



Un combat très inégal mais une différence de prix finalement minime.

FIAT TIPO i.e. 16 v PEUGEOT 309 GTI 16

UNE FAUSSE ROUGE... UNE VRAIE BLEUE !

Le rouge... c'est la couleur traditionnelle des italiennes en compétition et, par extension, le symbole des vraies sportives transalpines. Le bleu est évidemment la couleur chère au cœur de tous les amateurs français. Est-ce vraiment un hasard si Fiat nous a confié une Tipo 16 v grise et si Peugeot a choisi comme teinte exclusive pour sa nouvelle 309 GTI 16... le bleu France ?

C'est dans la catégorie des petites berlines que fleurissent aujourd'hui les 16 soupapes. Ainsi, à la Golf 16 S, la première de toutes, et à la Kasett GSi 16 V, est venue se joindre récemment la Mazda 323 GT 1.8 (la compacte 3 portes). Arrivent maintenant les Tipo et 309. Manquent encore à l'appel parmi ces sportives à la cylindrée voisine de 2 litres, la R 19, dévoilée il y a déjà plus d'un an au salon de Paris et qui souffre d'un mal mystérieux en retardant sans cesse sa sortie, ainsi que l'Alfa 33.

Moteurs :

Peugeot survole, Fiat s'accroche

La Fiat et la Peugeot de cet essai ne sont pas tout à fait des nouveautés. Nous avons déjà eu un premier contact avec cha-

cune d'elle, le 15 novembre 88 pour l'Italienne, en juillet dernier pour la Française. Mais si la seconde n'a pas changé, la première a évolué. Son moteur n'est plus le « 2 litres » 155 ch (5 ch de plus que dans la Lancia Thema) : il s'agit dorénavant d'un plus modeste 1 756 cm³, limité à 138 ch. La cylindrée est descendue grâce à une réduction de la course de 90 à 79,2 mm, le tout pour un alésage inchangé de 84 mm. Dommage tout de même que ce moteur ait perdu au passage ses deux arbres d'équilibrage qui, curieusement, ont été conservés dans la version Dedra de cylindrée identique, pourtant pourvue de seulement deux soupapes par cylindre.

Le moteur Peugeot vous est bien connu puisqu'il s'agit de celui de la 405 Mi 16 : il est devenu une référence. Avec 160 ch pour 1 905 cm³, il délivre 84 ch au litre de cylindrée,

contre simplement 79 à la Tipo. Mais il convient d'être indulgent avec le rendement sensiblement inférieur de la Fiat car, manifestement, les techniciens ont essayé d'en privilégier le couple. Certes, dans l'absolu, la Tipo se contente de 17 mkg alors que la Peugeot en délivre un de plus mais ces mkg sont respectivement disponibles à 4 600 et 5 000 tr/mn. Rapporté au litre de cylindrée, le couple du moteur Fiat atteint 9,7 mkg alors que celui du Peugeot ne dépasse pas 9,4. S'il est en partie masqué par un étagement de boîte exceptionnel et, nous le verrons, ici par la légèreté de cette 309, on sait que le manque de couple de ce moteur extrêmement brillant représente son principal défaut.

On le constate, une fois encaissée la déception de l'abandon — au moins provisoire — du « 2 litres », le moteur italien reste, sur le papier, à l'abri des

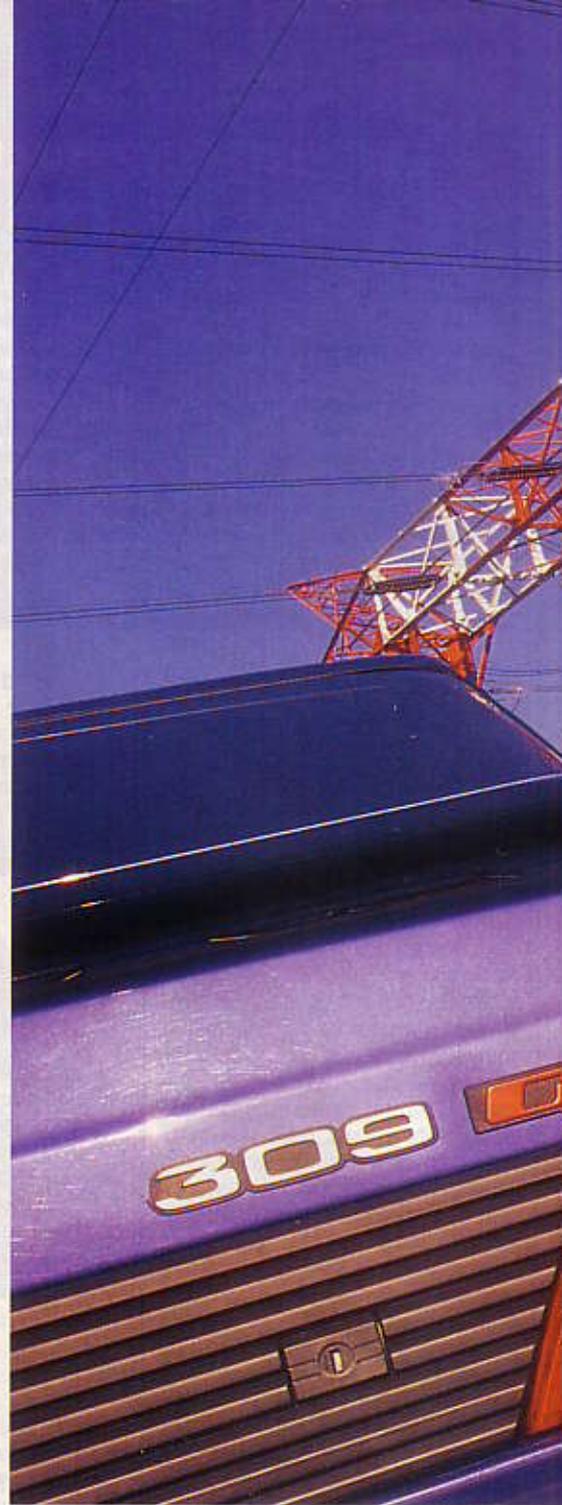
Extérieurement, il n'est pas facile de les distinguer des autres versions : même les sigles sont discrets.

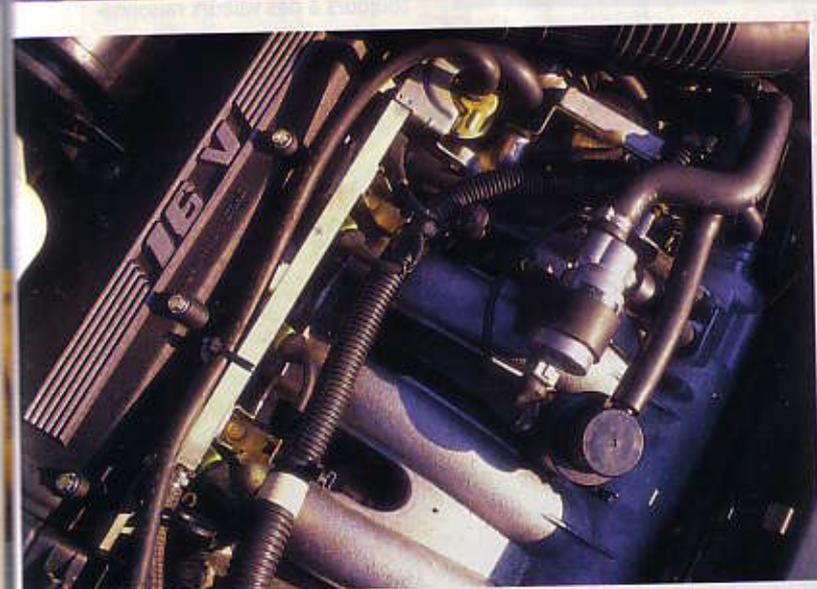
critiques. Et dans la pratique, il en va de même. Bien épaulé par la boîte, il mérite incontestablement un label sportif : avec ses montées en régime très vives et sa mélodie sympathique, il possède une hargne qui séduira les connaisseurs.

Bien sûr, le moteur Peugeot place la barre encore plus haut : il respire la santé comme un authentique pur-sang.

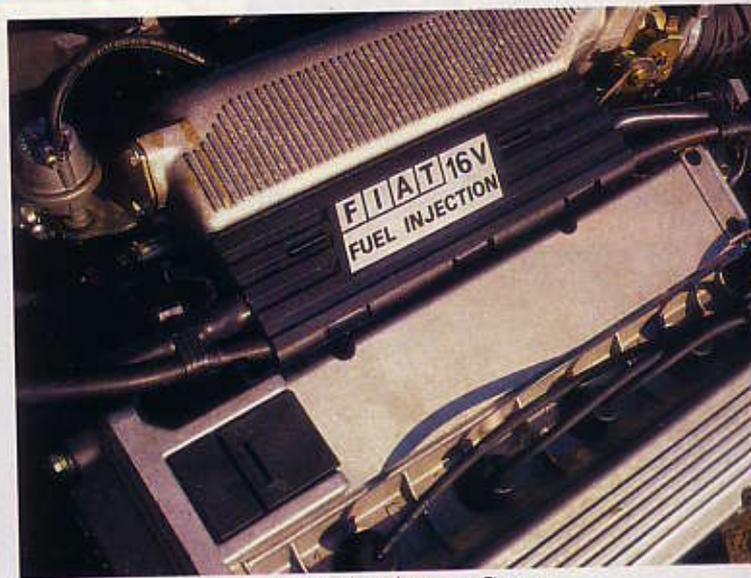
Le premier handicap de la Tipo, en dépit de son habitabilité et de sa rigidité, est son poids : 200 kg de plus que la 309 sur la bascule ! Signalons en passant que la Fiat n'existe qu'en 5 portes tandis que la Peugeot réserve exclusivement une carrosserie 3 portes à ce moteur 16 soupapes. Si l'on

Suite page 30





Le moteur Peugeot est celui de la 405 Mi 16 mais, dans cette carrosserie légère, il respire encore plus la santé.



La cylindrée du moteur Fiat est descendue, sa puissance aussi, mais le caractère est resté.



considère les rapports poids/puissance, l'avantage de la Française devient alors écrasant : 6,2 kg/ch, une valeur digne de très belles sportives, contre un très commun 8,6 à l'italienne.

Performances : un monde se sépare

Du coup, on entre dans deux mondes très différents de performances. Le 1 000 m départ arrêté est abattu en 28,4 s par la 309, devançant ainsi de très loin toute la concurrence, alors que la Tipo se contente de 30,8 s, ce qui la place en queue dans la hiérarchie des GTI de tous poils.

En vitesse aussi, le fossé est énorme. La supériorité aérodynamique revendiquée par Fiat ne comble pas le handicap de puissance : 204 km/h contre 220 pour la 309. Mais l'écart le plus spectaculaire, en tous cas celui que l'on perçoit finalement le plus au volant, concerne les reprises : la comparaison minutieuse des chiffres de notre tableau est édifiante à cet égard. Pour passer de 80 à 140 km/h en cinquième, la Fiat Tipo exige par exemple 220 m de plus que la Peugeot 309 !

Les fans l'auront noté : cette Tipo est beaucoup moins performante que la petite Uno Turbo essayée dans notre précédent numéro.

Comportement : Fiat décroche

Plus que jamais, méfiez-vous de ces constructeurs qui prennent la précaution de préciser que leur voiture n'est pas une sportive alors qu'elle en arbore

La 309 n'aura aucun mal à doubler la Tipo : ses performances sont très supérieures.

l'allure ou, même, que les publicitaires de la marque la présente comme telle. On le sait, la classification entre sportives et non sportives devient de plus en plus arbitraire et artificielle. Il est bien préférable de répartir les mérites à partir de la rigueur technique. Ainsi, après l'avertissement de Ford pour sa Fiesta XR2i (on a compris pourquoi, voir notre numéro précédent), voilà que Fiat emboîte le pas et

L'instrumentation de la 309 est complète et le volant est en cuir.



Moquette bleue exclusive et sièges bien dessinés pour la 309.



nous annonce que sa Tipo n'est pas sportive. Rappelez-vous, lors de notre prise en main, nous avons été cruellement déçu par le comportement routier de celle-ci, d'autant qu'à l'époque, elle développait encore 155 méchants chevaux.

La situation s'est sensiblement améliorée dans la mesure où la puissance à passer au sol a diminué. Mais, si ce n'est pas aussi catastrophique qu'avec l'explosive Uno Turbo de notre dernier numéro, la tenue de route de la Tipo 16 v reste son véritable point faible. Les pneus ne sont pas dans le coup, leur dimension (14 pouces seulement pour le diamètre) étant dépassée. Et encore, le constructeur précise sans rire qu'ils sont « majorés » en série. Quant à la pub, elle n'hésite pas à parler de super taille-basse : pour un profil 60, c'est amusant ! En tout cas, la Tipo 16 v reste trop sous-vireuse, sa conduite est imprécise et sa motricité très insuffisante. Elle donne beaucoup plus satisfaction dans les courbes rapides que dans les enchaînements sinueux, là où, théoriquement, elle devrait dispenser le plaisir. Dommage car, dès que les virages se profilent, on en oublie le caractère du moteur.

La 309, elle, joue dans un tout autre registre. Les techniciens ont travaillé dur pour réussir à maîtriser la fougue du moteur. Guidage et géométrie des suspensions, dimension des pneus, tout a été soigné. Résultat : un superbe comportement sportif et efficace. Oh, on émettra bien quelques réserves, mais elles se situent à une limite tellement supérieure à celle de la Tipo que l'on hésite. Ces réserves, nous les avons d'ailleurs déjà évoquées dès notre premier essai. Le train arrière est vraiment très vif à l'inscription en courbe, pied levé, encore plus vif que celui des autres sportives Peugeot. En clair, la 309 GTI 16 pourra survivre franchement. Ensuite, la motricité, excellente, n'est pourtant pas absolument totale, pas plus que l'absence de réactions de direction et de sous-virage. Mais, ce dernier n'intervient que sous la sollicitation de la puissance, contrairement à la Tipo dont le train avant dérive tout au long du virage. Autre réserve : nous avons retrouvé, en conduite sportive et à chaud, des faiblesses de synchronisation de la boîte de vitesses.

Mais dans l'ensemble, la conduite, certes parfois musclée de la 309, est rigoureuse : un vrai régal. A côté, la Tipo semble insipide.

Pour le freinage, pas grand-chose à signaler : les deux rivaux s'en sortent relativement bien, en fonction de leurs prestations respectives. L'ABS n'est pas proposé sur la 309 qui n'en a d'ailleurs pas spécialement besoin. Il est en revanche disponible en option (contre près de 10 000 F) sur la Tipo.

Bonne surprise : la consommation de la 309 se cantonne toujours à des valeurs raisonnables.

bles, même en cravachant fort. Malgré ses performances très inférieures, la Tipo est nettement plus gourmande : c'est un comble.

Habitacle : avantage Peugeot

A l'intérieur, Peugeot a délibérément opté pour une moquette exclusive d'un bleu plutôt criard, assorti à la teinte de la carrosserie. On trouve également une instrumentation complète, un superbe volant cuir et des sièges sport dont le maintien est satisfaisant.

L'habitacle de la Tipo aussi a été marié avec le coloris extérieur : tout y est gris et plus triste que dans la 309. Là encore, l'instrumentation est complète, avec un agréable graphisme rouge dans la tradition italienne, mais les cadrans sont étriqués, trop petits. Le volant au toucher désagréable est en plastique. Et les sièges baquets — indispensables — ne sont offerts qu'en option contre 5 700 F, option d'ailleurs couplée avec la banquette arrière rabattable en deux parties que la Peugeot possède en série.

Les baquets de la Tipo ne sont malheureusement pas livrés en série.



Domage : les cadrans de la Tipo sont trop petits et le volant est en plastique.



L'objectif de Peugeot est clair : la 309 est une vraie sportive, à visage découvert. La philosophie et le cahier des charges ayant présidé à la définition de la Tipo, sont beaucoup plus nébuleux. Or, le prix de la 309 est réellement canon : 120 000 F maxi, au 1^{er} février lorsque débute sa commercialisation. A égalité d'équipement — sièges et banquette arrière — la Tipo est affichée à 111 100. Moins de 9 000 F de différence ! Mais votre choix est sûrement déjà fait. Il est évident que l'écart de prestations est bien supérieur à celui du prix.

Gilles DUPRÉ
Photos William BOREL

*Les roues de la Peugeot sont bien dimensionnées...
... celles de la Fiat sont trop petites en diamètre.*



	Fiat Tipo i.e. 16 v	Peugeot 309 GTI 16
MOTEUR		
Bloc	fonte	alliage léger
Soupapes par cylindre	4	4
Arbre à cames (entraînement)	double (courroie)	double (courroie)
Alimentation/allumage	gestion intégrale Weber-Marelli IAW (injection)	gestion intégrale Bosch Motronic ML4 (injection)
Cylindrée (cm ³)	1 756	1 905
Alésage x course (mm)	84 x 79,2	83 x 88
Régime maxi (tr/mn)	6 600	7 000
Puissance (ch à tr/mn)	138 à 6 250	160 à 6 500
Couple maxi (mkg à tr/mn)	17 à 4 600	18 à 5 000
Puissance au litre (ch)	79	84
Couple au litre (mkg)	9,7	9,4
AERODYNAMIQUE		
S (m ²)	2,02	1,87
SCx - Cx	0,63-0,31	0,65-0,35
POIDS		
Total (kg)	1 186	993
Rapport poids/puissance (kg/ch)	8,6	6,2
PNEUMATIQUES		
Dimensions	185/80 R 14 H	195/55 VR 15
Jantes	5 1/2 J 14	6 J 15
PERFORMANCES		
Vitesse maxi (km/h)	204	220
Départ arrêté : 400 m (s)	16,5	15,5
1 000 m (s)	30,8	28,4
De 80 à 140 km/h en 5"	25,1	18,2
De 80 à 120 km/h en 3"	6,9	5,4
Depuis 50 km/h en 4" : 400 m (s)	17,6	15,8
1 000 m (s)	33,2	29,5
CONSOMMATION		
Sportive (litres aux 100 km)	16	14,5
Autonomie (km)	plus de 300	plus de 350
PRIX		
(F)	105 400	120 000 maxi
Puissance fiscale (CV)	9	10
OPTIONS		
Banquette AR 1/3-2/3	760	série
Siège Recaro + banquette AR 1/3-2/3	5 700	—
Climatiseur	7 320	—
Antiblocage	9 780	—
Toit ouvrant	3 610 (électrique)	2 930 (pneumatique)
Radio Clarion 882 NP	—	1 611
Radio Blaupunkt Casablanca	—	2 490
Radio Grundig WKC 3841 (façade amovible)	—	2 725