

TALBOT SAMBA RALLYE

La Samba change de rythme !

Avec la commercialisation de la Samba Rallye, Talbot ne cache pas ses ambitions. Cette voiture est destinée à remplacer la Simca 1000 Rallye dans deux domaines. Auprès de la clientèle sportive qui n'a toujours pas trouvé depuis, dans la gamme PSA, un modèle lui convenant parfaitement. Et au sein du club Peugeot-Talbot Sport dans le cadre de compétitions sur circuits et en rallyes. A cet effet, sont prévues certaines transformations sous forme de kits destinés à améliorer les performances. Mais la Samba Rallye, telle qu'elle sera proposée au public dès janvier 1983, s'affirme déjà comme une « sportive » de bon niveau. Et pour un prix compétitif puisqu'elle sera vendue 45 900 F.

La carrosserie arbore une décoration stylisée composée de bandes bicolores avec inscriptions latérales « Rallye » et un extracteur d'air sur le capot. La présentation intérieure, semblable à celle de la GLS, reste assez triste et l'équipement réduit. Notons quand même le pare-brise feuilleté et les projecteurs à iode, mais il n'y a ni essuie-vitre arrière, ni feu arrière de brouillard. On dispose au tableau de bord d'un indicateur de température d'eau et d'un compte-tours électronique peu lisible, car trop petit.

Un moteur « pointu » conçu pour la compétition et une tenue de route efficace et sûre. Pour prétendre concourir en classe 1300 cm³ en rallye, il était impossible d'utiliser le 1360 cm³ de la 104 ZS. Talbot a donc pris pour base le 1219 cm³ de la 104 SR. Les modifications portent sur le haut moteur : pistons bosselés augmentant le rapport volumétrique (9,75 au lieu de 9,3 à 1), soupapes de grand diamètre (adm. 39 ; échap. 31,5 mm) et distribution plus croisée. L'alimentation est assurée par deux carburateurs double-corps montés sur une tubulure d'admission à quatre conduits séparés. La puissance passe ainsi de 57 à 90 ch (à 6700 tr/mn) et le couple, avec 10,5 mkg, n'augmente que de 1,1 mkg mais au régime très élevé de 5400 tr/mn (au lieu de 2750 tr/mn). La boîte 5 vitesses est celle de la Samba GLS dont la démultiplication finale a été raccourcie.



Chaussée de pneus série 70 (Uniroyal) montés sur jantes acier, la Samba développe ainsi 28,1 km/h pour 1000 tr/mn en cinquième. Direction et freins restent identiques à la GLS. Par contre, la suspension a été durcie, la flexibilité des ressorts réduite et une barre anti-roulis apparaît à l'arrière. Le train avant peut être modifié rapidement par un excentrique afin de donner plus ou moins de carrossage en fonction de la nature du terrain (terre ou asphalte).

Avec un rapport poids-puissance de 9,1 kg/ch favorable à de bonnes accélérations, une vitesse de pointe mesurée sur l'anneau de Montlhéry de 175 km/h, nous attendions de voir quel serait son rendement global sur le circuit routier. Nous n'avons pas été déçus. La Samba Rallye avale les 9 km en moins de 4 minutes 30, à la moyenne de 121 km/h ! Pour tirer un tel parti de cette mécanique, il ne faut pas hésiter à maintenir constamment le régime moteur entre 5000 et 7000 tr/mn. La précision et le bon étagement de la boîte de vitesses facilitent les choses. La légèreté de la voiture (820 kg) associée à un freinage efficace et endurant, permet de bouclier plusieurs tours à cadence élevée sans dégradation du comportement. A ce rythme, on ne ressent pas trop le manque de couple. Par contre, il faut se cramponner au volant car le maintien latéral des sièges est insuffisant. Par curiosité, lors d'un de nos tours, nous avons mis en route notre appareil de consommation et constaté qu'elle frôlait les 20 l aux 100 km. La

direction, malgré ses quatre tours d'une butée à l'autre, reste douce et précise, même quand la voiture prend du roulis. En effet, la suspension concilie un bon compromis confort/tenue de route.

Bonnes accélérations mais reprises insuffisantes en raison du manque de couple. Par rapport aux chiffres annoncés par le constructeur, nous avons été étonnés par nos résultats en accélération. Talbot annonce 17,6 secondes pour le 400 m D.A., 32,8 secondes pour le kilomètre et 11,2 secondes pour passer de 0 à 100 km/h. Nous avons obtenu respectivement 17,0 secondes, 31,75 secondes et 10,0 secondes. Ces performances placent la Rallye au niveau d'une Escort XR3i de 105 ch. Les deux voitures bouclent d'ailleurs le circuit routier de Montlhéry dans les mêmes temps.

Côté reprises, le manque de couple se fait cruellement sentir. Non seulement, il est faible (10,5 mkg), mais surtout, rappelons-le, il ne s'exprime qu'à 5400 tr/mn. Il faut donc constamment « jouer » de la boîte de vitesses. De plus, le moteur rechigne à bas régimes et se révèle désagréable en ville. D'autant plus que le niveau sonore est assez élevé. La consommation qui paraît excessive en utilisation « course », reste tout à fait raisonnable avec 8,5 litres à 120 km/h stabilisé, 7,70 litres sur route à 75 km/h de moyenne, sans dépasser 13 litres en utilisation sportive.

Un bilan global positif mis en valeur par un excellent rapport prix-performances. Le but recherché par Talbot est atteint. Pour 45 900 F, un conducteur sportif peut disposer d'une voiture attrayante. S'il le désire, il pourra la rendre encore plus compétitive par le montage de suspensions, de freins spéciaux ou d'un moteur pouvant développer jusqu'à 120 ch. Ayant eu quelque problème d'embrayage durant notre essai, nous émettrons une réserve à cet égard, d'autant plus que la Rallye doit être sollicitée pour exprimer son tempérament. Pour qui est rebuté par le prix de la Golf GTI, de l'Escort XR3i ou de l'Alfasud 105 ch, le choix est tentant.

François CARDON





TECHNIQUE

- **Moteur** : AV transv., 4 cyl. en ligne ; 1219 cm³ ; (75 × 69 mm) ; rapport volume 9,75 à 1 ; 7 CV fisc. ; 90 ch DIN à 6700 tr/mn ; couple maxi : 10,5 mkg à 5400 tr/mn ; 1 arbre à cames en tête ; 2 carburateurs double-corps Weber 40.
- **Transmission** : roues AV motrices ; BV 5 ; 28,1 km pour 1000 tr/mn en 5^e.
- **Suspension** : roues indépendantes AV et AR ; type McPherson ; ressorts hélicoïdaux avec amortiss. intégrés.
- **Freinage** : disques à l'AV et tambours à l'AR avec double circuit assisté par servo.
- **Direction** : à crémaillère ; tours de volant : 4 ; diam. de braq. : 9,9 m entre murs.
- **Roues** : acier 5 × 13 ; pneus 165/70.
- **Dimensions et capacités** : empattement : 234 cm ; voie AV : 132 cm ; voie AR : 125,6 cm ; longueur : 350,6 cm ; largeur : 152,8 cm ; hauteur : 136,2 cm ; poids 820 kg ; charge utile : 320 kg ; réservoir : 40 l.
- **Habitabilité** : largeur aux coudes AV/AR : 127,5/117 cm ; hauteur sur sièges AV/AR : 87/86 cm ; dist. dossiers AV-AR : 56 cm ; espace jambes AR : 19 cm.
- **Coffre** : largeur : 84 cm ; profondeur : 44/87 cm ; hauteur : 49/87 cm ; volume (AAT) : 181/635 dm³ (moins la roue de secours).

PERFORMANCES

● Vitesse maxi	175,257
vitesse lue	189
régime	6 100
● Accélérations	
400 m D.A.	17,0
1000 m D.A.	31,75
0 à 60 km/h	4,8
0 à 80 km/h	7,2
0 à 100 km/h	10,0
0 à 120 km/h	14,4
0 à 140 km/h	19,7
● Reprises	
40 à 100 km/h en 4 ^e	16,2
40 à 100 km/h en 5 ^e	23,8
80 à 120 km/h en 3 ^e	7,0
80 à 120 km/h en 4 ^e	11,2
80 à 120 km/h en 5 ^e	17,8
● Boîte de vitesses	
Régime maxi	7 000
Vitesse maxi en 1 ^{re}	47
Vitesse maxi en 2 ^e	78
Vitesse maxi en 3 ^e	118
Vitesse maxi en 4 ^e	158
● Circuit de Montlhéry	
Meilleur tour	4'27''5
Moyenne	121,121
● Consommation (l/100)	
A 75 km/h de moyenne	7,70
A 120 km/h stabilisé	8,48
Mesure officielle à 90	5,50
Mesure officielle à 120	8,70
Ville (UTAC)	9,80
● Niveau sonore (dB/A)	
Au ralenti	48
A 60 km/h	67
A 60 km/h sur pavés	87
A 90 km/h	72
A 120 km/h	75
A 130 km/h	80
A 160 km/h	84