

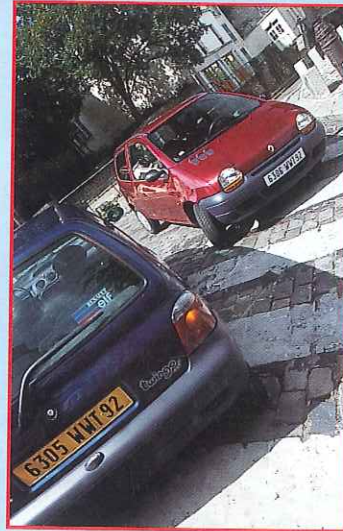
Le Moniteur AUTOMOBILE

REVUE BELGE D'INFORMATION TOUS LES 14 JOURS 47^e ANNEE N° 1112 25 JUILLET 1996 100 FB

PLUS DE
1.000
PETITES
ANNONCES
DE VOITURES
D'OCCASION

Essais routiers détaillés

- **Lancia Delta**
1.6 LX & 1.8 GT
- **Renault Twingo**
Easy & Matic
- **Toyota Carina E**
D turbo GL



VW
SUB-B

Avant-première
**LA GUERRE DES
MINIS
EN 2000!**

Essais nouveautés

- **Bentley Continental T**
- **Fiat Marea**
- **Toyota Land Cruiser**
- **Suzuki Baleno Break**



FIAT
MAREA

Référendum des propriétaires

Rover 400

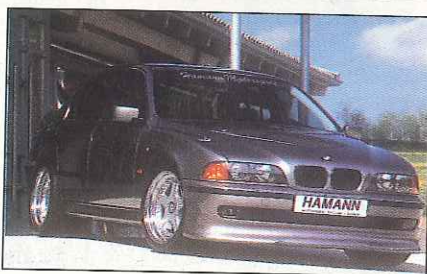
Mercedes SLK



BRABUS OU HAMANN



A titre d'anecdote, et parce que l'original est traité dans ce numéro, voici ce que **Brabus** a fait de la Mercedes SLK. En attendant une préparation du moteur, le *tuner* allemand se contente pour l'instant d'une modification esthétique (bouclier plus imposant et jupes latérales et double sortie d'échappement), d'abaisser l'assiette de la voiture de 35 mm et de la chausser de jantes de 17 ou 18 pouces de diamètre. **Hamann** s'attaque pour sa part plus radicalement à la BMW



Série 5. En plus de la panoplie traditionnelle des accessoires aérodynamiques, celle-ci reçoit le 6 cylindres de la M3, gonflé à 350 ch qui lui permet d'atteindre les 100 km/h en 5,7 sec. et de pointer à 290 km/h.

© Brabus: (0049) 2041.7770

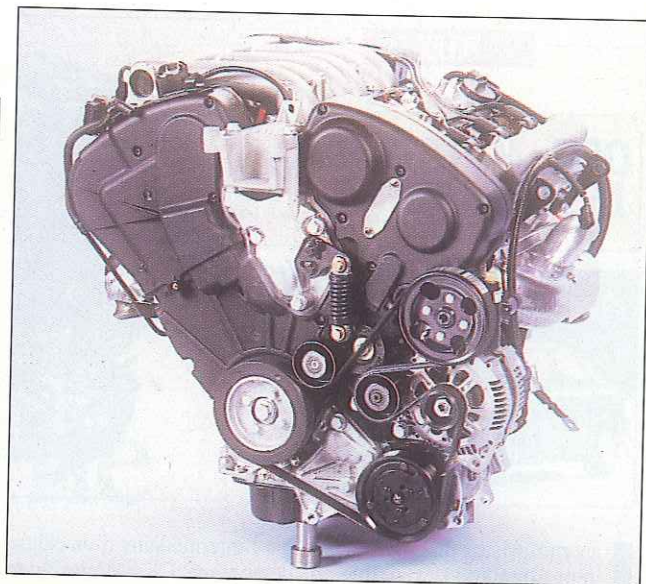
© Hamann: (0049) 7305.96080

LE TOP TEN DES IMMATRICULATIONS

Modèle	Total	Essence	Diesel
VW Golf	14.013	4.142	9.871
VW Polo	9.668	8.338	1.330
Renault Mégane	8.941	5.123	3.818
Opel Astra	8.758	3.374	5.384
Ford Escort	7.808	3.017	4.791
Ford Fiesta	7.546	5.763	1.793
Peugeot 306	7.081	3.490	3.591
Ford Mondeo	7.040	1.713	5.327
Opel Vectra	6.810	3.730	3.080
Citroën Xantia	6.536	2.374	4.162

Febiac vient de publier les statistiques d'immatriculation du premier semestre 1996. Premier constat, la deuxième place de la VW Polo, qui devrait pouvoir faire encore beaucoup mieux lorsque la version Diesel a atteint son rythme de croisière commercial, alors qu'elle caracole déjà en tête du classement des modèles essence. On remarquera également un beau triplé des

produits Ford dans le Top 10 (Escort, Fiesta, Mondeo), ainsi qu'une belle 10^e place de la Xantia, qui est ainsi la Citroën la mieux placée, devant les AX et ZX. Dans le domaine du 4x4, on remarque une baisse sensible des immatriculations (-10%) par rapport à l'an dernier. Toutes les marques régressent, à l'exception de Land Rover, qui passe de la 5^e à la deuxième place, derrière l'inamovible Mitsubishi.



UN V6 PEUGEOT-CITROËN/RENAULT

Baptisé ES/L (langage codé resté obscur), le nouveau V6 français devrait commencer sa carrière sous les capots des moyennes supérieures 406, Xantia et autres Laguna, avant d'animer les hauts de gamme des mêmes constructeurs. Premier motif de satisfaction, l'erreur de son prédécesseur, le PRV, n'a pas été réitérée. Ce dernier était en fait un V8 amputé de 2 cylindres par le premier choc pétrolier, donc un V6 à 90°. Cette fois-ci l'angle inscrit entre les 2 bancs de 3 cylindres fait exactement 60° comme l'exige une répartition régulière de l'allumage au cours d'un cycle complet. Néanmoins, le vilebrequin de ce nouveau moteur, qui tourne classiquement sur 4 paliers, présente une originalité: il comporte 6 manetons décalés de 60° au lieu de 3 doubles à 120° comme c'est généralement le cas pour ce type d'architecture. La première version de ce V6, qui cube 2946 cm³, est supercarrée avec 87 mm d'alésage et 82,6 mm de course. Résolution sophistiquée, la distribution est assurée par 4 arbres à cames en tête (2 par rangée de cylindres) qui commandent 24 soupapes par l'intermédiaire de poussoirs hydrauliques. Si le bloc, comme les culasses, est en alliage léger, les pistons coulisent pour leur part dans des chemises en fonte. Gérée par une centrale Bosch MP 7.0 dernier cri, la version 3 litres présentée ici donne, avec un taux de compression de 10,5 : 1, 140 kW (192 ch) à 6000 tr/mn et 267

Nm à 4000 tr/mn dont 234 disponibles dès 2000 tr/mn. Des prestations bonnes, sans plus, comparées à celles des références de la catégorie BMW et Audi. Il est vrai que le V6 français croit pouvoir se dispenser des systèmes de calage variable de distribution qui se généralisent chez la concurrence. Les techniciens annoncent en outre un gain de 10% par rapport à l'ancien PRV en termes de consommation. Les mauvaises langues pourront trouver que ce résultat manque d'ambition au regard d'une référence qui n'en a jamais été une, dans ce domaine en particulier. Sans eau ni lubrifiant, mais bardé de tous ses accessoires, ce futur animateur de limousine accuse 188 kg sur la balance. L'éventualité d'une version turbo n'a pas été retenue, et la diésélisation de ce bloc en alliage semble inenvisageable. Evidemment, la sévérité des normes en matière de dépollution ne cessant d'augmenter ce nouveau moteur a été l'objet d'attentions toutes particulières dans ce domaine. Il est épaulé dans sa tâche par un catalyseur de 3,3 l utilisant 2 pains de céramiques. Projet commun PSA/Renault, l'ES/L sera construit à l'usine de la Française de Mécanique à Douvrin (Pas-de-Calais) où sont déjà produits de nombreux blocs PSA et Renault comme le récent D (le 4 cylindres 1,2 litre qui anime les Twingo et Clio). Sa chaîne de fabrication, conçue pour une production maximum de 360 moteurs/jour commencera au rythme de 130 unités par jour.