



La plus sportive de toutes est la 205 et elle a bien un peu le droit de frimer avec ses flammes PTS. Le moteur est sympathique, vivant, bruyant, capricieux, on se croirait presque dans une auto de course.



être une petite sportive très homogène, à l'aise quasiment partout. Et compte tenu de son âge, elle ne se défend pas trop mal. Après le trio de tête, on en arrive aux deux comiques du lot.

La technique Hydragas du Dr Alex Moulton ne nous a toujours pas convaincus ou alors nous n'avons pas bien compris. Prenons un exemple simple, une courbe rapide sur bon revêtement que l'on prend à 110-120 km/h. Pour une vitesse constante, vous donnez un angle à votre volant que vous conservez jusqu'à la fin de la courbe. Si avec la Rover vous accélérez gentiment, vous devez alors « surbraquer » (augmenter l'angle de votre volant par rapport au point milieu) pour conserver une trajectoire constante. Au contraire, si vous levez gentiment le pied, vous devez alors « débraquer » pour éviter de réduire le rayon de votre courbe et aller en direction du talus intérieur. Et ne croyez pas qu'il s'agit de courbes prises à la limite d'adhérence, tout le monde peut s'amuser à ce jeu. Seconde hypothèse, une bosse au milieu d'une longue courbe. Si le train avant conserve à peu près son cap, en revanche le train arrière a une fâcheuse tendance à rebondir en dehors de la trajectoire idéale comme s'il n'y avait pas d'amortisseurs. Justement, ça tombe bien, il n'y a pas d'amortisseurs à l'arrière hormis les sphères du système Hydragas sensées les remplacer. Autre cas de figure, le freinage en appui. Dans ce contexte, mieux vaut ne pas oublier d'être droit car l'arrière aura tendance à vouloir dépasser l'avant. Très amusant certes, mais pas vraiment rassurant d'autant que l'on peut se demander ce qu'il advient lorsque la route devient glissante. Bref, la conduite sportive n'est vraiment pas la tasse de thé (!) de la petite anglaise d'autant que le freinage ne nous a pas paru au-dessus de tous soupçons, c'est le même équipement pour toute la gamme.

arrière dérive gentiment au lever de pied et elle se contrôle avec facilité. Elle est plus agile dans les virages serrés et moins soudée à la route dans les courbes rapides sans jamais devenir difficile à maîtriser. Au contraire même, en dépit d'une efficacité moins grande que celle de la Peugeot, elle demeure plus facile à contrôler si on a été légèrement trop optimiste. Derrière ces spécialistes, la Corsa a du mal à suivre le rythme. Elle est ferme, mais on a parfois l'impression que l'accord entre avant et arrière est loin d'être parfait. Son train avant n'est pas très directionnel, ni vif, autrement dit elle sous-vire généreusement ce qui est plutôt rassurant pour la majorité d'entre nous. Il faut vraiment la provoquer, freinage en appui par exemple, pour que l'arrière se mette à débiter avec plus ou moins de progressivité. La pédale de freins est plutôt spongieuse, pas très agréable au toucher, un peu comme la commande de boîte. En fait avec de meilleurs freins et une commande de boîte bien améliorée, la Corsa pourrait

excessivement de roulis, mais en plus la géométrie de son train arrière lui fait prendre des positions pour le moins... curieuses. Les roues avant semblent conserver constamment un carrossage négatif et à l'arrière, on a l'impression que c'est suivant l'humeur. Si par exemple, vous freinez fort dans un appui... appuyé, vous pourriez vous retrouver par inadvertance sur deux roues, position qui, si elle fait beaucoup rire au début, peut s'avérer par la suite légèrement inconfortable. Ceci

MINI COOPER : GTI DE POCHE



Nous ne pouvions pas réaliser ce panorama des GTI premier prix sans évoquer la résurrection de la Mini Cooper. Tous les nostalgiques de cette petite puce qui s'est brillamment illustrée dans les rallyes, au cours des années soixante, ont de quoi être satisfaits. Certes, ce remake n'est pas aussi affûté que l'étaient les dernières Cooper S, son quatre cylindres n'est alimenté que par un seul carburateur SU. Cependant, c'est tout de même la version 1275 cm³, délivrant 60 ch, série « A » qui a été retenue. Son constructeur annonce 148 km/h en pointe, et le 0 à 100 km/h effectué en 12". C'est clair, elle ne peut pas lutter avec les autres petites muscades de notre match, mais son petit gabarit et sa maniabilité diabolique en font une remarquable citadine. En outre, ce qui ne gêne rien, elle est belle à croquer. Elle reprend la traditionnelle livrée bicolor des Cooper. Trois teintes sont disponibles, rouge, vert, et noir, avec dans tous les cas un toit blanc. Ses jantes alliage, style Millie, sont chaussées de 145/70 TR 12. Sa calandre, son pare-chocs, et ses poignées de portes sont chromées. Enfin, un emblème Mini Cooper prend place sur le capot. Cette nouvelle version de la Mini n'est pas une série limitée. Elle sera disponible à la fin de l'année, moyennant 53 000 F. Et comme une bonne nouvelle n'arrive jamais seule, du côté du Mondial on murmure même que si cette Mini Cooper recevait un accueil favorable, elle pourrait être suivie d'une Cooper « S » encore plus performante. Chiche !

T.E.

BUDGET	Citroën AX Sport	Opel Corsa GSi	Peugeot 205 Rallye	Rover 114 GTI 16 V	Seat Ibiza SXi
Prix de base (FF) :	72 512,80	77 980	73 490	68 500	71 700
(FR) :	416 200	469 400	428 400	425 000	433 000
Puissance fiscale (CV) - France	7	8	7	7	7
Belgique	7	8	7	8	8
Peinture métal :	1 488	1 245	—	1 400	976
Toit ouvrant :	—	2 183	—	2 200	—
Jantes alliage :	2 171,60	série	—	série	série
Verrouillage centralisé :	Pack Vip	série	—	série	série
Lève-glace électrique :	Pack Vip	série	—	série	série



Côté finition, il ne faut pas être trop difficile, c'est une française, au même titre que la 205.

MODE D'EMPLOI

Toutes les voitures réunies dans ce match s'adressent en priorité à une clientèle jeune, et donc la plupart du temps inexpérimentée. Au risque de passer pour de « vieux cons », nous nous permettons de leur conseiller d'aller approfondir leurs connaissances dans des écoles de pilotage. En fait, nous voulons surtout parler de cours de perfectionnement de conduite. C'est vrai, ces stages ne sont généralement pas donnés, mais quitte à empiéter un peu sur le budget consacré à la voiture, nous pensons sincèrement que le jeu en vaut la chandelle. Nous ne connaissons pas toutes les écoles existantes, ni la qualité de leur enseignement. Essayez un peu de vous renseigner auprès des copains. Voici cependant les plus connues :

- Conduite juste (Jean-Pierre Belleo)
Avenue des Frères Lumière
78190 Trappes
Tél. : (1) 30.51.83.68.
- École supérieure de pilotage « GET »
B.P. 751
95004 Cergy Cedex
Tél. : (1) 30.37.63.35.
- Pilot' Club SA
B.P. 184
93208 Saint-Denis Cedex 01
Tél. : (1) 48.09.80.02.
- Winfield technique (Monthéry)
Renseignements : circuit de Nevers Magny-Cours
58470 Magny-Cours
Tél. : 86.58.10.84.



CLASSEMENT FINAL	1 ^o	2 ^o	3 ^o	4 ^o	5 ^o
	OPEL	ROVER	CITROËN	PEUGEOT	SEAT
COMPORTEMENT					
Performances :	9	5	8	7	3
Tenue de route :	6	3	7	8	2
Freinage :	7	4	8	9	6
AGREMENT					
Conduite :	9	8	5	6	7
Confort :	7	9	6	5	8
Finition :	8	9	6	5	7
Équipement :	7	8	6	5	9
BUDGET					
Prix :	5	9	7	6	8
MOYENNE	7,25	6,9	6,6	6,4	6,25

s'explique par la prise de carrossage positif des roues arrière en délestage, un peu à la manière des Fiat 500 ou des premières Simca 1000, des références récentes. Autrement dit, si l'équipement et le look de l'Ibiza vous tentent malgré tout, n'essayez pas d'épater vos copains en vous prenant pour un pilote refoulé, sinon vous risquez fort de vous retrouver garé sur le toit à la suite d'un appui un peu violent ce qui, à moins de posséder un solide sens de l'humour, peut être agaçant. Contentez-vous plutôt de rouler en père peinard dans le troupeau uniforme des redresseurs de torts.

Si le charme anglais vous tente, vous ne serez sans doute pas déçu par le rapport prix-équipement particulièrement

favorable de la Rover. Les performances sont honnêtes et le confort correct. Le moteur sans être un foudre de guerre est par ailleurs agréable pour rouler à des allures correctes. Toutefois, ne lui en demandez pas trop, la plate-forme n'est pas récente et le système Hydragas ne révolutionne pas les appuis en courbe, ou alors depuis le temps, ça se saurait. Les françaises sont des cas à part qui ne font pas dans la demi-mesure. C'est du sport ou rien, particulièrement dans le cas de la 205, très efficace. Avec elles, pas de concessions, ou presque, au confort. Ce sont plus des voitures-jouet ou des bases pour la compétition que de réelles GTI au rabais. Enfin, la Corsa, malgré son âge, est la plus homogène. Elle n'est pas parfaite, mais son

moteur bien agréable lui permet de masquer ses faiblesses. De plus, même si elle est la plus chère, son équipement correct lui autorise encore un petit avantage psychologique. Mais finalement, ce qui est le plus étonnant, c'est que dans cette gamme de prix, aucun constructeur n'arrive à nous proposer une « petite » GTI aussi homogène que les plus célèbres des « grandes ». Est-ce que le marché est déjà saturé par la classe supérieure qui, en occasion, devient une affaire intéressante ou est-ce trop coûteux de construire une très bonne voiture dans les petites gammes ? Ce qui est certain, c'est que l'on est encore très loin de la perfection dans ce créneau bien particulier. Alors attendons.

C'est la plus amusante et facile à conduire, même si elle est moins efficace que sa sœur Peugeot. Mais ne vous méprenez pas, ce n'est en aucun cas une routière, le terme lésanorisation étant absent de son vocabulaire.



**SEAT IBIZA SXi - CITROËN AX SPORT - OPEL CORSA GSi
PEUGEOT 205 RALLYE - ROVER 114 GTi 16v**

À 10 000 F près !

DIX MILLE DE NOS FRANCS, C'EST À LA FOIS PEU ET BEAUCOUP. C'EST CE QUI SÉPARE LA NOUVELLE ROVER 114 GTi DE LA CORSA GSi. ET ENTRE LES DEUX, IL Y A LE CHOIX.

J.-F. GUITTARD - PHOTOS F. REZAIGUIA

L'événement de cette dure rentrée, c'est la sortie de la nouvelle Metro, pardon de la nouvelle petite Rover. L'Austin Metro, née en 80, est bien morte et la petite Rover série 100 se distingue extérieurement grâce à ses nouveaux boucliers avant et arrière, ses groupes optiques, son capot avant et son hayon arrière. On pourrait croire qu'il ne s'agit que d'un relifting réussi, destiné à masquer les rides, eh bien pas du tout. Il s'agit tout de même d'une nouvelle voiture car toute la série 110 reçoit des moteurs entièrement en alliage, dérivés en fait des groupes équipant déjà les séries 200. Bien entendu, la version qui nous intéresse est la 114 GTi 16v qui se distingue déjà par son patronyme peu dis-

cret. Et il est vrai qu'hormis les gammes nippones, on trouve assez peu de moteurs à 4 soupapes par cylindre dans les bas de gamme européens. Le petit 4 cylindres (1 400 cm³) est un moteur longue course (course supérieure à alésage) ce qui, a priori, n'est pas favorable aux hauts régimes, là où justement les multisoupapes préfèrent s'exprimer. L'alimentation est confiée à une injection électronique monopoint. Avec un rapport volumétrique pas très élevé, ce moderne 1 400 développe 95 ch au régime assez faible de 6 250 tr/mn, le couple maxi de 12,6 mkg s'exprimant lui à 4 000 tr/mn, des valeurs intéressantes qui ne la classent pas parmi les pures et dures de la catégorie que sont la 205

Rallye et l'AX Sport. Il est évident que malgré son appellation, la Rover ne renie pas ses origines avec une présentation soignée aussi bien extérieurement qu'intérieurement. Par exemple, les jantes en alliage sont de série tout comme les vitres teintées électriques et le verrouillage centralisé. À moins de 70 000 F, c'est tout de même tentant. En comparaison, l'AX et la 205 paraissent bien démunies avec un équipement réduit au strict minimum. Mais il faut savoir ce que l'on veut.

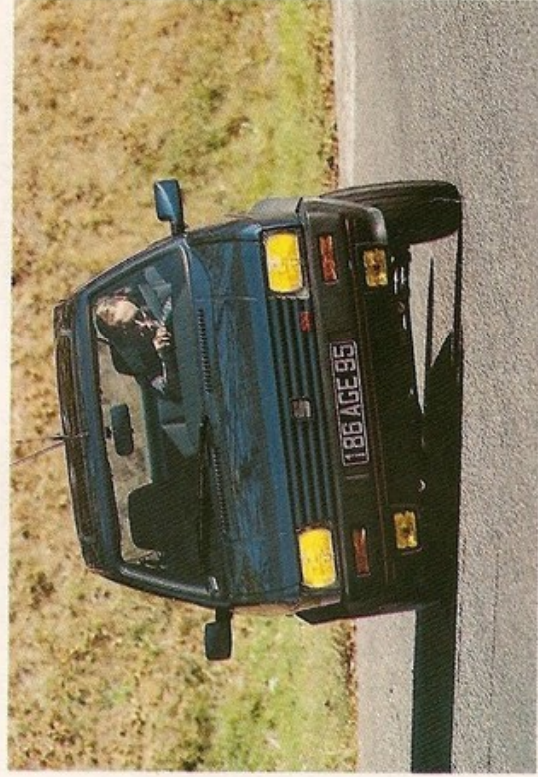
PERSONNALITÉS !

Ce qui est frappant, c'est de constater les similitudes de conception à la base de nos modèles et de comparer ensuite



S'il est un exemple à ne pas suivre en matière de comportement, c'est celui de l'Ibiza.

Là aussi, l'intérieur a bien progressé avec le temps, enfin un point positif.



teurs de voitures modernes feraient bien de s'inspirer des théories du physiologiste anglais. Pour survivre, il faut s'adapter (à tous les cas de figure). Si pour vous, trajectoires, freinages et efficacité sont le fondement de votre religion, vous n'hésitez pas longtemps. C'est la 205 qu'il vous faut. Elle freine fort et longtemps, possède un train avant assez précis et directionnel, et son adhérence latérale est très acceptable. Il n'y a guère que la motricité que l'on puisse prendre en défaut par la faute de pneus un peu sous-dimensionnés (165/70 en seulement 13 pouces de diamètre). Un petit ton en dessous, on a l'AX. Cette dernière prend plus de roulis et est un peu moins efficace. Par contre, elle est amusante à conduire car son train

MOTEUR

Type :
Position :
Matériaux (bloc/culasse) :
Distribution (entraînement) :

4 cyl. en ligne
transversal AV
alliage/alliage
1 ACT (courroie)

4 cyl. en ligne
transversal AV
alliage/alliage
1 ACT (courroie)

4 cyl. en ligne
transversal AV
alliage/alliage
1 ACT (courroie)

4 cyl. en ligne
transversal AV
alliage/alliage
1 ACT (courroie)

Alimentation/allumage :

2 carbur. double-
corps Solex Ø 40/
allum. électron.

2 carbur. double-
corps Weber Ø 40/
allum. électron.

2 carbur. double-
corps Weber Ø 40/
allum. électron.

inject. électron.
TB/électron.
programmé

inject. électron.
LE 2 Jetronic/
électron.

Cylindrée (cm³) :
Allègement x course (mm) :
Rapport volumétrique :
Régime maxi (tr/mn) :
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :
Puissance au litre (ch) :
Couple maxi (mkg à tr/mn) :
Couple au litre (mkg) :

75x73,2
79x81,5
10:1
6 400
100 à 6 800
73,4
11,5 à 5 000
8,7

75x73,2
9,6:1
7 000
104 à 6 800
80,4
12,2 à 5 000
9,4

75x79
9,5:1
6 500
95 à 6 250
68,1
12,6 à 4 000
9

83x67,5
11:1
6 300
100 à 5 900
68,4
13 à 4 700
8,9

TRANSMISSION

Mode :
Rapports de boîte/vitesses
à 1000 tr/mn en : - 1^{re}
- 2^e
- 3^e
- 4^e
- 5^e

aux roues AV

aux roues AV

aux roues AV

aux roues AV

aux roues AV

Rapport de pont :
Vitesse maxi théorique sur chaque
rapport/chute de régime 1^{re}-2^e
2^e-3^e
3^e-4^e
4^e-5^e

0,292/6,86
0,5128/12,02
0,7368/17,27
0,9487/22,24
1,1714/27,46
4,286

3,55/7,795
2,14/12,932
1,43/19,353
1,12/24,713
0,89/31,099
3,74

3,42/7,06
1,95/12,38
1,36/17,79
1,05/22,90
0,85/28,28
4,29

3,41/18,024
1,94/14,083
1,333/20,569
1,054/26,013
0,854/32,114
3,765

3,500/7,026
1,952/12,599
1,322/18,604
0,972/25,305
0,762/31,980
4,294

Autobloquant :

CHÂSSIS

non

non

non

non

non

Type :

coque autoporteuse acier
berline bi-corps 2 portes
0,33 (0,59)

coque autoporteuse acier
berline bi-corps 2 portes
0,36 (0,62)

coque autoporteuse acier
berline bi-corps 2 portes
0,34 (0,605)

coque autoporteuse acier
berline bi-corps 2 portes
NC

coque autoporteuse acier
berline bi-corps 2 portes
0,36 (0,66)

SUSPENSION

Avant :

pseudo Mc Pherson
triangulée,
barre anti-roulis
bras tirés et barres
de torsion transversales,
barre anti-roulis

Mc Pherson avec
tirant de chasse,
barre anti-roulis
bras tirés sur essieu
de torsion,
barre anti-roulis

pseudo Mc Pherson
triangulée,
barre anti-roulis
bras tirés et barres
de torsion transversales,
barre anti-roulis

bras superposés, système
Hydragas, amortis. suppl.
barre anti-roulis

Mc Pherson avec
tirant de chasse,
barre anti-roulis
bielles transversales,
ressort à lames transversal

DIRECTION

Type :
Diamètre de braquage (m) :
Course du volant (tours) :

à crémaillère
10,6
3,2

à crémaillère
10
3,9

à crémaillère
10,8
3,75

à crémaillère
10,7
3,5

à crémaillère
10
4,1

FREINS

Frein avant :
Frein arrière :
Antiblocage :

disques pleins
tambours
non

disques ventilés
tambours
non

disques ventilés
tambours
non

disques pleins
tambours
non

disques ventilés
tambours
non

DIMENSIONS (mm)

Empattement :
Voies AV/AR :
Longueur/largeur/hauteur :
Jantes :
Pneumatiques :

2 285
1 400/1 320
3 500/1 600/1 290
5,5x14
165/60 R 14

2 343
1 320/1 307
3 622/1 532/1 365
5x14 alliage
175/65 x 14

2 420
1 400/1 336
3 705/1 572/1 374
5,5x13
165/70 x 13

2 270
1 340/1 285
3 521/1 562/1 377
5,5x13 alliage
185/55 R 13

2 443
1 421/1 387
3 637/1 610/1 394
5,5x14 alliage
165/65 HR 14

POIDS (kg)

Constructeur/contrôle :
Répartition AV/AR (%) :
Rapport poids/puissance réel :

735/740
62,8/37,2
7,8

870/870
61,5/38,5
8,7

790/810
62,3/37,7
7,9

870/875
61,7/38,3
9,2

915/970
64,9/35,1
9,7

CAPACITÉS (litres)

Réservoir d'essence :

43

225 à 845

50

35

50

Coffre :

273 à 668

216 à 564

230 à 550

320