

TOUJOURS P



**OPEL KADETT
GSi 2.0**



**VW GOLF
GTI 16 S**



**FORD
ESCORT RS
TURBO**

LUS !

Branle-bas de combat du côté des « Surdouées » ! Une fois de plus, l'escalade continue... Au début régnait la Golf GTI avec ses 110 ch... Puis Ford, Renault, Peugeot, Opel et Fiat se mirent en tête de lui ravir son sceptre. Et dès lors, d'attaques en contre-attaques, le processus n'a plus cessé de s'accélérer. Aujourd'hui, la barre est montée à 130 ch, et une nouvelle catégorie est née :

MATCH
sport-auto

les « Survoltées ». Avec, pour modèle de référence, la VW Golf GTI 16S. Et, pour challengers, les toutes nouvelles versions de la Ford Escort RS Turbo (revue et corrigée) de l'Opel Kadett GSi (à moteur 2 litres)

et, très attendue, de notre 205 GTI nationale à moteur 1,9 l. Un match sans merci !

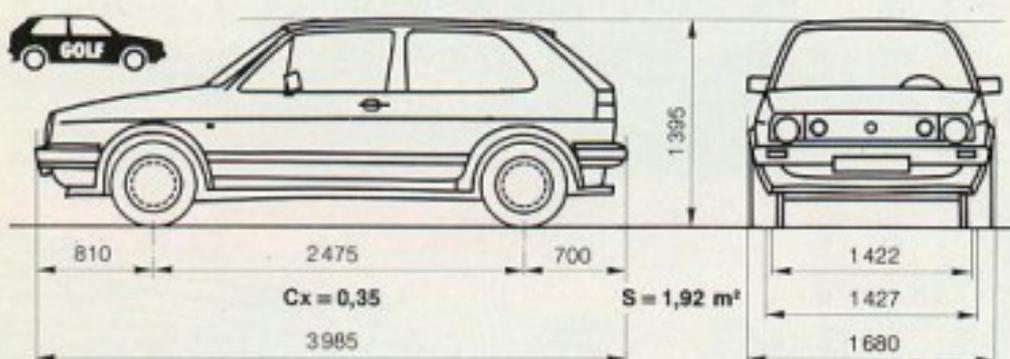
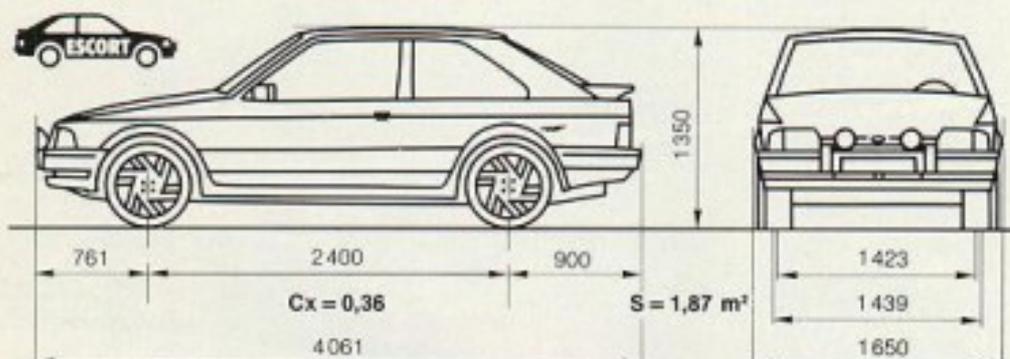
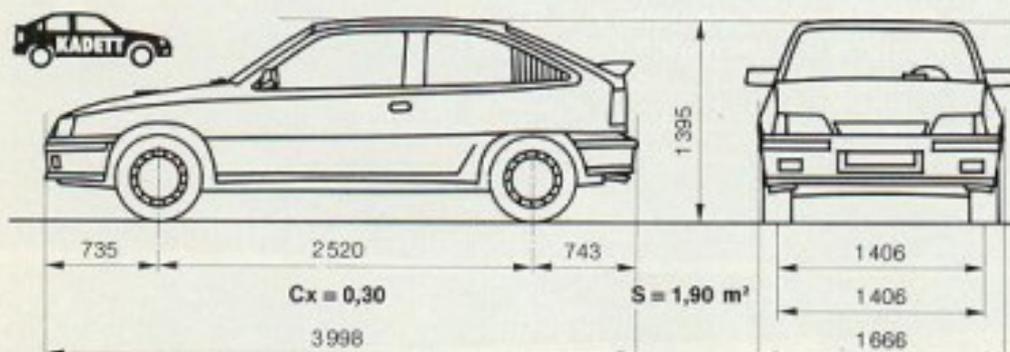
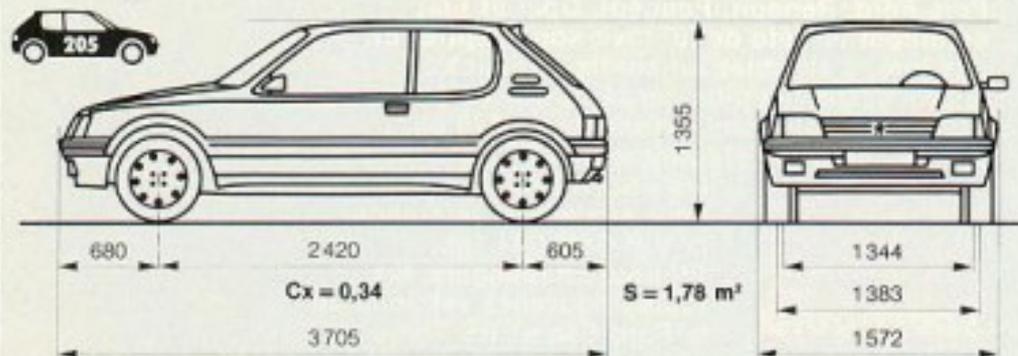
PAR JOSÉ ROSINSKI - Photos Xavier de Nombel



PEUGEOT
205 GTI 1.9

DIMENSIONS

(mm)



Caractéristiques comparées

A la différence de VW et Ford, Opel et Peugeot n'ont pas choisi pour arme la sophistication technologique. Laissant au premier la distribution à « 4 soupapes » et au second la suralimentation par

turbo, ils ont préféré l'un et l'autre avoir tout simplement recours à une augmentation de cylindrée pour obtenir le supplément de puissance recherché. Des deux, c'est Opel qui est allé le plus loin, ce qui se conçoit, d'ailleurs, puisqu'il partait de plus haut. Le

1800 cm³ de la Kadett GSi passe donc carrément (c'est le cas de le dire, puisque ses nouvelles dimensions d'alésage et de course le rendent rigoureusement carré !) à 2 litres. A cette occasion, il a subi de profondes transformations : allègement de l'équipage mobile, nouvelle forme des chambres de combustion, augmentation du rapport volumétrique, et, surtout, adoption du système de gestion intégrale Bosch Motronic dans sa plus récente version, comprenant une fonction « auto-diagnostic ». Il s'agit d'un enregistrement des anomalies de fonctionnement, que les techniciens peuvent exploiter à l'atelier lors de la réparation.

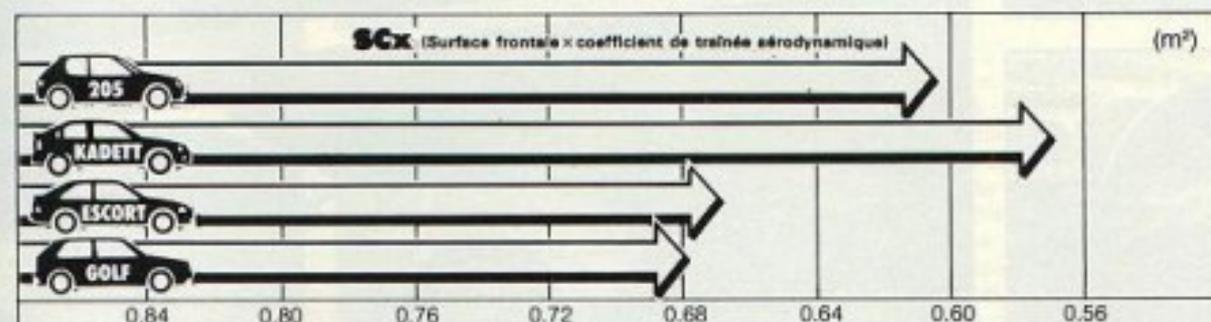
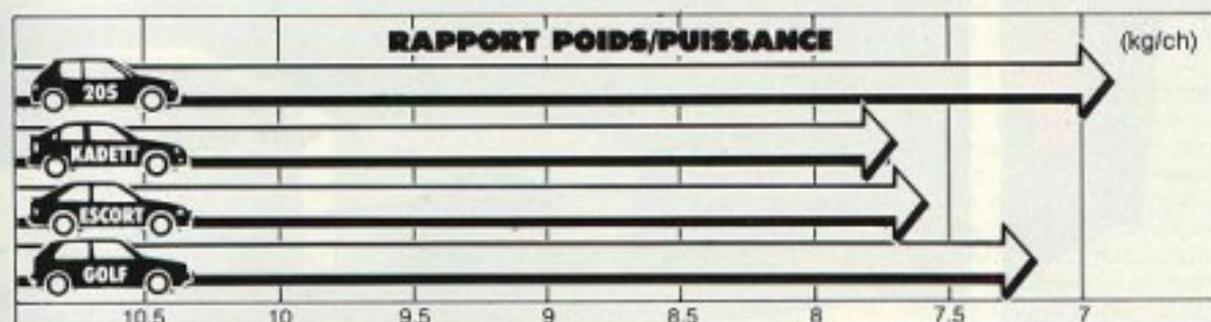
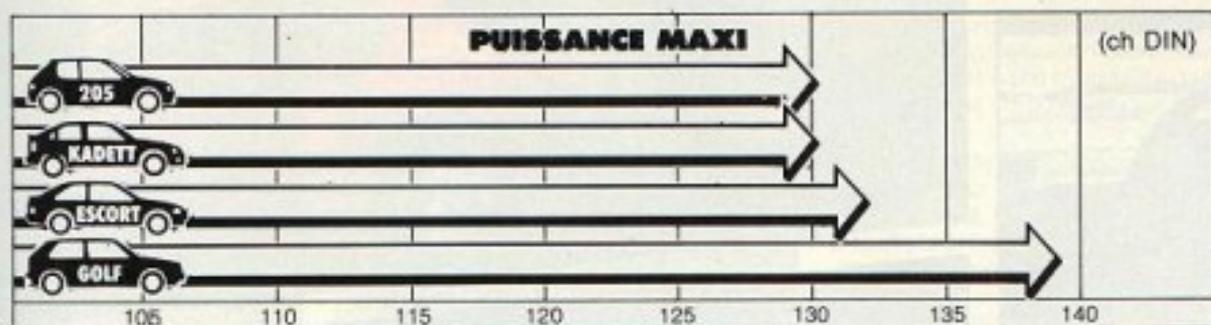
Le privilège de suralimentation

Dans cette nouvelle version, le moteur Opel, s'il ne gagne pas grand chose en puissance spécifique, fournit 15 ch et, surtout, 3 mkg de plus que le 1800 qu'il remplace. Du point de vue du couple maxi, sa montée en cylindrée lui procure le meilleur chiffre du lot (18,4 mkg) à égalité avec le 1600 Turbo de l'Escort, qui conserve cependant l'avantage d'atteindre le sommet de sa courbe près de 2000 tr/mn plus bas : c'est le privilège de la suralimentation. En revanche, à cet égard, le 16 soupapes VW est nettement distancé, ainsi que — et c'est une déception — le 1,9 litre Peugeot.

205 GTI: enfin des disques à l'arrière

Celui-ci est analogue à celui qui équipe la Citroën BX GTI. Grâce à un système d'injection différent, un rapport volumétrique un peu plus élevé, et un arbre à cames plus « agressif », il a gagné 5 ch. En revanche, son couple maxi a perdu 1 mkg, et s'il n'en concède que 0,3 au VW, il en rend 1,6 (soit quelques 10 %) aux Opel et VW. En matière de puissance spécifique, il s'apparente à l'Opel : dans ce domaine, en fait, le Ford Turbo et le VW 16 soupapes, plus sophistiqués, peuvent faire valoir des rendements au litre nettement plus élevés.

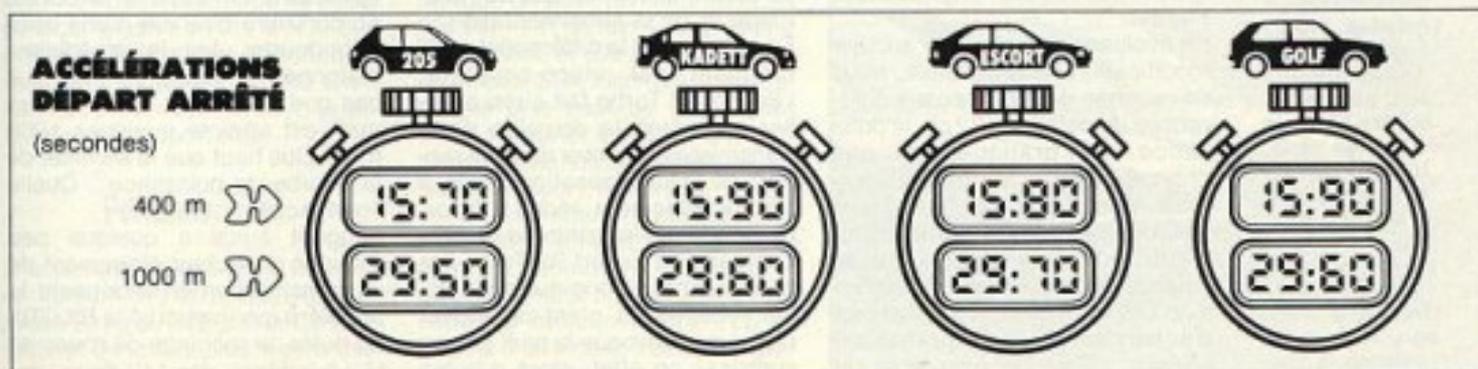
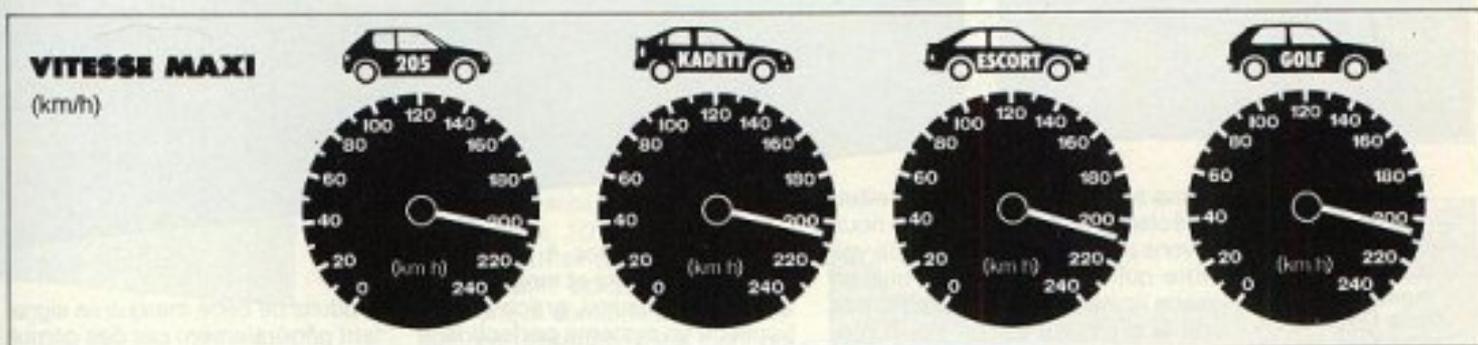
Figurant dans ce match à titre de modèle de référence, la Golf GTI 16 S ne présente aucune modification depuis que nous l'avons confrontée à la Delta HF Turbo dans notre numéro d'août dernier (n° 295). Ce n'est pas le cas, nous venons de le voir, de la Kadett GSi et de la 205 GTI 1.9. Outre leur augmentation de cylindrée, celles-ci ont été pourvues d'un freinage renforcé, ce qui apparaît logique en fonction de l'augmentation des

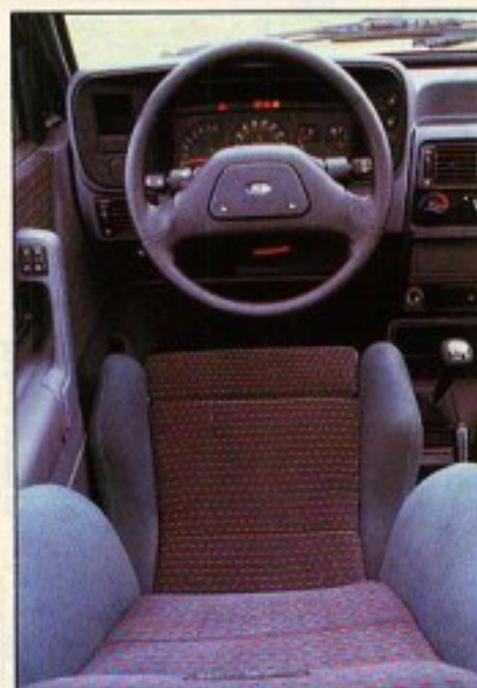


performances. Mais le moins que l'on puisse dire, c'est que les deux constructeurs n'ont pas traité le problème de la même manière. Peugeot l'a fait avec sérieux, en remplaçant enfin (nous le réclamions à cor et à cris depuis long-

temps) les tambours arrière par des disques. Opel l'a pris pardessus la jambe, en se contentant d'agrandir les tambours arrière... A cet égard, l'Escort RS Turbo fait preuve d'originalité avec son système anti-blocage méca-

que SAB. Nous verrons si le surcroît de sécurité que l'on peut en principe en attendre suffit à lui pardonner son dispositif mixte disques-tambours... Celui-ci a été renforcé par rapport à la version « 5 000 exemplaires » essayée





La montée en puissance s'accompagne inévitablement — hélas — d'une montée en prix. Dans l'ensemble, elles sont toutes généreusement équipées. Mais la qualité des finitions trahit leur origine de petites berlines de grande série... Un bon point à Peugeot quand même : un honnête volant en cuir a (enfin) remplacé l'immonde chose en plastique qui offense la vue dans la GTI 1.6...

dans notre numéro 289. En effet, précisons-le tout de suite, nous avons désormais affaire à une voiture qui n'est plus construite en série limitée, comme c'était le cas de la première Escort RS Turbo, mais produite selon un processus normal.

En évoluant, elle n'a subi aucune modification fondamentale, mais on recense de nombreuses différences de détail. A 132 ch, la puissance n'a pratiquement pas changé, mais le turbo est désormais refroidi par eau, le rapport volumétrique a été fractionnellement réduit, le dessin de la culasse et du collecteur d'admission ont été revus, les soupapes d'échappement sont traitées au sodium... Tout un ensemble de

mesures destinées à rendre ce moteur plus fiable et moins brutal, et plus sobre aussi, grâce en particulier à un système perfectionné de contrôle électronique de l'allumage et de la suralimentation. En conservant le différentiel autobloquant par visco-coupleur, l'Escort RS Turbo fait aussi cavalier seul dans le domaine de la transmission. A noter que son rapport de démultiplication finale a été sensiblement réduit : désormais, comme le montre le tableau comparatif, l'Escort RS Turbo tire nettement plus long que ses rivales. A cet égard, c'est cependant l'Opel qui provoque la plus grosse surprise : en effet, alors que les

produits de cette marque se signalent généralement par des démultiplications démesurées, la GSi est au contraire pourvue d'une boîte ultra-courte : les intermédiaires plafonnent quelques 20 km/h plus bas que les autres, et sa vitesse maxi est atteinte quelques 1000 tr/mn plus haut que le sommet de la courbe de puissance... Quelle volte-face !

Peugeot aussi a quelque peu remanié le secteur étagement de sa transmission en allongeant la première (par rapport à la BX GTI). En outre, le montage de roues de 15" à la place des 14" de la ver-



sion 1,6 litre, a contribué lui aussi de façon globale à faire tirer la 205 plus long, tant sur les intermédiaires qu'en cinquième : 33,66 km/h aux 1 000 tr/mn contre 30,1, la différence est importante.

Performances

N'accusant que 895 kg, la 205 GTI en version 1,9 litre, bien qu'elle avoue 20 kg de plus que la 1,6 litre, reste et de loin la plus légère des « Survoltées » : 105 kg de moins



que ses rivales, soit un avantage de plus de 10%. Il en résulte qu'elle peut se prévaloir du meilleur rapport poids-puissance du lot. Dans le domaine aérodynamique, en revanche, c'est Opel qui marque un point (évidemment) : la GSi est — et de loin — la plus fine des quatre, et elle possède aussi le meilleur SCx, bien que le maître-couple plus petit de la Peugeot fasse regagner à celle-ci une partie de son handicap en traînée. La Golf et l'Escort, malgré sa carrosserie récemment remaniée, sont nettement lâchées par les deux autres. En somme, la division évoquée plus haut à propos des rendements moteurs entre 205 et Kadett d'une part, Escort et Golf de l'autre, s'affirme : les deux pre-

mières, pourvues de mécaniques moins élaborées, combient leur handicap par leurs cylindrées plus fortes et leur aérodynamique plus élaborée.

En termes de performances, ces observations se traduisent de façon tout à fait logique par des résultats extrêmement voisins : 4 km/h seulement séparent les 209 km/h de l'Escort (bien aidée par sa démultiplication longue dans cet exercice) des 205 km/h (comme il se doit !) de la 205.

En matière d'accélération, cependant, renversement des valeurs. La Peugeot, la moins rapide des quatre, se révèle la plus nerveuse (grâce à son faible poids), mais de fort peu : entre 1 et 2/10^{èmes} aux 400 m comme au km départ arrêté, où nos quatre « Survoltées » justifient brillamment leur nom de baptême en battant toutes les 16" et les 30" : chapeau !

Finalement, c'est en reprises que l'écart se creuse le plus, mais surtout grâce à un artifice. En effet, avantagée dans cet exercice par sa boîte courte, l'Opel met environ une seconde de moins que les autres à monter de 100 à 140 km/h en cinquième, alors que les mesures effectuées en quatrième permettent à la légère 205 de revenir à la hauteur de la GSi. Enfin, les mesures de consommation confirment elles aussi combien ce match est équilibré : elles ne varient en effet tout au plus que d'un demi-litre aux cent kilomètres ! La Peugeot (la plus légère) et l'Opel (la plus fine) gagnent d'une courte tête devant la Golf et l'Escort qui, là c'est une surprise, se montre d'une sobriété étonnante pour une voiture à moteur turbo : pas plus de 13 l/100 km.

C'est la preuve que son système de gestion électronique est diablement efficace.

MATCH
sport-auto



Comportement routier

Une première observation: nos quatre « Survoltées » sont chaussées par quatre marques de pneus différentes! Rien d'étonnant, au demeurant, à ce que la Peugeot soit équipée de Michelin, l'Opel d'Uniroyal et l'Escort (mise au point chez Ford Special Vehicle Engineering en Angleterre) de Dunlop: chacun a tendance à travailler avec le fournisseur le plus proche. Question dimensions, la mieux pourvue est la dernière citée, qui dispose des enveloppes les plus larges et les plus basses, devant la 205, qui est montée d'un cran et s'est offerte des roues de 15" elle aussi... La Golf et la Kadett, en revanche, restent fidèles aux 14". Cette dernière a abandonné les profil 60 de la version 1,8 pour des 65 qui lui confèrent une circonférence accrue, au lieu de passer à 15": affreux détail... Rayon suspensions, c'est l'Escort qui présente les modifications les plus importantes par rapport au modèle précédent. Il est vrai que si vous avez lu notre compte-rendu d'essai de l'ancienne RS Turbo, ceci ne saurait vous surprendre, car nous avions conclu, au sujet de son comportement, que les techniciens de Ford avaient du pain sur la planche... Or, ô horreur, quelle est la première différence qui nous apparaît en examinant le nouveau modèle? Les bras qui renforçaient la base du train avant McPherson ont tout bonnement disparu, laissant à la barre anti-roulis le soin de les remplacer... Fichtre! Voilà qui n'est assurément pas de bon augure, si l'on se souvient que le défaut majeur que nous avons relevé au volant de la « 5000 exemplaires » était le guidage défaillant de ses roues... Les ressorts ont été quelque peu durcis, mais le débattement a été augmenté à l'avant, où les amortisseurs ont été assouplis par rapport



à l'arrière. Le but poursuivi était de rendre le train avant moins directionnel, et de diminuer ainsi les inquiétants louvoisements du modèle précédent.

Disons-le d'emblée : à notre grand regret, nous n'avons guère constaté de différence, et l'objectif nous paraît encore loin d'être atteint. L'effet de couple dans le volant quand on accélère avec les roues braquées est encore important, l'action du visco-coupleur est toujours très perceptible, et si le comportement est effectivement moins nerveux, au prix d'une sensation de lourdeur accrue, il reste délicat lorsque la chaussée est inégale. Les réactions de direction peuvent être violentes, et la rigidité de la caisse semble parfois prise en défaut : est-ce une conséquence du montage de pneus à profil ultra-surbaissé ? Quoiqu'il en soit, si on entre sur les freins en virage, l'arrière déboîte sans se faire prier, il n'y a pas de problème. Toutefois, si l'on sollicite beaucoup d'appui, les suspensions consentent trop de roulis, et la vitesse de passage en virage comme la précision de la trajectoire s'en ressentent. La nouvelle Escort RS Turbo n'est sans doute plus le cheval de rodéo auquel faisait penser l'ancienne. Mais si elle se laisse plus aisément dompter, c'est au prix d'une perte d'efficacité qui n'a pas pour autant résolu toutes ses difficultés de conduite.

Seul le combiné de la 205 GTI 1.9 est complet et bien organisé. Celui de la Golf se contente du minimum (mais l'ordinateur de bord peut fournir la température d'huile) et celui de la Ford, qui sent l'Escort de base, est pitoyable. Quant au combiné-gadget de l'Opel, il est carrément illisible... mais sans importance, tant il est précis !

D'autant que, côté freinage, nous sommes perplexes... Sur notre circuit d'essai à Montlhéry, en effet, la combinaison de l'antiblocage et des tambours arrière s'est traduite rapidement par une perte d'efficacité considérable. Toutefois, il est juste de corriger cette constatation en précisant que le phénomène ne peut être mis en évi-

dence de la sorte sur la route, même à cadence soutenue. Reste tout de même une certaine méfiance...

En appui, au volant de la Kadett, on ressent la même impression de lourdeur qu'à celui de l'Escort. Pourtant, avec plus de quatre tours de volant entre butées, la direction est encore plus démulti-

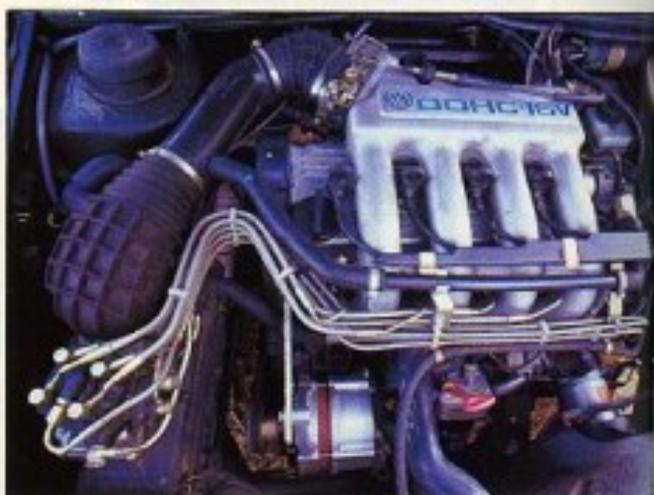
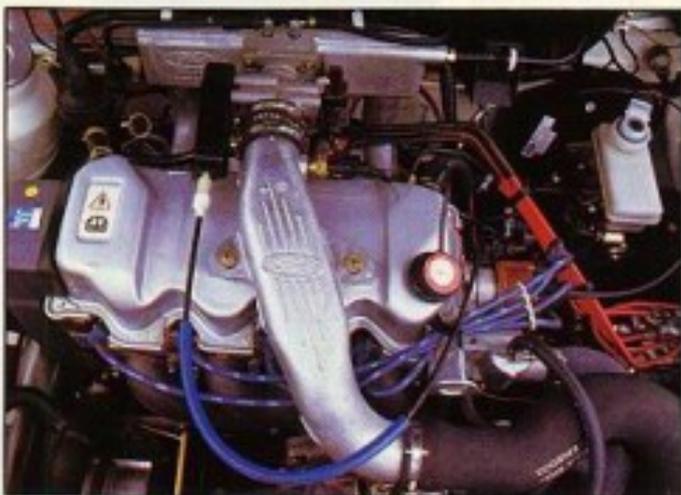
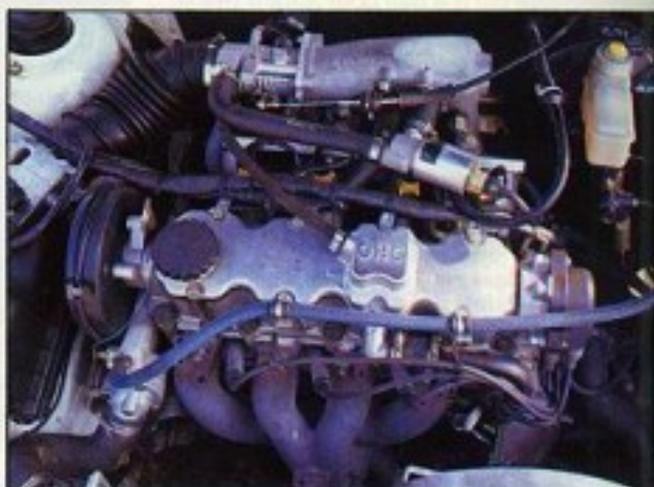
MATCH
sport-auto



PERFORMANCES MESUREES		205 GTI 1.9	Kadett GSI 2.0	Escort RS Turbo	Golf GTI 16S
La vitesse	maxi (km/h)	205	206	209	207
Les accélérations	400 m départ arrêté	15"7	15"9	15"8	15"9
	1000 m départ arrêté	29"5	29"6	29"7	29"6
	De 0 à 60 km/h réels	4"	4"6	4"9	4"2
	De 0 à 80 km/h réels	5"9	6"8	7"1	6"2
	De 0 à 100 km/h réels	8"6	10"	9"9	9"
	De 0 à 120 km/h réels	12"3	14"	12"9	12"5
	De 0 à 140 km/h réels	16"7	19"5	18"	17"3
De 0 à 160 km/h réels	26"3	28"	25"4	25"	
De 80 à 140 km/h réels	10"8 (2 ^e -3 ^e)	13"	10"9 (2 ^e -3 ^e)	11"1 (2 ^e -3 ^e)	
Les reprises	De 100 à 140 km/h réels en 5 ^e	14"9	13"7	14"6	14"9
	A partir de 50 km/h réels en 4 ^e (400/1000 m)	15"5/29"8	15"6/29"7	16"6/31"	16"4/30"9
CONSOMMATION					
	Conduite sportive (litres/100 km)	12,5	12,5	13	13
	Autonomie à ce rythme (km)	moins de 400	près de 400	350	400
	Normes UTAC (90/120/cycle urbain)	5,9/7,7/9,7	4,9/7,2/8,2	6,6/8,3/10,9	6,1/7,5/10,9



Deux doctrines en présence pour se procurer des chevaux : sophistication technologique pour VW avec son 16 soupapes et pour Ford avec son turbo refroidi par eau, contre simplicité pour Opel et Peugeot, qui ont tout simplement opté pour une augmentation de cylindrée. Finalement, les résultats sont étonnamment voisins.





pliée. Ses suspensions consentent elles aussi trop de roulis, et le manque de précision de son comportement se trouvait sans doute accentué par celui des Uniroyal, notoirement plus souples que les autres pneus en présence, ainsi que par les jantes plus étroites d'un demi-pouce dont cette voiture est équipée. En outre, on ressent la même sensation un peu vague au contact de la pédale de freins.

Au premier abord, l'amortissement donne l'impression d'être trop mou. Cela se confirme dans la première partie de sa course, au détriment du confort et de la motricité sur chaussée inégale.

En revanche, une fois la Kadett en appui, elle se révèle extrêmement saine, sûre, et même efficace. La preuve: sur le circuit, elle ne concède guère plus d'une seconde à la Golf sur un chrono d'un peu plus de trois minutes, ce qui est tout à son honneur, et même flatteur si l'on considère la réputation non usurpée de cette dernière.

Les nostalgiques de l'ancienne Golf — dont je suis, je l'avoue — n'ont pas retrouvé dans l'actuelle le caractère vif et alerte qu'ils appréciaient par-dessus tout. En s'embourgeoisant, elle est devenue plus confortable, plus spacieuse, mais moins aiguisée, moins sportive aussi. Elle conserve tout de même un comportement routier d'une qualité et d'une efficacité exemplaires à tous points de vue. Aucun défaut patent, aucune lacune, une homogénéité sans faille. La rigueur dans toute sa splendeur. Et, naturellement, le merveilleux moteur à 16 soupapes met encore plus en valeur toutes ces vertus. On peut sans doute lui reprocher un certain manque de punch, un caractère un peu trop raffiné, dénué de toute aspérité. Il désorienté et même déçoit par l'absence de sensation que procurent ses montées en régime impavides linéaires. Mais ce n'est qu'une apparence trompeuse, car il n'est pas dépourvu de brío, les mesures en font foi. La boîte, les freins, la direction moins démultipliée que celle de l'Opel, mais qui ne donne pourtant aucune impression de lourdeur, tout fonctionne de manière adéquate. Cette voiture aux manières impeccables décourage la critique.

Mais la 205 GTI 1.9, elle, suscite l'enthousiasme! Tout bien considéré, pourtant, elle ne peut rivaliser en homogénéité avec la Golf, car elle n'est pas dépourvue de tout défaut. Le plus gênant est la tendance de son moteur à galoper à bas régime, qui rend la conduite en ville éprouvante. C'est vrai que de toutes façons, circuler dans les

MATCH
sport-auto

embouteillages n'a rien de drôle. Mais là, c'est une corvée carrément pénible et pour cette raison, l'usage de cette voiture en ville, où ses qualités de maniabilité et de nervosité font pourtant merveille, est vite rebutant. Dommage. Une distribution exagérément croi-

sée est sans doute responsable de cette anomalie. En revanche, ce moteur se révèle, dans cette version, incomparablement plus vivant que sous le capot de la BX GTI, où il nous avait déçu par la fadeur de son caractère. En vérité, la différence est saisissante,

d'autant plus qu'il a 140 kg de moins à entraîner. Entre 2000 et 6500 tr/mn, il se montre très disponible, et il monte avec beaucoup d'allégresse jusqu'aux environs de 6500 tr/mn. Au-delà, il s'essoufle un peu, mais à vrai dire, il est inutile d'insister,

FICHE TECHNIQUE		205 GTI 1.9	Kadett GSi 2.0	Escort RS Turbo	Golf GTI 16S
MOTEUR					
L'architecture	Type (cylindres) Position	4, en ligne AV, transversal incliné vers l'AR	4, en ligne AV, transversal incliné vers l'AV	4, en ligne AV, transversal incliné vers l'AV	4, en ligne AV, transversal incliné vers l'AR
	Construction (bloc/classe) Arbre(s) à cames (entraînement)	alulalu simple en tête (courroie)	fontelalu simple en tête (courroie)	fontelalu simple en tête (courroie)	fontelalu (16 soupapes) double en tête (courroie + chaîne)
Les chiffres	Alimentation/allumage	injection électronique Bosch LE-2 Jetronic + allumage électronique	gestion intégrale Bosch Motronic	injection mécanique contrôle électronique Bosch KE-Jetronic + allumage cartograph. (gestion allumage + pression de suralim.) turbo Garrett T3 (pression maxi = 0,5 bar) + échangeur air/air	injection mécanique Bosch KA-Jetronic + allumage cartograph.
	Suralimentation	—	—	—	—
Les chiffres	Lubrification	radiateur d'huile	radiateur d'huile	—	échangeur huile/eau
	Cylindrée (cm ³) Alésage x course (mm) Rapport volumétrique Régime maxi (tr/mn) Puissance (ch DIN à tr/mn) Puissance au litre (ch) Couple maxi (mkg à tr/mn) Couple au litre (mkg)	1905 83 x 88 9,6 6700 130 à 6000 68 16,8 à 4750 8,8	1998 86 x 86 10 7000 130 à 5600 65 18,4 à 4600 9,2	1597 80 x 79,5 8,2 6500 132 à 5750 83 18,4 à 2750 11,5	1781 81 x 86,4 10 7000 138 à 6100 78 17,1 à 4600 9,6
TRANSMISSION					
Aux roues	Boîte de vitesses (rapports)	AV 5	AV 5	AV 5	AV 5
	Vitesse théorique (km/h) à 1000 tr/mn en :				
1 ^{re}		9,96	9,0	8,75	8,3
	2 ^e	15,73	14,3	14,41	13,8
3 ^e		21,40	20,8	21,53	19,9
	4 ^e	27,23	27,4	29,09	25,5
5 ^e		33,66	34,5	36,50	31,6
	Vitesse théorique maxi (km/h) sur intermédiaires (1/2/3/4) Autobloquant	67/105/143/182 non	63/100/146/192 non	57/94/140/189 visco-coupleur Ferguson	60/88/144/184 non
CARROSSERIE-CHASSIS					
Type	SCx (m ²)	3 portes 0,605	3 ou 5 portes 0,57	3 portes 0,673	3 ou 5 portes 0,68
	S (m ²)	1,78	1,90	1,87	1,92
Cx	Suspension AV	0,34	0,30	0,36	0,35
	Suspension AR	McPherson (triangles) + barre anti-roulis	McPherson (triangles, déport négatif) + barre anti-roulis essieu de torsion, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis	McPherson + barre anti-roulis	McPherson (triangles) + barre anti-roulis essieu de torsion, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis
Direction	Diamètre de braquage (m)	bras tirés, barres de torsion transversales, barre anti-roulis crémaillère	crémaillère	crémaillère	crémaillère
	Tours de volant	11,7	10,5	11,1	10,5
Freins AV	Freins AR	3 3/4	4 1/4	3 3/4	3 3/4
	Antiblocage	disques ventilés disques non	disques ventilés tambours non	disques ventilés tambours SAB Lucas Girling (mécanique)	disques ventilés disques non
POIDS contrôlé/constructeur					
Total (kg)	Répartition AV/AR	895/675 560/335 (62,5/37,5 %)	1 000/1 000 (5 portes) 610/390 (61/39 %)	1 000/980 595/405 (59,5/40,5 %)	1 000/960 610/390 (61/39 %)
	RAPPORT POIDS/PUISSANCE réel				
(kg/ch DIN)	6,9	7,7	7,6	7,2	
DIMENSIONS-CAPACITÉS					
Empattement (mm)	Voie AV/AR (mm)	2420	2520	2400	2475
	Longueur/largeur (mm)	1383/1344	1406/1406	1423/1439	1427/1422...
Hauteur (mm)	Jantes	3705/1572	3998/1666	4061/1650	3985/1680
	Pneumatiques	1355	1395	1350	1395
Réservoir d'essence (litres)	Coffre (dm ³)	6 J 15 (alu)	5 1/2 J 14 (alu)	6 J 15 (alu)	6 J 14 (alu)
		185/55 VR 15	185/65 VR 14	195/60 VR 15	185/60 VR 14
Coffre (dm ³)		50	52	48	55
		290/1200	390/1000	360/1348	410/1360

compte tenu de la largeur de sa plage d'utilisation. On a donc, sur route, généralement intérêt à ne pas attendre que le limiteur entre en action pour se servir — c'est d'ailleurs un régal — de la boîte, rapide comme l'éclair et parfaitement étagée. Les freins, évidemment, ont profité du montage de disques à l'arrière pour devenir irréprochables. En vérité, ils nous ont même épatés, non seulement par leur puissance, mais par leur endurance, qui semble tout bonnement impossible à prendre en défaut.

Plus surprenants, en revanche, sont les progrès que nous avons enregistrés en tenue de route comme en confort, car nous nous y attendions moins, malgré le renforcement de l'équipement pneumatique. Or, les retouches qui ont été apportées aux voies (1 cm de moins devant, 1,1 cm de plus derrière) ainsi qu'aux amortisseurs arrière se traduisent de manière concrète par un comportement moins pointu quand on est amené à couper les gaz en appui, et par une meilleure capacité d'absorption de la suspension. Bien sûr, celle-ci demeure tout de même la plus rude de toutes, avec des débattements très limités. Mais, incontestablement, elle est devenue moins éprouvante que par le passé, en particulier sur les petites inégalités.

Le plus spectaculaire — et le plus apprécié aussi — c'est cependant dans le comportement plus sage du train arrière en virage qu'on le trouve. Certes, il est encore vif, mais plus au risque de vous prendre de court. Quand on lève le pied en appui, la glissade se déclenche plus progressivement, et se contrôle donc plus facilement aussi. C'est beaucoup plus sûr, sans que pour autant l'extraordinaire agilité de la 205 GTI y ait perdu si peu que ce soit. Le contrôle du roulis est impeccable, la direction aussi légère que rigoureusement précise, les changements de cap s'opèrent sans aucune inertie et la motricité est sans défaut, en tout cas sur sol sec. En accélérant à fond sur les trois premiers rapports, on ressent un peu d'effet de couple dans le volant. Mais le phénomène est à peine désagréable, et il n'affecte nullement la tenue de cap. Au chrono, la nouvelle 205 GTI s'avère de loin la plus rapide sur le circuit routier de Montlhéry. Elle s'y montre aussi et de loin, la plus amusante et la mieux adaptée à la conduite sportive.

Confort, équipement

Mieux suspendue, donc, la 205 GTI 1.9 se présente par ailleurs

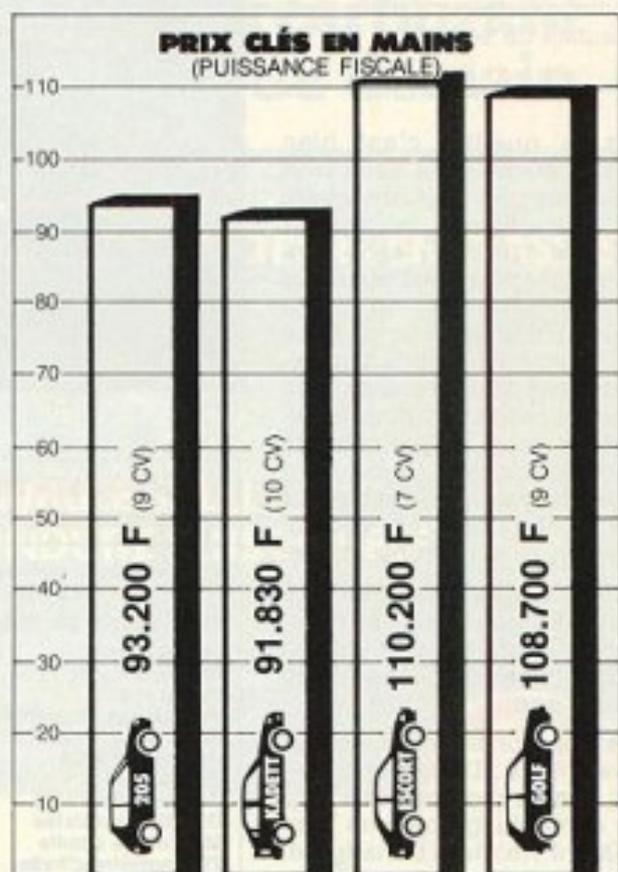
dans une configuration très proche de celle de la 1.6. Ce qui fait le plus plaisir, c'est l'honnête volant à jante de cuir remplaçant l'immonde chose en plastique qui offensait jusqu'à présent la vue. D'autre part, l'assise des sièges, dont la draperie rappelle celle de la Turbo 16, nous a semblé plus profonde. Sinon, nous avons retrouvé la position de conduite

L'Opel peut encourir le même reproche. De forme tourmentée et massive, son tableau de bord s'orne — mais le terme est bien mal choisi ! — d'un combiné à affichage par cristaux liquides particulièrement déplacé dans une voiture sportive, car imprécis et pour tout dire à peu près illisible. C'est l'exemple même du gadget à proscrire. Comme toujours, le volant



dominante et le combiné à six cadrans, à la fois complet et lisible, l'angulation des pédales discutable, le pare-soleil trop échancre à l'endroit de son articulation qui protège mal de l'éblouissement, la moquette coq-de-roche un peu tape-à-l'œil, la finition un peu ordinaire, l'habitacle pas très vaste et le coffre étriqué que nous connaissons bien.

La 205, il est vrai, est sensiblement plus compacte (3,70 m contre environ 4 m) que ses rivales. Des quatre, c'est l'Escort la plus longue, bien que son empattement soit le plus court de tous... Elle est évidemment plus spacieuse, et dispose en série d'un équipement particulièrement complet : magnifiques baquets Recaro, toit ouvrant, en plus du verrouillage centralisé et des vitres électriques (également d'origine sur la Peugeot dans cette version). En revanche, son tableau de bord est d'une affligeante pauvreté : compte-tours type « quart de Brie », ni manomètre ni thermomètre d'huile. Globalement, sa présentation intérieure s'apparente trop à l'Escort de base...



quasi vertical dérouté un peu au début, et les sièges, dont l'assise trop plate manque de rembourrage, ne sont pas aussi confortables que ceux de l'Escort. Le moteur 2 litres a perdu le caractère creux du 1,8 litres, il est beaucoup plus allant et rond; à cet égard, le progrès en agrément dépasse de beaucoup ce que la seule différence de cylindrée pouvait laisser attendre. On le doit sans doute à l'aide rapports raccourcis. La suspension, on l'a évoqué plus haut, est trop faiblement amortie au début de sa course, et n'absorbe de ce fait pas assez les petites inégalités. Mais globalement, le confort est plutôt satisfaisant, encore qu'à vitesse élevée, les remous d'air (comme dans la Peugeot d'ailleurs) s'avèrent trop bruyants.

La carrosserie de la Golf, elle, est beaucoup plus discrète. C'est d'autant plus apprécié que la sonorité subtile du 16 soupapes a de quoi plaire aux oreilles mélomanes. Heureusement d'ailleurs, car elle se fait entendre sans complexes, et d'autant plus qu'on n'hésite pas (on y a tout intérêt d'ailleurs) à monter les régimes. L'habitacle est vaste, la position de conduite impeccable, le tableau de bord simple et massivement laid, la décoration ingrate et austère. Mais l'ensemble respire le sérieux et la qualité. On éprouve le sentiment que cette voiture est fabriquée avec soin, qu'elle résistera bien aux injures du temps. Dommage seulement qu'elle manque autant de séduction.

ses notes qui auraient pu facilement être évitées, comme le tableau de bord-gadget, l'équipement pneumatique frileux et, plus sérieux, les freins arrière à tambour, compromettent l'homogénéité de l'ensemble et le plaisir de conduite. C'est d'autant plus regrettable qu'à moins de 92 000 F, la GSi 2 litres est la meilleure affaire du lot.

L'Escort Turbo, à un peu plus de 110 000 F, est la moins bonne. Il est d'ailleurs surprenant de constater qu'elle est plus chère (de peu il est vrai) que la Golf, qui n'a jamais eu la réputation d'être bon marché... Nous espérons davantage des remaniements opérés en vue de « calmer » un peu la fougue mal contrôlée de son tempérament, et nous avouons que nous ne sommes pas parvenus à nous faire une opinion vraiment arrêtée sur son système antiblocage de freins. Mais le fonctionnement de son moteur turbo est l'un des plus perfectionnés que nous connaissions, et il procure beaucoup de plaisir. Quant à l'équipement, qui est généreux,

il peut en partie expliquer le prix élevé.

Celui de la 205 GTI 1.9 constitue une heureuse surprise. La petite bombe de Peugeot va sans doute s'arracher, et ce sera justice. Bien sûr, si son moteur a grossi, son volume est resté le même, et ceci constitue sa limite. Mais pour le reste, il faut reconnaître que Peugeot a « tout bon ». Les quelques reproches que l'on pouvait adresser à la version 1.6 (manque de souffle, freinage litigieux, tenue de route pointue, volant hideux) ont tous été pris en compte par le constructeur, qui nous a rendu une copie désormais impeccable. De nos quatre « Survoltées », la 205 GTI 1.9 est largement la plus endiablée, la plus sportive, celle qui vous donnera le plus de plaisir. Elle est irrésistible! □

MATCH
sport-auto



Mais la qualité, c'est bien connu, cela se paie. Et la Golf 16 S n'est pas la moins chère des « Survoltées », puisqu'elle frôle les 110 000 F sans être pour autant plus généreuse que ses concurrentes: la seule chose qu'elle offre en plus, ce sont quatre soupapes supplémentaires! Mais trêve de plaisanteries: elle est la plus homogène, la plus polyvalente, la plus indémodable. Et, ce n'est pas tout à fait négligeable aux yeux de certains, c'est elle qui possède la meilleure image.

D'ailleurs, BCBG et autres NAP (Neuilly-Auteuil-Passy) en raffolent, et les délais de livraison prouvent que son succès ne se dément pas.

Face à ce monument, l'Opel fait bonne figure. Dans cette version, elle se montre beaucoup plus agréable, grâce à un tempérament vraiment transfiguré. Dommage que quelques faus-

ÉQUIPEMENTS ET OPTIONS (F)

	205 GTI 1.9	Kadett GSI 2.0	Escort RS Turbo	Golf GTI 16S
Prix de base (3 portes) (5 portes)	93.200 —	91.830 93.385	110.200 —	108.700 112.850
Puissance fiscale (CV)	9	10	7	9
Jantes alliage	série	série	série	série
Sièges baquets	non	série	série	série
Volant cuir	série	non	non	non
Verrouillage centralisé	série	série	série	série
Vitres électriques	série	série	série	série
Rétroviseur droit	non	série	série	série
Toit ouvrant	2.800	3.346	2.430	3.270
Peinture métallisée	1.450	1.628	1.570	1.520
Direction assistée	non	3.216	non	5.385
Manomètre d'huile	série	série	non	non
Thermomètre d'huile	série	non	non	série