

l'auto-journal

HOMME

N°7

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS
N° 2 - 1^{er} FEV 1974 - PRIX: 3,50 F

www.A310L4.com

EXCLUSIF

**LE PRIX
DE VOS
KILOMÈTRES
APRÈS
LA HAUSSE DE
L'ESSENCE**

une nouvelle presque mini LA FORD 5 CV



BANCS D'ESSAI : 5 CV RENAULT 6 ET OPEL DIESEL

Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 460 L - Espagne : 52 P - Maroc : 3,67 DH - Tunisie : 350 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 90 C.

SPORTIVE NE VEUT PAS TOU



En cette période de restrictions sur la liberté de rouler à sa guise, chacun garde les yeux fixés sur sa propre jauge à essence et aussi... sur le réservoir de son voisin. Montre-moi ta consommation d'énergie, je te dirai quel citoyen tu es ! Dans ce climat, certains montés sur des baudets crient

**ALPINE
310**

8,36 L

■ Le chiffre ci-dessus a été obtenu sur autoroute à la moyenne exacte de 100 km/h. Sur route limitée à 90 km/h, pour une moyenne de 64 km/h, l'Alpine a consommé seulement 7,45 litres.

Depuis le dernier Salon, l'Alpine Renault A 310 est alimentée par un système d'injection

électronique Bosch. Elle conserve, bien entendu, la boîte à cinq rapports et son coefficient aérodynamique très réduit est un élément favorable pour une consommation peu élevée. Son moteur de 1605 cm³, étroitement dérivé de celui de la R 16 TS, développe 127 ch DIN, à 6250 tr/mn. Le couple moteur est de 15 mkg au régime élevé de 5000 tr/mn, ce qui entraîne une souplesse moyenne surtout en cinquième. La hauteur hors tout ne dépasse pas 1,15 m et le poids en ordre de marche de ce coupé à carrosserie en plastique n'excède pas 840 kg. Le moteur est monté en porte-à-faux à l'arrière et le réservoir d'essence à l'avant offre une capacité de 60 litres. Sa vitesse dépasse 210 km/h et son prix est de l'ordre de 52 000 F.

**RENAULT 5
TL**

8,00 L

■ Comme pour l'Alpine, cette consommation a été relevée à la moyenne de 100 km/h sur autoroute. A 64 km/h de moyenne sur route, la Renault 5 TL n'a pas dépassé 6,1 litres, aux 100 : c'est la championne de l'économie.

Sur le modèle 74, la Renault 5 n'a subi aucune modification,

si ce n'est une très légère retouche à la prise d'air du filtre qui doit empêcher celui-ci de se colmater trop vite. Son moteur de 956 cm³ développe toujours 44 ch DIN à 5500 tr/mn le couple maximal est de 6,6 mkg à 3500 tr/mn, le rapport volumétrique de 9,25, interdit évidemment l'emploi d'essence ordinaire. Sa hauteur hors tout est de 1,40 m et ses lignes n'ont pas été spécialement étudiées en fonction de la pénétration dans l'air. Il s'agit naturellement d'une traction avant dotée d'une boîte de vitesses à quatre rapports. Le poids est de 750 kg, soit presque autant que l'Alpine pour des dimensions hors tout bien inférieures. La vitesse maximale reste fixée à 135 km/h et son prix est de 12 000 F, sans compter les éventuelles options.

JOURS DIRE GOURMANDE!



au passage des pur-sang. Notre propos est de démontrer que les voitures sportives issues de la série savent aussi faire des économies. A 90 km/h, à 120 km/h sur autoroute une Renault 5 consomme-t-elle moins qu'une Alpine ? La Matra se révèle-t-elle moins gourmande qu'une Simca 1000 ?

**MATRA
BAGHEERA**

7,84 L

■ La consommation ci-dessus a été aussi obtenue sur autoroute à 100 km/h de moyenne. Sur route, à la moyenne de 64 km/h la Matra a été la plus chère des quatre avec 7,8 litres.

La Matra Bagheera est commercialisée dans le réseau Chrysler France, ce qui permet de la comparer à la Simca 1000.

Comme on le sait, son moteur est frère de ceux de la 1000 Rallye II et de la 1100 TI et avec une cylindrée de 1 294 cm³, il développe 84 ch DIN à 6 000 tr/min. L'alimentation est assurée par deux carburateurs double corps et le taux de compression s'élève à 9,8. Ce groupe arrière transversal ne dispose que d'une boîte à quatre rapports. Comme l'Alpine, la Matra a été étudiée en soufflerie pour une bonne pénétration dans l'air, sa hauteur est de 1,17 m. La carrosserie est aussi en plastique, le poids en ordre de marche est de 885 kg et sa vitesse maximale ressort à plus de 180 km/h. Le prix de la version la mieux équipée essayée ici est de 26 550 F. La Bagheera est la plus récente des voitures françaises.

**SIMCA
1000**

8,02 L

■ A notre grande surprise, la vieille Simca 1000 qui était assez gourmande à ses débuts, a fait pratiquement jeu égal à 100 km/h de moyenne avec la R 5. A 64 km/h de moyenne, elle a consommé 6,4 litres aux 100 km, soit un peu plus que sa jeune rivale.

La Simca 1000 est, de loin,

la doyenne de notre sélection, mais elle reste le plus petit modèle de la gamme Chrysler-France. Son classique moteur arrière de 944 cm³ développe 44 ch DIN à 6 000 tr/mn avec une compression déjà importante de 9,4. Bien sûr la boîte est à quatre rapports, tandis que cette carrosserie à quatre portes et de 1,48 m de haut, ne fait aucune concession à l'aérodynamisme avec des formes plutôt carrées. Le poids en ordre de marche s'élève à 775 kg. Au fil des années, la 1000 a bénéficié de diverses améliorations qui ne peuvent faire oublier son âge. Son prix de 9 550 F est nettement moins élevé que celui de la Renault 5. Malgré cela, on ne parle plus guère d'elle alors que la 1000 reste amusante à conduire.

Avec beaucoup de chevaux, consommez moins d'essence

■ Comme nous le pensions depuis longtemps, la limitation générale des vitesses n'apporte pas grand-chose dans les économies de pétrole et encore moins pour la sécurité générale. Il fallait absolument un prétexte pour en arriver à cette extrémité nullement inéluctable ; la crise de l'énergie a servi de détonateur. Immédiatement les pouvoirs publics ont saisi l'occasion et ils ont brandi le vieux drapeau du civisme national. Dans leur ensemble, les automobilistes ont, durant un premier temps, compris la situation et se sont astreints à lever le pied même si cela, bien loin d'arranger leurs finances, diminuait au contraire leurs revenus. En effet, on ne répétera jamais assez que l'automobile est beaucoup moins un engin de tourisme qu'un outil de travail. Les camions continuent à rouler à fond, dépassant même les voitures sur les routes à 90 km/h, mais qui pourrait établir un bilan de la perte pour l'économie que représente les heures supplémentaires passées chaque jour au volant des voitures ?

Parmi les usagers, il semble s'établir aussi une sorte de discrimination entre ceux qui roulent avec des voitures dites économiques et ceux qui n'ont pas voulu ou n'ont pas pu abandonner leurs automobiles plus puissantes. Certains s'en prennent aux modèles d'apparence sportive qui sont accusés d'être de redoutables dévoreurs de carburant. Nous avons donc voulu rétablir la vérité en démontrant qu'à vitesse égale et légale un modèle dit de sport ne dépensait guère plus que les petites voitures populaires, peu coûteuses par définition.

Deux groupes ont été constitués à l'intérieur d'une même marque, d'une part l'Alpine Renault A 310 face à la Renault 5 TL et d'autre part la Matra-Simca Bagheera face à la Simca 1000 déjà ancienne mais toujours fidèle au poste.

Le même jour, les quatre voitures se suivant à une centaine de mètres de distance pour éviter les effets d'aspiration



se sont élancées sur autoroute avec changement de conducteur tous les 50 km environ. Au bout de 190 km, le temps était de 1 h 53, ce qui correspond à une moyenne de 100,8 km/h. Les consommations donnent les chiffres très voisins annoncés à la page précédente, soit 8,36 l pour l'Alpine, 8,02 l pour la Simca 1000, 8 l exactement pour la Renault 5 et 7,84 l pour la Bagheera. On voit que nos voitures de sport ne peuvent être accusées de jeter l'essence par les fenêtres. A titre indicatif, un autre classement de consommation par 1 000 cm³ de cylindrée donne 8,49 l pour la Simca 1000, 8,36 l pour la Renault 5, 6,1 l pour la Bagheera et 5,2 l seulement pour l'Alpine qui prend donc le titre de championne au rendement énergétique. L'A 310 aligne deux facteurs importants d'économie, sa cinquième vitesse et son injection électronique. Mais la Bagheera avec ses quatre rapports et ses deux doubles carburateurs

fait quand même très bonne figure en face des petites 5 CV.

Après l'autoroute, c'est l'épreuve du retour sur les routes limitées à 90 km/h que nous choisissons les plus sinueuses possibles pour bien marquer la différence avec l'autoroute. Pour 200 km, le temps est de 3 h 07 et la moyenne tombe à 64,1 km/h. Le retour nous a donc pris 1 h 14 de plus que l'aller. Là, les différences de consommation se creusent un peu mais c'est la Matra qui consomme le plus avec 7,8 l à cause du manque de souplesse de sa quatrième. L'Alpine qui doit pourtant souvent rétrograder en quatrième ne dépense que 7,45 l, la Simca 1000 absorbe 6,4 l et la Renault 5 obtient une fois de plus le meilleur résultat avec 6,1 l. Dans cette dernière épreuve, nos deux voitures les plus rapides ont été vraiment à l'ouvrage et il faut bien dire que le plafond de 90 km/h n'est absolument pas fait pour elles. Non seulement, elles se trouvent dangereusement sous-employées mais encore leur mécanique a tendance à souffrir à bas régime.

Reprenons notre classement au rendement énergétique en établissant la hiérarchie en litres aux 100 par 1 000 cm³ de cylindrée. Le classement reste le même que sur l'autoroute, la plus dépensière étant la Simca 1000 avec 6,77 l suivie de la Renault 5 avec 6,38 l et de la Bagheera avec 6,02 l. Une nouvelle fois l'Alpine A 310 se révèle de loin la meilleure à ce jeu pour lequel elle n'est pourtant pas faite, avec un très étonnant 4,65 l. Les modèles capables de gagner des rallyes sont aussi fort bien placés pour l'économie. Ajoutons que nous avons pris volontairement les plus petits modèles de grandes séries. Si nous avions mis à l'épreuve les berlines de cylindrée équivalente aux coupés, Renault 16 TS et Simca 1100 Spécial, nos deux championnes de vitesse auraient pris nettement l'avantage en surclassant devant le juge de paix de la pompe à essence leurs sœurs plus diffusées. □

CONCLUSION

■ La pénurie puis la cascade d'augmentations du prix de l'essence ne doivent pas condamner les voitures sportives à rester au garage. Les exemples que nous avons choisis chez Renault et chez Chrysler-France auraient pu se répéter pour d'autres marques. Il est certain qu'à vitesse égale une Porsche consomme moins qu'une VW Coccinelle. Qui peut le plus, peut le moins, dit-on, mais ce n'était pas évident jusqu'à présent aux yeux de la plupart des automobilistes qui connaissent mal les immenses possibilités des modèles les plus élaborés.

L'aérodynamisme, le maître-couple réduit, la haute compression du moteur, un rapport final de boîte très long et même des carburateurs multiples ou l'injection d'essence bien dosée sont les meilleurs

économiseurs. Le rendement des moteurs les plus travaillés sont très largement supérieurs à ceux des groupes équivalents de série. Sans avoir un goût particulier pour le paradoxe, on peut conseiller à ceux qui veulent épargner le carburant de faire « gonfler » leur mécanique. Depuis des années les résultats de nos essais de tubulures faisaient apparaître cette vérité surprenante : pour dépenser moins d'essence, mettez plus de chevaux dans vos moteurs. Il y a là une notion qui échappe un peu à la logique, mais la mécanique automobile conserve heureusement quelques éléments imprévus qui reviennent dans la lumière de l'actualité à l'occasion d'événements plus politiques que techniques. □

Etude réalisée par B. Carat, R. Séjourné, P. Borne, J.-L. Schmitt.