

CONTACT AVEC...

...SEAT 1430 COUPE : MUY BIEN



Une instrumentation groupée sous une visière anti-reflets et un volant à trois branches.

● En fait, peu d'automobilistes connaissent la firme Seat, sorte de filiale Fiat en Espagne, qui monte à sa manière, ou modifie selon ses goûts, divers modèles turinois, ne serait-ce qu'en dotant de quatre portes des voitures prévues en deux. Il y a deux ans, la firme espagnole lançait un petit coupé à la ligne originale, étudié et réalisé exclusivement par Seat. La base plateforme provient de la 127 sur laquelle repose une carrosserie deux portes avec, à l'avant et à l'arrière, des éléments incorporés en plastique faisant office de pare-chocs. La surface vitrée offre une visibilité panoramique intéressante, bien que le montant gauche soit gênant, en particulier si l'on conduit loin du volant. Si ce coupé dispose de deux places avant acceptables pour des gens de taille moyenne, en revanche, à l'arrière, on est logé à l'étroit et seuls les enfants y seront à l'aise. Lors de son lancement, cette voiture était animée par un 1 200 cm³. Aujourd'hui, une nouvelle version, dotée d'un moteur plus étoffé, un 1 438 cm³ (77

ch à 5 600 tr/mn - 11,5 mkg à 2 800 tr/mn s'ajoute au modèle précédent. Inutile de souligner qu'il s'agit d'une traction avant à moteur transversal, solution en usage chez Fiat depuis quelques années déjà. Bien installé derrière le volant, on se sent tout de suite très à l'aise, la visibilité, la lecture des instruments, la position du levier de vitesse, tout est prévu pour créer une atmosphère agréable. Contact, démarreur, le moteur ne manifeste aucune réticence. On enclenche la première et la voiture réagit directement. Le moteur monte allègrement en régime sans à-coups ni vibrations. Néanmoins, la sélection des rapports de la boîte manque de précision et l'on retrouve là le défaut habituel des 127, en particulier pour le passage 1^o-2^o. Autre particularité : le volume sonore est très important, notamment au-dessus de 3 500 tours et Seat se doit de supprimer ce défaut désagréable. Signalons toutefois que l'on s'amuse beaucoup au volant de cette voiture très alerte et très vive. Sa tenue de route n'est pas déroutante mais, dès que

...TOYOTA CRESSIDA : PRESENTATION ET FERMETE



Un 1 430 cm³ sous le capot et un élément complet pare-chocs - calandre tout en plastique.

● La première européenne de la Toyota Cressida remonte au dernier Salon d'Amsterdam, du moins pour la berline et le break. Quelques mois plus tard, arrivait le coupé. Point n'est besoin de se pencher sur la technique, plus que conventionnelle, et l'on ne peut que regretter la présence d'un essieu arrière rigide tandis que la Cressida destinée au marché japonais bénéficie de quatre roues indépendantes. La carrosserie n'est ni belle ni laide, disons simplement que son style est fort différent de celui des berlines actuelles. Cela dit, la présentation témoigne d'une recherche certaine sans aller trop loin et, de plus, dans la berline, le volume habitable permet de loger, très à l'aise, quatre personnes de corpulence moyenne. Le tableau de bord assez vaste reçoit toute une série d'instruments lisibles sans difficulté et regroupés sous une visière anti-reflets. Sous le capot

prend place un quatre cylindres de 1 968 cm³ doté d'un arbre à cames en tête et développant 89 ch à 5 000 tours. Cette berline se classe donc dans la catégorie des 11 CV, catégorie où elle se retrouve face à la Peugeot 504, la Renault 20 TS, la Fiat 132 2 litres pour ne citer que ces quatre marques. Première constatation lors d'une courte prise en main dans la région de Sarlat : le moteur manque de puissance sans pour autant être trop lymphatique dans les remises en action. Incontestablement, quelques chevaux de plus auraient été les bienvenus. En revanche, on a à sa disposition une transmission qui mérite des éloges pour sa synchronisation et sa précision dans la sélection des rapports. Il faut accepter la Cressida telle qu'elle est. Inutile de la bousculer, elle ne peut rien vous offrir de plus qu'une conduite tranquille, et mieux vaut vivre avec elle en touriste qu'en

...CHRYSLER-SUNBEAM : UNE BONNE PETITE ANGL.



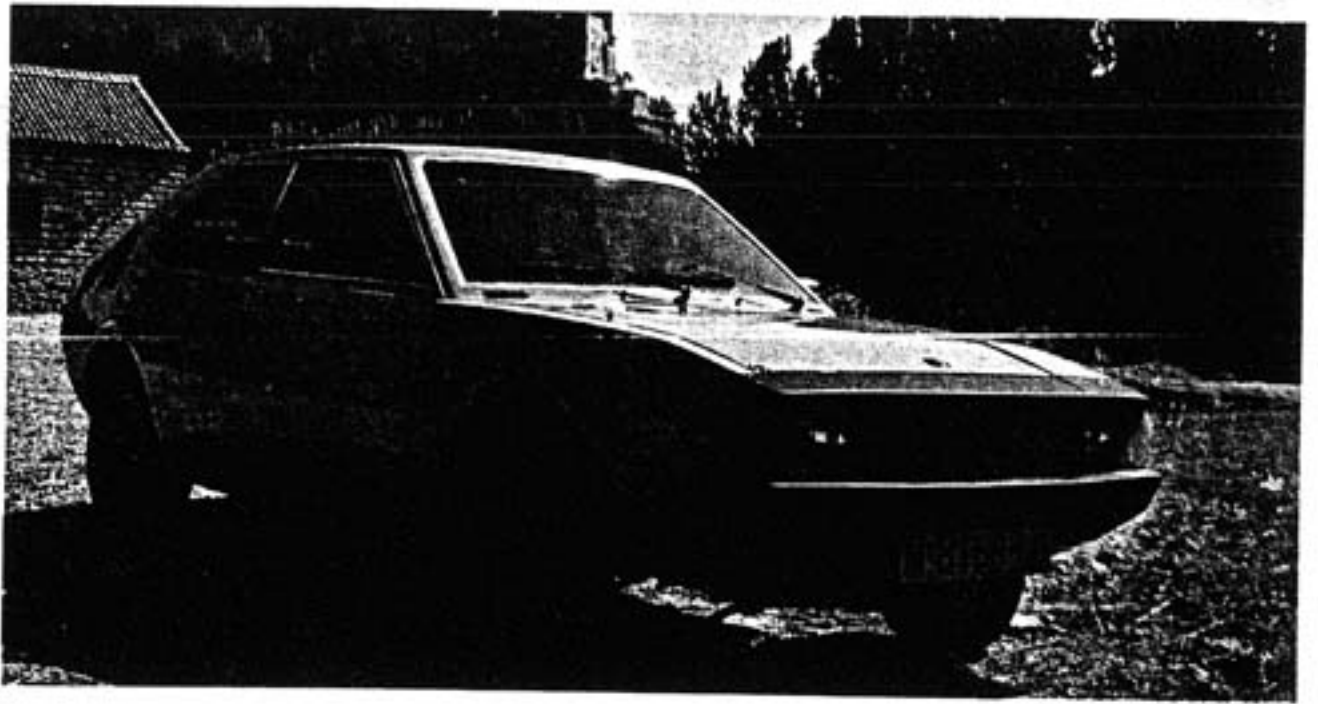
Petit entourage pour une lunette arrière faisant office de couvercle de coffre.

● La nouvelle Sunbeam ne sort pas des sentiers battus en matière de technique. On a délibérément choisi une conception simple et peu onéreuse : moteur avant, roues arrière motrices, suspension avant à roues indépendantes, essieu rigide à l'arrière. Pour satisfaire à la mode actuelle, sa carrosserie, du genre « déjà vu » dispose d'un couvercle de coffre relevable (en l'occurrence, c'est la lunette arrière qui fait office de couvercle, comme sur les Matra Bagheera), et d'une banquette repliable. Ajoutons que plusieurs possibilités sont offertes tant au point de vue de l'équipement que pour les moteurs. Pour notre marché, Chrysler France a choisi d'importer trois versions : la 5 CV - 928 cm³ - 45 ch, la 7 CV - 1 295 cm³ - 60 ch et la 9 CV - 1 595 cm³ - 80 ch. En fait, la première sera la plus diffusée, et c'est pour ce modèle que nous avons opté, lors de la présentation officielle en Ecosse, afin d'effectuer un galop d'essai. Première

constatation : la carrosserie bénéficie d'un volume habitable de bonne dimension et la finition, même sur la version base, ne prête pas le flanc à de trop grandes critiques, la simplicité n'étant pas forcément un défaut. Les sièges offrent un confort correct et la position de conduite ne pourra que satisfaire les plus exigeants. Précisons que sur les versions luxe les dossiers arrière se rabattent séparément. Si l'on apprécie à sa juste valeur, dès les premiers kilomètres, une synchronisation efficace et une sélection précise des rapports, on ne goûte pas les grognements de la pignonnerie sur 1-2-3 auxquels s'ajoutent les bruits du moteur à hauts régimes. Il est vrai aussi, et il convient de le signaler, que nous disposions d'un modèle présérie et certains défauts, par trop importants, disparaîtront au moment de la commercialisation. Le petit quatre cylindres ne manque pas d'allant dans la mesure où on l'utilise un peu sportivement, en

L'on pousse ce coupé dans ses derniers retranchements, on est surpris par une sorte d'augmentation du rayon de braquage choisi, le train arrière devenant légèrement directeur, réaction facilement contrôlable d'ailleurs. La suspension réagit sèchement sans, pour autant, devenir par trop inconfortable, les freins répondent directement et l'apport du servo-frein s'avère bénéfique d'autant que son tarage a été judicieusement choisi.

Très précise, la direction corrige facilement les écarts de trajectoire, mais les inégalités du revêtement routier sont directement retransmises dans les mains du conducteur. Sur accélérations brutales, des effets de couple sont aussi ressentis dans la direction. C'est avec regret que nous avons quitté cette voiture amusante et nous souhaitons que son constructeur la commercialise en France, ce qui nous permettra de la soumettre à nos habituelles mesures afin de la juger d'une manière plus précise.



sportif. Les réactions de l'essieu arrière seront mal digérées par les passagers qui, malgré la présence de sièges corrects, pourront à tout moment vous relater avec précision les effets d'une suspension ferme sinon rigide. La tenue de route reste cependant acceptable, mais il faut encore compter avec une légère imprécision de la direction, direction un peu trop démultipliée mais, au demeurant, très douce et dotée d'un bon rayon de braquage facilitant les manœuvres. L'insonorisation, à notre avis très poussée, filtre sérieusement tous les bruits de roulements, toutes les sonorités du moteur, et il est inutile d'élever la voix pour se faire entendre. Reste le freinage, à la hauteur de la tâche qui lui est confiée tant au point de vue des distances d'arrêt que de la résistance à l'échauffement, mais son assistance, trop importante, amène parfois des blocages intempestifs.



E choisissant le recours aux intermédiaires afin de relancer la voiture, afin de compenser sa faible puissance à bas régime. Agréable surprise avec un comportement routier très sain qui permet d'avaler convenablement les diverses difficultés d'un parcours sinueux. Ajoutons, aussi, que la direction participe pleinement à cet état de fait. Côté suspension, pas de surprise désagréable et, malgré sa simplicité de construction, cette voiture se voit dotée d'amortisseurs convenablement tarés mais qui laissent apparaître une certaine sécheresse de l'essieu arrière sur les dos d'âne et les ondulations à pas rapprochés. Nous n'irons pas plus loin dans nos constatations et nous attendrons notre prochain banc d'essais pour définir plus précisément le caractère de cette Sunbeam qui, en 928 cm³, va attaquer directement aux Fiat 127, Ford Fiesta, Peugeot 104, Renault 5 et autres voitures de ce genre.

