

CITROËN VISA GTI: MÉTAMORPHOSE D'UN CLOPORTE

La Visa, on connaît. Née Carabosse aux improbables atours, elle subit promptement, en 1980, un profitable traitement de beauté destiné à la remise en ordre d'une toilette discutable. Ce fut là sa première métamorphose. Restait la bosse. On s'y habitua... Dès lors réharmonisée, sinon dans ses grandes lignes du moins dans les détails, notre Citroën accomplit-elle une carrière sans plus d'anicroches que de passion. Tout au plus l'introduction, il y a deux ans, d'une version GT plus musclée, coïncidant avec la probante apparition en rallyes de prototypes à quatre roues motrices, vint-elle confirmer que cette modeste à tous crins constituait une remarquable « base roulante », susceptible de digérer un notable surcroît de puissance. Mais de là à muer en craquante GTI, il y avait, faisant suite à celui de la Peugeot 205, comme un nouveau parfum de défi...

Commercialisée au début de l'année 1985

pour un prix inférieur de 4 000 F à 5 000 F (mais sans les roues « alliage » qui sont en option) à celui de la 205 GTI, soit aux alentours de 68 000 F, cette berline cinq portes compacte et logeable entend « tirer » les autres versions de la gamme Visa, toucher une clientèle jeune et se démarquer de la concurrence à l'intérieur du « créneau GTI ». Sur ce dernier point, tout est une question d'impact... Et celui de la Visa GTI, laquée de vermillon vif, avec spoiler, élargisseurs d'ailes, « jupes » latérales et calandre « quatre phares », n'est pas du tout négligeable. Moins voyante nimbée de blanc crème, elle ne rate pas non plus son petit effet, chaussée à l'aise de Michelin MXV 185 x 60 « taille basse », sur des jantes légères de treize pouces, procurant ce qu'il faut de pointure à la dame. Notre prise de contact avec la Visa GTI s'est effectuée dans les Cévennes, un terrain qui convient parfaitement à la nouvelle venue grâce à son très fameux moteur quatre cylindres de 1 580 cm³ — qui équipe déjà la 205 GTI — à simple arbre entraîné par courroie crantée, développant 105 ch à 6 250 tr/mn et alimenté par injection. Dans le cas de la

Visa, ce bloc est également monté en position transversale mais, cette fois, par l'intermédiaire d'une cale dite « hydroélastique » chargée de neutraliser les vibrations dans le train avant. Au plan des suspensions, ce dernier comporte un « faux » essieu McPherson, assisté d'un bras triangulé, alors qu'à l'arrière on retrouve un essieu à bras tiré, des ressorts hélicoïdaux et une barre anti-roulis. Crédité d'un solide 188 km/h sur circuit, obtenu sur le cinquième rapport de boîte, notre monture a fait d'emblée preuve de nerf comme de beaucoup d'aisance dans les lacets cévenols, aptes à mettre à l'épreuve la maniabilité de toute voiture. Là, la seconde mutation de la Visa devient flagrante. De gentil cloporte à l'origine, elle est bel et bien devenue une véritable sportive. Virant bien à plat dans les courbes rapides en enchaînement, la Visa GTI, du fait de son empattement un peu plus long, se montre juste à peine moins maniable que sa cousine 205 dans les virages très serrés. En dépit de la motricité de son train avant très accrocheur, permettant d'y faire passer toute la puissance disponible, et de l'excellente pré-



cision de sa direction, elle virevolte avec moins de facilité et les « pif-paf » montagnards demandent un minimum de poigne pour négocier ce type de trajectoire. A cet égard, la position au volant gagnerait en confort, quelle que soit la taille du conducteur, grâce à une colonne de direction implantée de manière moins verticale. Ceci permettrait de savourer de façon encore plus décontractée les possibilités fort étendues de la Visa GTI, dont la puissance, assortie d'une dose de couple-moteur très étale à toute les allures, constitue un régal pour l'amateur de modèles performants, obéissants et stables.

Bien dans la tradition Citroën, l'économie d'utilisation est aussi au rendez-vous. Pour notre part, tous modes de conduite confondus, cycle urbain compris, nous n'avons pas dépassé une moyenne de 7,45 litres aux 100 km. ■

Claude-Robert PETIT

SAAB 9000 TURBO 16: UNE FORCE TRANQUILLE

Avec 334 immatriculations en 82, 806 en 83 et 1 186 à fin octobre 84 (dont 70 % de turbo), on peut considérer que ça ne va pas trop mal pour les cinquante-sept concessionnaires de la marque Saab en France. Ils devront cependant attendre le printemps 85 pour livrer le nouveau fleuron de la gamme — la 9000 turbo 16 — dont le prix a déjà été fixé à... 183 000 F.

La nouvelle Saab est en tout cas, après la Lancia Thema (voir page 38), la deuxième voiture conçue à partir d'une plate-forme étudiée en commun avec les constructeurs italiens. Fiat et Alfa Romeo suivront bientôt.

Selon les normes américaines, la 9000 est une « large car », c'est-à-dire une grande voiture dont l'habitacle est réellement spacieux : tant en largeur qu'en hauteur, elle fait un peu mieux que la R 25. L'aménagement est soigné, mais le plastique de la planche de bord manque de noblesse. C'est dommage, car l'instrumentation est riche, claire et bien ordonnée. Quelles que soient votre taille et votre morphologie, vous serez à l'aise au volant. Non seulement ce dernier est ajustable en profondeur, mais le siège-conducteur est réglable en hauteur, au niveau de l'appui lombaire et du bourrelet avant de l'assise. Même l'ancrage supérieur de la ceinture peut être modifié sans effort et rapidement ; grâce à ses six positions réparties sur 10 cm. Les ancrages inférieurs étant solidaires du siège, le baudrier se trouve donc toujours bien positionné au niveau de l'épaule. Par ailleurs, les sièges avant sont chauffants et peuvent être bran-

chés sur une climatisation à programme (en option) : un micro-ordinateur commande à la fois l'installation de chauffage-ventilation, l'air conditionné et le filtre à air de l'habitacle (brevet Saab). Il suffit donc d'afficher la température souhaitée, chaude ou fraîche, la régulation automatique se chargeant de l'établir en quelques minutes. Profondément encastrés, les cadrans sont bien lisibles et isolés des témoins lumineux qui n'apparaissent qu'une fois allumés. Un pictogramme signale les lampes défaillantes ou les portes mal fermées. Sous le compteur, un afficheur électronique à cristaux liquides indique la consommation moyenne ou instantanée, ainsi que le voltage (utile à connaître lorsque la climatisation est en position automatique par temps très froid, pour éviter une décharge excessive de la batterie). Extérieurement, la silhouette est pure, avec un Cx de 0,34, une valeur devenue moyenne mais que Saab n'a pas voulu abaisser, estimant qu'une voiture trop bien profilée pose des problèmes de stabilité latérale à grande vitesse. Le constructeur d'avions, qu'est par ailleurs la marque suédoise, n'a sans doute pas de leçons à recevoir à cet égard et rappelle, qu'en 1947, la Saab 92, de forme ovoïde, offrait un Cx de 0,30 ! Sur la 9000, plus de bavettes de roues qui résistent à l'air, mais des fixations de rétroviseur en forme d'aileron, qui dévient l'air vers le bas pour éviter l'encrassement de la glace. Quant au moteur, c'est toujours le fameux 2 litres à 16 soupapes, suralimenté et doté du système A.P.C. (Automatic Performance Control) : un capteur fixé sur le bloc détecte les signes de cliquetis (consécutifs à l'allumage spontané du carburant sous l'effet de fortes pressions), envoie un signal à un boîtier électronique, qui réduit la pression d'admission en conséquence. Il fournit 175 ch à 5 300 tr/mn et un couple maxi de 27,8 mkg à 3 000 tr/mn. C'est un moteur extrêmement souple, mais qui laisse filtrer une sonorité assez rauque, s'amplifiant avec la mise en action du turbo. C'est un peu sportif, pas vraiment désagréable.

Au fil des kilomètres, on lui découvre deux tempéraments : tant que le souffle du turbo demeure discret, c'est un 2 litres très sage, qui accepte la conduite tranquille sans éveiller d'instinct de vitesse. A ce régime, les 68 litres du réservoir brûlent sans gaspillage (10-12 litres aux 100 km). Mais il saura aussi faire monter l'aiguille à plus de 200 km/h sur circuit, en quelques secondes, sans affoler vos passagers. C'est en effet l'une des rares voitures qui, à sa vitesse maxi (220 km/h), donne l'impression de se promener. Un critère d'efficacité et de sécurité, sans doute, mais aussi une illusion que procure l'absence de bruits d'air. Pour le reste, aucun problème de visibilité, ni de maniabilité (direction assistée), pas d'effort particulier au niveau des pédales, du changement de vitesses ou des freins, sensibles au moindre appui, mais néanmoins très progressifs. Des freins antiblocage seront proposés ultérieurement ; il s'agira d'une nouvelle génération d'ABS, encore plus performante. ■

Patrice ALLANET