

Tipo top

La gamme Tipo culminant jusqu'ici aux 92 ch de la 1.9 Turbo Diesel, il lui fallait absolument le renfort d'une version essence plus musclée pour parfaire son image et affronter la concurrence à armes égales. La « i.e. 16v », entendez « 16 soupapes », place donc la barre à 138 ch... en attendant peut-être mieux.

Photos Jean-Lou Colin



Il y a tout juste un an (AAT 328), Fiat présentait à la presse sa Tipo 16 soupapes, annonçant sa mise au catalogue avant l'été. Hélas, victime de son succès (470 000 voitures devaient être fabriquées en 89 contre 270 000 prévues !), la Tipo a eu du mal à se diversifier. Le temps a passé. Mais, tout arrivant à qui sait attendre, voici donc enfin commercialisé le porte drapeau de la gamme.

Surprise

La Tipo 16 soupapes que nous découvrons aujourd'hui, n'est pas celle que l'on nous avait présentée initialement ! Sous son capot, en effet, on ne trouve plus le 2 litres de la Lancia Thema i.e. 16v, mais le 1 750 cm³ de la Dedra 1.8 i.e. Agrémenté de 8 soupapes supplémentaires, il développe 138 ch à 6 250 tr/mn avec un couple maxi

de 16,7 mkg à 4 600 tr/mn. C'est, bien sûr, moins bien que le 2 litres (150 ch à 6 000 tr/mn, 18,8 mkg à 4 000 tr/mn), mais très comparable aux valeurs fournies par la Golf 16S ou la 309 GTI. Même si l'on nous affirme que la Tipo 2 litres-16 soupapes reste au programme (probablement affublée d'un catalyseur), la justification officielle de cette métamorphose reste assez floue (voir encadré).

Coup de bluff ?

Pourquoi, alors que la Tipo 16 soupapes commercialisée aujourd'hui est une 1 750 cm³, avoir présenté une 2 litres il y a déjà un an ? Nous avons notre idée. Pour postuler au titre envié de « voiture de l'année », la Tipo devait impérativement être complétée par une version sportive permettant de juger l'étendue de ses possibilités. Le moteur 1 750 n'étant pas encore prêt, le plus simple, pour appâter les membres du jury, était de préparer quelques voitures avec le 2 litres de la Thema i.e. 16v. Le comportement de ce « prototype » n'était pas exempt de critiques, mais le principal est que le coup de bluff, si c'en était bien un, ait réussi.

Contentons-nous donc de constater que la Tipo i.e. 16v s'affiche aujourd'hui en concurrente directe de la VW et de la Peugeot.

A la cravache

Dans l'esprit, la Tipo est plus proche de la Golf que de la 309. Sur le plan mécanique d'abord. Son moteur, comme celui de l'Al-





Extérieurement, la « i.e. 16v » se distingue par ses jantes alliage et le liseré rouge intégré aux pare-chocs. Bienvenue dans le clan GTI !

vaché pour fournir de bonnes prestations. La boîte (celle de la Dedra) étant douce et rapide, ça n'est pas désagréable, mais c'est un peu fatigant à la longue. Un peu en contradiction, aussi, avec le comportement de l'auto, très sûr et très équilibré, mais beaucoup moins sportif que celui de la Peugeot, par exemple. A la vivacité de celle-ci, la Tipo oppose une neutralité beaucoup plus « grand public ». Imperturbable en ligne droite, elle se contente de sousvirer gentiment, à la limite, en virage. La motricité reste correcte et la direction assistée, exempte de réactions. Quant au confort de suspensions, il est tout à fait appréciable, se payant bien sûr par

● Petite berline performante, homogène et confortable, la i.e. 16v fera certainement un très beau fer de lance pour la gamme Tipo. Bien que réussi, son moteur ne nous convainc cependant toujours pas sur les vertus des 16 soupapes dans le cadre d'une utilisation routière, fut-elle sportive. Afin d'offrir des performances plus accessibles, notamment à travers de meilleures reprises, nous eussions préféré qu'à l'instar de la 309 GTI, elle puise ses forces dans la cylindrée. Le choix était possible, puisqu'il existe une version 2 litres-8 soupapes de son moteur, déjà montée sur les Thema et Dedra. Pas assez bon pour l'image, probablement !

Jean-Lou Colin



TECHNIQUE

Moteur : 4 cyl. en ligne transv. AV ; 2 ACT, 16 soupapes ; inj. et allum. élect. ; rap. volum. : 9,9/1 ; 1 756 cm³ (84 x 79,2 mm) ; 138 ch à 6 250 tr/mn ; 16,7 mkg à 4 600 tr/mn.

Transmission : aux roues AV ; boîte 5 vit.

Direction : assistée ; 3 tours de volant.

Freins : 4 disques, AV ventilés ; option antiblocage.

Pneumatiques : 185/60 R 14

Poids : 1 100 kg à vide (usine) ; rap. poids/puis. : 8,1 kg/ch.

PERFORMANCES (usine)

Vitesse maxi (km/h) 204

Accélérations

0 à 100 km/h 8"5

1 000 m départ arrêté 29"4

CONSOUMMATIONS (usine)

A 90 km/h (l/100 km) 6,8

A 120 km/h 8,7

Autonomie (réservoir 55 l) 580 km

En cycle urbain 10,1

PRIX 105 400 F

Catégorie fiscale 9 CV

EQUIPEMENT (série)

Direction assistée, verrouillage centralisé, vitres AV élect., rétroviseur droit élect. et dégivr., siège réglable en hauteur, volant réglable, manos temp. et pression d'huile, jantes alliage, antibrouillard.

OPTIONS

Banquette AR 2/3-1/3 : 760 F, climatiseur : 7 320 F, peinture métallisée : 1 368 F, sièges Recaro : 5 150 F, ABS (Bosch) : 9 760 F, toit ouvr. élect. : 3 610 F.



un certain manque de tenue si l'on adopte un rythme franchement très élevé. Un bilan routier très positif, donc, complété par un freinage puissant et assez endurant qui peut recevoir l'aide d'un ABS Bosch en option.

Le sport en famille

D'une conception plus moderne que ses rivales, la Tipo est nettement plus habitable. Habitabilité qu'elle paye cependant par un coffre plus petit. D'une finition correcte, pas encore tout à fait au standard allemand toutefois, elle bénéficie en série d'un équipement complet. Proposée uniquement en 5 portes, elle est vendue 105 400 F soit, à équipement égal (direction assistée), 25 000 F de moins que la Golf. Pour seulement 800 F de plus (avec option vitres électriques et verrouillage centralisé), la 309 reste une alternative plus valable, offrant un moteur plus disponible et un comportement plus efficace mais plus pointu.

l'usine et garantir des accélérations consistantes. Pour les reprises, par contre, avec le désavantage supplémentaire d'un poids plus élevé, la Tipo, comme la Golf d'ailleurs, restera certainement très loin des performances de la 309 et de son « gros » moteur 8 soupapes. Contrairement à celui-ci, sur route, le 16 soupapes demande à être constamment cra-

l'usine et garantir des accélérations consistantes. Pour les reprises, par contre, avec le désavantage supplémentaire d'un poids plus élevé, la Tipo, comme la Golf d'ailleurs, restera certainement très loin des performances de la 309 et de son « gros » moteur 8 soupapes. Contrairement à celui-ci, sur route, le 16 soupapes demande à être constamment cra-