



ESSAI

LA MITSUBISHI

105 ch et 8



I COLT TURBO

8 vitesses !



La Colt est, en quelque sorte, l'anti-Golf. De dimensions comparables et de technique voisine, elle aurait probablement beaucoup de succès sur notre marché... si elle n'était pas japonaise et, de ce fait, indésirable. Disponible jusqu'alors en 3 ou 5 portes, équipée d'un moteur de 1410 cm³ et 70 ch DIN, elle ne pouvait concurrencer que la Golf GL proposée, également, en 3 ou 5 portes avec 70 ch. Comme elle, la Colt existe aussi avec transmission automatique. Mais Mitsubishi, qui nous avait pourtant déjà présenté une extraordinaire Lancer Turbo, n'avait pas encore songé à concurrencer la Golf GTI...

L'oubli est aujourd'hui réparé avec la Colt Turbo, qui, nous allons le voir, ne manque pas de tempérament !

Avec un «mini-turbo» de fabrication maison pesant 3,5 kg seulement, la puissance passe de 70 à 105 ch DIN : valeur qui paraîtrait modeste si l'on ne précisait pas tout de suite que le poids n'atteint que 850 kg. Sur la bascule de Monthéry, nous avons même enregistré 846 kg avec 20 l d'essence. Autre valeur étonnante, le couple maxi : 15,8 mkg à 3500 tr/mn, soit 0,5 mkg de plus que la Golf GTI 1800 et au même régime !

Avec une telle musculature pour une voiture aussi légère, on peut se demander si la boîte à deux gammes de quatre rapports du modèle de base était encore bien justifiée. Toujours est-il que Mitsubishi a conservé cette étonnante transmission en prenant soin d'en renforcer les engrenages ! On peut d'ailleurs noter que, d'une façon générale, un effort rigoureux a été fait pour adapter la Colt à sa nouvelle puissance. Les ressorts de suspension sont plus durs, les amortisseurs aussi, la barre anti-roulis avant est renforcée et une barre anti-roulis a été montée à l'arrière. La direction est devenue plus directe, les freins reçoivent des disques ventilés à l'avant, etc.

La présentation est un peu désuète mais l'équipement s'avère très complet. Présentée en blanc avec des bandes de bas de caisse et une timide inscription «turbo» sur les portes à mi-hauteur, notre voiture d'essai ne nous a pas fait frémir d'enthousiasme. Quant à l'intérieur, les sièges fraise

écrasée et noir avec inscription «Turbo» nous ont laissé perplexes. Pour quoi enlaidir ainsi une si jolie petite voiture ? Le tableau de bord est assez sinistre, le volant nous rappelle les années 50. Bref, heureusement que la Colt Turbo se prévaut d'autres arguments !

L'équipement en est un. Le pare-brise est en verre feuilleté teinté et l'on note, pêle-mêle, les phares à iode, le feu arrière de brouillard, l'essuie-glace AR, le déverrouillage du coffre depuis l'habitacle, les jantes en alliage léger, la montre de bord, les appuis-tête AV, la banquette AR à dossiers rabattables en deux parties inégales et même un autoradio PO-GO !

Le tout pour 54450 F ! Il faut d'ailleurs noter à ce sujet l'embarras de la direc-

tion de Sonauto face à l'administration qui n'a pas permis que la Colt Turbo soit vendue plus cher et qui se lamentent par ailleurs, devant le succès des voitures japonaises sur notre marché !

Maniabilité diabolique, performances convaincantes, consommation raisonnable, mais suspension dure. L'agilité de la Colt est véritablement surprenante. La Golf, qui peut servir de référence en ce domaine, est battue. Certes, la direction pourrait être plus douce pour les manœuvres. Mais en circulation, on conduit du bout des doigts, on se faufile partout et on accélère comme un dragster entre 3500 et 5000 tr/mn.

Les reprises de 40 à 90 km/h sur les rapports deuxième courte/deuxième longue sont un régal pour les amateurs de conduite sportive. Le passage logique suivant de deuxième longue en troisième courte est, en revanche, plus aléatoire puisqu'il faut manœuvrer les deux leviers simultanément ; opération parfois périlleuse ! Cela dit, il faut savoir qu'au kilomètre départ arrêté, nous avons obtenu des temps identiques avec les rapports courts et avec les rapports longs. On peut donc en conclure que les rapports courts ne servent pas à grand chose, sinon à s'amuser ; ou éventuellement à favoriser un dépassement (en repassant de la quatrième longue en quatrième courte par exemple). En pointe, la Colt Turbo plafonne à 170 km/h, contre 180 km/h selon les données officielles. Le temps sur le circuit routier de Monthéry, en revanche, est assez convaincant puisqu'avec 4'30''5, la performance n'est battue que de 2 secondes par celle de la Ford Escort XR3i.

Mais, contrairement à l'Escort, la Colt témoigne d'une tenue de route exemplaire et d'un freinage efficace. Elle est amusante et facile à conduire, même lorsqu'on la pousse dans ses derniers retranchements. On ne peut guère lui reprocher qu'une tendance au sous-virage sur route mouillée, engendrée par sa suspension dure. Cette suspension, ajoutée à une habitabilité modeste, compromet d'ailleurs singulièrement le confort.

Dommage, car le bilan global est séduisant avec, en prime, une consom-

PERFORMANCES

| | |
|------------------------------------|-------------------------|
| ● Vitesse maxi : | 169,397 |
| Vitesse lue | 175 |
| Régime | 4900 (4 ^e E) |
| ● Accélérations : | |
| 400 m D.A. | 17,3 |
| 1000 m D.A. | 32,2 |
| 0 à 60 km/h | 5,4 |
| 0 à 80 km/h | 7,6 |
| 0 à 100 km/h | 11,0 |
| 0 à 120 km/h | 15,3 |
| 0 à 140 km/h | 22,3 |
| 0 à 160 km/h | 33,5 |
| ● Reprises : | |
| 40 à 100 km/h en 4 ^e C* | 13,3 |
| 40 à 100 km/h en 4 ^e E* | 21,4 |
| 80 à 120 km/h en 3 ^e C | 7,2 |
| 80 à 120 km/h en 3 ^e E | 8,5 |
| 80 à 120 km/h en 4 ^e C | 8,7 |
| 80 à 120 km/h en 4 ^e E | 14,2 |
| ● Boîte de vitesses : | |
| Régime maxi | 6000 |
| Vit. maxi en 1 ^{re} C/E | 44/56 |
| Vit. maxi en 2 ^e C/E | 76/96 |
| Vit. maxi en 3 ^e C/E | 120/156 |
| Vit. maxi en 4 ^e C/E | 158/169 |
| ● Circuit de Monthéry (9 km) : | |
| Meilleur tour | 4'30''5 |
| Moyenne | 119,778 |
| ● Consommations (l/100) : | |
| Route moyenne 75 km/h | 7,08 |
| Autoroute 120 km/h stabil. | 8,94 |
| Mesure officielle à 90 | 5,90 |
| Mesure officielle à 120 | 8,00 |
| Mesure officielle ville | 8,00 |
| ● Niveau sonore (dB(A)) : | |
| Au ralenti | 53 |
| A 60 km/h | 68 |
| A 60 km/h sur pavés | 87 |
| A 90 km/h | 71 |
| A 110 km/h | 73 |
| A 130 km/h | 76 |
| A 160 km/h | 80 |

* C = Courte ; E = Economique.

mation fort raisonnable. En conduite rapide sur un parcours accidenté, nous avons mesuré 11,30 l/100 à 91 km/h de moyenne.

Mais, naturellement, en utilisation intensive la consommation peut atteindre 14 à 15 l/100 et, dans ce cas, l'autonomie devient insuffisante (à peine plus de 300 km).

Enfin, ultimes précisions, Sonauto n'a que 500 Colt Turbo à vendre pour 83 (contingemment oblige !) et la mécanique est garantie 3 ans.

J.-P. M.

PRIX : 54 450 F

TECHNIQUE

● **Moteur :** AV 4 cyl. trans. suralimenté par 1 turbo-compresseur ; 1410 cm³ (74 x 82 mm) ; 6 CV fisc. ; 105 ch DIN à 5500 tr/mn ; couple maxi : 15,8 mkg à 3500 tr/mn ; arbre à cames en tête ; carburateur double corps ; allumage électronique avec détecteur de cliquetis.

● **Transmission :** Roues AV motrices ; boîte à deux gammes de 4 rapports (courts ou économiques) ; vit. pour 1000 tr/mn en 4^e courte : 27,3 km/h ; en 4^e écon. 35,3 km/h. Pignonnerie renforcée par rapport à la Colt normale.

● **Suspension :** AV : roues indép. Mc Pherson ; AR : roues indép. par bras tirés ; ressorts hélic. et amort. télescopiques et barres anti-roulis AV et AR.

● **Freins :** Disques (ventilés) à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.

● **Direction :** Crémaillère ; 3,25 tours de volant ; diam. de braquage : 10,60 m.

● **Pneumatiques :** 165/70 HR 14 sur jantes alliage de 4 1/2 J 13.

● **Dimensions et capacités :** Longueur : 379 cm ; largeur : 158,5 cm ; hauteur : 134,5 cm ; empattement : 230 cm ; voies AV/AR : 137/134 cm ; poids à vide : 860 kg ; réservoir : 40 l.

● **Habitabilité :** Largeur aux coudes AV/AR : 130/146 cm ; garde sur sièges AV/AR : 92/84 cm ; espace jambes à l'AR : 16 cm ; distance dossiers AV-AR : 63 cm.

● **Coffre :** Largeur : 100/100 cm ; prof. 53/130 cm ; hauteur : 35/74 cm ; volume (AAT) : 185/962 dm³.