutefois qu'on a pensé aux automobilistes allergiques au hayon, mais cette version avec coffre arrière traditionnel n'est pas disponible en France actuellement.

C'est au volant que l'on s'aperçoit que la Kadett nouvelle génération a de solides arguments à faire valoir face à la concurrence. Et tout d'abord, son moteur (un objet dont on parle de moins en moins

dans les dépliants publicitaires) dont nous dirons, en vrac, qu'il est brillant, nerveux, souple, relativement peu gourmand et que, de surcroît, ses sonorités et celles de son échappement sont agréables et s'étendent sur un registre plus latin que german mais, malheureusement, trop élevé. Ce qui est important, c'est que ce moteur vif et plaisant accepte tout aussi bien d'être mené rondement que de repartir à 30 km/h sur la 4^e. Dans ce cas, il ne faut pas s'attendre à de la vigueur, bien entendu, mais le moteur ne cogne ni ne renacle. La Kadett occupe la 1^{re} place en performance et la 3^e en consommation avec un score très honorable sur route juste derrière l'immortel Renault 14 TS et la Golf qui se contente d'essence ordinaire. La boîte de vitesses est, comme toujours chez Opel, commandée par un levier précis et bien guidé mais un peu ferme. Les rapports de boîte ne sont pas démesurément longs, mais on note pourtant un léger trou entre la 2^e et la 3^e. On avait le souvenir des anciennes Kadett malhabiles et peu agréables sur routes tourmentées. La nouvelle est tout à l'opposé : vive, maniable, tenant très bien la route, et ses aptitudes, dans ce cas, ne sont limitées que par l'état de la route où sa suspension très raide la pénalise. La direction est vive et légère, un peu trop même à notre gré, et à vitesse élevée sa précision s'estompe quelque peu, le volant étant animé de légers mouvements de va et vient. Avantage, la direction n'est pas lourde à manœuvrer et le stationnement en ville s'en trouve facilité. Son freinage est puissant et endurant. Le gros défaut de la Kadett, c'est son confort véritablement médiocre, surtout aux places arrière. Les sièges ne

font rien pour arranger les choses, encore faut-il avouer que le maintien offert par les dossiers avant est bon. La position de conduite est correcte mais le volant est très légèrement décalé vers la gauche. Pour le réglage en longueur du siège, on aurait souhaité quelque chose de mieux que ce petit levier dissimulé le long de l'assise et que l'on ne trouve qu'après avoir tâtonné. Autre regret : peu de goût apporté à la présentation intérieure. L'instrumentation est claire, lisible et relativement complète, mais c'est la seule concession, pour le reste, voir plastique sombre et peu engageant et strict tissu pour les sièges auxquels nous accorderions toutefois le mérite d'être de bonne qualité. Enfin, l'ouverture du hayon nécessite obligatoirement la clé, un bouton poussoir aurait été le bienvenu.

CLASSEMENTS

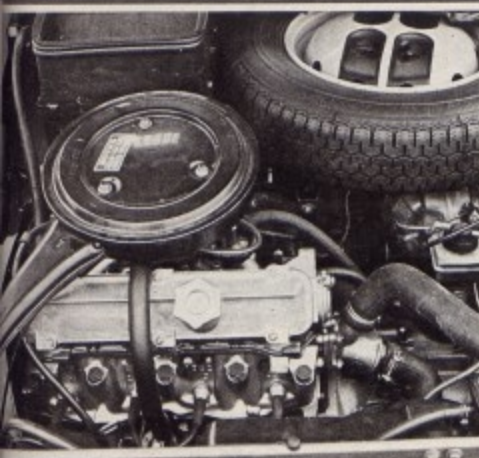
Prix : 2°. **Confort** : 6°. **Direction** : 3°. **Tenue de route** : 2°. **Transmission** : 3°. **Autonomie** : 4°.

POUR

Moteur brillant
Consommation raisonnable
Bonne tenue de route

CONTRE

Suspension dure
Présentation intérieure banale
Voiture bruyante



MOTEUR : 7 CV, 4 cylindres en ligne transversal, 1 498 cm³ (86,4 x 63,9 mm) 75 ch (55 kw) à 5 800 tr/mn. **COUPLE MAXI** : 12 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU** : 9 à 1. **RESERVOIR** : 51 litres. **REFROIDISSEMENT** : A eau. **TRANSMISSION** : Roues avant motrices. Boîte à 5 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION** : A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,3 m. **FREINS** : Assistés, disques à l'AV et tambours à l'AR, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION** : 4 roues indépendantes, AV type Mac Pherson, ressorts hélicoïdaux tirant de réaction, AR triangles et ressort à lames transversal. **PNEUS** : 145 SR 13 à chambre incorporée, Michelin XZX. **CARROSSERIE** : Berline 4 portes + hayon, 5 places, 935 kg. Long : 3,937 m. Larg : 1,650 m. Haut : 1,40 m. Emp : 2,448 m. Voie AV et AR : 1,40 et 1,41 m. Poids tract. remorque freinée : 930 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 34 800 F
PRIX EN SUISSE : 12 690 FS



OPTIONS : Peinture métallisée : 690 F. Siège AR rabattable séparément 420 F.

FIAT RITMO 75 CL

On a manifestement cherché à faire original tout en conservant la carrosserie 2 volumes 5 portes, sans laquelle aucune voiture destinée au plus grand nombre ne peut espérer s'imposer. Le résultat, il est certainement positif puisque la Ritmo est une des seules 6 ou 7 CV que n'importe quel citoyen, même peu au fait de la chose automobile, identifie au premier regard. C'est assez rare pour être mentionné. Ce souci de se démarquer de la concurrence peut, parfois, conduire à des outrances. C'est ainsi que la présentation de la planche de bord ne nous séduit pas. Boutons basculeurs et commandes de chauffage et d'aération par l'intermédiaire d'une molette ne sont pas particulièrement pratiques. D'ailleurs, l'aération de la Ritmo n'a pas été suffisamment soignée et s'avère insuffisante lors des belles journées d'automne que nous avons connues.

Mécaniquement, la Ritmo 75 CL n'a pas changé depuis notre dernier essai (voir n° 395 de mai 79) où elle était confrontée à des voitures de 7 à 9 CV. Il est vrai que, bien qu'étant une 1 500 cm³, la Ritmo est une 7 CV (toujours la nouvelle fiscalité), grâce à sa 5^e vitesse longue, et que son prix de vente (34 800 F) la situe à la 3^e place dans cet essai. Cette position de charnière entre 2 catégories de voitures est un avantage sur le plan commercial puisqu'ainsi la Ritmo peut viser deux sortes de clientèles. C'est la seule de nos voitures en

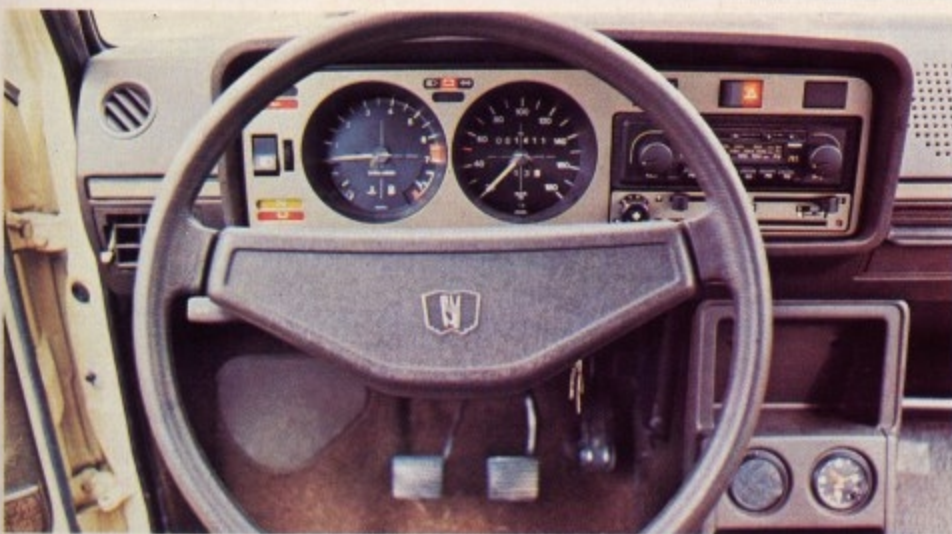
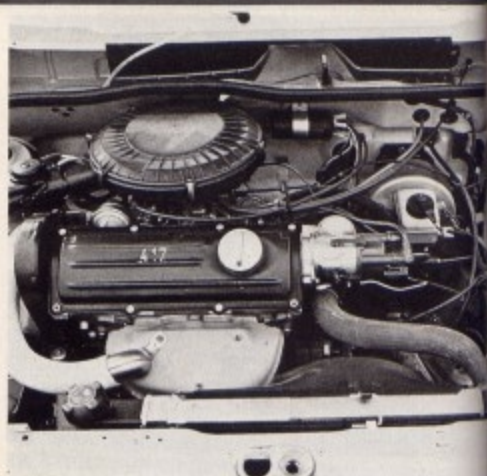
lice à disposer, en série, d'un 5^e rapport, et l'on pouvait supposer qu'en consommation, celui-ci ferait sentir sa présence. En effet, dans notre comparatif de mai dernier, la Ritmo s'était avérée, sans conteste, la plus économique du lot. Dans ce match-ci, il n'en est rien, Renault, Opel et Volkswagen ayant fourni la preuve que l'on pouvait faire une voiture économique avec 4 rapports. De plus, nous n'avons pas retrouvé les mêmes valeurs de consommation à 6 mois d'intervalle, et la voiture qui nous a été confiée cette fois était certainement moins bien réglée, ce que l'on constatait surtout lors des mesures de reprises à 40 km/h. En revanche, les performances (vitesses et accélérations) nous sont apparues en progrès sensible. Sur le kilomètre départ-arrêt, la Ritmo 75 CL fait presque jeu égal avec l'Opel Kadett. Pour en revenir à cette transmission à 5 rapports, il faut préciser que la 5^e vitesse n'est utilisable que sur autoroute, et à la moindre rampe, il faut enclencher la 4^e. D'ailleurs, à titre indicatif, c'est sur la 4^e que nous avons mesuré la vitesse maxi. L'étagement des rapports est révélateur de cette nouvelle tendance visant à l'économie. 1^{re} et 2^e sont courtes, puis les 3^e, 4^e et 5^e sont longues, ce qui crée, parfois, une petite gêne en parcours accidenté, où le régime moteur est un peu élevé en 2^e et un peu trop bas en 3^e. Le maniement de la boîte de vitesses n'est pas une des qualités de la Ritmo : la grille manque de précision, on enclenche parfois la 5^e au lieu de la 3^e, et l'engagement des vitesses est assez ferme. Au chapitre des qualités, on note une bonne tenue de route et, surtout, un excellent train avant rigide et bien guidé ; en revanche, le

train arrière est un peu moins réussi. Cette constatation nous incite à la classer ex-aequo avec la Talbot Horizon qui présente la particularité inverse. La direction est un peu déroutante en ce sens qu'elle incite à tourner le volant plus qu'il ne serait nécessaire, mais cette particularité est rapidement assimilée. Au niveau du confort, la Ritmo mène largement le 2^e peloton, mais celui-ci est nettement distancé par les 3 voitures françaises. Cependant, il faut avouer que les occupants des places arrière sont mieux traités que ceux de l'Opel et de la VW. Au niveau des sièges arrière signalons l'existence d'une option "dossiers rabattables" séparément. Cette disponibilité permet le transport d'objets encombrants tout en gardant disponible une place pour un éventuel troisième passager. Pour les sièges avant on perçoit toujours au niveau du dos la barre rigide du dossier, ce qui à la longue est fatigant.

CLASSEMENTS :
Prix : 3°. Confort : 4°. Direction : 6°. Tenue de route : 4°. Transmission : 5°. Autonomie : 2°.

POUR :
Carrosserie "originale"
Train avant bien guidé
Voiture "silencieuse"
CONTRE
Freinage perfectible
Commande de boîte peu précise
Ventilation défectueuse

L'ÉPREUVE DE LA ROUTE



MOTEUR : 7 CV, 4 cylindres en ligne ; transversal. 1 272 cm³ (75 x 72 mm) 60 ch (44,1 kW) à 5 600 tr/mn. **COUPLE MAXI :** 9,5 mkg à 3 400 tr/mn. **RAPPORT VOLU :** 8,2 à 1. **RESERVOIR :** 40 litres. **REFROIDISSEMENT :** A eau. **TRANSMISSION :** Roues avant motrices. Boîte à 4 rapports. Levier au plancher. **DIRECTION :** A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,3 m. **FREINS :** Assistés, disques AV et tambours AR. Frein de stationnement sur les roues arrière. **SUSPENSION :** 4 roues indépendantes, AV par triangles et ressorts hélicoïdaux, AR bras et jambes élastiques, ressorts hélicoïdaux. **PNEUS :** 155 SR 13 à chambre incorporée, Michelin XZX. **CARROSSERIE :** Berline 4 portes + hayon, 5 places 830 kg. Long : 3,81 m. Larg : 1,61 m. Haut : 1,41 m. Emp. : 2,398 m. Voies AV et AR : 1,39 m et 1,358 m. Poids tract. remorque freinée : 1 000 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 35 950 F.
PRIX EN SUISSE : 12 960 FS

OPTIONS : Pare-brise feuilleté : 670 F. Toit ouvrant : 1 745 F. Pare-brise feuilleté avec glaces teintées vertes : 1 700 F.

VOLKSWAGEN GOLF G.L.S.

ELLE ne fait guère d'efforts pour séduire, c'est la voiture fonctionnelle par excellence, ce qui n'est pas un défaut par les temps qui courent. Son côté pratique saute aux yeux lorsque l'on ouvre la portière, le tableau de bord ne comporte aucune fioriture mais les cadrans sont bien lisibles et les différentes commandes pratiques à manœuvrer. Un reproche cependant : un témoin de désembuage de custode pratiquement invisible, ce qui fait qu'on oublie fréquemment de le couper. Rien à dire du mariage des coloris sièges-tableau de bord. Sur la voiture que nous avons essayée, tout cela était marron. Il faut aimer. Tout ce préambule pour dire que la Golf cache bien son jeu car, sitôt au volant, on modifie sa façon de penser. Première impression : la Golf est une voiture amusante, vive, nerveuse. Désormais, le moteur 1500 n'est plus disponible, sur la Golf, qu'avec la boîte automatique. Pour les versions manuelles, il est remplacé par le 1 272 cm³ qui équipait déjà les Polo et Derby et qui développe 60 ch DIN. Cette réduction de la cylindrée entraîne une diminution des performances mais cela, on ne le constate qu'à la lecture des chiffres, car l'impression est que la Golf est une voiture rapide et nerveuse. En fait, elle ferme la marche, tant en vitesse maxi qu'en accélérations. Il n'y a guère qu'en reprises à 40 km/h qu'elle arrive à

distancer la G.S.A. qui, il faut l'avouer, n'est pas un modèle du genre. Mais la grosse qualité de ce moteur, c'est de se contenter de carburant ordinaire. Si les consommations de la Golf G.L.S. sont simplement moyennes, elle vient pourtant en deuxième position juste derrière la R 14 TS quand on fait le calcul des dépenses en carburant. Côté transmission, nous avons classé la Golf à la première place. Boîte de vitesses bien étagée, engagement précis des rapports, verrouillages juste assez fermes. Que demander de plus. Le caractère vif et allègre de la voiture est bien servi par une direction très précise et facile à manœuvrer mais un peu trop légère, toutefois, à vitesse élevée pour être parfaite. La tenue de route est traditionnellement l'un des points forts des Golf. Pourtant, ici, elle a affaire à forte partie : la G.S.A. et la Kadett, moins sous vireuses à notre sens. Quoi qu'il en soit, la Golf se montre agile et a un comportement très sain, particulièrement lors des changements de cap rapides qui, sur la plupart des voitures, déterminent des réactions de suspension. Le tableau est nettement moins réussi en matière de confort. Sièges fermes mais maintenant bien, surtout l'assise au niveau des cuisses, tandis que la suspension manque de souplesse. Nous ferons la même remarque en ce qui concerne la Kadett, la tenue de route est fonction de l'état du revêtement, la suspension n'accepte pas volontiers les chaussées dégradées, les occupants non plus d'ailleurs, particulièrement ceux des places arrière qui sont franchement mal lotis. Le chapitre freinage nous a légèrement étonnés. Ce n'est, en général, pas le point fort des Volkswagen, sauf en ce qui

concerne l'aspect "confort" où l'on savait qu'une faible pression suffirait pour obtenir une décélération correcte. En revanche, l'efficacité, qui ne nous a jamais convaincus sur les Passat et les Audi, s'avère correcte sur la Golf.

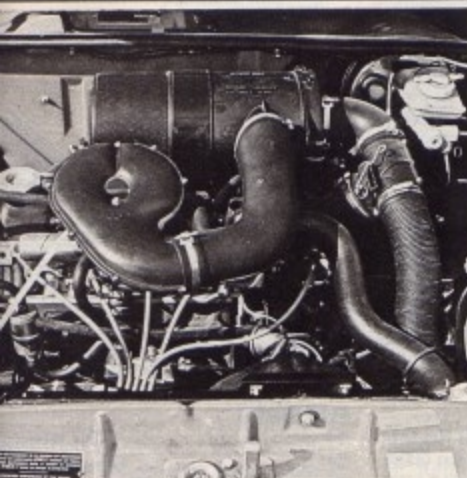
Il est vrai que, sur tous les modèles 1980, Wolfsburg a modifié le système de freinage. Le travail a surtout porté sur la réduction de la course de la pédale. Le classement d'ensemble paraît peu favorable à la Golf. Cette berline intéressante est, rappelons-le, la première voiture vendue dans le monde. Elle est pénalisée sur notre marché par le taux élevé du mark. Ses pièces détachées ne sont pas données. Il est regrettable aussi que l'usine n'ait pas conservé la version 1500 cm³, à boîte manuelle avec des rapports adaptés, et 7 CV fiscaux !

CLASSEMENT :

Prix : 6°. Direction : 2°. Confort : 5°. Transmission : 1°. Tenue de route : 3°. Autonomie : 6°.

POUR
Voiture agile
Moteur fonctionnant à l'ordinaire
Bonne boîte de vitesses

CONTRE
Suspension ferme
Présentation banale
Performances moyennes



MOTEUR : 7 CV, 4 cylindres en ligne, transversal, incliné à 41° vers l'arrière. 1 442 cm³ (76,7 x 78 mm) 69 ch (49,3 kw) à 5 200 tr/mn. **COUPLE MAXI :** 11,7 mkg à 3 000 tr/mn. **RAPPORT VOLU :** 9,5 à 1. **RESERVOIR :** 47 litres. **REFROIDISSEMENT :** A eau. **TRANSMISSION :** Roues avant motrices. Boîte à quatre rapports. Levier au plancher. **DIRECTION :** A crémaillère. Diamètre de braquage : 10,5 m. **FREINS :** Assistés, disques à l'AV et tambours à l'AR. **PNEUS :** 155 SR 13 à chambre incorporée. Michelin XZX. **CARROSSERIE :** Berline 4 portes + hayon, 5 places. 975 kg. Long : 3,96 m. Larg : 1,68 m. Haut : 1,41 m. Emp. : 2,52 m. Voie AV et AR : 1,416 et 1,369 m. Poids tract. remorque freinée : 850 kg.

PRIX CLES EN MAIN : 34 800 F

PRIX EN SUISSE : 12 450 FS

OPTIONS : Peinture métal vernissée : 700 F. Jantes alliage chaussées de 175/70 x 13 : 1 000 F. Projecteurs à iode : 150 F. Toutes glaces teintées : 550 F. Ordinateur de voyage : 900 F. Garnissage velours : 400 F. Equipement "Performance" comprenant : moteur 83 ch, 4 pneus 175/70, projecteurs à iode : 1 200 F.



TALBOT SIMCA HORIZON GLS

ESSAYONS de ne pas nous laisser impressionner par la marque prestigieuse qui figure sur le capot avant de l'Horizon. Cette voiture, nous la connaissons bien pour avoir déjà essayé ses différentes versions. Cette fois, nous avons opté pour l'horizon GLS dont le moteur 1 442 cm³ délivre 69 ch à 5 200 tr/mn. Puissance débonnaire à rapprocher des 59 ch de la version 1 118 cm³. Cette puissance, raisonnable permet d'espérer une bonne souplesse moteur. Comme c'est souvent le cas lorsque nous essayons des Sim..., des Chrys..., pardon des Talbot, la voiture qui nous est confiée est non seulement très bien préparée mais, encore, équipée d'un certain nombre d'options qui font apparaître la voiture sous un jour plus chaleureux. A propos de l'ordinateur de bord, dont nous ne nions pas l'intérêt, il faut pourtant signaler que les informations qu'il communique sont erronées d'environ 10 %. De même, d'ailleurs, que le compteur kilométrique de la voiture qui indique un kilométrage sensiblement supérieur à la réalité. Ainsi, les calculs de consommation apparaissent-ils donc favorables. Malheureusement, celle-ci, mesurée à l'aide de notre débitmètre, ne confirme pas les informations transmises par "l'ordinateur" et l'Horizon GLS se cantonne dans une honnête moyenne. Il ne faut pas attendre de la vigueur de la part du 1 442 cm³, et

bien qu'étant une des plus grosses cylindrées en présence, il n'offre que des prestations moyennes. En revanche, il tolère fort bien de circuler à faible régime, dans la mesure où on ne lui demande pas de réaccélérer fortement. Particularité de ce moteur : un bruit assez désagréable à haut régime, incitant à ménager les soupapes. La boîte de vitesses à quatre rapports est commandée par un levier au plancher qui tombe bien sous la main, mais c'est sans doute là une de ses seules qualités. En effet, la synchronisation laisse à désirer et, en ville, on ne peut pas engager la première sans déclencher des grognements. Il faut, au préalable, mettre en 2^e avant de passer la 1^e, ce qui est rapidement exaspérant. Cette remarque s'applique également à la prise de marche arrière. Ajoutez à cela que les rapports laissent apparaître un trou entre la 2^e et la 3^e, que la commande de boîte est bruyante et que l'engagement des rapports manque un peu de précision et vous comprendrez que l'Horizon ferme la marche au chapitre transmission. A l'inverse, le chapitre direction constitue une bonne surprise. Celle-ci est, en effet, stable et précise. On ne lui reprochera que quelques réactions en virages serrés et une certaine fermeté lors des manœuvres de parking. A l'exception de la Ritmo, un peu distancée en ce domaine, les 5 autres voitures se placent dans un "mouchoir". Le confort est une des premières qualités de l'Horizon et nous avons hésité entre elle et la Renault 14 TS pour en faire la dauphine de la GSA. Finalement, les sièges "pétale" de la R 14, qui offrent un meilleur maintien latéral, ont enlevé le morceau, mais de peu. Sur le plan sus-

pension, nous placerons les deux voitures au même niveau, la fermeté un peu supérieure de la Talbot étant compensée par des inclinaisons de caisse moins marquées que celles de la Renault, ce qui est surtout appréciable pour les passagers. Tenue de route : caractéristiquement traction avant avec une nette tendance à glisser du train avant mais sans que cela pose le moindre problème. Il faut avouer que les sièges genre velours rendent l'intérieur de l'Horizon très chaleureux mais, même sans ceux-ci, elle reste une des voitures les plus agréables sur le plan présentation. L'aménagement est bien traité, pourtant, il mérite tout de même quelques critiques. Pourquoi avoir disposé les commandes de chauffage-ventilation à gauche du volant, les rendant inaccessibles au passager ? Ensuite, les divers témoins lumineux sont totalement invisibles de jour. Un détail à revoir.

CLASSEMENT :

Prix : 3°. **Direction :** 5°. **Confort :** 3°. **Transmission :** 6°. **Tenue de route :** 4°. **Autonomie :** 3°.

POUR

Voiture confortable
Bonne présentation
Equipement complet

CONTRE

Commande des vitesses
pau agréable
Direction lourde à l'arrêt
Détails d'aménagement à revoir

LE BILAN CHIFFRÉ

PERFORMANCES ET CONSOMMATIONS

Bien qu'elles soient toutes cataloguées en 7 CV fiscaux, les cylindrées de nos six concurrentes s'échelonnent de 1272 à 1498 cm³. Nous avons là le résultat du nouveau calcul de la puissance fiscale qui avantage les rapports longs quelle que soit la cylindrée. Les puissances varient de 60 ch, pour la Golf, à 75 ch pour les plus puissantes, Ritmo et Opel. La plus rapide est la Kadett suivie, dans un mouchoir, par la GS et la 14 TS. A une courte distance arrive la Ritmo qui n'atteint pas les 160 annoncés. Même remarque pour la Talbot qui suit en cinquième position. La VW est sixième mais son moteur est le moins puissant. En accélérations, l'Opel conserve la tête, talonnée par la Fiat. Nous trouvons ensuite, séparées par 2 dixièmes, la Talbot et la 14 TS. En cinquième position vient la GS puis la VW qui ferme la marche. Ce classement est à rapprocher des rapports poids/puissance (en kg/ch, avec 2 personnes à bord, soit 150 kg) : Opel : 13,8. Fiat : 14,5. 14 TS : 14,6. VW et Talbot : 16,3. GS :

16,9. Trois groupes bien séparés : Opel, puis Fiat et 14 TS, enfin VW, Talbot et GS. Pour les reprises, la Fiat se classe en tête, suivie par l'Opel. A un pare-chocs arrivent la 14 TS et la Talbot. Un petit creux et nous trouvons la VW qui bénéficie de la bonne disponibilité de son moteur. La GS est dernière, c'est une des plus lourdes. Nous avons retenu, pour la Fiat, les reprises en 4^e. En effet, il faut considérer sa vitesse aux 1000 tr/mn sur ce rapport. Il est de 27,5 km/h, ce qui se rapproche le plus de celui des autres concurrentes qui, elles, ne disposent que de 4 vitesses. De plus, c'est en 4^e que nous avons mesuré le maxi. Les consommations sont proches. Si peu de litrage sépare les extrêmes, nous avons établi notre classement en fonction du prix de revient car la Golf utilise, et c'est la seule, l'ordinaire. Nous établissons un nouveau paramètre : l'autonomie. Elle est établie en fonction de la consommation (40 % ville, 40 % route, 20 % autoroute) et de la contenance des réservoirs.



VITESSE

1 ^{er}	Opel Kadett
2 ^e	Citroën GSA
3 ^e	Renault 14 TS
4 ^e	Fiat Ritmo
5 ^e	Talbot Horizon
6 ^e	Volkswagen Golf

REPRISES

1 ^{er}	Fiat Ritmo
2 ^e	Opel Kadett
3 ^e	Renault 14 TS
4 ^e	Talbot Horizon
5 ^e	Volkswagen Golf
6 ^e	Citroën GSA

ACCELERATIONS

1 ^{er}	Opel Kadett
2 ^e	Fiat Ritmo
3 ^e	Talbot Horizon
4 ^e	Renault 14 TS
5 ^e	Citroën GSA
6 ^e	Volkswagen Golf

CONSOMMATIONS

1 ^{er}	Renault 14 TS
2 ^e	Volkswagen Golf
3 ^e	Opel Kadett
4 ^e	Talbot Horizon
5 ^e	Citroën GSA
5 ^e ex-aequo	Fiat Ritmo

PERFORMANCES	CITROEN		FIAT		OPEL		RENAULT		TALBOT		VOLKSWAGEN	
	1 Pers.	4 Pers.	1 Pers.	4 Pers.	1 Pers.	4 Pers.	1 Pers.	4 Pers.	1 Pers.	4 Pers.	1 Pers.	4 Pers.
Vitesse maxi en km/h	159,3	157,1	155,2(4 ^e)	155,5(4 ^e)	160,1	157,6	159,3	154,4	153,1	154,4	149,2	147,5
400 m départ arrêté	19 s 3	20 s 6	18 s 4	19 s 4	18 s 2	19 s 4	18 s 7	20 s 3	19 s 1	20 s	19 s 4	20 s 8
1000 m départ arrêté	36 s 2	38 s 2	34 s 9	36 s 4	34 s 6	36 s 1	35 s 7	38 s 2	36 s 3	37 s 3	36 s 5	38 s 7
Reprises 400 m depuis 40 km/h												
en 4 ^e	20 s 8	22 s 3	19 s 3	20 s 4	20 s	20 s 6	20 s 2	21 s 1	20 s 4	21 s 2	20 s 6	22 s
en 5 ^e			21 s	21 s 9								
Reprises 1000 m depuis 40 km/h												
en 4 ^e	39 s 4	41 s 7	36 s 9	38 s 8	37 s 9	39 s 6	38 s 3	40 s 1	38 s 7	40 s 4	39 s	41 s 6
en 5 ^e			40 s 1	42 s 1								

CONSOMMATIONS (l/100 km)

Vitesse stabilisée	CITROEN	FIAT	OPEL	RENAULT	TALBOT	VOLKSWAGEN
40 km/h	4,80	4,50	4,45	4,70	4,70	4,70
60 km/h	5,10	4,60	4,70	4,50	4,85	5,20
80 km/h	5,70	5,50	5,35	5,05	5,40	5,95
100 km/h	6,65	6,95	6,45	6,15	6,60	7,35
120 km/h	8,05	8,70	8,20	7,70	8,20	9,10
140 km/h	10,40	10,70	10,15	9,70	10,20	12,05
160 km/h			14,30			
maxi	14,30 (159,3)	12,75 (155,2)	14,40 (160,1)	13,80 (159,3)	12,60 (153,1)	14,25 (149,2)

EN UTILISATION

	CITROEN	FIAT	OPEL	RENAULT	TALBOT	VOLKSWAGEN
Ville (moy. 19 km/h)	9,90	9,65	9,50	9,20	9,80	9,30
Route (moy. 73 km/h)	7,30	7,40	6,70	6,60	7,00	7,20
Autoroute (moy. 129 km/h)	9,15	9,40	8,30	7,90	8,50	9,80

DENPENSES CARBURANT POUR 100 KM (40 % ville + 40 % route + 20 % autoroute)

	26,54 F	26,54 F	24,86 F	24,10 F	25,62 F	24,28
--	---------	---------	---------	---------	---------	-------

BILAN SONORE



Elément important du confort, la bonne insonorisation d'une voiture contribue grandement à diminuer la fatigue de la route. Pour mieux chiffrer cette qualité, ou ce défaut, nous effectuons une série de mesures à l'aide d'un analyseur statistique de bruit qui nous procure le Leq, ou niveau équivalent de bruit. Cette mesure qui correspond à des normes bien établies constitue la moyenne des intensités sonores enregistrées pendant un temps donné. La notion de temps est en effet très importante pour établir une relation avec la fatigue occasionnée par un bruit intense. Pour cela nous effectuons quatre tests dans les conditions réelles d'utilisation.

Tout d'abord, sur un circuit étalon nous reproduisons de façon identique pour toutes les voitures les conditions courantes de circulation : montées en régime, changements de vitesse, ralentissements, avec une portion de vitesse soutenue à 90 km/h et une autre à 130. Nous déterminons ensuite le bruit maxi enregistré à partir d'une accélération départ arrêté sur l'anneau de Montlhéry et en effectuant deux tours à fond sur la lancée. De même, pour reproduire les conditions de circulation sur autoroute nous enregistrons le bruit sur un tour d'anneau parcouru à 130 km/h. Les

mesures effectuées sur l'anneau de vitesse permettent de compenser l'influence du vent et du revêtement. Enfin nous établissons le niveau sonore de chaque voiture, moteur tournant au ralenti pendant une minute. Notre classement final est établi en fonction des places obtenues dans chacun des quatre tests.

D'avantage qu'en consommation la Fiat Remo retire ici le bénéfice de son cinquième rapport. Elle se révèle la mieux placée en mesures dynamiques car au ralenti elle est devancée par les très discrètes GSA et 14 TS. La 14 TS arrive derrière, sa mécanique n'est pas bruyante, ce qui rend plus audibles les sifflements de pignonnerie de la cascade de pignon du moteur. Belle prestation pour la GSA dont le moteur refroidi par air ne se révèle bruyant qu'à haut régime. Cas de l'Horizon et de la Golf également. La Kadett ferme la marche. Là il y a des progrès à faire. L'échappement satisfera une oreille sportive mais laissera sûrement à la longue.

CLASSEMENT

- 1^{er} Fiat Ritmo
- 2^e Renault 14 TS
- 3^e Citroën GSA
- 4^e Talbot Horizon
- 5^e VW Golf
- 6^e Opel Kadett

MARQUES	CIRCUIT ETALON	BRUIT MAXI	130 STABILISES	MOTEUR RALENTI
CITROEN GSA	71,4 dB	80,5 dB	79,9 dB	46,3 dB
FIAT RITMO	70 dB	78,1 dB	73,6 dB	49,3 dB
OPEL KADETT	74 dB	82,1 dB	78,3 dB	55,5 dB
RENAULT 14 TS	71,4 dB	79,8 dB	77,5 dB	46,3 dB
TALBOT HORIZON	72,1 dB	79,3 dB	75,2 dB	51,7 dB
VW GOLF	73,1 dB	80,3 dB	78,2 dB	53,2 dB



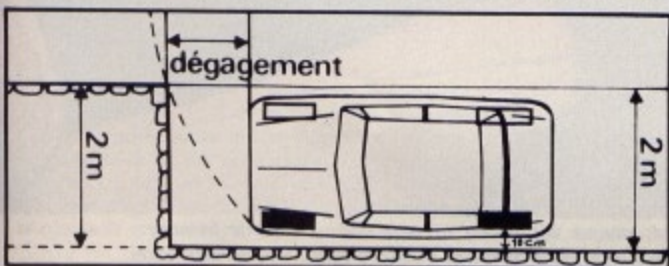
DISTANCES DE DEGAGEMENT

Pour mesurer l'aptitude au dégagement, nous garons nos six voitures à dix centimètres du trottoir. Nous mesurons ensuite la distance nécessaire pour se dégager d'une seule manœuvre, roues braquées à fond. La GS arrive en tête suivie de près par la Talbot. La Golf occupe la troisième place avec une distance sensiblement plus élevée ; la Renault 14 TS est ex-aequo avec la voiture allemande. La Fiat Ritmo vient en cinquième position avec une distance plus importante ; elle est très proche de l'Opel qui ferme

la marche. Ces distances sont bonnes pour les deux premières voitures : GS et Talbot. Celles de la Golf et de la 14 TS sont acceptables, alors que celles des deux dernières sont trop élevées.

CLASSEMENT

- 1^{er} CITROEN GSA 1,31 m
- 2^e TALBOT Horizon 1,44 m
- 3^e VOLKSWAGEN Golf 1,58 m
- 3^e RENAULT 14 TS 1,58 m
- 5^e FIAT Ritmo 1,70 m
- 6^e OPEL Kadett 1,72 m



APTITUDES URBAINES

Pour ce classement particulier nous tenons compte de la maniabilité, du bilan sonore, de la qualité de la transmission, de la direction, du confort, de l'habitabilité, de l'équipement, de la facilité de manœuvre et de dégagement, des accélérations et reprises, de la consommation en ville et de tout ce qui facilite une conduite en zone urbaine. Une voiture se détache nettement : la Golf. Elle est la plus courte ce qui est un avantage primordial ; elle est dotée de la meilleure transmission et se classe 2^e en direction et en consommation. En deuxième vient la 14 TS qui occupe dans les différents classements des places de choix. La troisième est l'Opel qui offre le moteur le plus alerte, mais le plus bruyant ainsi qu'un confort spartiate. La Ritmo, 4^e, malgré une longueur de moins de 4 m est désavantagée par sa consommation, sa direction et son freinage. La Talbot, avant dernière, n'occupe malheureusement, que peu de places, favorables aux principaux



postes clés dont nous tenons compte pour ce classement ; sa direction et sa transmission la désavantagent. La GS termine le classement peu favorisée par son encombrement, sa consommation et sa molesse.

CLASSEMENT

- 1^{er} Volkswagen Golf
- 2^e Renault 14 TS
- 3^e Opel Kadett
- 4^e Fiat Ritmo
- 5^e Talbot Horizon
- 6^e Citroën GSA

L'ÉPREUVE DU FREINAGE

Pour mieux forger notre opinion sur le freinage des voitures, nous avons élaboré une série d'essais spéciaux qui, grâce à notre appareillage très précis, nous permet de formuler un jugement objectif étayé sur des résultats concrets. Ces essais portent sur deux critères particuliers matérialisant les conditions d'utilisation les plus courantes. Tout d'abord la sécurité, c'est évidemment ce que l'on exige en premier lieu d'un système de freinage : pouvoir s'arrêter dans le minimum d'espace. C'est pour nous l'arrêt d'urgence qui permet d'éviter l'accident dans les meilleures conditions d'efficacité. Nous avons donc choisi comme vitesses initiales les limites actuellement permises sur route et autoroute, soit 90 et 130 km/h. Nous cherchons à obtenir les plus courtes distances d'arrêt en exerçant sur la pédale de frein une pression maximale modulée nous permettant de rester juste à la limite d'adhérence des pneus sans qu'il soit question, évidemment, de bloquer les roues, ce qui aurait pour but d'allonger les distances et de déséquilibrer la voiture. Nos essais sont réalisés à Montlhéry sur asphalté sec. Les voitures, emportant deux personnes, sont équipées d'une pédale dynamométrique avec manomètre lisible pour le conducteur, d'un décéléromètre à lecture instantanée et de notre appareillage électronique qui nous procure, de façon rigoureuse, la vitesse initiale de freinage, la distance d'arrêt, le temps de freinage, et qui calcule enfin la décélération moyenne, et les décélération instantanées de 10 en 10 km/h. Ces essais sont réalisés les freins étant froids. Nous déterminons ensuite l'agrément du freinage. C'est la notion de confort qui fait dire, par exemple, qu'une pédale paraît dure ou molle ou qu'il faille exercer un réel effort pour s'arrêter. Nous réalisons ainsi une courbe d'efficacité qui met en évidence la décélération obtenue en mètre seconde par seconde en fonction de l'effort exercé sur la pédale.

Pour juger plus facilement de l'effet obtenu, nous avons déterminé sur chaque courbe une zone de confort représentée en grisé et que nous considérons comme étant le meilleur rapport décélération/effort. Au-dessus de cette zone, l'assistance est très puissante, le dosage est difficile et l'on arrive vite au blocage des roues. C'est particulièrement gênant sur chaussée glissante. En-dessous, il faut exercer un effort important pour obtenir une décélération normale. La vitesse d'essai est, dans ce cas, de 60 km/h (conduite urbaine). C'est en effet dans ces conditions que le côté agrément du freinage prend le plus d'importance, ces circonstances de freinage dans notre circulation actuelle se rencontrent très fréquemment. Nous obtenons donc deux classements : celui touchant la sécurité est établi en fonction des distances de freinage cumulées obtenues à 90 et 130 km/h. Quant au classement agrément, il est établi en fonction de la position des courbes de réponse face à notre zone de référence. Ces deux jugements sont donc très différents, ils ne peuvent être confondus car ils répondent, chacun, à des motivations particulières.

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



Grâce à notre matériel spécialisé, chaque voiture est soumise à deux tests de freinage portant sur la sécurité (distances d'arrêt) et l'agrément (relation effort pédale/efficacité).

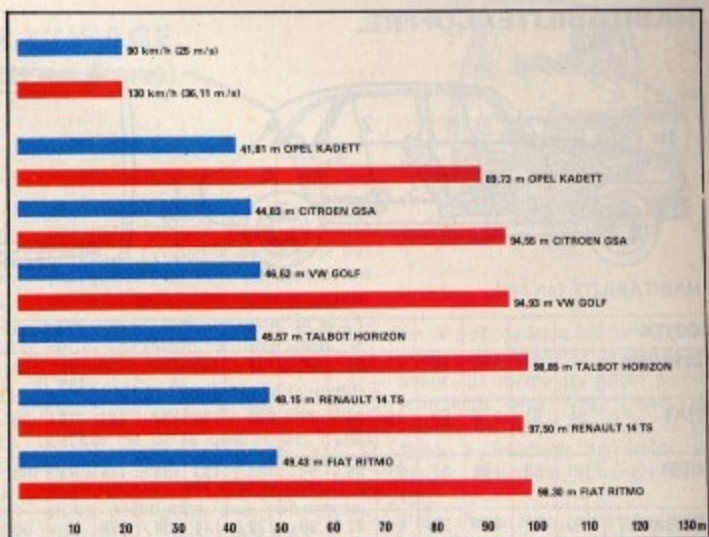
FREINAGE SÉCURITÉ

Distance d'arrêt, c'est la synthèse du freinage qui met en évidence :

- 1) les performances intrinsèques du freinage (efficacité + assistance).
- 2) la répartition avant et arrière (réglage du répartiteur).
- 3) le comportement général du véhicule (répartition dynamique des masses).

4) l'adhérence offerte par les pneus. Nous avons regroupé dans le tableau les meilleures performances de chacune de ces six voitures qui, il faut le reconnaître, se tiennent dans une fourchette assez étroite. Mais en matière de freinage chaque mètre, voire chaque centimètre compte, même si l'on relève un écart inférieur à 10 m. entre la première et la dernière. Ainsi, l'Opel Kadett remporte hautement cette épreuve avec un peu plus de 40 m à 90 km/h et moins de 90 m à 130 km/h. C'est un très bon résultat pour une voiture de cette catégorie. Nous trouvons ensuite la GSA qui offre également un bon

résultat mais qui, malgré ses quatre disques, (la seule de nos concurrentes ainsi équipée,) s'est peut-être trouvée pénalisée par ses pneus plus étroits que ceux de la Kadett. La VW a constitué pour nous une surprise. Elle dénote un mieux très net dans ce domaine après les améliorations dont elle vient de faire l'objet en matière de freinage. L'Horizon a été pénalisée par la grande distance d'arrêt à 130 qui met également en évidence un début de saturation de l'assistance à forte pression. En ce qui concerne la Renault 14 TS, force nous est de constater des résultats plutôt moyens. Il semble s'établir des tendances chez les constructeurs si l'on en juge par les résultats que nous obtenons. Nous dirons donc, à nouveau, que cette 14 pourrait faire mieux, comme la Fiat Ritmo que nous trouvons à la dernière place, position déjà occupée par la 132 lors d'un précédent comparatif. Là, c'est insuffisant et nous attendons des progrès dans ce domaine très important.



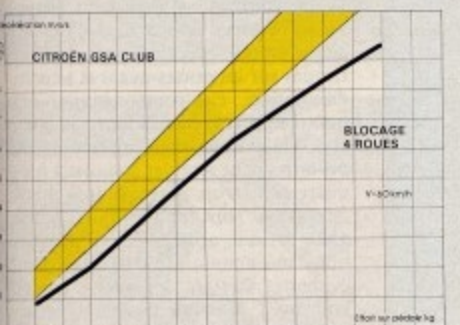
FREINAGE AGRÉMENT :

- 1^{re} Renault 14 TS
- 2^e VW Golf
- 3^e Citroën GSA
- 4^e Talbot Horizon
- 5^e Opel Kadett
- 6^e Fiat Ritmo

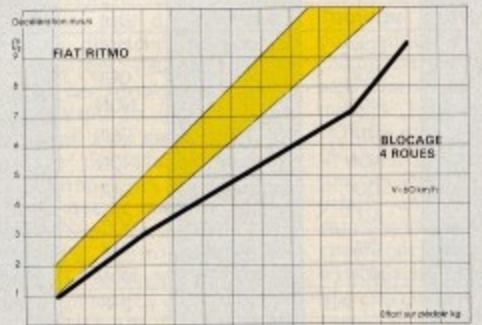
FREINAGE SÉCURITÉ :

- 1^{re} Opel Kadett
- 2^e Citroën GSA
- 3^e VW Golf
- 4^e Talbot Horizon
- 5^e Renault 14 TS
- 6^e Fiat Ritmo

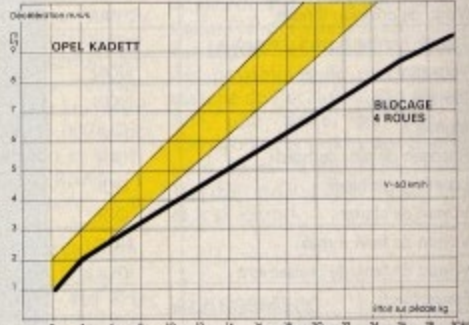
FREINAGE AGREMENT



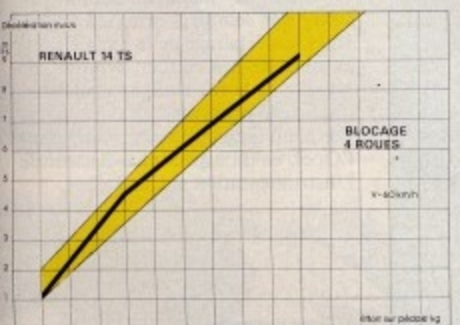
Contrairement à la CX, la GSA réclame moins d'effort bien que sa courbe soit encore située en-dessous de notre zone idéale. L'efficacité reste constante entre 6 et 16 kg de pression, au-dessus on assiste à un déclin de plus en plus prononcé jusqu'au blocage des quatre roues. La voiture reste alors bien en ligne.



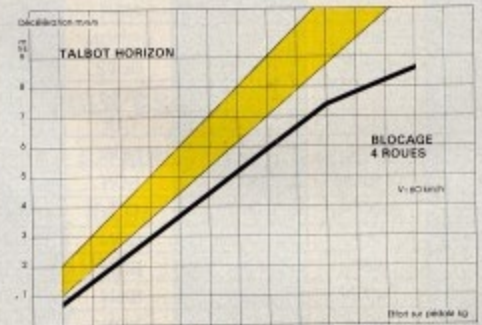
Nous sommes presque à la limite inférieure de la zone idéale en début de freinage, puis la courbe fléchit nettement vers le bas pour se reprendre un peu au-delà de 22 kg. Mais à ce niveau ce n'est déjà plus du ralentissement mais du freinage d'urgence. Blocage des quatre roues sans déport.



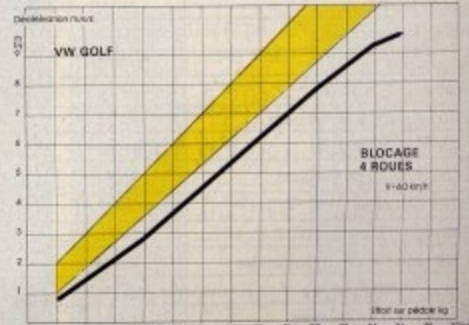
Dans la première phase de freinage, la courbe se trouve à la limite inférieure de la zone idéale, ce qui serait passable si, en amplifiant l'effort, elle ne s'écartait trop, marquant ainsi une certaine saturation de l'assistance. La voiture bloque alors ses quatre roues sans écart.



Ce sera la seule parmi ses concurrentes à offrir une courbe de décélération idéale. La pédale est agréable en ville, les ralentissements s'obtiennent avec peu d'effort. A la limite, les quatre roues se bloquent et la voiture reste bien en ligne.



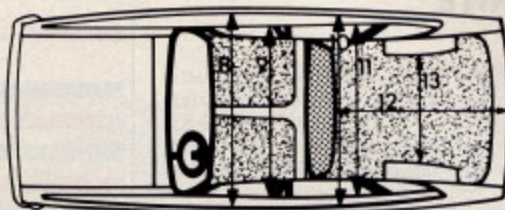
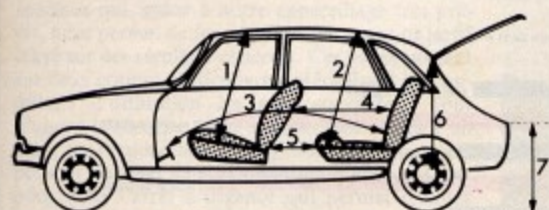
A faible pression, l'efficacité est faible et l'on constate que la courbe prend la tangente inférieure par rapport à notre zone idéale pour franchement s'infléchir au-delà de 20 kg. A la limite, la voiture bloque ses quatre roues et reste bien en ligne.



Malgré l'assistance, l'effort à exercer est sensible mais reste encore raisonnable. En tout cas, la progression de la courbe reste quasiment linéaire jusqu'en haut. Lorsque le blocage intervient, les quatre roues s'arrêtent simultanément et la voiture reste en ligne.

LE BILAN CHIFFRE

HABITABILITÉ/ COFFRE.



HABITABILITÉ (en cm)

COTES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
CITROËN	92	87	180	70	21	82	75	131	126	130	124	95 160	108
FIAT	84	81	176	69	25	84	77	138	132	137	131	78 135	98
OPEL	101	86	189	67	21	85,5	55	133,5	133	133,5	134	83,5 130	100
RENAULT	93	92	184	70	14	82,5	80	132,5	134	134	129	71 138	96,5
TALBOT	91	85	177	60	19	74	84	134	130	132	132	74 150	104
VW. GOLF	95	94	174	59	19	87	82,5	132	132	128	128	60 108	89

Pour déterminer le classement de l'habitabilité, nous tenons compte, essentiellement, des cotes ayant trait à la largeur aux coudes et aux épaules, à la longueur de l'habitacle, et à l'espace dévolu aux passagers arrière sans oublier, évidemment, la garde au toit. L'Opel, et c'est logique, arrive en tête. Les formes de sa carrosserie laissent un maximum de place aux occupants. La 14 TS, grâce à ses rondeurs, arrive en deuxième position. Nous trouvons ensuite la Ritmo dont la caisse, originale bien que contreversée, accorde de la place aux passagers. Après

viennent deux voitures classées ex-aequo : la Golf et la GS. L'allemande, malgré une carrosserie compacte, réserve à l'intérieur plus de place qu'il n'y paraît. La GS, voit son espace intérieur grignoté, notamment au niveau des épaules. De plus, les nouveaux sièges, plus confortables, se révèlent aussi plus encombrants. La VW malgré son encombrement réduit fait jeu égal avec la GS. La Talbot, elle, est pénalisée par la moindre place dévolue aux passagers arrière.

HABITABILITÉ

- 1^{re} Opel Kadett
- 2^e Renault 14TS
- 3^e Fiat Ritmo
- 4^e Citroën GSA
- 4^e ex VW Golf
- 6^e Talbot Horizon

COFFRE

- 1^{re} Opel Kadett : 336 dm³
- 2^e Citroën GSA : 320 dm³
- 3^e Renault 14 TS : 292 dm³
- 4^e Fiat Ritmo : 214 dm³
- 5^e Talbot Horizon : 202 dm³
- 6^e VW Golf : 177,7 dm³

EQUIPEMENTS

Le classement de nos six concurrentes nous a posé quelques problèmes. Deux voitures se détachent nettement. Tout d'abord la 14 TS qui arrive en tête grâce à ses glaces électriques sur les portes avant et sa condamnation électromagnétique des quatre portes. La GS ferme la marche. Malgré son nouveau tableau de bord qui peut sembler complet à première vue trop d'accessoires manquent où sont en option : essuie glace arrière, appuie-tête. L'accessibilité mécanique n'est pas non plus évidente. Restent les quatre autres voitures ? N'ayant pu les départager, nous les avons classées ex-aequo. En effet si certaines ne sont pas pourvues d'accessoires essentiels comme un compte tours, un témoin lumineux de mini d'essence ou une serrure de bouchon d'essence, elles compensent ces oublis par d'autres arguments. Elles offrent en effet des poignées de maintien supplémentaire, des ceintures arrière à enrouleurs, un éclairage de la boîte à gants et une serrure, où un réostat de tableau de bord. Nous souhaiterions une ventilation plus efficace sur la Fiat, un peu plus de gaité dans l'Opel, et un aspect plus flatteur de l'instrumentation sur la Talbot.

	CITROËN	FIAT	OPEL	RENAULT	TALBOT	VOLKSWAGEN
Partiel	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Température d'eau	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Température d'huile	NON	NON	NON	NON	NON	NON
Mano de pression d'huile	VOYANT	VOYANT	VOYANT	VOYANT	OUI	VOYANT
Témoin lumineux mini d'essence	ZONE	OUI	ZONE	ZONE	OUI	ZONE
Voltmètre	NON	NON	NON	NON	OUI	NON
Compte tours	NON	OUI	NON	OUI	NON	OUI
Montre	OUI*	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Réostat de tab. de bord	OUI	NON	NON	NON	NON	OUI
Lunette arr. chauff.	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Voyant de starter	OUI	NON	AUT	OUI	OUI	OUI
Voyant de frein à main	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Voyant de feux de croisement	OUI	NON	NON	NON	NON	NON
Essuie glace	2 V + INT	1 V + INT	2 V + INT	2 V	2 V	2 V + INT
Essuie glace de lunette AR	OPTION	OUI	OPTION	OPTION	OUI	OUI
Direction réglable	NON	NON	NON	NON	NON	NON
Feux de recul	OUI 2	OUI 1	OUI 2	OUI 2	OUI 2	OUI 2
Feux arr. de brouillard	OUI 2	OUI 1	NON	OUI 1	OUI 1	NON
Réto ext. réglable de l'intérieur	NON	NON	OUI	NON	OUI	OUI
Miroir de courtoisie	OUI 1	OUI 1	OUI 1	OUI 1	OUI 1	OUI 1
Climatisation	BIEN	BIEN	BIEN	A. BIEN	BIEN	BIEN
Glaces électriques	NON	NON	NON	OUI 2 AV	NON	NON
Pré-équipement radio	OPTION	NON	NON	OUI	OPTION	NON
Appuie-tête	OPTION	OUI 2	OUI 2	OUI 2	OUI 2	OUI 2
Poignées de maintien	NON	OUI 3	OUI 3	OUI 3	OUI 1	OUI 1
Ceintures AR à enrouleurs	NON	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Serrure boîte à gants	NON	NON	NON	NON	NON	OUI
Serrure bouchon essence	NON	OUI	OPTION	NON	NON	OUI
Eclairage coffre	OUI	NON	OUI	OUI	NON	NON
Eclairage boîte à gants	NON	NON	OUI	OUI	NON	NON
Côté pratique des commandes	BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	BIEN	BIEN
Transformation arrière	BIEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	BIEN	BIEN
Condamnation centrale	NON	NON	NON	OUI	NON	NON
Accessibilité roue de secours	A. BIEN	BIEN	MOYEN	BIEN	MOYEN	MOYEN
Accessibilité jauge à huile	BIEN	T. BIEN	T. BIEN	BIEN	T. BIEN	MOYEN
Aisance remplissage huile	T. BIEN	T. BIEN	T. BIEN	MOYEN	BIEN	T. BIEN
Accessibilité bougies	MAUVAIS	T. BIEN	BIEN	MAUVAIS	MOYEN	MOYEN
Accessibilité batterie	BONNE	T. BIEN	T. BIEN	T. BIEN	T. BIEN	T. BIEN

CLASSEMENT

- 1^{re} Renault 14 TS
- 2^e Fiat Ritmo
- 2^e ex Opel Kadett
- 2^e ex Talbot Horizon
- 2^e ex VW Golf
- 6^e Citroën GSA

COÛT DE L'USAGE (100 000 km en 4 ans)



Citroën : une technique sophistiquée.



Fiat : une boîte cinq en série.



Opel : un nouveau départ.



Renault : un environnement cosu.



Talbot : l'électronique à bord.



VW : en tête des ventes mondiales.

Cette étude est destinée à fournir des éléments sur le budget à prévoir après l'achat. Trop souvent, en effet, le choix d'une voiture dépend, pour la majeure partie, du prix d'achat. C'est une notion un peu trop simpliste si l'on veut, réellement, chercher à trouver la meilleure solution pour le portemonnaie. Tel modèle, se révélant moins cher qu'un autre à l'achat, pourra être plus coûteux à l'usage si sa consommation est un peu élevée, si le moteur exige du super au lieu de l'ordinaire, si les révisions sont plus ou moins rapprochées ou si l'assurance et la dévaluation nécessitent de plus grosses dépenses. Pour fixer ce coût au kilomètre, nous supposons que les voitures parcourent 100 000 km en quatre ans. Nous prévoyons donc, pour ce faire, tous les frais se rapportant à l'usage (carburant, entretien, pneus) et à la possession (assurance, vignette, dévaluation). Toutes les voitures sont donc mises sur le même pied d'égalité avec, comme fil directeur, les carnets d'entretien qui déterminent les plannings des révisions propres à chaque marque ou modèle. C'est évidemment là où apparaissent les différences les plus marquées. Ainsi, à propos des vidanges, on s'aperçoit que la majorité a opté pour la fréquence à 7 500 km : GSA, 14 TS, Horizon, Golf, tandis que l'Opel Kadett et la Fiat Ritmo se contentent d'une vidange tous les 10 000 km. Pour la transmission, de plus en plus, les constructeurs suppriment carrément les vidanges en recommandant, toutefois, d'effectuer des contrôles et des appoints éventuels, c'est le cas d'Opel, Talbot et Volkswagen. La suppression de ce poste se traduit

par une économie. Pour la Renault 14 TS, le problème ne se pose pas puisque le graissage du moteur est commun avec celui de la transmission, en ce qui concerne la GSA, cette opération a lieu tous les 22 500 km. Quant à la Ritmo, on ne remplace l'huile de la transmission que tous les 40 000 km. Pour ce qui est de la qualité des huiles utilisés, nous tenons compte des prescriptions des constructeurs et nous prévoyons une consommation de 0,5 l aux 1 000 km. Bien entendu, sont prévus également les remplacements des filtres. Pour les opérations périodiques de mise au point portant principalement sur l'allumage et la carburation, depuis la libération des prix, les constructeurs n'ont plus le droit d'indiquer des tarifs, voire de fixer des temps de main-d'œuvre pour des opérations globales. C'est à chaque garagiste d'établir son propre bilan. Le client y trouvera-t-il son compte ? Toujours est-il que nous avons donc cumulé les temps attribués à chaque opération en fonction des espacements d'entretien recommandés. Tous les 10 000 km pour l'Opel Kadett, tous les 15 000 pour les GSA, 14 TS, Horizon et Golf, tous les 20 000 pour la Ritmo. A priori, un tel espacement peut paraître séduisant mais, dans les conditions actuelles de circulation, les réglages peuvent-ils tenir sur une aussi longue distance, et l'économie supposée ne se traduit-elle pas par une dépense supplémentaire en carburant ? Enfin, en plus de l'entretien courant, nous prévoyons la remise en état, à l'issue des 100 000 km. Sont donc comptés les remplacements de l'embrayage et des transmissions.



En ce qui concerne les freins, nous avons prévu deux jeux de plaquettes avant, de même les pneus seront remplacés deux fois. Quant au liquide de refroidissement et au fluide hydraulique des freins ils seront également échangés deux fois.

Pour l'assurance, c'est le contrat type B qui est retenu, destiné aux salariés sédentaires résidant à Paris avec, comme garantie : RC illimitée aux tiers, extensions famille passagers, incendie, vol, bris de glace, défense recours. Le tarif est assorti d'un bonus progressif de 10 % pour la première année sans accident, 20 % pour la deuxième et 25 % pour la troisième. La consommation est déterminée en tenant compte de nos essais : elle comprend 40 % d'utilisation ville, 40 % route et 20 % autoroute. Enfin, la dévaluation est calculée sur le prix neuf en tenant compte des possibilités de revente sur le marché de l'occasion. Il a été attribué une perte, au bout de 100 000 km et quatre ans d'utilisation, de 60 % aux GSA, Kadett, Horizon et Golf et 65 % à la 14 TS et à la Ritmo.

CLASSEMENT

- 1^{er} Opel Kadett
2^e Citroën GSA
2^e ex-aequo Renault 14 TS
2^e ex-aequo Talbot Horizon
5^e VW Golf
6^e Fiat Ritmo

	CARBURANT AU KM	ENTRETIEN AU KM	AS. VIGNETTE AU KM	PNEUS AU KM	DEVALUATION AU KM	COÛT TOTAL AU KM
CITROËN GSA	0,265 F	0,071 F	0,096 F	0,016 F	0,201 F	0,65 F
FIAT RITMO	0,265 F	0,059 F	0,105 F	0,015 F	0,226 F	0,67 F
OPEL KADETT	0,248 F	0,064 F	0,105 F	0,018 F	0,205 F	0,64 F
RENAULT 14TS	0,241 F	0,063 F	0,104 F	0,015 F	0,228 F	0,65 F
TALBOT HORIZON	0,256 F	0,069 F	0,096 F	0,017 F	0,209 F	0,65 F
VW GOLF	0,242 F	0,070 F	0,109 F	0,017 F	0,215 F	0,66 F

Nos voitures posent devant le grand poste de l'E.D.F. de Villejust, le plus important d'Europe alimentant la périphérie parisienne. Tension d'entrée : 400 000 V, sortie : 225 000 V.



L'HEURE DE VERITE

Quoiqu'on fasse, l'originalité se perd, on assiste de plus en plus à une égalité dans les conceptions. Témoin la nouvelle Kadett qui, comme la plupart de ses concurrentes adopte la traction avant et le moteur à arbre à cames en tête monté transversalement. Dans cette catégorie des 7 CV la lutte devient de plus en plus âpre, et l'on verra que cette nouvelle venue tire fort bien son épingle du jeu. Dommage qu'elle pêche tant par sa suspension et son manque d'insonorisation. La 14 TS par contre figure souvent aux premières places. Très bien équipée, peu gourmande en carburant, son comportement routier n'a cependant pas convaincu. Certes ce n'est pas franchement dramatique, cette voiture n'a pas à proprement parler une mauvaise tenue de route. Elle s'est tout simplement révélée inférieure sur ce plan face à ses rivales, et même si l'écart entre la mieux classée et elle n'est pas énorme, le manque d'adhérence de son train avant, notamment sur le mouillé, se devait d'être pénalisé. La GSA, c'est une GS remaniée sur le plan carrosserie et pourvue d'un moteur de cylindrée plus grande. Mais elle ne trahit pas la réputation de sa devancière. Que l'on veuille bien se souvenir que sa conception remonte à dix ans, et qu'elle

reste en tête des postes clé de la sécurité et du confort. Ce n'est pas un mince compliment, et cela prouve que ses créateurs avaient vraiment bien fait les choses. Et si au début sa rentabilité se révéla préoccupante, elle se rattrape maintenant. La Ritmo, un peu comme la 14, souffre de l'originalité de sa ligne. La seule de nos concurrentes à disposer d'une boîte cinq, cet avantage ne s'est pas révélé payant en consommation, mais il a été bénéfique pour le bilan sonore. Une lacune cependant, le freinage qui demande à être amélioré. L'Horizon marque le pas. Certes sa mécanique ancienne n'arrange guère les choses. Elle serait sûrement mieux dans sa peau avec l'option "performances" qui entre autres porte la puissance du moteur à 83 ch. Quant à la Golf, la moins puissante du lot, elle s'est trouvée pénalisée en performances, mais c'est également la plus chère. Elle fait pratiquement jeu égal avec l'Horizon.

Ont participé à cet essai

TELE MONTE-CARLO : Georges Giaufret, Marc Daniel.

L'AUTOMOBILE : Jean-Claude Letrou, Bernard Poirier, Jean-Louis Schmitt, Robert Séjourné.

Photos : Christian Hochet.

	PRIX	CONSOUMATIONS	COÛT A L'USAGE	TENUE DE ROUTE	VITESSE MAXI	ACCÉLÉRATIONS	REPRISES	FREINS (SÉCURITÉ)	FREINS (AGRÈMENT)	DIRECTION	TRANSMISSION	CONFORT	BILAN SONORE	HABITABILITÉ	ÉQUIPEMENTS	COFFRE	APTITUDES URBAINES	AUTONOMIE
CITROEN GSA	1	5	2	1	2	5	6	2	3	1	4	1	3	4	6	2	6	5
FIAT RITMO	3	5	6	4	4	2	1	6	6	6	5	4	1	3	2	4	4	2
OPEL KADETT	2	3	1	2	1	1	2	1	5	3	3	6	6	1	2	1	3	4
RENAULT 14TS	5	1	2	6	3	4	3	5	1	4	2	2	2	2	1	3	2	1
HORIZON TALBOT	3	4	2	4	5	3	4	4	4	5	6	3	4	6	2	5	5	3
VW GOLF	6	2	5	3	6	6	5	3	2	2	1	5	5	4	2	6	1	6