

QUATRE BREAKS

FORD SIERRA 2.0 GHIA



OPEL REKORD 2.0 S



PEUGEOT 305 GT



RENAULT 18 TURBO



POUR ROULER...



La vogue des carrosseries deux volumes aidant, on ne sait plus très bien comment distinguer un break d'une voiture de tourisme classique. Et, d'ailleurs, convient-il vraiment de s'entêter à tracer une frontière précise entre les deux styles ? Quoiqu'il en soit, certains constructeurs n'hésitent plus à doter leurs breaks d'une finition soignée, voire d'une mécanique sportive. Renault a glissé sous le capot de son break le moteur de la 18 Turbo et Peugeot en a fait autant avec son break 305 GT. De leur côté, les constructeurs allemands, qu'il s'agisse de Ford ou d'Opel, tentent également de séduire une plus large clientèle avec des breaks Sierra ou Caravan « de charme ».

Nous avons donc rassemblé les quatre véhicules précités auxquels devait se joindre un Volkswagen Passat « Variant ». Malheureusement, VAG-France n'a pas cru devoir se prêter à cette confrontation... (voir pages suivantes)

LES PRIX

FORD SIERRA 2.0 GHIA BREAK 82 400 F

Options :

Antenne électrique	565 F
Direction assistée	2 525 F
Peinture métallisée vernie	1 320 F
Pré-équipement radio	520 F
Transmission automatique	3 325 F
Lève-vitres électrique arrière	845 F
Ordinateur de bord	2 730 F
Toit ouvrant	1 705 F

Prime annuelle d'assurance sur base P.R.K. (région parisienne) : 7 431 F. **Pièces détachées** : Pare-brise : 724,48 F - Aile avant : 539,61 F - Porte avant : 1 035,85 F - Capot : 748,22 F.

OPEL REKORD CARAVAN 2.0 S 82 390 F

Options :

Boîte automatique	3 565 F
Air conditionné	8 973 F
Pré-installation radio stéréo (4 HP)	1 471 F
Pré-installation radio sono (2 HP)	846 F
Rétroviseur extérieur réglable	386 F
électriquement de l'intérieur	1 835 F
Ordinateur de bord	853 F
Glaces teintées	5 320 F
Toit ouvrant électrique	3 664 F
Toit ouvrant mécanique	2 573 F
Roues en alliage	2 085 F
Régulateur de vitesse	472 F
Peinture brillante	2 177 F
Peinture métallisée laquée	

Prime annuelle d'assurance sur base P.R.K. (région parisienne) : 7 431 F. **Pièces détachées** : Pare-brise : 1 039,24 F - Aile avant : 940,67 F - Porte avant : 1 497,07 F.

PEUGEOT 305 GT BREAK 68 700 F

Options :

Direction assistée	2 500 F
Peinture métallisée vernie	1 400 F

Prime annuelle d'assurance sur base P.R.K. (région parisienne) : 6 576 F. **Pièces détachées** : Pare-brise : 577,81 F - Aile avant : 387,39 F - Porte avant : 755,57 F - Capot : 844,63 F.

RENAULT 18 TURBO BREAK 82 500 F

Options :

Peinture métallisée vernie	1 220 F
----------------------------------	---------

Prime annuelle d'assurance sur base P.R.K. (région parisienne) : 8 166 F. **Pièces détachées** : Pare-brise : 610,51 F - Aile avant : 400,57 F - Porte avant : 940,50 F - Capot : 1 044,98 F.

LA TECHNIQUE

■ Un bref tour d'horizon technique nous permettra d'apprécier les points communs ainsi que les originalités des quatre voitures comparées. Les moteurs sont tous à l'avant mais, tandis que les deux voitures françaises sont des tractions avant, leurs deux concurrentes allemandes possèdent des roues arrière motrices. Autre point commun en ce qui concerne la Peugeot et la Renault : bloc et culasse sont en alliage léger alors que le bloc de l'Opel et l'ensemble culasse de la Ford sont en fonte.

Par le jeu des cylindrées et des rapports de transmission, les deux françaises sont des 7 CV contre 8 CV pour la Sierra et 9 CV pour la Rekord. Seul le break 18 se contente d'un arbre à cames latéral mais, par contre, il est pourvu d'un

turbo qui lui permet d'atteindre la coquette puissance de 125 ch à 5 500 tr/mn, avec un allumage électronique dont ses trois concurrentes peuvent d'ailleurs se prévaloir également. Dans tous les cas, l'alimentation est assurée par carburateur.

Les quatre boîtes sont munies de cinq rapports synchronisés. Le record en matière de vitesse aux 1 000 tr/mn en cinquième est détenu par l'Opel, avec 39 km/h, - tout comme une Porsche Carrera... - contre 38,97 km/h pour la Sierra, 36,26 km/h pour la Renault et 35,03 km/h pour la 305. La Ford ainsi que la Peugeot bénéficient d'une suspension à quatre roues indépendantes alors que la Renault et l'Opel se contentent d'un essieu arrière rigide. Quatre disques ventilés à l'avant - sur la Renault tandis que les trois autres véhicules ont opté pour la solution

mixte : disques à l'avant - ventilés sur la Sierra- et tambours à l'arrière. Côté direction, seule la Rekord n'a pas cédé à la tentation de la crémaillère.

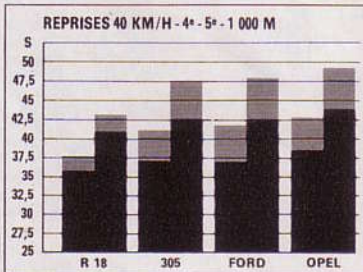
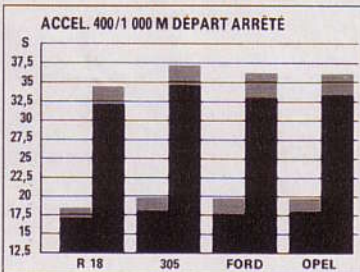
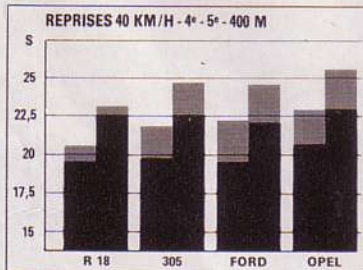
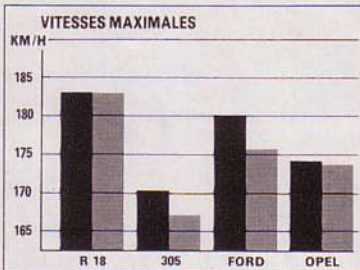
Avec 1 220 kg, l'Opel est la plus lourde, alors qu'avec 980 kg la 305 s'avère la plus légère. Au point de vue longueur, l'Opel est la plus encombrante avec 4,67 mètres contre 4,49 mètres pour la Sierra, 4,48 mètres pour la Renault et seulement 4,28 mètres pour la Peugeot.

Compte tenu des consommations et de la contenance du réservoir, ce sont la 305 et la Rekord qui se targuent de la plus longue autonomie, avec 650 km. A l'inverse, la 18 est la moins favorisée à cet égard, avec 500 km, tandis que la Sierra se tient dans la moyenne, avec 600 km.

LES PERFORMANCES

■ Les performances sont bien entendu conditionnées par la puissance du moteur et le poids du véhicule mais d'autres éléments viennent jouer leur rôle de diverses manières et le bilan général évolue quelquefois de façon inattendue, surtout lorsqu'on s'attache à comparer les chiffres obtenus à vide et en charge.

Ainsi, si l'on rapproche les vitesses de pointe, on constate qu'à vide, le break 18 Turbo prend un léger avantage sur la Sierra 2 litres. L'Opel Rekord vient ensuite, en troisième position, tandis que le 305 Peugeot - le plus faible en cylindrée - ferme la marche. La fourchette s'étale des 183,5 km/h



Pour les quatre graphiques ci-dessus ; gris : en charge - noir : à vide.



QUATRE BREAKS POUR ROULER...

de la Renault aux 170,2 km/h de la Peugeot et il convient de souligner qu'à l'exception de la 18, les autres voitures obtiennent leur meilleur chrono sur la quatrième, ce qui ne saurait être considéré comme la meilleure solution pour obtenir des faibles consommations en charge.

Cela étant, les essais en charge-ladite charge étant établie en fonction des informations communiquées par les constructeurs - ont souligné l'intérêt du turbo sur la 18 puisque la vitesse en charge ne subit aucune baisse mesurable. Au contraire, la Ford Sierra chute de 2,44 %, tandis que la Rekord se contente d'une perte de 0,17 % et la 305 de 1,58 %, la Renault étant toujours la seule à tenir sa cinquième.

En ce qui concerne la nervosité,

la hiérarchie est relativement comparable. La 18 Turbo vient en tête avec 31 sec. 8/10^e aux 1 000 mètres départ arrêté, suivie d'assez loin par la Sierra avec 33 sec. 1/10^e puis par la Rekord et la 305 qui ferme la marche, avec 33 sec 5/10^e et 34 sec 7/10^e. A pleine charge, la Renault accuse un fléchissement de 8,17 % tandis que la Peugeot supporte mieux son fardeau que les deux voitures allemandes, en ne perdant que 7,78 % contre 8,35 % et 9,96 % pour l'Opel et la Ford.

La comparaison entre les mesures prises au cours de nos essais de reprise en cinquième à partir de 50 km/h font encore une fois apparaître la supériorité du break Renault, aussi bien à vide qu'en charge. Il est suivi dans l'ordre par

la 305 qui, tant à vide qu'en charge, vient coiffer sur le poteau la Ford et l'Opel. La comparaison des pourcentages de perte de souplesse en charge est à l'avantage de la 18 avec - 6,33 %, suivie dans l'ordre par la Sierra, la 305 et la Rekord.

Le fait d'être en mesure de doubler rapidement un véhicule est un élément important, touchant de très près à la sécurité. Ainsi, pour passer en cinquième de 80 à 120 km/h, la turbo 18 ne demande que 430 mètres à vide et 515 mètres en charge, ce qui représente une perte en charge de 19,7 %. Derrière la voiture de la Régie, c'est la Peugeot qui se tire le mieux d'affaire, aussi bien à vide qu'en charge, avec, toutefois, un pourcentage de baisse en charge

plus important que la Sierra : 30,5 % contre 25,5 %.

En opérant un bilan, global comme il se doit, la supériorité de la Renault 18 Turbo apparaît indiscutable et flagrante. Vitesse, nervosité et souplesse, elle est partout la meilleure, démontrant aussi que le turbo peut, dans une certaine mesure, être mis à toutes les sauces... Compte tenu de sa cylindrée et de sa puissance administrative modérée, la 305 Peugeot se tire très honorablement d'affaire, principalement dans le domaine de la souplesse.

Entre la Ford et l'Opel, la première nommée prend le plus souvent l'avantage, bien que la seconde nommée ait parfois tendance à mieux supporter la pleine charge.

suite page 75

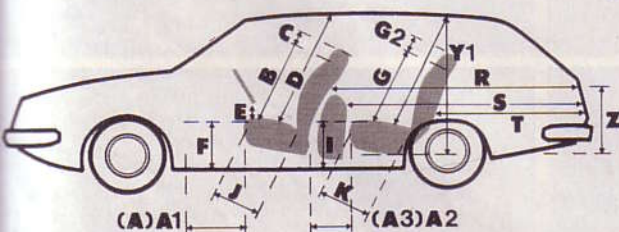
CONSOMMATIONS EN CHARGE (l./100)

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
40	5,2	4,75	5	4,65
50	5,3	4,85	5,05	4,75
60	5,6	5,15	5,2	4,95
70	5,85	5,6	5,45	5,3
80	6,25	6,1	5,8	5,7
90	6,75	6,65	6,3	6,2
100	7,35	7,3	6,95	6,95
110	8,05	8,1	7,7	7,75
120	9	8,95	8,5	8,7
130	9,95	9,95	9,5	9,75
140	11,05	11,2	10,6	11,1
150	12,4	12,75	11,9	12,75
160	13,95	15,1	13,6	14,7
162,5			14,1	
166		17,25		
167,6	15,5			
170				16,9
180				19,85
182,9				21,1

CONSOMMATIONS A VIDE (l./100)

	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
40	4,85	4,75	4,85	4,65
50	5	4,85	4,9	4,75
60	5,2	5,15	5,05	4,95
70	5,5	5,6	5,25	5,3
80	5,85	6,1	5,55	5,7
90	6,3	6,65	6	6,2
100	6,85	7,3	6,6	6,95
110	7,5	8,1	7,4	7,75
120	8,25	8,95	8,2	8,7
130	9,1	9,95	9,1	9,75
140	10,15	11,2	10,25	11,1
150	11,35	12,75	11,55	12,75
160	12,8	15,1	13,2	14,7
162,5			13,65	
166		17,25		
170	14,7			16,9
172,5	15,25			
180				19,85
182,9				21,1

COTES D'HABITABILITE

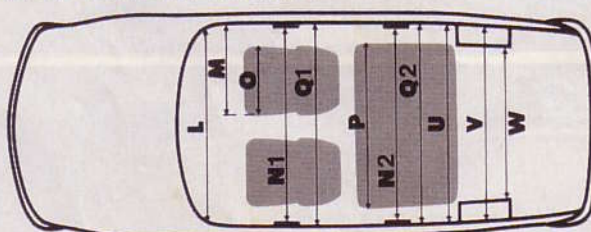


FORD SIERRA

A. 36 cm - A1. 53 cm - A2. 28 cm - A3. 43 cm - B. 60 cm - C. 19 cm - D. 96 cm - E. 15 cm - F. 33 cm - G1. 62 cm - G2. 18 cm - H. 95 cm - I. 30 cm - J. 49 cm - K. 49 cm - L. 132 cm - M. 51 cm - N1. 128 cm - N2. 130 cm - O. 55 cm - P. 138 cm - Q1. 136 cm - Q2. 139 cm - R. 172 cm - S. 172 cm - T. 110 cm - U. 110 cm - V. 135 cm - W. 110 cm - X1. 96 cm - X2. 123 cm - X3. 112 cm - Y1. 80 cm - Y2. 74 cm - Z. 37 cm.

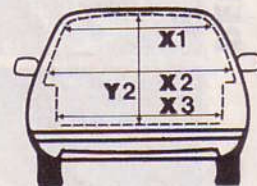
OPEL REKORD CARAVAN

A. 33 cm - A1. 52 cm - A2. 22 cm - A3. 41 cm - B. 59 cm - C. 20 cm - D. 99 cm - E. 15 cm - F. 24 cm - G. 58 cm - H. 99 cm - I. 31 cm - J. 52 cm - K. 46 cm - L. 140 cm - M. 54 cm - N1. 132 cm - N2. 130 cm - O. 56 cm - P. 138 cm - Q1. 145 cm - Q2. 144 cm - R. 189 cm - S. 189 cm - T. 108 cm - U. 115 cm - V. 140 cm - W. 115 cm - X1. 109 cm - X2. 132 cm - X3. 124 cm - Y1. 84 cm - Y2. 75 cm - Z. 36 cm.



PEUGEOT 305 GT

A. 30 cm - A1. 50 cm - A2. 22 cm - A3. 42 cm - B. 53 cm - C. 17 cm - D. 97 cm - E. 15 cm - F. 30 cm - G. 52 cm - H. 90 cm - I. 33 cm - J. 48 cm - K. 45 cm - L. 113 cm - M. 44 cm - N1. 122 cm - N2. 120 cm - O. 53 cm - P. 118 cm - Q1. 135 cm - Q2. 122 cm - R. 182 cm - S. 152 cm - T. 96 cm - U. 114 cm - V. 125 cm - W. 114 cm - X1. 103 cm - X2. 122 cm - X3. 112 cm - Y1. 85 cm - Y2. 81 cm - Z. 41 cm.

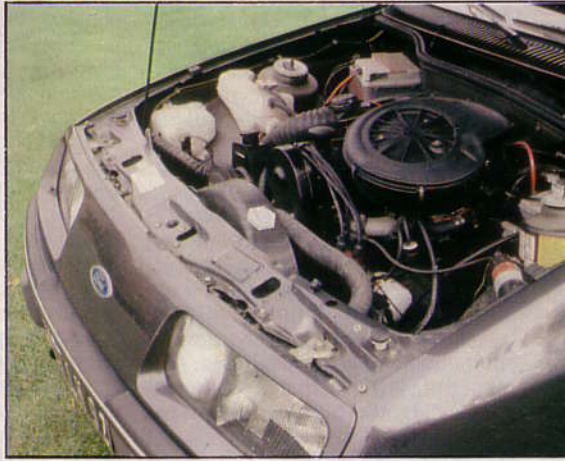


RENAULT 18 TURBO BREAK

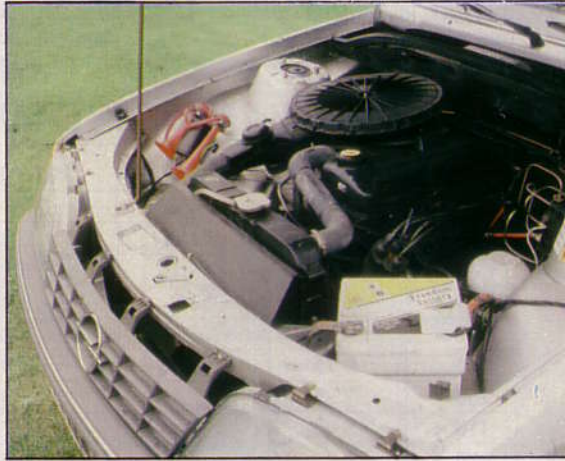
A. 32 cm - A1. 53 cm - A2. 16 cm - A3. 36 cm - B. 57 cm - C. 16 cm - D. 93 cm - E. 15 cm (11 cm) - F. 27 cm - G. 53 cm - H. 86 cm - I. 30 cm - J. 49 cm - K. 47 cm - L. 139 cm - M. 56 cm - N1. 125 cm - N2. 124 cm - O. 56 cm - P. 124 cm - Q1. 139 cm - Q2. 137 cm - R. 181 cm - S. 175 cm - T. 107 cm - U. 112 cm - V. 112 cm - W. 89 cm - X1. 104 cm - X2. 125 cm - X3. 111 cm - Y1. 81 cm - Y2. 74 cm - Z. 29 cm.

QUATTE BREAKS POUR-ROLLER

FORD SIERRA 2.0 GHIA



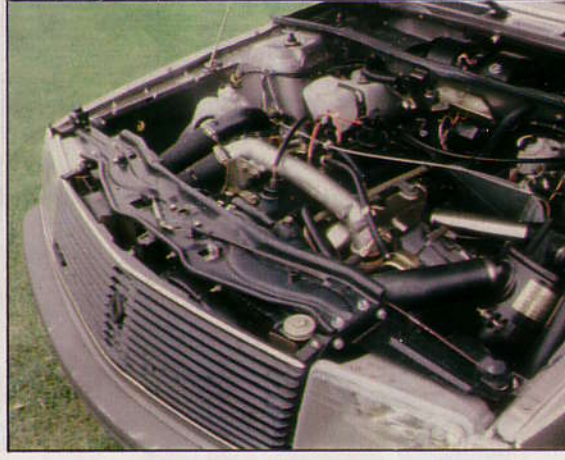
OPEL REKORD 2.0 S



PEUGEOT 305 GT



RENAULT 18 TURBO



QUATRE BREAKS POUR ROULER..

suite de la page 73

LA CONSOMMATION

■ A toutes les vitesses et quelle que soit la charge transportée, la 305 Peugeot s'avère la plus sobre mais, curieusement, la Renault ne semble pas pénalisée par son turbo qui, en dépit du surcroît de puissance qu'il apporte, ne se montre guère exigeant. Mieux, c'est la Renault qui se montre la moins gourmande, avec 4,95 litres/100 km à 60 km/h, vitesse constante. Entre la Ford et l'Opel, la première est plus convaincante à grande vitesse alors que sa compatriote prend l'avantage à 60 km/h.

Un point est fort intéressant à noter : la Renault ainsi que l'Opel ne sont pas plus exigeantes en charge qu'à vide tandis que, par ailleurs, la 305 devient plus gourmande que ses concurrentes, à grande vitesse et en charge.

Tout comme dans le domaine des performances, la Renault parvient à prendre l'avantage sur ses rivales et ce, dans tous les cas de figure, sauf par rapport à la Sierra à grande vitesse et à vide.

LES QUALITÉS ROUTIÈRES

■ Plus sans doute que dans le cas des voitures de tourisme, les qualités routières des breaks demandent à être étudiées avec grand soin, tant la physionomie de ces véhicules subit parfois des trans-

suite page 74



FORD SIERRA 2.0 GHIA

■ **MOTEUR** : Puissance administrative 8. Quatre cylindres en ligne, longitudinal. 1 993 cm³. Alésage : 91 mm. Course : 77 mm. Refroidissement par eau (7,3 l). Alimentation par un carburateur double corps. Réservoir : 60 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 3,7 l. Un arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Culasse et bloc-moteur en fonte. Puissance maximale : 105 ch à 5 200 tr/mn. Couple maximal :

16 mkg à 4 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,2 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Roues arrière motrices. Boîte à cinq rapports synchronisés. Vitesse aux 1 000 tr/mn en 5^e : 38,97 km/h.

■ **DIRECTION** : A crémaillère (assistée en option). Tours de volant : 3 3/4. Diamètre du volant : 38 cm. Rayon de braquage 4,48 m.

■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes et roues arrière indépendantes par bras semi-tirés. Ressorts hélicoïdaux sur les quatre roues à flexibilité variable à l'arrière. Barre stabilisatrice à l'avant.

■ **FREINS** : Disques ventilés à

l'avant et tambours à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

■ **PNEUMATIQUES** : 175 HR 13.

■ **CARROSSERIE** : Poids : 1 157 kg (AV : 580 ; AR : 577). Dimensions : Longueur : 4,491 m ; Largeur : 1,672 m ; Hauteur : 1,393 m ; Empattement : 2,608 m ; Voie avant : 1,452 m ; Voie arrière : 1,459 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 52,7 ch/l. Rapport poids/puissance : 11 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 600 km.



OPEL REKORD 2.0 S

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 9. Quatre cylindres en ligne, longitudinal. 1 979 cm³. Alésage : 95 mm. Course : 69,8 mm. Refroidissement par eau (6,3 l). Alimentation par un carburateur double corps. Réservoir : 70 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 3,8 l. Un arbre à cames en tête entraîné par double chaîne. Culasse en alliage. Bloc-moteur en fonte. Puissance maximale : 100 ch à 5 200 tr/mn. Couple maximal : 15,9 mkg à 3 800 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,0 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Roues arrière motrices. Boîte à cinq rapports synchronisés. Vitesse aux 1 000 tr/mn en 5^e : 39 km/h.

■ **DIRECTION** : A recirculation de billes (assistée). Tours de volant : 3 3/4. Diamètre du volant : 40,5 cm. Rayon de braquage : 5 m.

■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes. Pont arrière rigide à quatre bras longitudinaux de guidage avec hauteur réglable ; Ressorts hélicoïdaux sur les quatre roues. Barre stabilisatrice à l'avant.

■ **FREINS** : Disques à l'avant et tambours à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

■ **PNEUMATIQUES** : 175 HR 14

■ **CARROSSERIE** : Poids : 1 220 kg (AV : 615 ; AR : 605). Dimensions : Longueur : 4,678 m ; Largeur : 1,720 m ; Hauteur : 1,470 m ; Empattement : 2,670 m ; Voie avant : 1,435 m ; Voie arrière : 1,430 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 50,5 ch/l. Rapport poids/puissance : 12,2 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 650 km.



PEUGEOT 305 GT

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 7. Quatre cylindres en ligne transversal. 1 580 cm³. Alésage : 83 mm. Course : 73 mm. Refroidissement par eau (6,7 l). Alimentation par un carburateur. Réservoir : 50 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 4,5 l. Un arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Culasse et bloc-moteur en alliage léger. Puissance maximale : 94 ch, à 6 000 tr/mn. Couple maximal : 13,7 mkg à 3 750 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,5 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Boîte à cinq rapports synchro-

nisés. Vitesse aux 1 000 tr/mn en 5^e : 35,03 km/h.

■ **DIRECTION** : A crémaillère, assistée. Tours de volant : 2 3/4. Diamètre du volant : 37 cm. Rayon de braquage : 5 m.

■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes, et roues arrière indépendantes par bras tirés. Ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière. Barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.

■ **FREINS** : Disques à l'avant et tambours à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

■ **PNEUMATIQUES** : 185/82 SR 14.

■ **CARROSSERIE** : Poids : 980 kg (AV : 540 ; AR : 440). Dimensions : Longueur : 4,283 m ; Largeur : 1,636 m ; Hauteur : 1,425 m ; Empattement : 2,621 m ; Voie avant : 1,42 m ; Voie arrière : 1,349 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 59,5 ch/l. Rapport poids/puissance : 10,43 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 650 km.



RENAULT 18 TURBO

■ **MOTEUR** : Puissance administrative : 7. Quatre cylindres en ligne, longitudinal. 1 565 cm³. Alésage : 77 mm. Course : 84 mm. Refroidissement par eau (6,3 l). Alimentation par un carburateur « soufflé ». Suralimentation par turbo-compresseur commandé par les gaz d'échappement. Réservoir : 57 l. Allumage électronique. Carter d'huile : 4,3 l. Un arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Culasse et bloc-moteur en alliage léger. Puissance maximale : 125 ch à 5 500 tr/mn. Couple maximal : 18,5 mkg à 2 500 tr/mn. Rapport volumétrique : 8,6 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Boîte à cinq rapports synchronisés. Vitesse aux 1 000 tr/mn en 5^e : 36,26 km/h.

■ **DIRECTION** : A crémaillère assistée. Tours de volant : 2 3/4. Diamètre du volant : 38,5 cm. Rayon de braquage : 5,15 m.

■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes. Essieu arrière rigide guidé par deux bras longitudinaux. Ressorts hélicoïdaux à l'avant et à l'arrière avec flexibilité variable. Barre stabilisatrice à l'avant et à l'arrière.

■ **FREINS** : Disques ventilés à l'avant et disques à l'arrière. Double circuit et assistance à dépression.

■ **PNEUMATIQUES** : 185/65 HR 14.

■ **CARROSSERIE** : Poids : 1 055 kg (AV : 625 ; AR : 430). Dimensions : Longueur : 4,487 m ; Largeur : 1,689 m ; Hauteur : 1,402 m ; Empattement : 2,438 m ; Voie avant : 1,420 m ; Voie arrière : 1,346 m.

■ **CARACTERISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 79,9 ch/l. Rapport poids/puissance : 8,4 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 500 km.



QUATRE BREAKS POUR ROULER...

suite de la page 75

formations profondes, selon la charge qu'on leur inflige, et dont l'influence se fait sentir de bien des façons.

En tout premier lieu et de manière à rendre à César-Citroën ce qui lui appartient, je préciserai qu'aucune des voitures comparées ici ne parvient au même niveau qualitatif que la suspension oléopneumatique Citroën, que l'on songe à la CX ou à la GS. Pourtant, les deux modèles français parviennent aisément à surclasser leurs concurrentes allemandes, en partie d'ailleurs parce que Renault et Peugeot n'ont pas cédé à la tentation d'afficher les mêmes charges utiles que la Ford et l'Opel.

A vide, j'avoue hésiter quelque peu entre la 18 et la 305. Toutefois, les plus faibles dimensions hors-tout de la Peugeot engendrent une maniabilité plus évidente, avec des réactions plus vives que l'on apprécie particulièrement sur les itinéraires tant soit peu sinueux. Aussi bien l'une que l'autre des voitures françaises sont des tractions avant mais elles ne sont que faiblement sous-vireuses, en particulier la Peugeot.

A l'inverse, les deux voitures allemandes sont des « propulsions » mais, dans une large mesure, des « propulsions » nouveau style, débarrassées - au moins à vide - de leurs anciennes manies. Toutefois, la Sierra est affligée d'une curieuse propension à se dandiner sur ses suspensions, par la faute d'un amortissement très relatif dans les faibles amplitudes. Mais, quoi qu'il en soit, la Ford est dotée à vide d'une bonne tenue de



FORD SIERRA		VIDE A 0,33 m C 0,29 m
		CHARGE B 0,21 m D 0,30 m
OPEL REKORD		VIDE A 0,41 m C 0,21 m
		CHARGE B 0,30 m D 0,23 m
PEUGEOT 305		VIDE A 0,40 m C 0,32 m
		CHARGE B 0,29 m D 0,33 m
RENAULT 18		VIDE A 0,42 m C 0,28 m
		CHARGE B 0,31 m D 0,27 m

Ci-dessus, les hauteurs sous pare-chocs mesurées respectivement à vide et en charge

route qui, malheureusement, se dégrade fortement à pleine charge. Un désagréable phénomène de lacet apparaît alors, combiné quelquefois à un tangage lent qui n'est pas, du moins dans les cas extrêmes, sans rendre la conduite désagréable et même aléatoire.

Chargée, la 18 reste très contrôlable avec bien entendu un roulis en hausse et, plus gênant dans certains cas, une baisse de motricité particulièrement sensible sur revêtement glissant. Tout comme dans le cas de la Peugeot, le frei-

nage demeure convenable, alors que la 305 paraît avoir tendance à rouler plus en virage mais à moins souffrir de certains délestages parasites des roues avant motrices.

Le cas de l'Opel est plus spécifique. A son crédit, je mettrai sans hésiter sa suspension arrière auxiliaire qui se gonfle, tout comme un vulgaire pneumatique, et qui fournit indéniablement une importante sécurité supplémentaire à pleine charge, avec un arrière bien tenu

suite page 78

QUATRE BREAKS POUR ROULER...



suite de la page 77

et un roulis modéré. En revanche, que dire à propos du freinage, sinon avouer mon étonnement, face à une carence aussi manifeste. A vide, déjà, les distances d'arrêt deviennent préoccupantes à grande vitesse, tout au moins dans le cas d'une utilisation soutenue, mais la situation devient à proprement inquiétante à pleine charge, tant les disques avant chauffent facilement, au point de dégager une fumée inhabituelle et alarmante pour le voisinage, avec, en corollaire des distances d'arrêt extrêmement élevées.

Les directions à crémaillère des deux voitures françaises sont assistées en série avec un faible degré de démultiplication qui autorise une conduite particulièrement précise. La direction de la Ford Sierra est également à crémaillère mais son assistance n'est proposée qu'en option alors que le break Rekord est équipé d'une direction à circulation de billes, assistée en série.

Donc, en conclusion, la supériorité des deux modèles français ne fait aucun doute, beaucoup plus d'ailleurs en raison des déficiences de leurs adversaires qu'en fonction de leurs qualités propres. La suspension beaucoup trop faiblement amortie de la Sierra ainsi que les

défauts mal acceptables, qui leur interdisent de concurrencer efficacement la 18 Turbo et la 305.

L'HABITABILITE

■ Le volume habitable d'un break représente sans nul doute l'une des plus importantes motivations d'achat qu'on puisse concevoir. Ainsi, les diverses cotes demandent à être comparées avec beaucoup de soin et selon ses préoccupations personnelles. Sans trop sombrer dans le détail, il semble cependant normal de rapprocher d'emblée quelques mesures essentielles. Par exemple, en ce qui concerne la largeur habitable à l'avant l'Opel tient la tête avec 132 cm contre 128 cm pour la Ford, 125 cm pour la Renault et 122 cm pour la Peugeot. A l'arrière, l'Opel et le Ford font match nul avec 130 cm contre 124 cm pour la Renault et 120 cm pour la Peugeot.

En rassemblant les mesures effectuées à l'avant et à l'arrière sur le plan longitudinal, on obtient une longueur utilisable pour les jambes totale qui place en tête la Sierra avec 81 cm, suivie par le Rekord avec 74 cm, la 305 avec 72 cm et la 18 avec 69 cm. Enfin, le compartiment arrière, réservé aux valises lorsque la banquette arrière est utilisée, contient 590 dm³ dans le cas de l'Opel, 483 dm³ pour la

Peugeot, 454 dm³ pour la Ford et 355 dm³ pour la Renault.

Mais, plus important encore et en dehors même des cotes détaillées du compartiment arrière, banquette repliée, les mesures intéressantes l'orifice arrière ainsi que la largeur et la hauteur sous la partie plate du plancher délimitent un parallélépipède rectangle dont le volume symbolise avec précision les possibilités d'accueil de la carrosserie. A ce jeu, la gagnante est la Rekord avec 1,82 m³ suivie par la Sierra avec 1,51 m³, la 305 avec 1,40 m³ puis la 18 avec 1,26 m³...

Enfin, si l'on rapproche ce volume de la surface d'encombrement au sol de la carrosserie, le rapport encombrement/habitabilité que l'on obtient classe en tête la Rekord avec un rapport de 4,4, précédant la Sierra pratiquement ex-aequo avec la 305 -4,95/4,96- et la 18 avec 5,96...

Un dernier mot, enfin, à propos de la charge utile. Cette dernière atteint 600 kg pour la Rekord, 574 kg pour la Sierra, 500 kg pour la 305 et 445 kg pour la 18, les prétentions des voitures françaises étant en l'occurrence les mieux adaptées aux possibilités de leurs véhicules.

Dans ces conditions d'utilisation, on constate les écrasements suivants, sur la suspension

arrière : 11 cm pour les Opel, Peugeot et Renault et 12 cm dans le cas de la Ford.

Les premières banquettes arrière rabattables avaient souvent la double caractéristique de nécessiter simultanément l'intelligence d'Einstein et la force d'Hercule pour être manœuvrées rapidement. Aujourd'hui, les choses ont changé mais, malgré tout, il est permis de procéder à un examen critique. Sur le break 305 Peugeot, le dossier de la banquette arrière est divisé en deux parties susceptibles d'être manœuvrées indépendamment. Ce perfectionnement permet, le cas échéant, de conserver trois places utilisables en transportant néanmoins des objets encombrants. La banquette peut être rabattue même lorsque les sièges avant sont reculés vers l'arrière au maximum.

Sur la Ford Sierra, le dossier arrière est également divisé en deux parties, soit deux tiers à gauche et un tiers à droite. En revanche, il est nécessaire de relever vers l'avant le dossier des sièges avant pour escamoter la banquette. Sur l'Opel, une simple pression sur un bouton permet de rabattre le dossier arrière, le verrouillage de la planchette de liaison entre le plancher et le dossier s'effectuant automatiquement.

Sur le break Renault 18 Turbo, la manœuvre de la banquette et du dossier arrière s'effectue en deux temps, même lorsque les sièges avant sont reculés. Un perfectionnement intéressant sur la voiture française : le compartiment à bagages peut être couvert par un rideau à enroulement, masquant les bagages transportés aux regards indiscrets.

CONCLUSION

■ Sauf en ce qui concerne l'aspect important du volume utilisable où l'Opel Rekord « Caravan » présente des arguments fort intéressants, les deux voitures françaises, c'est-à-dire les breaks R 18 Turbo et 305 GT, manifestent une supériorité acquise en raison de leurs qualités routières, de leur sobriété et aussi de leurs performances, surtout dans le cas de la Renault qui, dans une certaine mesure, n'est pas loin de survoler le débat.

Cela étant, le break Sierra présente à vide ou faiblement chargé un comportement agréable et il est par ailleurs regrettable que la carence des freins de l'Opel prive cette voiture d'un jugement global qui, sans cela, eût été généralement favorable.