



## Poudre aux yeux

Deux ans après le Salon de Tokyo, où elle fut présentée à grands coups de clairon, la Galant est toujours importée sans les quatre roues motrices et directrices. Toutefois, la suspension dite « active » équipe la 16 S. Poudre aux yeux ou technologie ?

La Galant propose désormais un choix de carrosseries : 4 ou 5 portes. La GLSi pêche par ses amortisseurs... « inactifs ». Malgré une conception élaborée, son comportement est complètement flou. La 16S, plus puissante (146 ch au lieu de 112), un peu plus largement chaussée et surtout, pourvue de la fameuse suspension « électronique », laisse entrevoir un autre tableau.

### Tapez 3615 Amorti

Un Minitel en réduction trône au centre de la planche de bord, muni d'un clavier et d'indications de hauteur de caisse ou de tarage de suspension. Chaque roue est assujettie à un cylindre pneumatique, alimenté par un compresseur et un réservoir d'air, ainsi qu'à un amortisseur réglable par moteur électrique. La situation est analysée par des capteurs : vitesse, accélération, vitesse angulaire du volant, hauteurs avant et arrière, « stops », position du papillon d'admission. Un ordinateur enregistre le tout et gère, de façon indépendante pour les quatre roues, le tarage des ressorts pneu-

matiques, la loi de fonctionnement des amortisseurs et les hauteurs de caisse.

Mais le plus bel ordinateur du monde ne peut donner que ce qu'il a. Il ne réfléchit qu'avec ce qu'on



lui a appris. Quatre amortisseurs classiques, bien tarés, seraient plus efficaces que tout ce fatras de touches et de diodes clignotantes, dont le seul mérite est, dans l'état actuel, d'amuser les enfants. La Galant 16 soupapes reste mal amortie. Malgré sa puissance mesurée, la motricité est imparfaite. Lors d'un freinage violent sur revêtement inégal, les roues rebondissent et mettent l'anti-blocage « en panne », alors que l'on dispose de quatre disques ventilés. La suspension « électronique » elle-même n'est pas en cause ; c'est une

question de réglages.

Domage car la Galant est bien conçue, construite, présentée et équipée. On y est correctement assis et calé. La direction à assistance variable n'est pas la meilleure du genre mais on l'apprécie. Le levier de vitesses, à câbles, est léger si on le manoeuvre en douceur mais imprécis quand on le manie sportivement. Le moteur aussi déçoit. D'un double arbre à quatre soupapes par cylindre, on attend un autre tempérament. Le dossier de la Galant 16S est, pour l'instant, difficile à plaider. Toute une débauche de technologie, pour des performances paisibles, un manque d'efficacité et, encore plus grave, une totale fadeur : c'est indéfendable...

*Yves Bey-Rozet*

### POUR

- Technique
- Qualité
- Equipement

### CONTRE

- Amortisseurs
- Motricité
- Réactions freinage

### TECHNIQUE

4 cylindres en ligne ; 2 arbres à cames en tête ; 4 soupapes par cylindre ; injection électronique ; 1 997 cm<sup>3</sup> (85x88 mm) ; 146 ch à 6 500 tr/mn ; 17,3 mkg à 5 000 tr/mn. Roues avant motrices. 4 disques ventilés ; anti-blocage en série. Suspension « électronique ». 1 290 kg mesurés à vide. Longueur x largeur : 454x170 cm. Coffre 350 dm<sup>3</sup> en valises Delsey.

### NOS PERFORMANCES (Monthéry)

Vitesse maxi (km/h)	204
<b>Accélérations</b>	
de 0 à 100 km/h réels	10"3
400 m départ arrêté	16"9
1 000 m départ arrêté	31"0
<b>Reprises</b>	
de 40 à 100 km/h réels en 4 <sup>e</sup>	14"5
de 80 à 120 km/h réels en 5 <sup>e</sup>	13"4

### NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)

Autoroute (moy. 125)	9,1
Autonomie (réservoir 60 l)	610 km
Rapide (moy. 100 km/h)	12,5
Ville (UTAC)	10,7

### PRIX (F)

4 portes	158 052 F
Hatchback	160 006 F
Cat. fiscale	11 CV
Options : peinture métal 1 500 F ; climatisation 12 000 F.	