

REVUE DU SPORT AUTOMOBILE

Echappement

SUPPLÉMENT

monte-carlo

- En essais avec Subaru et Mitsubishi
- Interview Carlos Sainz



**16 PAGES
POUR SUIVRE
LE RALLYE**

SPECIAL GLISSE



ESSAI NEIGE ET GLACE

- Lancia Delta HF integrale
- Ford Escort RS Cosworth
- Alfa Romeo 155 Q4
- Audi S2
- Renault Safrane Biturbo
- Peugeot 106 Rallye



**TROPHÉE ANDROS :
UNE TWINGO
DANS LA COURSE!**

M 1590 - 304 - 25,00 F



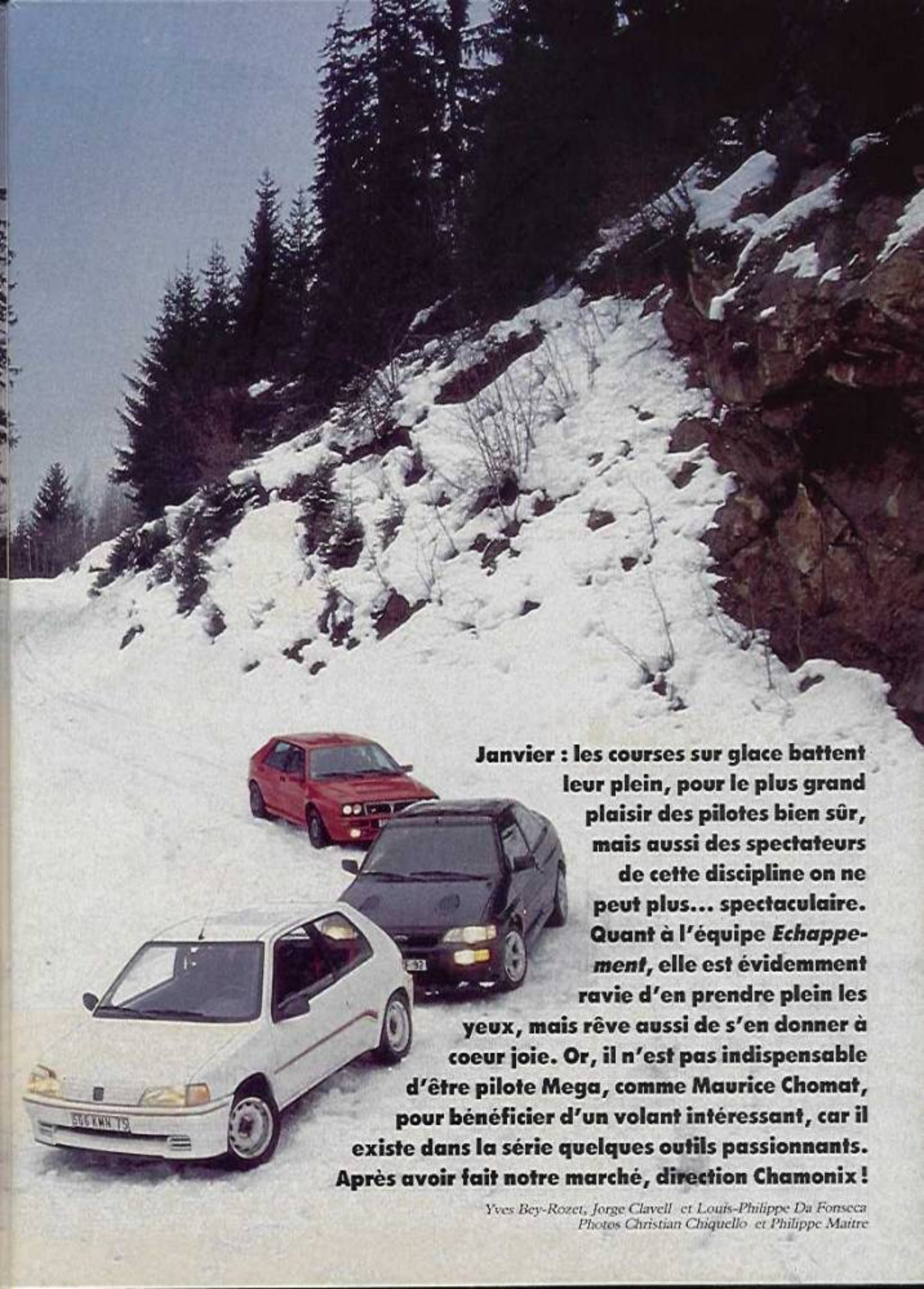
NEIGE ET GLACE

Confrontation

ÇA GLISSE AU PAYS DES MERVEILLES

Alfa Romeo 155 Q4
Audi S2
Ford Escort Cosworth
Lancia Delta HF integrale
Renault Safrane Biturbo
Peugeot 106 Rallye





Janvier : les courses sur glace battent leur plein, pour le plus grand plaisir des pilotes bien sûr, mais aussi des spectateurs de cette discipline on ne peut plus... spectaculaire. Quant à l'équipe *Echappement*, elle est évidemment ravie d'en prendre plein les yeux, mais rêve aussi de s'en donner à coeur joie. Or, il n'est pas indispensable d'être pilote Mega, comme Maurice Chomat, pour bénéficier d'un volant intéressant, car il existe dans la série quelques outils passionnants. Après avoir fait notre marché, direction Chamonix !

*Yves Bey-Rozet, Jorge Clavell et Louis-Philippe Da Fonseca
Photos Christian Chiquello et Philippe Maitre*

NEIGE ET GLACE

Confrontation

Le prétexte aurait pu être l'essai complet de la nouvelle Alfa 164 à transmission intégrale, dont notre envoyé très spécial, à sa récente présentation en Italie, nous a dit le plus grand bien dans le N°302. Malheureusement indisponible au moment opportun, cette Italienne nous contraint à nous rabattre sur une autre Q4 : la 155, cette Alfa qui doit tant à Lancia. Qu'à cela ne tienne, nous au-

gamme complète de *quattro*. Qui plus est, la dernière évolution de l'Audi 80, la S2, turbo, 20 soupapes et, désormais, 6 vitesses, vaut mieux que le détour. Quant à l'Escort Cosworth et la Delta intégrale, elles se sont assez *arsouillées* dans nos pages, pour nous donner envie de jouer les prolongations à huis clos.

Et puis, pour prouver que l'on peut glisser pour pas trop cher, qui mieux que la

La redoutable Escort rappelle, et pour cause, la tonitruante Sierra. Comme cette dernière, elle conserve un comportement de propulsion convertie à la transmission intégrale.



**La Safrane, nous ne l'attendions pas à pareille fête.
Pensez, un paquebot de 2 tonnes et 5 mètres de long, mais qui
se manie comme un hors-bord !**

rons encore pu arguer de la nécessité de tester, ailleurs que sur le bitume sec, la dernière intégrale française, l'imposante Safrane Biturbo. Quoi? Une voiture de ministre dans *Echappement*? D'abord, elle a été concoctée chez Hartge. Ensuite, tu vas voir !... Du coup, il fallait une Allemande. BMW ayant déserté le créneau des quatre roues motrices sportives, pour ne plus proposer que la bourgeoise 525iX, l'honneur revient au seigneur, à celui qui continue de produire une

Flaine

Dans cette station de Haute-Savoie (à 25 km de Cluses, donc de l'autoroute du Mont-Blanc), l'école de conduite sur glace est totalement intégrée. Belle preuve de dynamisme et de volonté de se diversifier, de la part de dirigeants qui proposent ainsi une large palette d'activités été-hiver. Ski, bien sûr, mais aussi golf, festival de musique ou automobile donc. Les moniteurs, emmenés par Eric Carton, enseignent l'art de la glisse sur des Alfa Romeo. Mais, quand on constate les coupes sombres effectuées par le PDG de Fiat France (fini le Supertourisme... en attendant la Coupe Alfa?), on se dit que cela pourrait changer. Mais, qu'importe la monture, pourvu que l'activité dure. Tél. : 50.90.82.59.

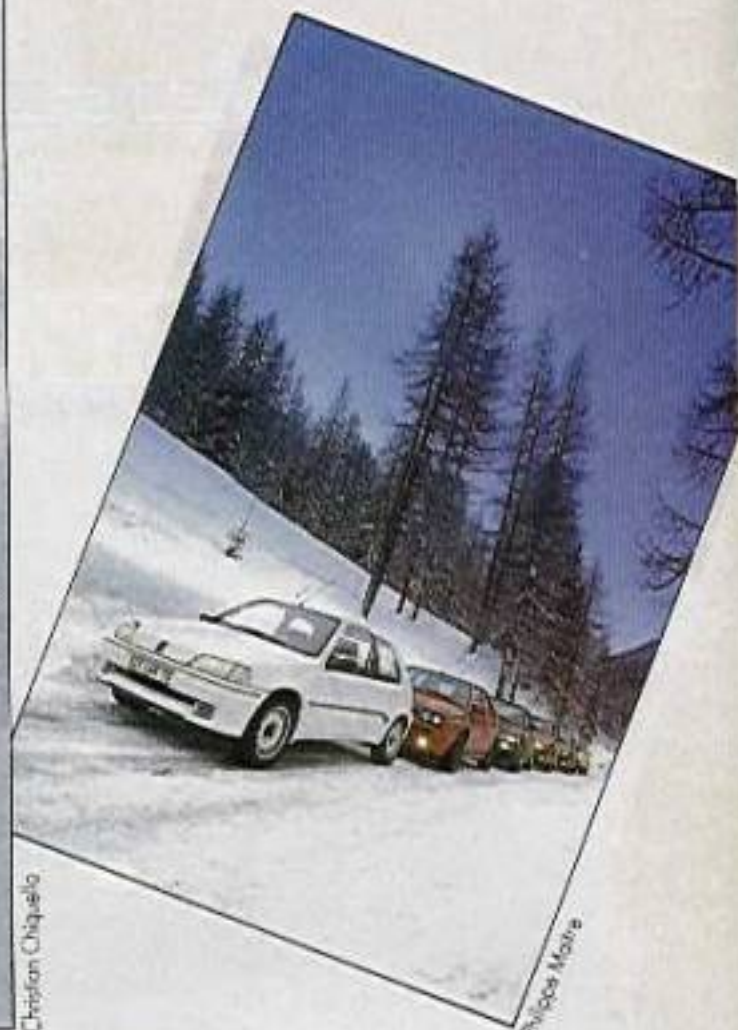


petite 106 Rallye, notre *Sportive de l'Année*, peut proposer un super rapport plaisir/prix, même en ajoutant quatre pneus M+S?

En fait, le premier prétexte de cette confrontation est le plaisir provoqué par la conduite sur neige, en cette nouvelle année où elle se montre précoce et abondante. Avec ce que cela peut supposer de technique : pneus, transmissions et pilotage. Or, sur ce dernier point, nous allons être à bonne école...

LES 48 HEURES DE CHAMONIX-FLAINE

Contrairement aux cloutés, les pneus lamellisés modernes qui chaussent nos six belles, permettent de se déplacer plus qu'honorablement sur autoroute et d'arriver ainsi plus vite — et en parfait état pour ce qui les concerne — sur les lieux du plaisir. En revanche, sur la glace vive,



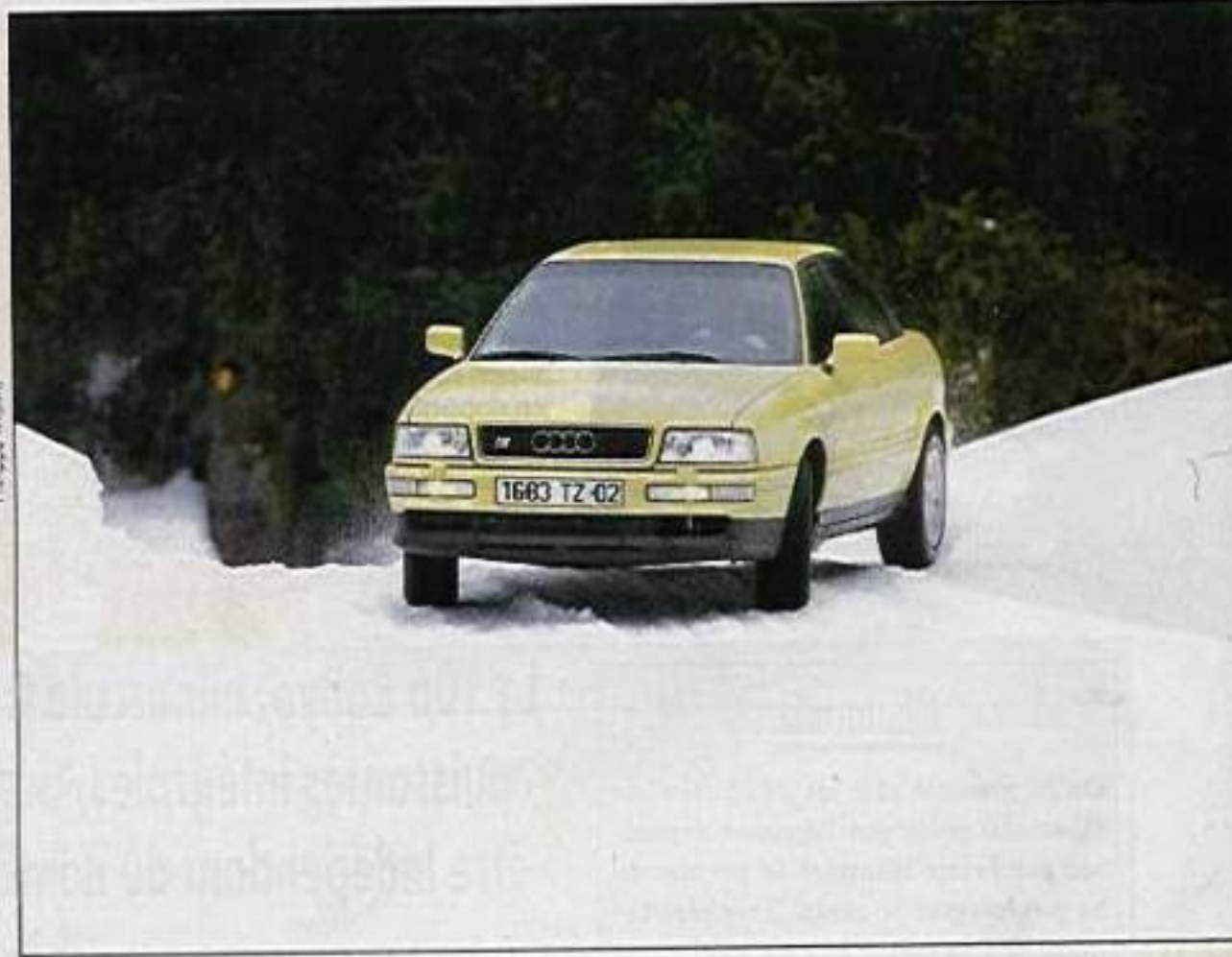
Christian Chiquello

Philippe Maître

La surprise du chef! Avec la Biturbo, la limousine de plénipotentiaire se dévergonde et devient une sportive virevoltante. De là à l'engager au Monte-Carlo...

Auréolée du glorieux passé de la marque, l'Audi 52 – 5 cylindres 20 soupapes turbo de 230 ch et boîte 6 vitesses – est une formidable routière tout temps. Sur la glisse, elle mériterait un équilibre plus typé sport.

Philippe Maître



même si leur efficacité est spectaculaire par rapport à celle de pneus été, il ne faut pas attendre de miracle.

En cette première semaine de janvier, c'est à Chamonix que ça se passe, à l'occasion des deux journées d'essai qui précèdent d'un mois le déroulement des fameuses 24 Heures. En fait, pour les concurrents, la séance se résume à une seule journée, la seconde; le coupable étant le redoux. Ça a l'air de mal commencer mais tout le monde est là ou

presque et, entre deux manches d'essai, Franz Hummel nous ouvre très sportivement les portes de son circuit. C'est déjà une base qui permet de s'apercevoir que la lourde Safrane est parfaitement à sa place et se manie facilement dans ces conditions piègeuses (en effet, bonjour les reprises d'adhérence au milieu des courbes où le bitume apparaît!).

La vallée de Chamonix étant rincée par la pluie, nous émignons vers Flaine, non sans avoir récupéré un maître de la

glisse, en la personne de Maurice Chomat, pilote de l'une de ces étonnantes Mega et l'un des premiers vainqueurs historiques du Trophée Andros.

Flaine, on y accède après avoir franchi un col qui surplombe la station. Dans la montée enneigée – et même dans la descente! –, nos cinq intégrales équipées pour la circonstance, se montrent impériales et joyeuses. Quant à la petite 106, seule deux roues du lot, elle ne laisse pas sa part aux chiens. Sûr qu'en

NEIGE ET GLACE

Confrontation



Philippe Moine



Cristian Chiriac

L'Alfa 155 est une Lancia déguisée. Elle emprunte transmission et moteur. Au-delà de toute considération philosophique, le résultat est intéressant.

Seule deux roues motrices – traction, qui plus est –, et seule atmosphérique, la nouvelle Sportive de l'Année, chaussée de quatre M+S, nous a régales... et pour pas très cher!



côte, à la sortie des épingles, on a envie de la pousser. Mais la vaillante traction a vite fait de reprendre de l'adhérence et sa place dans le turbulent peloton.

Situé à une altitude supérieure et sur un site particulièrement protégé, le circuit de Flaine est totalement enneigé. En revanche, sa position au centre d'une caisse de résonance ne le prédispose pas aux voitures de course. Les nôtres étant dûment insonorisées, nous pouvons nous en donner à cœur joie entre les heures de cours de l'école Flaine-Alfa Romeo. Rapidement lustrée par nos vingt-quatre pneus lisses, la piste enneigée devient glacée et de plus en plus coton à maîtriser sans clous. C'est le parfait cercle vi-

plaidons coupable mais demandons l'indulgence car, nous autres immigrés de la capitale, sommes un peu frustrés de ces paysages encapuchonnés et des tapis blancs qui vont avec.

LE PLAISIR AVEC SECURITE

Nous le savions par avance : la conduite sur la glisse reste le summum, ainsi qu'une sacrée école de plaisir et de sécurité. Que nos six automobiles, pourtant à la pointe dans leur genre, mais dépourvues de pneus cloutés, seraient handicapées, à divers degrés, sur la glace vive,

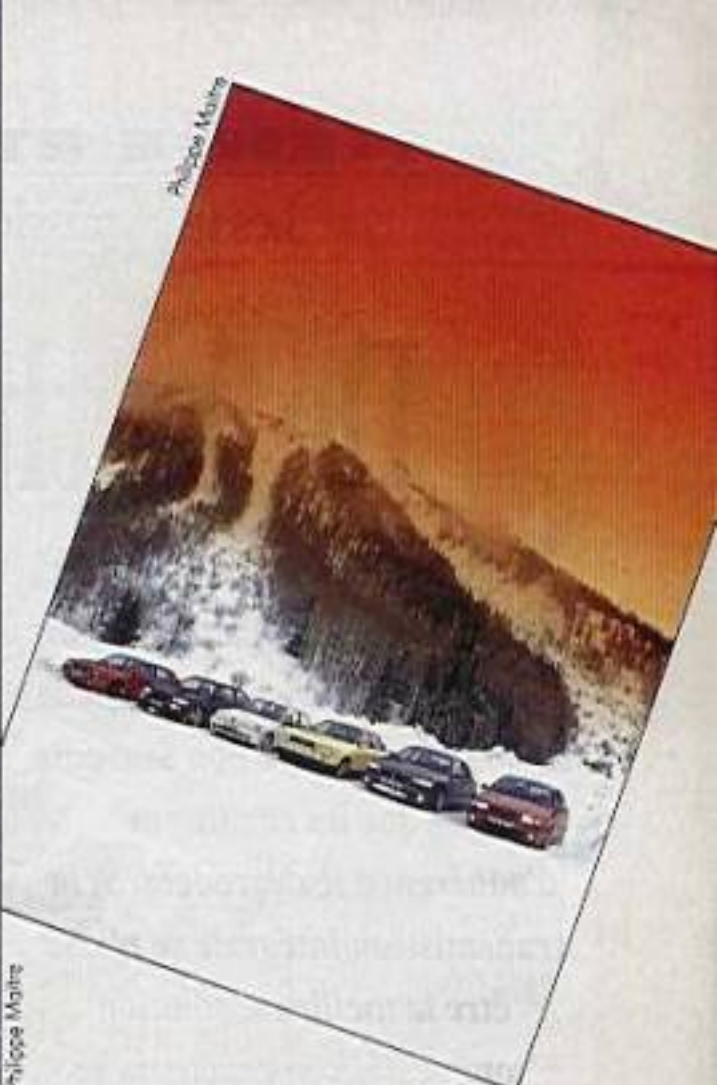
Chamonix

On ne présente plus les 24 Heures sur Glace. Au point que l'épreuve organisée par Franz Hummel se permet de ne pas intégrer le génial Trophée Andros. Elle va même jusqu'à cultiver sa différence, en continuant d'interdire les roues arrière directrices. Ce qui va, selon nous, dans le sens du pilotage, voire du spectacle (ce n'est pas un spécialiste comme Maurice Chomat qui nous contredirait). Après les essais du 5 janvier, qui ont laissé les premiers dans un mouchoir de poche, l'épreuve se déroulera les 5 et 6 février. A ne pas manquer!

La 106 Rallye, minuscule traction perdue au milieu de puissantes intégrales, démontre que le plaisir peut être indépendant du nombre de zéros alignés sur un chèque.

cieux. Deux méthodes s'imposent : l'attaque, celle de Maurice Chomat qui nous régale, ou la patience, celle des moniteurs qui nous écoeurent. Ces derniers savent attendre avant d'accélérer et ne manquent pas une corde. Cela leur permet, d'une part, de tourner à coup sûr, d'autre part, d'utiliser toute la piste, alors que nous nous efforçons de l'élargir – heureusement, les murs de neige fraîche ne cachent pas de feve... Bon, nous

nous le savions aussi. En revanche, la neige avec quatre M+S, quel pied! Au point de redistribuer les cartes et de causer tout de même quelques surprises. Ainsi, totalement réfractaire au pilotage sur glace, l'Audi reprend ses droits sur route, qu'elle soit sèche, mouillée ou enneigée. C'est un formidable appareil, qui dégage un potentiel et une sécurité immense. Il n'empêche, ne s'agissant pas d'une Audi 80 performante mais d'une



S2, appellation évocatrice d'un glorieux passé, elle aurait mérité un comportement plus typé sport, ne serait-ce que par l'ajout d'un autobloquant arrière. Se distinguer avec un moteur époustouflant et une boîte 6 ne suffit pas.

Un différentiel arrière à glissement limité, l'Escort et la Delta en possèdent un, en véritables Groupe A de route qu'elles sont. Cela ne les empêche pas de décevoir sur la glace, où leur attitude n'a pas grand-chose de sportif.

Du coup, dans ces conditions bien particulières, c'est l'Alfa 155 qui, de sous-Delta (puisque moins puissante et affublée d'une caisse moins compacte), devient la plus plaisante des trois. Grâce à sa carrosserie justement, dont le coffre en

porte-à-faux améliore la maniabilité en entrée de virage – mais exige de la vigilance ensuite!

Neige ou glace, la Safrane se montre systématiquement la plus amusante et cela, c'est une surprise énorme (c'est le mot!). Comme quoi, il ne faut pas se fier aux apparences ni à la répartition de couple statique. Les metteurs au point de la Biturbo ont réalisé le sans faute. Ils ont peaufiné une automobile confortable et parfaitement sûre, sans réussir à cacher leur goût pour le pilotage, pour notre plus grand plaisir. Bravo! Mais cela ne fait pas oublier la disparition de la 21 Turbo Quadra : une Laguna du même tonneau serait encore plus maniable...

C'est évident, sur la glisse, les intégrales (dont Louis-Philippe vous rappelle le fonctionnement derrière cette page) sont à la fête. Pourtant, la Rallye, notre 106, n'a pas déçu, loin s'en faut. Maurice Chomat vous le confirme à la fin de cet article : hyper agile, idéale pour travailler le freinage du pied gauche, elle n'a pas eu une minute à elle car prise d'assaut tout au long de cette expédition. Comme quoi, le plaisir, voire la passion, ne se mesurent pas au nombre de zéros alignés sur un bout de papier. Tiens, pour le prix de la Safrane Biturbo, on pourrait s'en offrir une chacun. J'te dis pas la bourre...

D'UN COUP D'ŒIL	ALFA 155 Q4	AUDI S2	FORD Escort RS Cosworth	LANCIA Delta HF Integrale	RENAULT Safrane Biturbo	PEUGEOT 106 rallye
Puissance (ch à tr/min)	165 à 6 000	230 à 5 900	220 à 6 250	211 à 5 750	292 à 5 500	98 à 7 000
Puissance au litre (ch)	93	103	110	106	88	76
Couple maxi (mkg à tr/min)	29,7 à 2 500	36,7 à 2 100	29,5 à 3 500	31,4 à 2 500	37,2 à 2 500	11,0 à 5 400
Couple au litre (mkg)	14,9	17,4	14,8	15,7	12,6	8,5
Cylindres (cm ³)	1 995	2 226	1 993	1 995	2 963	1 294
Type (cylindres)	4 en ligne	5 en ligne (longitudinal)	4 en ligne (longitudinal)	4 en ligne	V6 à 90°	4 en ligne
Soupapes par cylindre	4	4	4	4	2	2
Arbre(s) à cames	couple	double	couple	double	2 simples	simple
Suralimentation	turbo Garrett T3	turbo KKK K14	turbo Garrett T3/T04B	turbo Garrett T3	2 turbos KKK K04	-
Pneus d'origine	205/50 ZR 15	205/55 ZR 16	225/45 ZR 16	205/45 ZR 16	225/45 ZR 17	175/60 R 14 H
Jantes	6 J 15 alu	7 1/2 J 16 alu	8 J 16 alu	7 1/2 J 16 alu	7 1/2 J 17 alu	5 1/2 J 14 10le
Pneus hiver de l'essai	Michelin XM-S 330	Kléber Krisalp	Pirelli Winter 210 Performance	Michelin XM-S 130	Michelin XM-S 330	Pirelli Winter 180 Performance
Dimensions	195/55 R 15 H	195/65 R 15 H	205/55 R 16 H	185/55 R 15 T	225/45 R 17 H	165/65 R 14 S
Jantes	série	7 J 15 alu (ou 16le)	série	6 J 15 16le	série	série
Autre monte possible	-	205/55 R 16	-	195/55 R 15	-	-
Jantes	-	série	-	6 J 15 16le	-	-
Poids (kg)	1 495	1 554	1 335	1 370	1 780	950
Poids/puissance (kg/ch)	8,0	6,8	6,1	6,5	6,8	8,7
Vitesse maxi (km/h)	223	248	230	216	254	188
1 000 m départ arrêté (s)	29"1	26"8	25"8	28"3	27"7	31"6
De 80 à 150 km/h en 5 ^e (6 ^e)	21"7	12"6 (18"0)	17"6	21"7	20"0	35"3
Depuis 50 km/h en 4 ^e 1 000 m	30"0	26"9	26"4	30"2	30"5	33"1
Prix (F)	192 000	320 000	249 000	252 500	385 000	78 400
Précédents essais (N°)	289 - 290	302	289 - 290 - 298	298	302	300 - 302

Les transmissions intégrales

De la théorie...

La motricité, même lorsqu'elle donne entière satisfaction sur un bitume parfait et sec, se rappelle rapidement à votre bon souvenir dès que les conditions d'adhérence se dégradent. Si la transmission intégrale se révèle être la meilleure solution connue, les constructeurs se réservent des interprétations diverses.

ne pas dépasser, et que l'on a tout intérêt à répartir les différents efforts inhérents au déplacement d'une auto sur les quatre roues.

Pour s'en convaincre, il suffit d'imaginer que l'on tire le frein à main lorsque le feu passe au rouge. On arrivera rapidement au blocage pour un ralentissement très moyen. Les deux freins non sollicités n'ont donc pas qu'un rôle purement psychologique et le pied droit s'empressera d'enfoncer la pédale du centre pour obtenir un réel freinage.

Ce qui est vrai pour ralentir ou s'arrêter, l'est pour accélérer ou démarrer : deux roues satureront avant quatre. Certes, la limite subsistera toujours, mais une transmission intégrale la reculera substantiellement.

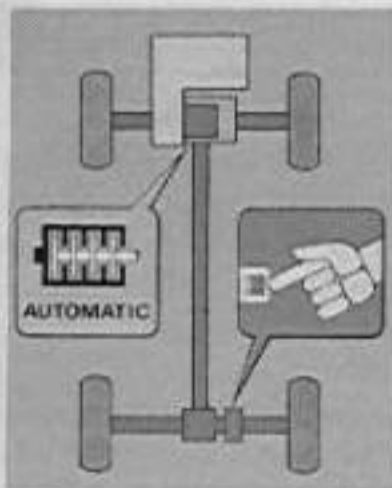
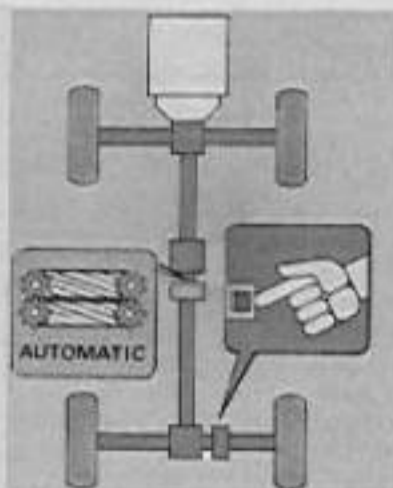
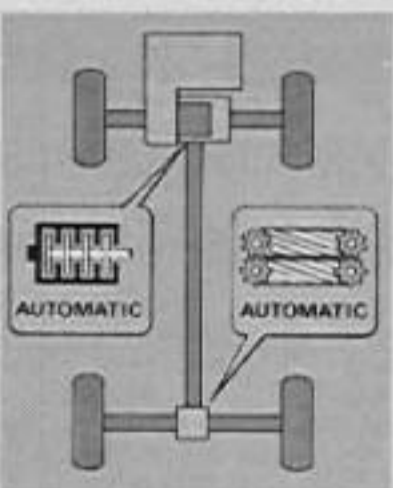
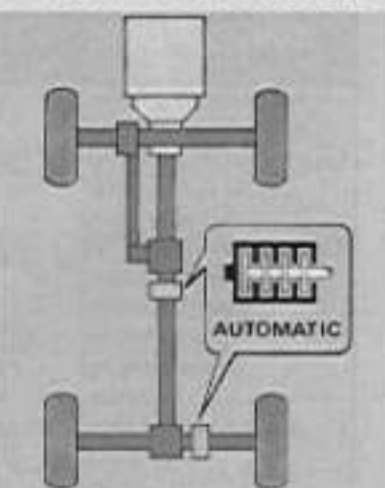
LES MOYENS

Initialement destinée aux engins de franchissement, la technique des quatre roues motrices a beaucoup évolué. Du système enclenchable pur et dur, où tout est verrouillable à 100%, on dispose aujourd'hui de systèmes plus ou moins automatiques et progressifs qui s'adaptent aux conditions rencontrées.

Le premier élément de cette évolution est le **viscocoupleur**. Deux séries de disques intercalés baignent dans un liquide à base de silicone. Lorsqu'une série de disques s'emballe, la haute viscosité du fluide transmet cette sur vitesse au deuxième lot de disques. Ce dispositif joue donc le rôle d'un autobloquant avec l'énorme avantage d'une mise en action progressive. Il s'installe à l'avant, à l'arrière, ou encore au centre pour réguler l'éventuel glissement entre les deux trains. Dans ce cas, il convient, surtout pour de fortes puissances, de l'accoupler à un différentiel central chargé de répartir initialement le couple entre l'avant et l'arrière.

Le **Torsen** représente l'autre grande innovation qui, contrairement au viscocoupleur, constitue un différentiel à part entière et se suffit donc à lui-même en toutes circonstances. Son fonctionnement repose sur le principe de la roue et de la vis sans fin irréversible, c'est-à-dire que la vis fait tourner la roue mais le contraire est impossible. Cette irréversibilité est parfaitement illustrée par les crics livrés en série, à savoir que le fait de tourner la manivelle entraîne le vissage d'une tige filetée dans une noix autorisant l'ascension de la voiture. En revanche, on aura beau charger le cric, il se rompra plutôt que de descendre.

Schématiquement, le Torsen ressemble à un différentiel classique où les traditionnels engrenages coniques sont remplacés par deux vis sans fin tenant le rôle de planétaires et des paires d'engrenages à denture hélicoïdale celui de satellites. On combine ainsi la possibilité de différenciation de vitesse propre à un différentiel ordinaire en roulage normal tout en interdisant le glissement en cas d'excès de

SAFRANE BITURBO	AUDI S2	ALFA 155 Q4 DELTA HF INTEGRALE	ESCORT RS COSWORTH
			
Différentiel central: épicycloïdal	Différentiel central: Torsen	Différentiel central: épicycloïdal	Différentiel central: épicycloïdal
Répartition initiale avant/arrière (%): 60/40	Répartition initiale avant/arrière (%): 50/50	Répartition initiale avant/arrière (%): 47/53	Répartition initiale avant/arrière (%): 34/66
Blocages de différentiels: central (viscocoupleur) + arrière (100% en 1 ^{re} et M.A.)	Blocages de différentiels: central (Torsen) + arrière (100% à moins de 25 km/h)	Blocages de différentiels: central (viscocoupleur) + arrière (Torsen)	Blocages de différentiels: central (viscocoupleur) + arrière (viscocoupleur)

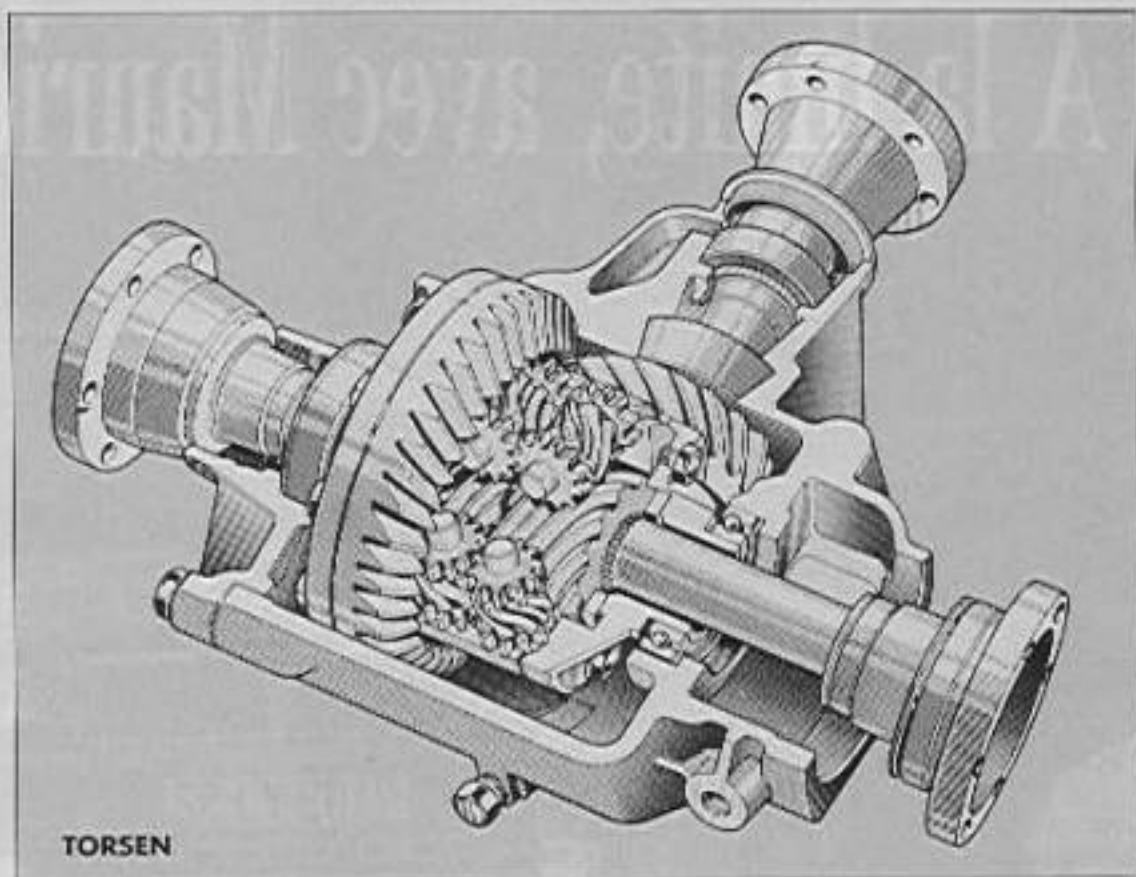
couple, car les satellites ne peuvent entraîner les planétaires.

En résumé, le viscocoupleur profite du patinage pour transférer l'excédent de vitesse au côté le plus adhérent, alors que le Torsen agit dès la source en empêchant la transmission d'un couple trop important.

LEUR APPLICATION

Avec une caisse à outils aussi fournie, les ingénieurs ont pu concevoir des intégrales à partir de bases très disparates. Ainsi, on peut considérer la Ford comme la plus "simple". Rappelons que la Cosworth est la seule Escort dont le moteur est installé longitudinalement. En effet, elle reprend l'architecture de la Sierra du même nom. Pour la petite histoire, il s'agit, au départ, d'une propulsion classique avec moteur en long. Il ne restait donc plus qu'à transmettre le mouvement aux roues avant. Les Allemands ont opté pour le viscocoupleur. On en compte un à l'arrière, dont la Sierra Cosworth 2 roues motrices était déjà dotée, et un deuxième au centre. Ce dernier est accouplé à un différentiel épicycloïdal donnant ici une répartition initiale favorable à l'arrière. De quoi conserver les joies de la propulsion tout en gagnant une motricité supérieure grâce aux roues avant également motrices.

Ses concurrentes d'un jour sont, au contraire, des tractions à la naissance. La Renault s'est complue dans la facilité avec un unique viscocoupleur combiné à un différentiel épicycloïdal offrant une prépondérance sur l'avant. Cette "traction intégrale" se contente d'un modeste blocage à 100% à l'arrière, grâce à un in-



terrupteur à côté du levier de vitesses, seulement effectif en première et marche arrière.

Chez Audi, on a joué la carte de la noblesse avec un Torsen central qui assure donc les deux fonctions, différentiel et autobloquant. Cette solution procure donc une répartition initiale de la puissance neutre (50/50). A l'arrière, en revanche, les Teutons sont restés économes avec un "vulgaire" blocage à 100% commandé depuis le tableau de bord.

Enfin, Lancia, et *a fortiori* Alfa qui emploie les mêmes éléments, a placé un Torsen à l'arrière en guise d'autobloquant. Au centre, on retrouve un visco-

coupleur et un différentiel épicycloïdal dont la répartition, surprise, favorise l'arrière pour contrecarrer le caractère traction initial.

Si les caractéristiques d'une quatre roues motrices laissent présager de son comportement, le tarage d'un viscocoupleur, le caractère du moteur, la répartition des masses ou les géométries de suspensions peuvent modifier, voire inverser, une tendance conceptuelle. Alors, place à la pratique à côté de Maurice Chomat!

Louis-Philippe Da Fonseca

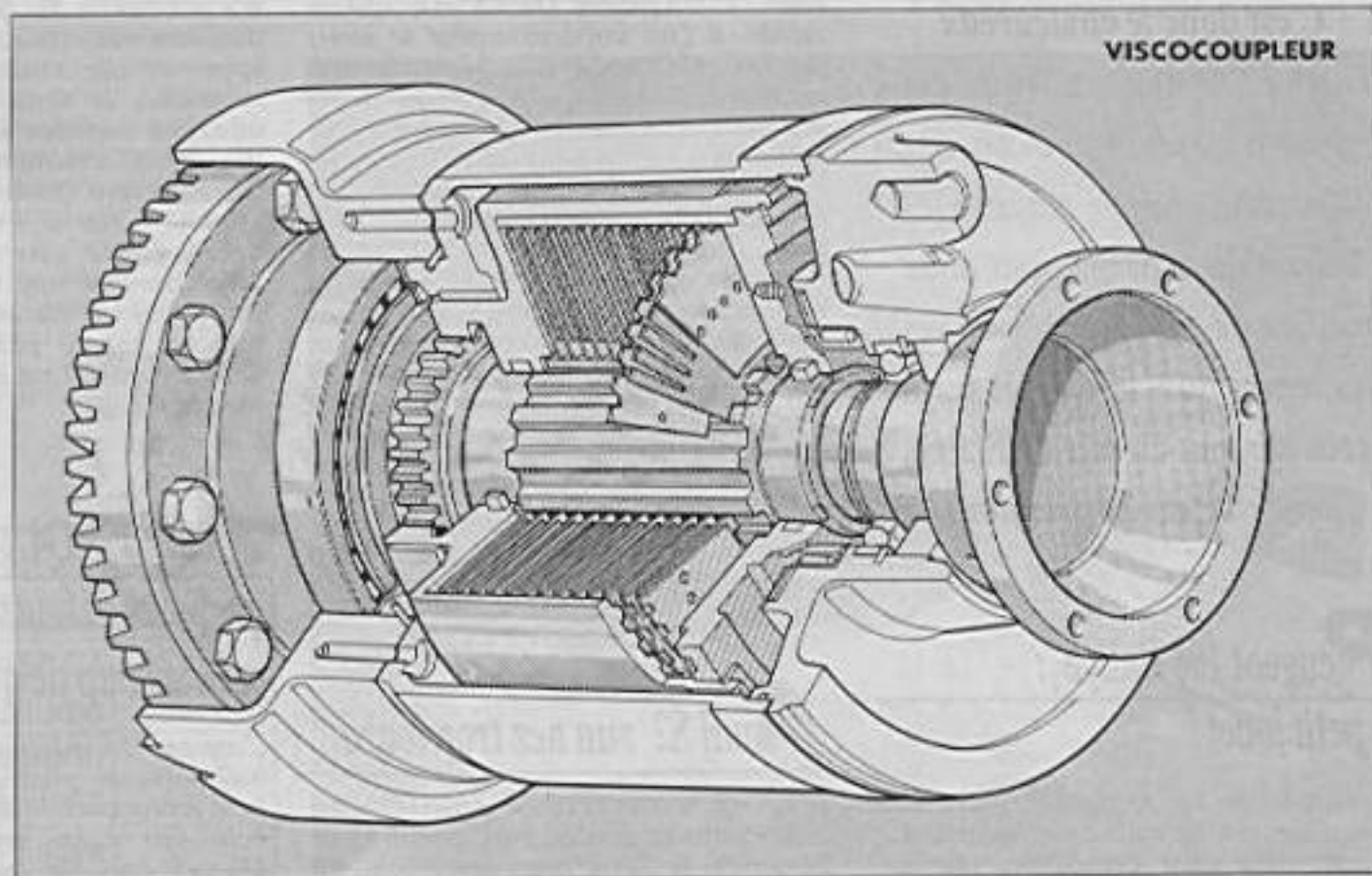
VISCOCOUPLEUR



SERVO-COMMANDE A POUSSOIR



TORSEN



A la limite, avec Maurice Chomat



C'est donc le chaleureux Maurice Chomat qui, entre deux séances d'essais et une course du Trophée Andros, a quitté le baquet de sa Mega pour nous gratifier de tout son talent. Voici les temps qu'il a réalisés sur le très glissant circuit de Flaine, ainsi que ses impressions.

Peugeot 106 Rallye : le petit jouet !

Comme toutes les tractions, la petite 106 demande une certaine technique au volant, mais dans l'ensemble, elle est

assez facile à piloter. Dans tout ce qui est rapide, il faut impérativement se servir du pied gauche pour placer l'auto et bien entretenir sa dérive. C'est comme si l'on disposait d'un autobloquant avant qui empêchait la roue la moins adhérente de tourner pour rien. Et, comme son moteur n'est pas très puissant, on peut ainsi garder l'accélérateur à fond, et doser avec le frein si nécessaire. En revanche, dans les serrés, il vaut mieux arriver en appel et donner ensuite un petit coup de frein à main, sinon elle part "en luge" (sous-virage). Par sa compacité, sur de la bonne neige, et avec des pneus contact, elle permet de bien s'amuser. C'est comme un petit jouet ! D'ailleurs, sa puissance modérée limite les fautes. Donc, pour apprendre la glisse, ce qui n'est pas toujours évident, c'est une auto sympa.

Audi S2 : un nez trop lourd

Ici, on constate d'emblée un comportement général plus sportif. Dans les serrés, la S2 se place assez bien, on

n'a pas besoin du frein à main (qui est d'ailleurs très efficace), il suffit d'un bon appel et elle tourne toute seule. En revanche, la tenue de cap dans les courbes rapides laisse beaucoup à désirer. Certainement en raison de l'architecture (moteur en porte-à-faux avant), le nez a tendance à tirer tout droit. Cette attitude est en outre accentuée par une mauvaise adhérence des pneus en transversale. En haut, le moteur pousse plus que celui de la Safrane, mais il est aussi moins souple à bas régime.

Alfa 155 Q4 : quelques défauts et beaucoup de qualités

Comme la plupart des voitures italiennes, la première chose que l'on peut reprocher à l'Alfa est sa tringlerie de boîte. On ne sait jamais où l'on en est. D'autre part, le frein à main est ici

L'avis du pilote



Delta HF integrale : le meilleur temps oui, mais...

Sur la glace, et avec des pneus contact, la Delta est d'abord handicapée par l'important temps de réponse de son turbo. Son manque de souplesse à bas régime se traduit par une conduite très laborieuse. D'autant plus qu'elle n'a pas assez de train avant, ce qui la rend imprécise, et pas du tout sympa au niveau du placement. Pour la faire tourner il faut vraiment la "violenter", car son arrière est très paresseux. Son ABS est vraiment extra (la pédale reste toujours constante). Il permet même de bloquer légèrement les roues, sans pour autant partir en luge. Sans aucun doute, au freinage on peut aller un peu plus loin qu'avec les autres. Mais, sur ce type de terrain, entre les deux Italiennes je préfère l'Alfa, même si dans l'absolu la Delta fait le meilleur temps.

Escort RS Cosworth : plus spectaculaire, moins efficace

Comme la Delta, l'Escort me déçoit un peu par son manque de souplesse. Cela dit, il faut reconnaître que par son type de transmission favorisant davantage la propulsion, on peut réussir de très bons passages. Contrairement à l'Alfa, qui tourne par sa masse arrière, l'Escort

Philippe Marie

inexistent. Toutefois, le comportement général est très bon. Le train avant tient facilement le point de corde, on n'a pas besoin d'être généreux dans les appels, il suffit de pointer le museau à l'entrée et la voiture pivote. Mais attention, car derrière il y a trop d'inertie, certainement à cause de l'importante malle arrière qui embarque pas mal. A la limite, il ne faut pas rentrer trop vite sinon, la malle t'emmène trop loin. Outre ce détail, la Q4 est assez facile, elle glisse progressivement, on n'a pas besoin de se battre avec elle pour se faire plaisir.

enroule par sa puissance. Dans les serrés elle pivote vraiment comme une propulsion, on sent que l'avant te tire un peu, mais dès que les chevaux arrivent elle te gagne de l'arrière. Tu peux faire de gros travers, souvent à la limite du tête-à-queue, ce qui est bien spectaculaire, mais pas toujours efficace. Certes, l'ensemble est assez homogène (boîte, direction, freins) mais, pour une voiture comme celle-là, je m'attendais à autre chose.

Safrane Biturbo : grosse voiture, grosse surprise

Vu le volume et le poids de la voiture, je suis impressionné par ses freinages et par la façon dont elle se place. C'est évident, si l'on en fait un peu trop, ça se termine en sous-virage ou en tête-à-queue mais, pour une grosse berline, quand elle se met en travers, elle est facilement maîtrisable. Son frein à main n'étant pas assez efficace, on doit plutôt se servir du balancement de la caisse, car elle pivote très, très bien. Dans les épingles, il faut toujours provoquer un petit blocage de boîte en passant la première, et ensuite libérer la puissance pour que le visco-coupleur central puisse transmettre le couple vers les roues arrière. Son moteur est plein et assez linéaire, ce qui est très bien sur la glace. Pour moi, la Safrane est une grosse surprise : avant de la prendre je pensais que j'allais manger tous les murs de neige, et en fait, elle se pilote très bien. Je ne m'attendais pas à cela.

Propos recueillis par Jorge Clavell

Circuit de Flaine	Temps
Delta HF integrale	53"0
Alfa 155 Q4	53"4
Safrane Biturbo	56"4
Escort RS Cosworth	56"6
Audi S2	58"0
106 Rallye	58"4

Christian Chiquello

