

# nouveautés



Extérieurement, la Tipo 16S n'a pratiquement que ses roues pour se singulariser. Mais sous le capot, il y a 155 ch !

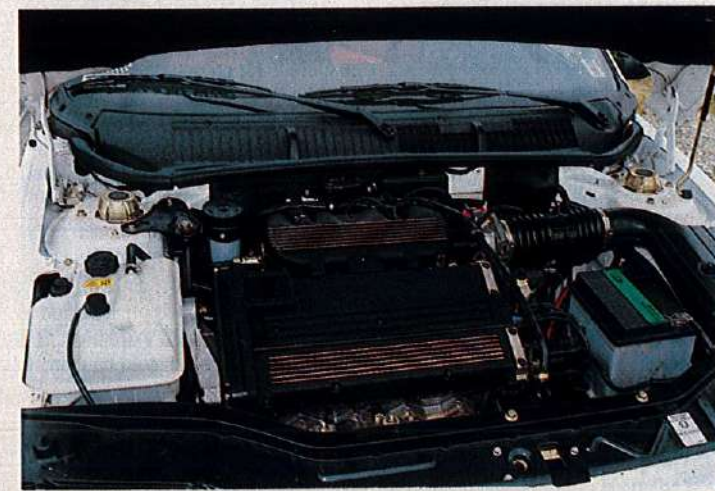


## FIAT

Une Tipo vroom, vroom !

Elle ne doit apparaître sur le marché que vers juin 89, mais Fiat a tenu à lever un coin du voile sur ce qui sera - au moins pour l'instant - le porte-drapeau de la gamme : la Tipo 16 soupapes. Il va sans dire que le prix n'est pas encore fixé et que les voitures essayées tenaient davantage du prototype sur le point d'être figé que de pré-séries.

transmission), aux suspensions et aux pneus 185/60 x 14. La présentation générale est celle d'une Tipo Digit à cette différence près que toute l'instrumentation est analogique et que les sièges sont du type baquet, bien enveloppants. Pour la puissance, Fiat a retenu le 2 litres injection 16 soupapes de la Lancia Thema. La puissance est de 155 ch à 6 000 tr/mn, le couple culminant à 19 kg à 4 000 tr/mn. Avec 1 110 kg à vide, cette Tipo 16S accuse 70 kg de plus sur la bascule. Le freinage à 4 disques comprend naturellement l'ABS, la boîte renforcée est à 5 rapports et la direction assistée. Piloter cette voiture dans la zone des 200 km/h et à cadence soutenue procure un réel plaisir. J'ai surtout été frappé par l'étonnante tenue de



« Toute la structure, précise l'ingénieur Canavese, est reprise intégralement de la Tipo de base jugée suffisante pour accepter l'énorme augmentation de la puissance et des performances. Les modifications se limitent donc au groupe propulseur (moteur et

cap et l'immense confiance que l'on a dans les grandes courbes prises très vite grâce à un bon équilibre sous-vireur. La puissance du freinage a, de même, pu être mise en évidence à plusieurs reprises, sans début de perte d'efficacité. Sur parcours sinueux, en revanche,

l'excédent de puissance révèle, en conduite « spéciale », la limite du comportement sous-vireur avec des pertes de motricité dues au seuil d'adhérence du train avant ou à la qualité de la chaussée. La direction devient alors pesante mais, qualité à souligner, sans réactions brutales transmises au volant. J'ai dépassé les 210 km/h (220 au compteur et 6 500 tr en 5<sup>e</sup>) avec beaucoup de facilité. La transmission est, en effet, plutôt « courte » (environ 35 km/h en 5<sup>e</sup>, 28 en 4<sup>e</sup> et 21 en 3<sup>e</sup>) mais l'étagement est parfait. Fiat annonce 29,5 s pour le km départ arrêté et 8,0 sec. de 0 à 100 km/h. Cela n'est déjà pas mal, bien suffisant même ? A condition de

savoir ce qu'on attend de cette Tipo 16S. Voiture de sport ? Certainement pas. Son traitement « bourgeois » en fait une berline plutôt de Grand Tourisme rapide, confortable, bien équipée. M. Canavese se défend, quant à lui, d'avoir conçu « une voiture de sport qui répondrait obligatoirement à d'autres impératifs : performances, 4 roues motrices, rendement routier, etc. Cette Tipo 16S n'est que l'échelon supérieur d'une gamme dont les limites étaient définies dès l'origine ». Qu'on se rassure ! Une version « explosive » existe dans les cartons. Avec turbo, transmission intégrale, et tout et tout...

A.B.

## ABS pour la Tipo

Le coût d'un freinage antiblocage (environ 13 000 F) rend prohibitif son adaptation à une voiture de classe moyenne inférieure et, a fortiori, de bas de gamme. Avec l'antiblocage Bendix « 1<sup>re</sup> génération », Ford avait ouvert la voie. C'est au tour de Fiat d'offrir en option pour 6 100 F le système Lucas ABS 2/2 sur ses Tipo 1.4 et 1.6 Digit qui, au lieu d'être hydro-mécanique comme le Girling SCS des Escort et Orion et de la prochaine Fiesta, recourt à une gestion électronique. Pour résumer, disons que l'installation, spécialement conçue pour les traction-avant, comporte 2 circuits de freinage en X, un capteur sur chaque roue AV, une électro-valve et une pompe par circuit. La régulation de la pression admise à chaque roue AR est réglée par un compensateur asservi à la charge. 124 fois par seconde, le « cerveau » mémorise, calcule et donne les instructions pour adapter la pression hydraulique dans chaque circuit de freinage dès qu'une roue manifeste quelque velléité de se bloquer. D'abord, c'est la pédale qui descend assez loin quand on freine à fond qui surprend. Mais les freins sont là qui

assurent une décélération comme on ne l'attend pas. Et, avantage non négligeable, le « confort » reste très acceptable dans la mesure où les cycles (mise en pression - relâchement) sont assez rapprochés (6 par seconde) pour ne pas engendrer des vibrations et des secousses désagréables. « Mais il faut bien se dire, rappelle un responsable de Lucas, que l'ABS ne donne pas de meilleurs freins. Il permet de mieux freiner. Ce système



assure à 98 % le même freinage que sans antiblocage. Ce n'est qu'en cas de charge maxi de la voiture que l'antiblocage est moins efficace par suite des pertes au niveau des roues AR ».

Nous y reviendrons. En attendant, voici un système antiblocage qui donne un argument de plus à la Tipo. Son prix est comparable à celui d'une bonne chaîne stéréo. La sécurité vaut bien cela !

A.B.

## CROMA DIESEL

### Une première : l'injection directe

Le projet d'injection directe sur les berlines Diesel était depuis longtemps à l'étude. Fiat a doublé tout le monde en l'adoptant sur la Croma. Une belle première...

On savait depuis longtemps que, le jour où l'on aurait résolu les problèmes inhérents à l'injection directe, cette technique se montrerait supérieure, en terme de rendement, au dispositif classique d'injection indirecte. L'essai du prototype expérimental Renault EVE (AAT n° 286 - février 1985) équipé d'un tel système nous avait enthousiasmé (consommation inférieure de 50 %)... mais nous avait rendu sourd ! La Croma Turbo D id est équipée d'un 1.9 l totalement nouveau afin de résoudre dès l'origine les problèmes d'insonorisation. Il développe 92 ch à 4 200 tr/mn pour un couple maxi de 19,4 mkg à 2 500 tr/mn. Le 2,5 l TD habituel fournit 8 ch et 2,7 mkg de plus.

Première constatation, la Croma Turbo D id fait un peu plus de bruit qu'une Croma Turbo Diesel « normale », mais cela reste tout à fait acceptable. Il faut dire que Fiat n'a pas hésité à encapsuler le moteur. Bonjour l'accessibilité ! A l'usage, la Croma à injection directe ne se différencie guère d'une Croma TD : à condition de ne pas hésiter à rétrograder, les prestations d'ensemble sont tout à fait

correctes. Certes, elle est distancée en vitesse maxi mais l'« id » est plus nerveuse en accélérations et en reprises, grâce à son poids inférieur de 100 kg. Par contre, l'écart est plus net à la pompe : en conduite rapide, il faut compter 2,3 l/100 km de plus avec la TD « normale » ! Avec le réservoir de 70 l, l'autonomie est très intéressante. Finalement, la seule réserve - mais elle n'est pas spécifique à l'injection directe - porte sur la plage d'utilisation assez réduite entre la mise en action du turbo et la régulation. Méfiance lors des dépassements. Bonne tenue de route, à condition de ne pas chercher la conduite sportive : le roulis est un peu trop important et les pneus sont des série 70 (60 sur la TD). Outre le bruit, le confort est quelque peu perturbé par des percussions de train avant. La direction - assistée - ne pose pas de problème et on reconnaît bien une boîte de vitesses Fiat aux difficultés pour passer la marche arrière ! Bruit mis à part, l'injection directe Fiat paraît très séduisante. Une bonne surprise pour la fin : la Croma TD id est vendue 103 900 F, soit 17 600 F de moins que la version normale. A ce prix-là, le bruit n'a plus guère d'importance !

F. Cardon

### NOS PERFORMANCES (Montlhéry)

Vitesse maxi (km/h) : 177  
Accélérations (secondes) :  
de 0 à 100 km/h réels : 12"4  
400 m départ arrêté : 18"2  
1 000 m départ arrêté : 33"9  
Reprises (secondes) :  
de 40 à 100 km/h réels en 4<sup>e</sup> : 16"4  
de 80 à 120 km/h réels en 5<sup>e</sup> : 14"3

NOTRE CONSOMMATION (l/100km)  
Conduite rapide : 8,6  
Autonomie : 750 km

PRIX : 103 900 F



Photo H. Thibault

## JAGUAR XJ 220

Superbe exercice de style, le coupé Jaguar XJ 220 a été la vedette du Salon de Birmingham. On ne le produira pas pour autant, même si Jaguar laisse entendre qu'un afflux de commandes (de principe) pourrait modifier cette intention. L'engin, aux lignes très rondes et pures, paraît à la fois lourd et très moderne. Ses performances potentielles (dues à un V 12 multisoupapes de 6,2 litres en position centrale, développant quelque 500 ch.) font rêver : plus de 300 km/h en vitesse de pointe, avec des accélérations que l'on dit foudroyantes. Pour faire bonne mesure, les ingénieurs de Jaguar ont doté leur bête de quatre roues motrices. Si cette création devait aller jusqu'à la production de série - ce dont on peut douter - ce ne serait en tout cas pas avant le début des années quatre-vingt dix...

## MONTEGO TURBO D

La Montego d'Austin-Rover à son tour adopte l'économie du turbo diesel, tant sur la berline (ci-dessous) que sur le break, avec un deux litres 4 cylindres accolé à un turbo Garrett



T2. Ce moteur développe 81 ch à 5 500 t/mn et garantit une vitesse maxi de 164 km/h. Les consommations annoncées sont raisonnables : 5,5 l à 120 km/h, 5,8 l en circulation urbaine. Un important effort a été accompli en matière d'insonorisation.

E.S.

## ASTON MARTIN VIRAGE

Ce n'est pas tous les ans qu'Aston Martin négocie un virage. Cette fois, c'est le cas. Les admirateurs de la petite marque anglaise, désormais filiale de Ford, auront dû attendre une douzaine d'années pour voir apparaître ce nouveau coupé « Virage », plus moderne que la



## VOLKSWAGEN

### CL = Flight

Nouvelle appellation pour la VW CL qui, à la faveur de quelques « plus », devient la Flight (allusion aux jets). Elle est proposée avec 4 moteurs :  
- 2 essence : 1,6 litre (75 ch) et 1,8 litre (90 ch) ;  
- 2 Diesel 1,6 litre atmosphérique (54 ch) et turbo (70 ch).  
Décoration spécifique (filets latéraux, logos, spoiler AV, protections latérales, enjoliveurs, etc.). L'équipement de série comprend, en particulier : 2 rétroviseurs réglables de l'intérieur, vitres teintées, appuie-tête AV, hauteur des attaches de ceintures réglable, moquette velours, console centrale...  
• Prix : de 79 150 F (1 600/75 ch/5 vit. essence/6 CV) à 92 500 F (D Turbo/70 ch/5 vit./4CV).



Photo H. Thibault

Photo L. Locante