

AI CONDUIT

LA MONTEGO TD INJECTION DIRECTE

ÉCONOMIE ÉTONNANTE

Peu à peu, le nom de la marque Austin-Rover s'efface devant l'appellation propre de chacun de ses modèles : après la doyenne Mini, Montego devient un constructeur à part entière et seul ce patronyme apparaît désormais sur les voitures grâce à la création d'un nouvel insigne de capot.

■ Ce changement, apparu l'automne dernier au Salon de Birmingham, devient effectif en France avec la sortie dans notre pays de la Montego turbo diesel à injection directe de gazole.

Le nouveau moteur vraiment moderne de cette intéressante version, fruit de la collaboration entre Perkins et Austin-Rover, était déjà monté sur un utilitaire Maestro, mais apparaît pour la première fois sur une voiture dite de tourisme, plusieurs mois après celui de la Fiat Croma qui utilise la même technique de pointe. Quels sont les avantages de cette injection au cœur de la chambre de combustion et non pas dans une pré-chambre ? Tout d'abord une économie spectaculaire de carburant que l'on peut chiffrer à plus d'un litre à puissance égale. Les diesels, déjà économiques, deviennent d'une étonnante sobriété. D'autre part, l'injection directe permet

une réduction du taux de compression et donc du bruit, surtout à froid : au lieu de 22 à 23 sur un diesel normal, la Montego se contente de 17,2 et la Croma de 18 à 1. Avec une cylindrée de 1 996 cm³, largement supercarré et avec l'aide d'un turbo Garrett dépourvu d'échangeur de température, ce moteur développe 81 ch à 4 500 tr/mn pour un couple de 16,1 à 2 500 tr/mn. Il est suspendu en trois points dont un support hydraulique avec, en plus, une barre de réaction. La boîte nouvelle, d'origine Honda, dispose de cinq vitesses avec une cinquième très longue donnant 46 km/h par 1 000 tours. Toutes les Montego TD sont équipées en série d'une direction assistée et de freins à disque ventilé à l'avant. Deux carrosseries sont disponibles : berline ou break.

Le constructeur indique une vitesse maximale de 165 km/h mais ne précise pas si elle est obtenue en cinquième vitesse ; les 1 000 mètres sont franchis en 34,4 s. Les performances n'ont donc rien d'extraordinaire. En revanche, les consommations homologuées étonnent pour une voiture de 1 100 kg de 4,46 mètres de long. Que l'on en juge : 3,8 litres à 90 km/h, 5,5 litres à 120 km/h et 5,8 litres en ville, soit une moyenne de 5,03 litres aux 100 km ! Malgré un réservoir de capacité moyenne —50 litres— les 1 000 km sans ravitailler sont possibles. Dernière surprise, avec son équipement complet à part un compteur, et sa finition soignée à l'anglaise, la Montego TD ne coûte que 89 400 F sans aucune option. Elle mériterait d'être écossaise !

UN TEMPÉRAMENT PAISIBLE

Au cours d'un parcours en région parisienne, trop bref pour effectuer des mesures précises, la nouvelle Montego s'est montrée silencieuse, dépourvue de vibrations et très facile à conduire. Elle manque de tempérament avec sa cinquième beaucoup trop longue. Il ne faut donc pas hésiter à la relancer en quatrième et même à reprendre la troisième car cela n'augmente la consommation que dans des proportions tout à fait acceptables. La direction n'est jamais lourde, la tenue de route et le confort donnent satisfaction, ainsi que le freinage. Il en va de même pour l'habitabilité, l'inclinaison, ou la visibilité. Avec la même mécanique économe, le break, encore plus logeable, mérite bien le titre de familiale. Il comporte en plus une deuxième banquette rabattable pour des enfants, un essuie-glace arrière, une galerie de toit et un cache-bagages à enrouleur. Son prix est fixé à 98 300 F, soit 9 000 F de plus que la berline. Les deux Montego font une entrée directe dans le club des modèles très économiques disponibles sur le marché.

Bernard CARAT



La ligne de la Montego reste assez agréable sans constituer un must d'originalité.



Confort appréciable, équipement complet et finition soignée.



La vraie nouveauté : le 2 litres cosigné Perkins et Garrett.