



Vous avez dit nouvelles ?

La Uno, sortie en mai 83, commençait à dater. C'est pourquoi Fiat présente aujourd'hui la Uno 2, dont nous analysons ici les versions 60 S Fire et 70 SX ie. Logiquement, elles devraient marquer un progrès. Ce n'est pas le cas. Que s'est-il passé ?

Les aménagements de la nouvelle gamme Uno visent à renforcer son attrait en Europe parmi les voitures de grande diffusion. Nouveaux moteurs, carrosserie affinée, tableau de bord revu et suspension modifiée. Le tout pour une facture globale de 1,5 milliard de F! Nous étions impatients de juger du bien-fondé de ces changements sur nos bases habituelles, chonomètre en main et débimètre sous le capot.

60 S Fire : rien de changé !

Abandonnant l'ancien moteur 1 116 cm³, la 60 reçoit le Fire 1 108 cm³ déjà monté dans la Tipo sur le marché italien. Le carburateur double corps Weber fait place à un modèle simple corps et l'allumage est toujours électronique. Puissance et couple sont pratiquement identiques. Le Cx descend de 0,34 à 0,30 ; le poids est le même (785 kg), mais les rapports de boîte

sont encore plus longs (34,4 km/h pour 1 000 tr/mn en 5^e au lieu de 33,2 précédemment). Bilan, la vitesse maxi se fait toujours en 4^e (154 km/h comme avant), tandis qu'en passant la 5^e, on perd maintenant 6 km/h au lieu d'un seul avec l'ancienne ! Les accélérations sont comparables et les reprises un peu moins catastrophiques. Intéressant... Si encore la consommation avait diminué, mais ce n'est pas le cas !

Rien de changé non plus question commande de boîte. Les conducteurs de Uno comprendront... Les sièges sont plus confortables, l'insonorisation améliorée de façon appréciable et l'on dispose d'un vrai volant. En revanche, le passage des commodos satellites, auxquels on avait fini par s'habituer, à des commandes classiques, semble avoir été fait en dépit du bon sens. Celles-ci sont si mal pensées qu'elles nécessitent encore plus d'attention qu'avant !

On risque de passer en phares en voulant mettre son clignotant à gauche... De plus, l'avertisseur est maintenant au centre du volant et l'essuie-vitre arrière (de série) commandé à part par un bouton séparé ! Le voyant de phares est éblouissant et ce n'est pas parce que 9 personnes sur 10 ne regardent jamais dans leurs rétroviseurs qu'il fallait en laisser de si petits sur la Uno ; c'est dangereux. L'équipement de cette 60 S est réduit, mais offre quand même des appuis-tête AV et des réglages de ceintures en hauteur. C'est l'absence de rétroviseur droit qui fait le plus défaut, surtout sur ce modèle à vocation urbaine. Sur la 3 portes, l'accès aux places arrière est excellent.

Si la Uno était réputée pour avoir une suspension sèche, sa tenue de route ne posait pas de problèmes particuliers. Sur la Uno 2, ce n'était pas la peine de dégrader l'un pour améliorer l'autre. A cause des trop grands débattements -pas très bien amortis-, le roulis est devenu excessif. La mo-

FIAT UNO 60 S FIRE ET 70 SX IE



tricité et la maniabilité en virage en souffrent, tandis que la tenue de cap sur mauvaise route s'est dégradée. Difficile à admettre alors qu'une Peugeot 205 ou une Renault 5 ont montré depuis longtemps qu'un compromis satisfaisant était possible.

70 SX ie : homogénéité entamée !

L'ancienne 70 SX se présentait comme une voiture homogène, le



bon compromis pour un usage mixte ville/route/autoroute. La nouvelle bénéficie du moteur de la Tipo (1 372 cm³ à injection électronique), mais n'en tire pas avantage. Malgré les 6 ch supplémentaires et la meilleure aérodynamique, elle perd 4 km/h en pointe, présente les mêmes accélérations qu'avant et ne progresse que sur les reprises en cinquième. De plus, la consommation a grimpé : 8,8 l en ville au lieu de 7,7 l. Le poids plus important (65 kg) en est sans doute une des raisons. Cela dit, la Uno 70 reste intéressante pour ses performances faisant d'elle une voiture vivante. La commande de boîte provenant de la Tipo est satisfaisante.

Domage que, comme sur la 60, le comportement routier ait été dégradé en assouplissant à ce point la suspension. Le sousvirage est beaucoup trop prononcé. On retrouve toutefois la même qualité de freinage qu'avec l'ancien modèle, due à une bonne répartition AV/AR, malheureusement entamée par une endurance perfectible en usage intensif.

Comme sur la 60, l'habitabilité est un atout intéressant et le coffre est un peu plus spacieux que celui d'une Peugeot 205 ou d'une Renault 5.

La 70 est bien équipée. De nuit, l'essuie-glace unique pose des problèmes de visibilité. Enfin, espérons que la clientèle ne rencontrera pas les problèmes d'assemblage et de finition que nous avons relevés.

La bonne nouvelle, c'est que les Uno « 2 » 60 S Fire et 70 SX ie ne

soient guère plus coûteuses que les anciennes, ce qui paraît normal compte tenu de ce que nous avons constaté, le bilan global étant négatif.

François Cardon

POUR

- Habitabilité/coffre
- Freinage efficace
- Volant fonctionnel
- Accès places AR (3 p.)
- Silence (70)
- Equipement (70)
- Prix/performances (70)

CONTRE

- Comportement
- Rétroviseurs petits
- Commandes
- Endurance freins (70)
- Commande boîte (60)
- Reprises (60)
- Pas de rétro D (60)

TECHNIQUE (60 3 p./70 ie 5 p.)

Moteur : 4 cylindres ; arbre à cames en tête ; carbu simple corps/injection ; 1 108/1 372 cm³ ; 56 ch à 5 500 tr/mn/71 ch à 6 000 tr/mn ; 8,9 mkg à 2 900 tr/mn/10,8 mkg à 3 250 tr/mn.
Transmission : boîte 5 vitesses.
Freins : disques-tambours. **Poids :** 785/865 kg mesurés à vide. **Dimensions :** L x l : 3,90 x 1,56 m ; coffre : 235 dm³ (valises Delsey).

NOS PERFORMANCES (Montlhéry)		
Vit.maxi (km/h)	148	164
Accélérations de 0 à 100 km/h réels	13" 8	12" 5
400 m DA	19" 0	18" 3
1 000 m DA	35" 9	34" 3
Reprises		
40 à 100 km/h (4 ^e)	18" 8	16" 4
80 à 120 km/h (5 ^e)	23" 7	15" 4

NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)		
Autoroute (moy. 125 km/h)	7,6	8,1
Autonomie (réservoir 40 l)	460 km	430 km
Route (max. 75 km/h)	7,2	6,8
Rapide (moy. 100 km/h)	8,7	9,2
Ville (UTAC)	6,9	8,8
PRIX	52 900 F	66 200 F
Cat. fiscale	5 CV	6 CV



phérique » de notre match. Cela se retrouve bien sûr au niveau des performances.

Dès que l'on sollicite la puissance, la motricité s'évanouit, entraînant un sousvirage qui ne peut être jugulé qu'en levant le pied. Quel dommage !

Chaud, le turbo !

En marquant une progression sensible par rapport à celles de l'ancien modèle (voir tableau), les performances de la Uno Turbo, cuvée 90, se sont hissées au niveau, exceptionnel, de celles de la Renault. Avec 207 km/h, elle parvient même à aller un peu plus vite que la 5 GT (204 km/h). Elle lui rend par ailleurs quelques petits dixièmes en accélérations et en reprises à bas régimes, mais se montre souveraine dans celles à moyens régimes. 8"8 pour passer de 80 à 120 km/h en 5^e (9"6 pour la Renault), ou mieux, 9"9 pour passer de 100 à 140, ce sont des chiffres que l'on ne retrouve qu'avec de vraies voitures de sport. Sur la route, c'est d'un agrément inestimable. Le moteur italien confirme d'ailleurs sa meilleure domestication du turbo, en ville, en se montrant beaucoup moins brutal que son homologue français. Confirmation aussi, sur le circuit routier de Montlhéry bien humide, de la piètre mise en valeur de ces exceptionnelles qualités, par un train avant dépassé.

Après la bataille

La motricité, ce n'est pas non plus le fort de la XR2i. Avec des conséquences encore plus désagréables, puisque là, les pertes d'adhérence des roues avant se traduisent par de fortes réactions dans le volant et par des cognements inquiétants.

Pour ce qui est des performances de la Fiesta, rapportées à celles de l'ancien modèle, le progrès est consistant. Très honnêtes dans l'absolu, elles sont cependant assez nettement en retrait par rapport à celles de la 205 GTI 1.6. A l'usage, le moteur de la Ford se montre assez plein, ce qui est plaisant, mais aussi, ce qui l'est moins, assez bruyant et franchement gourmand lorsqu'il est sollicité. Nous avons consommé jusqu'à 17 l/100 km en conduite sportive, quand, au même rythme, la Uno Turbo se contentait de 13 litres. Globalement, il faut bien le dire, la XR2i donne un peu le sentiment d'arriver après la bataille.

J.-L.C.

Les chiffres !

Vous avez eu la primeur, le mois dernier, d'un match des petites sportives réunissant, entre autres, les deux nouvelles bombes de la catégorie. La confrontation ayant eu lieu hors de nos frontières, voici aujourd'hui les chiffres relevés sur nos bases habituelles de mesures, à Montlhéry.

Premier test : le passage sur la bascule. A vide, avec le plein d'essence, cela donne 920 kg pour la Fiat et 915 pour la Ford. A noter que la Uno ne prend que 5 kg d'embonpoint par rapport à l'ancien modèle ce qui, avec les 13 chevaux gagnés, lui permet de bénéficier d'un rapport poids/puissance de 7,8 kg/ch, contre 8,7 auparavant. C'est très bien mais,

plus puissante et plus légère, la Renault 5 GT Turbo à laquelle nous l'avons opposée, fait encore mieux : 7,2 kg/ch. Avec 8,3 kg/ch, la Fiesta XR2i, bien que marquant une amélioration sensible par rapport à l'ancien modèle (8,8 kg/ch), est loin de la 205 GTI 1.6 (7,6 kg/ch) qui lui disputait la demi-finale « atmos-

	FIAT UNO TURBO i.e.		FORD FIESTA XR2i	
	ancien modèle	nouveau modèle	ancien mod. (XR2)	nouv. mod. (XR2i)
TECHNIQUE				
Cylindrée (cm3)	1 301	1 372	1 596	1 596
Puissance (ch à tr/mn)	105 à 5 750	118 à 6 000	96 à 6 000	110 à 6 000
Puissance au litre (ch)	80,7	86,0	60,2	68,9
Couple maxi (mkg à tr/mn)	15,0 à 3 200	16,8 à 3 500	13,5 à 4 000	14,1 à 2 800
Poids réel à vide (kg)	915	920	840	915
Poids/puissance (kg/ch)	8,7	7,8	8,8	8,3
NOS PERFORMANCES (Montlhéry)				
Vitesse maxi (km/h)	196	207	172	191
à tr/mn	6 150	6 100	4 950	5 900
Accélérations				
0 à 100 km/h réels	9"7	8"0	11"0	9"7
400 m départ arrêté	16"8	15"8	17"0	16"8
1 000 m départ arrêté	31"0	29"1	32"0	31"2
Reprises				
40 à 100 km/h réels en 4 ^e	13"2	12"4	13"7	14"3
80 à 120 km/h réels en 5 ^e	10"5	8"8	15"3	14"5
NOS CONSOMMATIONS (litres/100 km)				
Autoroute	9,0	9,1	8,3	8,7
Route	7,0	7,2	7,0	7,4
Rapide	10,8	11,2	11,0	11,7
Ville (UTAC)	8,9	9,5	10,2	9,9
PRIX (TVA 25 %)				
Catégorie fiscale	78 800 F 6 CV	79 800 F 6 CV	70 120 F 7 CV	79 880 F 8 CV