

revue du sport automobile

# echappement

*Spécial Salon*

**LES NOUVEAUTES 87**

Peugeot 205 GTi-1900/Audi 80  
BMW Série 7/Porsche 928 S4  
Opel Omega/Kadett GSi 2 litres  
Porsche 944S/Alfa 33-1700  
Les multisoupapes Renault, etc

**100**  
**SPORTIVES A L'ESSAI**



# les curiosités du salon

## Peugeot 505 V6 : métamorphose !

**E**lle se faisait attendre cette nouvelle 505 V6. Sans doute pour mieux se faire désirer... Toujours est-il que ce V6, profondément modifié puisqu'il possède un vilebrequin à manetons décalés afin d'offrir un cycle de fonctionnement parfaitement régulier, a métamorphosé notre vieille Peugeot 505. Le bruit de ce V6 est devenu enfin mélodieux et il se distingue par son onctuosité qui rend la conduite de cette bourgeoise berline très agréable. L'agrément, les performances et le comportement sont au rendez-vous... (essai page 57)



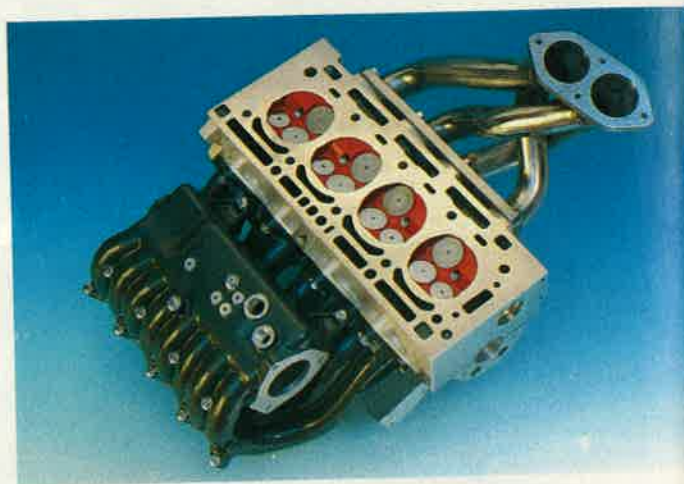
## Porsche 928 S4 : 270 km/h...\_\_\_\_\_

**L**a Porsche 928 S se met également à l'heure des multi-soupapes. Ce n'est qu'une demi-nouveauté si l'on se rappelle que cette même 928, baptisée S4 en Europe, est commercialisée depuis un moment aux States. Toujours la même cylindrée mais 32 soupapes qui portent la puissance à 320 chevaux (contre 310 au 2 soupapes...). Avec quelques aménagements de carrosserie, la vitesse de pointe est portée à 270 km/h...



## Multi-soupapes chez Renault : l'événement !

**V**oilà la Régie investissant sur l'avenir et emboitant le pas sur ses petits camarades en proposant une gamme de moteurs multi-soupapes... prototypes. Mieux vaut tard que jamais mais pour la commercialisation, il faudra attendre encore un peu ! Selon la version officielle, il n'est nullement question que la Régie abandonne le turbo. D'ailleurs, certains de ces moteurs (3 ou 4 soupapes par cylindre) seront associés à un turbocompresseur. Mais peut-être sent-on le vent tourner du côté de Billancourt ?... Notre point sur le marché des sportives (pages 60 et 61) démontre en effet que les « Turbo » accusent le coup ! Plusieurs de ces culasses seront exposées. Sur plusieurs bases Renault et plus particulièrement le V6, le 1700 et le deux litres tout alu. Notons que les culasses 3 soupapes possèdent un ACT pour deux aux quatre soupapes. Rien de plus logique... Renault exposera également un moteur turbodiesel (R21, 25 et Espace) très largement « céramisé ». Les moteurs turbodiesel restent pour le moment l'une des applications les plus réalistes de la céramique en matière de thermodynamique. Sur ce Renault, préchambre de combustion, chambre de combustion, soupapes d'échappement ainsi que leur guide et leur siège, patins de culbuteur, axes de piston, conduits d'échappement et la turbine du turbocompresseur sont concernés par cette technologie.







### Les atouts

- Ligne très originale et moderne
- Moteur puissant et souple
- Performances de très haut niveau
- Confort remarquable
- Comportement très équilibré

### Les points faibles

- Prix

Au Salon de Paris apparaîtra la 928 S4 dotée de culasses 4 soupapes sans que la puissance fasse un bon prodigieux. Une dernière fois, il faut nous contenter de la « simple » 928 S...

Une Porsche 928 S, ce n'est pas seulement une machine à rouler. C'est plus que cela ! C'est une sculpture mouvante, une carrosserie extraordinaire où l'originalité se mêle à l'élégance. Pourtant à ses débuts, la 928 ne rencontra pas un vif succès même aux Etats-Unis, le principal marché destiné à la nouvelle Porsche. La transition avec la 911 était dure, brutale pour les fanatiques de la marque allemande. Et puis, au départ, le gros V8 de la 928 n'enthousiasmait personne. Il était très souple, mais manquait de caractère. Il fallut attendre les 300 chevaux de la 928 S pour qu'il démontre avec plus de brio son potentiel. Un gros V8 de 4,6 litres qui en délivre même 310 aujourd'hui grâce à la gestion électronique qui a permis d'augmenter puissance et couple, mais également de diminuer la consommation. Aujourd'hui, les performances d'une 928 S sont exceptionnelles. Cette belle GT dépasse allègrement les 260 chrono et accélère comme une Porsche 911 Carrera... avec le confort en plus, la docilité, le silence de fonctionnement. Quel contraste avec la brutalité, la violence d'une 911 Turbo ! Tout est doux, facile sur cette 928 S, notamment les commandes que ce soit la boîte (nouvelle synchronisation à partir des modèles 85), la direction très précise et parfaitement assistée. La finition est superbe, l'équipement complet et le confort total grâce à de bons sièges que l'on peut régler électriquement et une suspension judicieusement amortie. Un compromis presque parfait entre ce que peut réclamer une conduite sportive et le confort de roulement. Quant au

moteur, il se fait carrément oublier tant son fonctionnement est feutré et silencieux. Malgré son encombrement généreux la Porsche 928 S reste facile à conduire. Sa stabilité est remarquable, même à 261 km/h et sur un parcours plus sinueux, la grosse 928 S arrive à faire oublier son encombrement et son poids élevé. Elle réussit même à faire preuve d'agilité. Toujours est-il que son comportement est des plus rassurant avec une tendance un peu sous-vireuse qui permet de cerner facilement la limite et qui s'inverse facilement avec la puissance abondante. Quelle maîtrise !

#### CARACTÉRISTIQUES

**DATE DE NAISSANCE :** 1977 (Version S : 1979) - **MOTEUR** - Type-emplacem : 8 cylindres en V à 90°, longitudinal AV. Cylindrée : 4664 cm³. Puissance maxi : 310 ch à 5900 t/mn. Couple maxi : 40,75 mkg à 4100 t/mn. Distribution/alimentation : 2 X 1 ACT, injection électronique - **TRANSMISSION** - Mode : Aux roues AR. Nombre de rapports : 5 + AR - **SUSPENSION** - AV : Triangles superposés, amortisseurs télescopiques et ressorts coaxiaux, barre stabilisatrice. AR : Bras transversal plus barre de poussée, amortisseurs télescopiques et ressorts coaxiaux, barre stabilisatrice - **FREINS** - AV : Disques ventilés. AR : Disques ventilés. - **DIMENSIONS ET POIDS** - Longueur : 447,7 cm. Largeur : 183,6 cm. Hauteur : 128,2 cm. Empattement : 250 cm. Voie AV : 155,2 cm. Voie AR : 152,9 cm. Poids réel : 1534 kg. Cx/SCx : 0,38/0,74. Pneumatiques : 215/60 VR 15.

#### PERFORMANCES

Rapport poids/puissance : 4,95 kg/ch	
Régime maximum : 6 000 t/mn	
Vitesse maximum : 261 km/h	
400 m D.A. : 14"45	1 000 m D.A. : 26"40
0 à 60 : 3"75	0 à 120 : 9"00
0 à 80 : 5"10	0 à 140 : 11"90
0 à 100 : 6"80	0 à 160 : 15"30
40 à 100 en 4 <sup>e</sup> : 11"70	40 à 120 en 4 <sup>e</sup> : 15"00
en 5 <sup>e</sup> : 16"85	en 5 <sup>e</sup> : 21"80
80 à 100 en 3 <sup>e</sup> : 2"70	80 à 120 en 3 <sup>e</sup> : 5"05
en 4 <sup>e</sup> : 3"05	en 4 <sup>e</sup> : 6"81
Vitesse maxi en 1 <sup>re</sup> : 80 - 2 <sup>e</sup> : 115 - 3 <sup>e</sup> : 150 - 4 <sup>e</sup> : 210 km/h	
Consommation : Durant l'essai : 22,75 - Autonomie : 380 km Normalisée à 90 km/h : 8,7 à 120 km/h : 10,2 en ville : 19,2	
Prix TTC : 534 400 F Puissance fiscale : 31 CV Essai complet dans Echappement n°183	



### Les atouts

- Conception très avancée
- Performances
- Comportement/efficacité
- Puissance disponible

### Les points faibles

- Prix

C'est un véritable laboratoire roulant Porsche 959 !... Au départ il s'agissait d'un projet de groupe B. Du moins le groupe B, la fabrication minimum à 200 exemplaires donnait à Porsche un sérieux moyen d'expansion et l'occasion de construire un véhicule toutes les technologies de pointe, tout le savoir du constructeur allemand se trouverait concrétisés. Un tel niveau de sophistication n'avait jamais été atteint auparavant. On trouve tout à bord de cette fabuleuse automobile les technologies les plus avancées mais également les matériaux les plus modernes, l'électronique la plus sophistiquée et la plus formante. Commençons par le moteur. Il s'agit du moteur du Mans. Ni plus ni moins ! Le six a refroidissement mixte avec pour chaque banc de cylindres sa culasse à quatre soupapes par cylindre. 2,8 litres de cylindre deux turbocompresseurs dont le fonctionnement n'est pas simultané afin d'améliorer la souplesse d'utilisation. Le tout géré électroniquement par l'électronique. L'ensemble délivre 450 chevaux et le couple est de 51 mkg. Vous avez bien lu ! La 959 est ainsi capable de plus de 300 km/h, atteint 100 km/h en moins de 5 secondes, 200 en moins de 15. Ah, tant ! Bien évidemment, on dispose de quatre roues motrices pour passer cette puissance. Mais avec une gestion électronique de la répartition de la puissance en fonction de l'adhérence dont dispose chaque essieu. L'électronique, on la retrouve à tous les niveaux. Dans le moteur, dans la transmission, dans la suspension avec la gestion de la hauteur de caisse, de l'amortissement mais également dans le freinage avec un ABS Westinghouse. Faire la liste des innovations apportées par la 959 prendrait bien trop de place. Ce qui rassure c'est que chaque détail est traité avec le sérieux que l'on connaît à Porsche. Évidemment, prendre le volant d'un tel chef d'œuvre impose que l'on tempère





127 5 ptes	6	8 900	11 300	14 000	17 600	
127 Sport 1050	6	8 800	11 100	13 800		
127 Sport 1300	7	8 000	10 600	13 200	16 500	
127 Diesel	5			12 800	16 100	19 400
128 Coupe 1100	6	9 800				
128 Coupe 1300	6	11 000				
X 1/9 découvrable	8	14 000	18 500	23 100	28 700	37 800
Uno 45	4				19 400	23 300
Uno 55 S 3 portes	4				23 700	28 500
Uno 55 S 5 portes	4				24 700	29 700
Uno 70 S, SX ou SL	4				27 500	33 100
Uno Turbo ie	6					39 100
Ritmo 65 CL	6	11 800	14 900	18 500	23 200	
Ritmo 75 CL	7	9 300	12 300	15 300		
Ritmo 85	7				18 600	23 100
Ritmo 105 TC	7				20 700	25 800
Ritmo Abarth 125 TC	11				23 900	29 700
Ritmo Diesel L	7				18 300	22 600
Ritmo Diesel CL	7		15 700	19 500	24 300	
Ritmo cabriolet	7				36 200	47 600
Ritmo 11 60 5 ptes	6				21 500	25 800
Ritmo 11 70 5 ptes	6				26 400	31 800
Ritmo 11 85 Super	8				26 500	34 900
Ritmo 11 105 TC	8				27 300	36 000
Ritmo 11 Abarth 130 TC	11				37 700	46 800
Ritmo 11 Diesel 5 ptes	6				27 800	33 500
Regata 70	6				32 900	38 900
Regata 85 Super	7				36 400	45 100
Regata 100 Super	7				39 000	48 400
Regata Diesel	6				39 300	46 500
131 1300 TC	7	9 600	12 800	15 900	19 800	
131 1600	9	8 400	11 100	13 900		
131 Racing 2000	9	10 200	13 600	16 900		
131 Diesel	9	14 600	19 400	24 200	30 100	
132 1600	13	9 700	12 800			
Argenta 1600 ou 100	8				24 500	32 300
Argenta 2000 ou 120	10				30 100	39 600
Spider Europa 2000	11				39 500	52 000

<b>FORD</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Fiesta 950	4	9 700	12 300	15 200	19 100	23 000	27 300	35 100	
Fiesta 1100	4	10 700	13 600	16 900	21 200	25 500	30 200	38 800	45 700
Fiesta 1300 L	6	12 400	15 700	19 400	24 400	29 400	34 800		
Fiesta 1300 S	6	12 100	15 400	19 100	23 900	28 800	34 100		
Fiesta 1300 S	7				20 900	26 100	34 400	42 600	55 000
Escort 1100 S	5	7 100	8 900						
Escort 1300 S	6	8 900	11 300						
Escort RS 2000	11	12 800							
Escort II 1100 C 5 ptes	5		16 500	20 400	25 600	30 800	36 500	46 900	58 000
Escort II 1100 L ou GL	5		17 400	21 600	27 100	32 600	38 600	49 700	
Escort II 1300 L	6		17 000	21 100	26 500	31 800	37 700	48 500	59 900
Escort II 1600 CL	6		19 000	23 600	29 600	35 600	42 200	54 200	67 000
Escort XR3	8		19 900	24 800	30 900				
Escort XR3i	8				35 400	46 600	57 800	74 500	88 800
Escort XR3i cabriolet	8				56 800	70 500	90 900	108 300	
Escort RS 1600i	7				36 200	47 700			
RS 200	10							650 000	
Orion 1300 CL	6				33 100	39 100	50 300	62 200	
Orion 1600 GL ou Ghia	6				39 000	46 200	59 400	73 400	
Orion 1600 injection	7				44 400	55 000	71 000	88 800	
Orion 1600 CL Diesel	4				37 800	44 700	57 500	71 100	
Taurus 1600	8	9 300	12 300	15 400	19 200				
Taurus Break 1600	8	9 000	12 000	14 900	18 600				
Sierra 1600 L	7				26 600	35 000	43 400	56 000	70 100
Sierra 1600 GL	7				28 500	37 600	46 600	60 100	75 200
Sierra 1600 Ghia	7				32 400	42 600	52 900		
Sierra 2000 GL	8				30 600	40 800	49 900	64 400	80 600
Sierra XR4 i	15				59 800	74 200			
Sierra Diesel GL	7				33 700	44 300	55 000		
Sierra 1600 Break L	7				28 900	38 000	47 100	60 800	76 100
Capri 1300	7	8 600	11 400						
Capri 1600	9	11 200	14 900	18 500	23 100				
Capri 2800i	15				29 700	37 000			
Granada 2000 GL	11	12 800	17 000	21 100	26 300	34 700	43 000		
Granada 2300 GL	12	16 500	21 800	27 200	33 900	44 600	55 300		
Granada 2800 i Ghia	16	21 900	29 000	36 200	45 100	59 300	73 500		
Granada GL Diesel	8	18 400	24 400	30 400	37 900	49 900	61 900		
Scorpio 2000i Ghia	10							113 900	142 400
Scorpio 2800i Ghia	15							125 600	157 000

<b>HONDA</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Civic	7	8 300	10 900	13 600	17 000	22 400	27 800		
Civic S	6				18 600	23 400	28 100		
Civic 1500 serie 2	7					29 000	35 900	46 400	64 450
Civic 1500 GT 100 ch	7							60 100	74 250
Civic coupe CRX	6					39 500	46 700	60 100	
CRX 16 soupapes	8								88 750
Accord Berlina	9	14 000	18 600	23 200	28 900	38 000	47 100	60 800	89 500
Prelude	9				20 400	25 400	31 700	41 700	51 700
Prelude EXR 1800	9							51 100	63 400
Quintet	8				17 000	21 200	27 900		

<b>INNOCENTI</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
90 L	6	8 300	10 500	13 000	16 300				
120 L	7	6 800	9 100						
De Tomaso	7	9 000	11 900	14 800					
Mini 3 1.0	3				18 500	22 300	26 300	33 900	41 900
Mini 3 De Tomaso Turbo	3							46 000	56 900

<b>JAGUAR</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
XJ6 4.2 L	24	36 100	47 800	59 600	74 200	97 700	121 100	156 300	229 950
XJ12 5.3 L	31	43 500	57 600	71 700					
Coupe XJS	31	49 100	65 100	81 100	101 000	132 900	164 800	212 700	312 850

<b>LADA</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
1200 S	7	4 700	6 300	7 900	9 800	12 900	16 000	20 700	30 500
1300 ou 2105	7	5 400	7 200	8 900	11 200	14 700	18 200	23 500	34 700
1600 ou 2107	7	6 000	8 000	10 000	12 500	16 400	20 400	26 300	38 750
Niva 4x4	9	11 500	15 200	19 000	23 700	31 100	38 600	49 800	56 700

<b>LAMBORGHINI</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Countach 4000 S	23	218 800	289 800	360 800					
Countach 5000 S	29				368 600	485 000	601 500		
Countach 5200 4S	32							802 300	911 800
Jalpa V8	24							369 600	420 000

<b>LANCIA</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Delta 1300 5 vit.	6	13 300	16 900	20 900	26 200	31 500	37 300	48 000	65 900
Delta 1500	8	12 500	16 500	20 600	25 700	33 800			
Delta 1600 GT	8				36 700	45 500	58 700	81 600	
Delta HF Turbo	8				42 900	53 200	68 600	95 400	
Delta 54	10				360 000	450 000			
Prisma 1300	6				27 700	33 300	39 400	50 700	69 660
Prisma 1500	7				25 400	33 500	41 500	53 600	74 520
Prisma 1600	8				27 900	36 700	45 500	58 700	81 600
Beta 1300	7	9 400	12 500						
Beta 1600	9	11 600	15 400	19 100					
Beta 2000	11	12 800	17 000	21 200					
Beta coupe 1600	9	13 600	18 100	22 500	28 100	36 900	45 800		
Beta coupe 2000	11	13 100	17 300	21 600					
Beta coupe Volumex	10				46 100	57 100			
HPE 1600	9	17 400	23 100	28 800	35 900	47 200	58 600		
HPE 2000	11	20 000	26 500	33 000	41 100	54 100	67 100		
HPE Volumex	10				56 500	70 100			
Spider 1600	9	13 200	17 500	21 800					
Spider 2000	11	16 200	21 500	26 700					
Trevi 1600	9				20 400	25 500	33 500		
Trevi 2000	10				20 100	25 100	31 300	41 200	51 000
Gamma	14	22 000	29 200	36 400	45 300	59 600	74 000		
Gamma coupe	14	27 300	36 200	45 000	56 100	73 800	91 600		
Thema 2.0 ie	9							92 000	115 000
Thema 2.0 ie Turbo	9							114 200	142 800
Thema 6V	15							118 400	148 000

<b>LOTUS</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Esprit S2	11								
Esprit S3	11				93 900	117 000	154 000	190 900	246 400
Esprit Turbo	11				115 400	143 700	189 200	234 600	302 700
Eclat	10				92 300	114 900			
Excel	12						155 600	193 000	249 000

<b>MASERATI</b>	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Bilurbo	12					119 000	147 600	190 500	216 500
Merak SS	16	61 400	81 300	101 300	126 200				
Kyalami	24	61 600	81 600	101 700					
Quattroporte 5 vitesses	34	93 100	123 200	153 400	191 200	251 600	312 000	402 600	457 500
Bora	27	67 900	89 900						

MATRA	CV	80	81	82	83	84	85	86	NEUF
Bagheera	7	10 900	14 400						
Bagheera S ou X	8	13 600							
Murena 1600	9		21 000	26 100	32 600				
Murena 2200	12		24 700	30 700	38 300				
Murena 2200 kil 142	12					60 600			
Rancho	8	15 600	20 600	25 700	32 000	42 200			
Rancho X	8	17 000	22 500	28 100	35 000	46 100			