

avec manetons décalés, mais un vilebrequin spécifique, différent du Renault qui va équiper la 505 V6, ainsi que les VolV 760 et 780, puis plus tard la 25 V6. Cylindrée totale : 2 849 cm<sup>3</sup>, avec les côtes de la version de base, un nouveau vilebrequin, et un carter profondément modifié. La pompe à huile est nouvelle. Le débit est augmenté de 20 % par rapport au 2,81 irrégulier (0,75 bar de plus à 900 tr/mn et 0,6 bar à 4 000 tr/mn). Le bloc reçoit un renforcement au niveau du filtre à huile, ce qui conjugué à des masses d'équilibrage dont on parlera plus loin laisse supposer que l'on a rencontré quelques problèmes pour équilibrer ce nouveau vilebrequin. Le support de filtre à huile comporte aussi un filetage normalisé qui permettra l'adaptation éventuelle d'un échangeur

huile-eau (pour une future version turbo peut-être ?) Pour en terminer avec le bloc, on mentionnera des joints d'embase de chemises désormais métalliques, pour éviter le tassement de celles-ci... Au niveau de la culasse, on notera un abaissement de 6 mm de la bougie dans la chambre de combustion. Les conduits d'admission quant à eux sont redressés avec un nouveau collecteur évidemment. Soupapes plus grosses (2 mm de plus à l'admission) et 1,5 mm de plus à l'échappement). Des empreintes à la coulée entre les deux sièges, renforcent la résistance de cette culasse. Il s'agit donc avec ce 2,8 litres d'une fonderie toute nouvelle. L'alimentation est confiée à une injection Bosch LH2 2, l'allumage est électronique, avec deux détecteurs de cliquetis.

**DES MASSES D'EQUILIBRAGE**

Le décalage des manetons engendre un couple tournant résiduel qui ne peut être combattu par des masses situées entre deux des manetons dédoublés, faute de place, parce que le vilebrequin n'est pas assez long. Le couple de lacet ainsi créé est équilibré par deux masses entraînées par pignons sur une rangée de cylindres, au niveau de l'arbre à cames. Sur chacune des rangées, le support contrepoids est usiné avec la culasse, et réalisée en dérivation de la chaîne de montage du moteur, sur un centre d'usinage particulier.

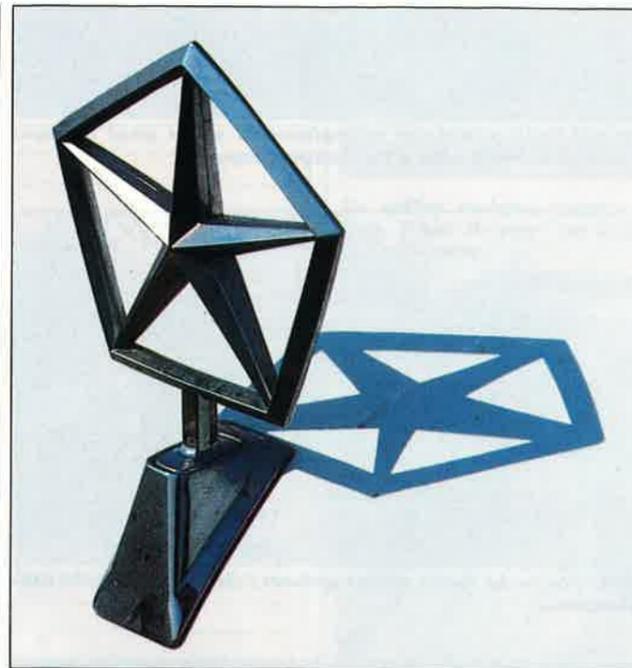
**Moteur V6 de Renault 25 V6 injection de 1984. Encore à allumage irrégulier, avec deux arbres à cames différents.**

C H R Y S L E R V O Y A G E R

**ON THE ROAD**

**Désormais commercialisé en France, ce minivan lancé en 1983 représentait un nouveau concept de véhicule repris plus tard par la Nissan Prairie et le Renault Espace. C'est actuellement le minivan traction avant le plus vendu au monde : plus d'un million d'exemplaires depuis son lancement...**

Le principal atout du Voyager fut au USA de répondre à une demande de la clientèle, mais aussi d'être une traction avant c'est-à-dire un véhicule différent non seulement par son aspect, mais aussi par sa technique moderne. En France, on le trouvera plus proche du véhicule utilitaire que d'une authentique berline automobile dont pourrait se réclamer le Renault Espace, par exemple. Sa conception apparaîtra similaire à nos petits utilitaires : Une simple porte latérale d'abord, un essieu rigide à l'arrière, avec des ressorts à lames. Un faux châssis courant pratiquement sous toute la caisse (structure monocoque). Pas de doute, c'est du solide ! Sous le capot, positionné transversalement, on trouvera un V6 3 Litres de 143 chevaux seulement, mais offrant beaucoup de couple à bas régime. Ce moteur est équipé d'un catalyseur et fonctionne donc à l'essence sans plomb. La Transmission automatique ne comporte que 3 rapports, sans les blocages de convertisseurs que l'on trouve de plus en plus sur des boîtes européennes. La sélection peut s'effectuer manuellement par un



**Chrysler est le troisième constructeur automobile américain. En avril 87, le groupe a racheté Lamborghini, et en août AMC. Une structure robuste de camionnette. Suspension automobile avant et essieu rigide avec ressorts à lames à l'arrière.**

levier disposé sur la colonne de direction. Position peu courante sur une automobile, mais tout à fait justifiée ici pour des raisons de place et de commodité. Le Chrysler Voyager LE est moins haut qu'un Espace, par contre il est relativement long dans sa catégorie (presque 15 cm de plus que l'Espace) et large. La finition est satisfaisante. La caisse comporte de nombreux éléments zingués et sa peinture est vernie. Les passages de roues avant comportent des caches en plastique, et l'échappement est en acier inoxydable. A l'intérieur, on domine la route comme dans tous ces véhicules, installé dans de véritables fauteuils avec accoudoir droit. La visibilité est excellente, à part le fait que l'on ne discerne guère l'extrémité du capot. Mais l'étoile Chrysler à son extrémité servira de point de repère. Le Voyager possède, côté trottoir, une grande porte coulissante arrière. A priori, cette "mesquinerie" face à un Nissan Prairie (qui en compte deux précisément) ne représente pas qu'un inconvénient en fait. Grâce à elle, on a pu en collant la banquette contre le panneau opposé, dégager un vaste espace face à cette ouverture. Ce qui fait que l'on peut accéder facilement par cette porte latérale, à la banquette



installée dans le coffre (pas comode du tous à atteindre généralement) et même aux places avant.

Caractéristique commune aux véhicules de loisirs, l'espace compris entre le hayon et la seconde banquette, soit le coffre, se révèle très mesuré. Heureusement que l'on peut moduler l'espace. Mais cette opération aisée sur un Renault Espace ou un Nissan Prairie n'a plus rien de facile, parce que seul le dossier de la dernière banquette se replie. On ne pourra donc que l'avancer au maximum (ce qui ne fait pas gagner grand chose) ou bien la démonter (ce qui n'est pas très commode). Pas question non plus de rabattre la banquette centrale dont le dossier reste fixe d'ailleurs. Là encore, si l'on a besoin d'espace, il faudra la démonter.

La planche de bord "agrémentée" de faux bois dispose d'une instrumentation complète et bien lisible si l'on ne remonte pas la colonne de direction réglable. Les principales commandes tombent sous la main. Pour les autres, il faut chercher, tâtonner pour trouver les manettes de la climatisation, l'essuie-glace arrière ou son dégivrage ! Dans un tel environnement typiquement américain, il aurait été dommage de ne pas retrouver ces logements pour les bouteilles de Coca. On les découvrira dans la console. Dernière précision avant de prendre la route, ne cherchez pas la boîte à gants sur le panneau de bord (cet engin manque d'espaces de rangement), elle est disposée sous le siège conducteur.

Le V6 Chrysler accouplé à une boîte automatique à l'étagement long ne peut faire des miracles, mais il propulse le Voyager sans faiblesse. Les performances sont comparables à celles des modèles 90 chevaux. Si l'on écrase l'accélérateur, le moteur révèle même un second caractère. Il doit certainement être très différent en boîte mécanique !

En fait, la mécanique est conçue ici pour se faire oublier et le Voyager régle aux alentours des vitesses réglementaires qu'il n'incite pas à dépasser. Le silence général à ces allures, le confort des sièges, la souplesse de la suspension vous détendent. Il ne reste plus qu'à écouter tranquillement de la musique dispensée par la stéréo (en série évidemment)... et vous



Un véhicule séduisant globalement, mais quel manque d'imagination à côté d'un Renault Espace !



Le Voyager LE toute voiles dehors : une seule porte coulissante...



Une planche de bord bien équipée, garnie de faux bois. Le sélecteur de la boîte automatique est au volant. Notez les inévitables emplacements pour la boissons...

efforcer de régler correctement la climatisation. Cette installation n'a malheureusement rien à voir avec les systèmes électroniques équipant les hauts de gammes européens !

La direction typiquement américaine elle aussi se tourne d'un doigt. Elle ne possède pas de rappel, et sa précision relative suffit largement.

Au volant du Voyager, on devine instantanément que ce véhicule n'est pas taillé pour la performance, mais destiné exclusivement à la ballade tranquille... Au moindre virage abordé un tant soit peu rapidement les gros pneus crissent. Si l'on accélère l'allure, l'arrière décroche, la direction devient imprécise, mais le comportement sans doute grâce à la largeur des voies et un centre de gravité assez bas ne devient jamais malsain sur le sec du moins. Maintenant, il est évident qu'une simple camionnette du type Citroën C 25 ou Renault Trafic sera bien plus efficace !

Le freinage est relativement bien dosé, et révèle également une endurance intéressante. Mais c'est là une caractéristique commune à des utilitaires utilisés en faible charge !

Les principaux atouts du Voyager sont en fait dans son équipement assez fourni (climatisation, radio cassettes, régulateur de vitesse, vitres électriques, etc...) sa plus probable solidité (châssis très robuste de petit utilitaire et mécanique peu poussée) ainsi que dans sa motorisation. C'est en effet actuellement le seul véhicule de loisirs à disposer d'un 6 cylindres sur notre marché, et c'est aussi le plus puissant.

Maintenant, il faut remarquer que ses qualités routières ne se comparent pas à celle d'un Espace Renault, qui représente un produit bien plus étudié. Pas plus que la consommation, qui sans être trop élevée dans l'absolu (17 Litres en moyenne) paraîtra tout de même importante en regard des performances. Pourtant, malgré ces réserves, le Voyager, dans le cadre étroit d'une utilisation tranquille, est un engin très agréable.

J-P MORISI

# CHRYSLER VOYAGER

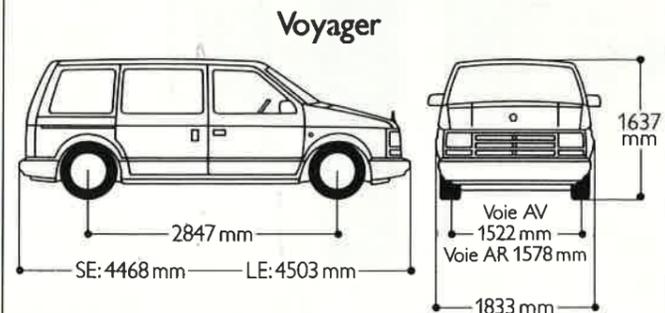


Un coffre étriqué comme toujours sur ce type de véhicule. Pour charger un objet encombrant, il faut enlever la banquette.



Le V6 3 Litres tout au fond du compartiment avant développe 143 chevaux. Une mécanique bridée par la masse du véhicule et la boîte automatique.

<b>Carrosserie</b>	
Portes	4
Nombre de places	7
<b>Moteur</b>	
Moteur transversal	
Nombre de cylindres	6
Cylindrée en cm <sup>3</sup>	2972
Puissance kW	105
Puissance CH DIN a tr/mn	143/5 000
Couple NM/tr mn	232/2800
Alésage x course MM	91,1 x 76,0
Taux de compression	8,85:1
Mécanisme de commande des soupapes	12 soupapes A.C.T.
Alimentation	Injection électronique multipoint
<b>Catalyseur</b>	
Capacité d'huile moteur en L	3,8
Capacité système de refroidissement	9,5
<b>Transmission</b>	
Boîte de vitesses manuelle à X rapports	-
Boîte de vitesses automatique à X rapports	3
<b>Suspension et pneus</b>	
Suspension avant	
Suspension arrière	
Pneus, à carcasse radiale	205/70R-14
Direction assistée	série
Freins assistés	série
Freins avant	disques
Freins arrière	tambours
<b>Electricité</b>	
Batterie amp.	500
Alternateur amp.	90
Allumage	
<b>Divers.</b>	
Poids (kg)	1518
Diamètre de braquage (m)	12,5
Capacité réservoir en (litres)	76
Indice octane minimum, essence sans plomb	87
<b>Consommation (litres/100 km, normes US)</b>	
En ville - manuelle/automatique	-/14,2
90 km/h - manuelle/automatique	-/7,7
120 km/h - manuelle/automatique	-/10,2
<b>Dimensions intérieures</b>	
Hauteur assise avant en mm	990
Hauteur assise arrière en mm	978
Largeur aux jambes arrière en mm	971
Largeur aux jambes avant en mm	955
Largeur aux coudes avant en mm	1344
Largeur aux coudes arrière en mm	1666
Largeur aux épaules avant en mm	1484
Largeur aux épaules arrière en mm	1557
<b>Dimensions coffre (litres)</b>	
Volume du coffre (l) dossier relevé, dossier baissé	1651/3257
Distance du coffre au dossier siège arrière	2052
Largeur du coffre entre passage des roues	1196
Hauteur du coffre	1151
Prix	165.600 F
CU	14



**Synthèse équipement**

- Rétroviseurs électrique (tous les modèles)
- Vitres teintées (tous les modèles)
- Essuie glace arrière (tous les modèles)
- Direction assistée (tous les modèles)

- Air conditionné
- Régulateur de vitesse
- Volant réglable
- Vitres électriques AV/AR
- Galerie
- Condamnation

- Options**
- Peinture métallisée
  - Intérieur cuir