

CHRYSLER VOYAGER LE LE CHALLENGER

Le Voyager est en fait le seul vrai rival de l'Espace. Il l'est bien entendu parce qu'il répond peu ou prou à la même définition tout en présentant une touche d'exotisme séduisante ; et puis, il l'est également parce qu'il propose une alternative intéressante avec son gros V6 et sa nouvelle boîte automatique à quatre rapports.

Tout le monde a pour l'Espace les yeux de Chimène pour Rodrigue mais, il faut se faire une raison, le concept développé par Matra et industrialisé par Renault, n'a pas l'avantage de l'antériorité. Ce qu'il faut néanmoins laisser à Matra c'est l'habileté avec laquelle cette firme a tiré la quintessence de ce projet qui, depuis, a été fréquemment imité mais rarement égalé. Pour en revenir au Chrysler Voyager qui nous intéresse, celui-ci est apparu fin 83 sur le marché américain et il a été commercialisé en France au début de l'année 89. Nous avions d'ailleurs effectué un essai comparatif réunissant le Voyager, un Espace et le Ford Aerostar dans notre numéro 5 du 15 mars 89 et nous en avons déduit que, compte tenu de l'équipement qu'il proposait et de son prix raisonnable, le Voyager ne manquait pas d'arguments. Cependant, son comportement routier fantaisiste nous avait laissé assez perplexe. En effet, l'amortissement ou plus exactement la quasi-absence d'amortissement ne convenait ni au réseau routier français ni à notre style de conduite et rendait la tenue de route assez aléatoire.

Et bien, le croiriez-vous, le Voyager, dans sa version LE, c'est-à-dire haut de gamme, nous revient en cette fin d'année avec une suspension revue et corrigée et, pour faire bon poids, avec une nouvelle boîte de vitesses automatique à quatre rapports gérée électroniquement.

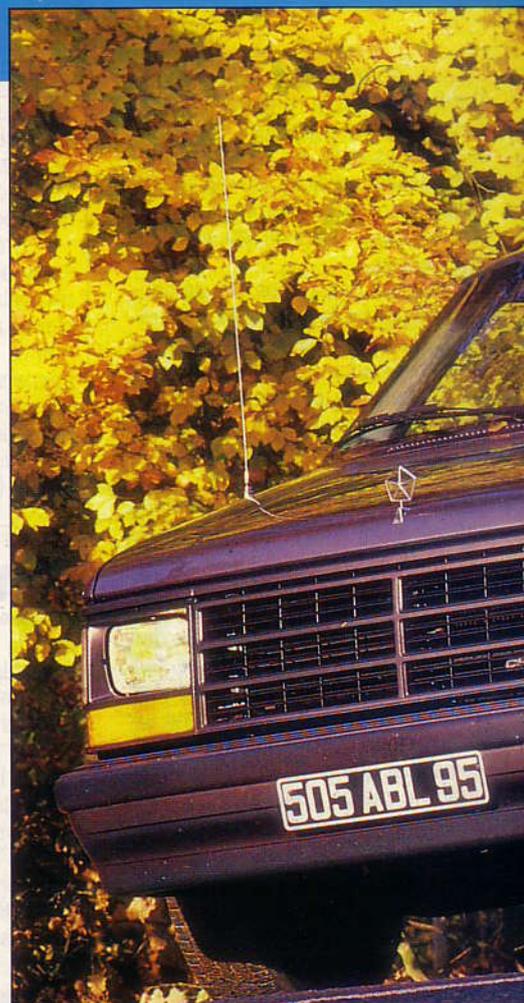
Concrètement, cela se traduit à l'avant par un tarage plus fort des ressorts hélicoïdaux tandis qu'à l'arrière la largeur des lames de ressorts a été augmentée. Autres modifications : le diamètre des disques de frein avant augmente tandis que les tambours arrière reçoivent de nouvelles garnitures. Enfin, autre nouveauté, des roues de 15 pouces en aluminium sur lesquelles sont montés des Goodyear Eagle GT + 4 en 205/70 R 15.

Contrairement à l'Espace et à l'Aérostair qui sont de vrais monocorps, le pare-brise et le capot du Voyager ne présentent pas de solution de continuité, ce qui nuit un peu à l'élégance de la carrosserie. D'ailleurs celle-ci, avec sa massive calandre chromée surmontée de l'étoile Chrysler correspond plus aux canons américains de l'esthétique qu'à ceux qui ont cours de ce côté-ci de l'Atlantique. Si le Voyager ne présente pas le côté pratique de l'Espace (pardon d'y revenir sans cesse mais il est vrai qu'il est devenu la référence), avec deux banquettes arrière d'un seul tenant, il est cependant possible de les retirer assez facilement et de disposer ainsi d'une vaste

surface de chargement. Mais, comme sur son rival français, quand tous les sièges sont en place, l'emplacement réservé aux bagages est minuscule et, qui plus est, offert à la vue des passants. En revanche, la galerie de toit avec ses barres coulissantes est fournie en série.

L'accès aux places arrière s'effectue par l'unique portière latérale droite, donc côté trottoir, ce qui constitue une sécurité. **Une porte coulissante qui s'ouvre et se ferme sans le moindre effort et là, il faut reconnaître que cette solution est beaucoup plus pratique que les classiques portières de l'Espace.** En outre, la banquette centrale laisse un espace suffisamment large pour accéder au siège arrière.

Conviviale ! Maître mot quand on parle de ce genre de voiture et qui s'applique parfaitement au Voyager. Celui-ci est vraiment conçu pour que les longs parcours se passent dans les meilleures conditions et l'équipement de série y contribue généreusement. Par exemple, des logements sont prévus dans les passages d'ailerons ou dans la console



pour poser des gobelets ou des boîtes de coca. Une commodité à laquelle les Européens songent rarement. La radio avec son lecteur de cassettes, le conditionneur d'air et même le contrôleur de vitesse font partie de l'équipement de série. Cela étant dit, ce dernier n'est à notre sens intéressant que dans les conditions de conduite que l'on rencontre sur les interminables interstates américaines. En Europe, l'utilité de cet accessoire est beaucoup plus contestable.

Pour un Européen, l'équipement du Voyager est parfois surprenant. Ainsi, si le siège conducteur se règle électriquement, l'inclinaison du dossier se fait en revanche manuellement. Les troisièmes vitres latérales s'entrebaillent électriquement mais seul le conducteur dispose des commandes. Les glaces avant sont à commande électrique mais la descente automatique n'existe pas. Enfin, le verrouillage centralisé des portières s'effectue en manœuvrant une commande à l'intérieur même de la portière. Attention donc aux étourdis qui laisseront la clef sur le contact. Autres exemples, les premiers modèles de Voyager arrivés en France étaient dépourvus de montre mais munis d'un thermomètre et d'une boussole. Pour pallier cette lacune, on a monté une petite montre digitale à trois sous au-dessus de la console. Quant à la boîte à gants, elle n'est pas placée devant le passager mais... sous son siège.

Autre culture, autres mœurs automobiles, ce qui a parfois du bon. En effet, côté finition et qualité, il n'y a pas un reproche à formuler. D'ailleurs l'automobiliste américain saisisrait immédiatement son avocat si d'aventure il constatait un défaut de finition sur sa voiture.

Jadis, la conduite d'une voiture américaine constituait une expérience quelque peu déroutante pour un Européen en raison du flou artistique des différentes commandes et de la placidité des moteurs. Depuis quelques années et, sous l'influence il est vrai des Européens et surtout des

QUALITÉS

- ÉQUIPEMENT DE SÉRIE
- PRIX COMPÉTITIF
- BONNES PERFORMANCES
- Habitacle accueillant

DÉFAUTS

- CONSOMMATION ÉLEVÉE
- POSITION DE L'ACCÉLÉRATEUR
- Tendance au roulis en courbe
- Réactions de suspension

VITESSE MAXI (km/h)	178
1 000 m DEPART ARRETE (s)	34,9
CONSOMMATION ROUTIERE (l aux 100)	18
PRIX (F)	176 000

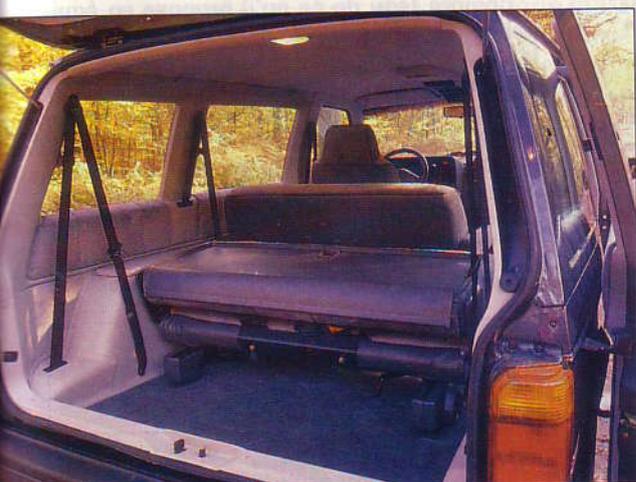


Côté gauche, une seule portière pour le conducteur. La porte coulissante se trouve à droite côté trottoir. C'est cela la sécurité.

EQUIPEMENTS

Accoudoir central avant	oui
arrière	oui
Air conditionné	oui
Allume-cigare arrière	non
Antenne électrique	non
Appui-tête arrière	non
Rétroviseur extérieur droit	oui
Réglable d'intérieur	oui
Direction réglable	oui
Eclairage du coffre	oui
du moteur	non
de la boîte à gants	non
Eclairage serrure ou clé de contact	non
Eclairage temporisé	non
Essuie-glace à deux vitesses	oui
+ battement intermittent	oui
et à cadencement variable	oui
Jalousie arrière	non
Lave-phares	non
Lève-glaces électriques avant	oui
A fonction automatique	oui
Miroir de courtoisie	2
Ordinateur de bord	non
Ouverture du coffre depuis l'habitacle	oui
Projecteurs antibrouillard	non
Réglage des points d'ancrage de ceinture	non
Siège conducteur réglable en hauteur	oui
en appui dorsal	non
Réglage radio au/ou sous le volant	non
Rhéostat de tableau de bord	non
Spot de lecture avant	non
arrière	non
Température programmable	oui
Trappe protège-radio	non
Verrouillage centralisé des portes	non
Commande à distance	non
Vide-poches avant central	oui
de portières	non

	CHRYSLER Voyager LE	RENAULT Espace2000-1
Bloc	fonte	alliage léger
Cylindrée (cm ³)	2 972	1 995
Puissance (ch à tr/mn)	143 à 5 000	120 à 5 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	23,6 à 2 800	17,1 à 4 500
Puissance au litre (ch)	48	60
Couple au litre (mkg)	7,9	8,6
Longueur (m)	4,47	4,36
Cx	0,40	0,34
Poids (kg)	1 633	1 280
Vitesse maxi (km/h)	178	179
1 000 m départ arrêté (s)	34,9	33,2
De 80 à 140 km/h en 5 ^e (s)	24,2	29,8
Depuis 50 km/h en 4 ^e :		
1 000 m (s)	32,6	34,1
Prix (F)	176 000	158 400
Puissance fiscale (CV)	13	10



Un habitacle très convivial avec équipement de haut niveau et finition irréprochable. On se passerait en revanche du faux bois. Les sièges sont confortables. A l'arrière, on peut les rabattre et même les retirer.



LA TECHNIQUE

MOTEUR

Type (cylindres)	6 en V à 60°
Bloc	fonte
Arbres à cames (entraînement)	2 simples (courroie)
Alimentation/allumage	gestion intégrale ECI (injection)
Cylindrée (cm ³)	2 972
Alésage x course (mm)	91,1 x 76
Rapport volumétrique	8,9
Régime maxi (tr/mn)	5 400
Puissance maxi (ch à tr/mn)	143 à 5 000
Couple maxi (mkg à tr/mn)	23,6 à 2 800
Puissance au litre (ch)	48
Couple au litre (mkg)	7,9

AERODYNAMIQUE

Cx	0,40
----	------

POIDS

Total (kg)	1 633
Répartition avant/arrière (%)	59/41
Rapport poids/puissance (kg/ch)	11,4

PNEUMATIQUES

Type	Goodyear Eagle GT+4
Dimension	205/70 R 15
Jantes	6 J 15

CARROSSERIE-CHASSIS

Type	break, 7 places
Suspension avant	McPherson (triangles) + barre antiroulis
arrière	essieu rigide, ressort à lames, barre antiroulis

Direction	à lames, barre antiroulis
Diamètre de braquage (m)	13,11
Freins avant (diamètre en mm)	disques (256)
arrière	tambours
Antiblocage	non

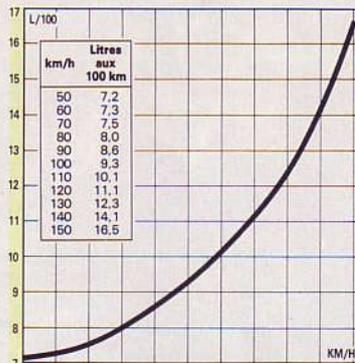
TRANSMISSION

Aux roues	avant
Boîte de vitesses	automatique, 4 rapports
Rapports de boîte (1 ^{re} /2 ^e /3 ^e /4 ^e)	2,84/1,57/1,00/0,69
Rapport de pont	3,75
Vitesse à 1 000 tr/mn (1/2/3/4)	12,6/22,8/35,9/57,9
Maxi sur intermédiaires (1/2/3)	68/123/178

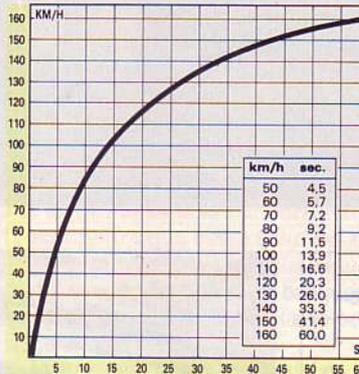
DIMENSIONS-CAPACITES

Empattement (mm)	2 847
Voies avant-arrière (mm)	1 522-1 578
Longueur-largeur-hauteur (mm)	4 468-1 768-1 637
Porte-à-faux avant-arrière (mm)	840-781
Réservoir d'essence (litres)	76

CONSUMMATION STABILISEE



ACCELERATION VITESSE/TEMPS



LES PERFORMANCES

VITESSE MAXI	
3 ^e (km/h)	178
4 ^e (km/h)	154

ACCELERATIONS	
400 m départ arrêté (s)	18,6
1 000 m (s)	34,9

REPRISES

Depuis 50 km/h en 4 ^e : 400 m (s)	16,2
1 000 m (s)	32,6
De 80 à 140 km/h (s-m)	24,2-783
De 80 à 120 km/h (s-m)	11,4-331

CONSUMMATIONS

Routière (litres aux 100 km)	18
En conduite « économique »	9,4
Autonomie (km)	400

SONOMETRE

AU RALENTI	(db)
A l'intérieur	44
Extérieur	63

A VITESSE STABILISEE

A 60 km/h	65
90 km/h	69
130 km/h	75

FREINAGE

A PARTIR DE 100 km/h	Distance (mètres)
Limite du blocage à froid	49
Limite du blocage à chaud	47

A PARTIR DE 140 km/h	
Limite du blocage à froid	96

Japonais, de plus en plus présents sur le marché US, les voitures américaines ont beaucoup progressé. Ainsi, le Voyager fait-il figure tout à fait honorable sur les routes françaises. **Son gros 6 cylindres trois litres ronronnant, fort de ses 143 ch délivrés paresseusement à 5 000 tr/mn, lui permet de faire bonne figure dans toutes les circonstances.** L'ancienne boîte de vitesses automatique à 3 rapports a été remplacée par une boîte à quatre vitesses plus moderne et comportant un verrouillage de convertisseur pour éviter le phénomène de glissement. Il faut d'ailleurs signaler que le 4^e rapport est fortement démultiplié et fait office d'overdrive. En fait, la vitesse maxi de 178 km/h s'obtient en 3^e, le levier de vitesses (au volant) bloqué en position 3 alors qu'en 4^e la vitesse maxi ne dépasse pas 154 km/h, le moteur tournant alors au régime pachydermique de 2 800 tr/mn.

En Europe, et particulièrement en France et en Italie, les voitures à boîte automatique ont du mal à s'imposer mais il faut reconnaître que le tempérament d'une voiture comme le Voyager se marie bien avec ce type de transmission, d'autant que les rapports passent en douceur et sans à-coups. D'une manière générale, le Voyager doit se conduire en souplesse comme le tempérament de la voiture l'impose. D'ailleurs, même modifiée dans le sens d'une plus grande fermeté, la suspension n'apprécie que modérément d'être maltraitée. En fait, intrinsèquement, le Voyager tient la route sans problème, mais ce qui rend sa conduite assez désagréable en courbes abordées rapidement, c'est sa tendance à prendre du roulis et à « pomper ». Bien que sensiblement affermie, la suspension est plus confortable que précédemment, tout simplement parce que plus progressive. Néanmoins, et sur ce plan, le Voyager ne peut soutenir la comparaison avec l'Espace et les ralentisseurs de plus en plus nombreux dans les villages sont enregistrés assez sèchement. **Autre raison de préférer une conduite paisible, l'appétit assez élevé du Voyager** qui, même conduit tranquillement, est supérieur à 9 litres aux 100 km et double dès que l'on titille sérieusement l'accélérateur. Un accélérateur dont la position est d'ailleurs très critiquable car elle nécessite une extension fatigante de la cheville. Crampe garantie en cas de long parcours autoroutier. Enfin, dernière précision concernant le comportement dynamique du Voyager : son freinage est efficace et durand, cela malgré l'absence de disques à l'arrière et le poids relativement élevé qu'il doit ralentir.

Compte tenu de ce qu'il propose en équipement de série et de la qualité de sa finition, le Voyager peut être considéré comme une bonne affaire et, sur ce double plan, il est pratiquement imbattable. Il lui manque toutefois un ABS, pour être tout à fait à l'abri des reproches. Dynamiquement, en revanche, nous ne lui accorderons que la mention passable.

Jean-Claude LETROU
Photos William BOREL

LES PRIX

Puissance administrative (F)	176 000
(CV)	13

OPTIONS

Peinture métallisée	2 500
Peinture deux tons métallisée	3 600
Intérieur cuir	8 700

Pour le haut de la gamme Voyager, un V6 3 litres double arbre en position transversale.



ESSAIS TECHNIQUES : J. CLAVELL - D. FOUQUET