

Les bombinettes : nouvelle donne

Les tracasseries et même la moralité, semblent condamner les GTI. Pourtant, les constructeurs y croient encore et comptent sur elles pour dynamiser les ventes des modèles plus sages.

A peine commercialisée, la Clio 16 soupapes s'adjuge le premier rallye auquel elle participe. Cette victoire va rejallir sur toute la famille de la dernière née des Renault. C'est l'un

des buts que poursuivent les constructeurs en commercialisant leurs "bombinettes". Accessoirement, ils font la joie des amateurs de conduite.

A l'aise la Clio

Pour faire la course

La Clio manque de couple



Si tout le monde considère la 205 comme LA GTI, ce n'est pas un hasard. ▲

En tête de peloton depuis déjà de nombreuses années, la 205 GTI semble se jouer de la concurrence, même récente. Sa mécanique ne possède ni culasse multisoupape, ni turbocompresseur, mais présente toujours une vigueur aussi impressionnante. Avec son poids plume, ses freins mordants et surtout, son comportement aussi incisif qu'efficace, elle emporte haut la main la palme de la sportivité.

Facile la Clio!

La plus rapide sur un tour de circuit, c'est la Fiesta et son moteur turbo exubérant. Mais à quel prix ! Il faut avoir le courage de se battre avec. Elle exige condition physique et concentration en béton, à l'image de ses suspensions.

La Clio 16 S, c'est tout le contraire. Sa conduite est aussi facile qu'efficace. Equilibre et précision sont tels qu'on regrette que son moteur

ne s'exprime pas mieux à bas régime. Elle mériterait une mécanique plus virulente.

Les suspensions souples de la Mazda la pénalisent sur circuit. Il faut la piloter en finesse et maintenir son moteur à haut régime pour qu'il donne sa pleine mesure. C'est aussi le cas de la Honda V-Tec, ultra-puissante mais affligée d'un train avant qui ne suit pas le mouvement. La Toyota s'avère assez paresseuse dans l'exercice sportif. La piste n'est pas son domaine. Tout comme la Fiat Uno Turbo dont le seul atout est un moteur étonnant.

Les notes d'Auto Plus

- Peugeot 205 GTI: 17/20
- Ford Fiesta Turbo: 15/20
- Renault Clio 16 S: 14/20
- Mazda 323 1800 GT: 13/20
- Honda Civic V-Tec: 11/20
- Toyota Corolla GTI: 10/20
- Fiat Uno Turbo ie: 9/20

Pour aller aux courses

La Clio se promène

Facile et confortable, telles sont les principales qualités de la Clio 16 S sur route. Son moteur est progressif, sa boîte précise et sa suspension exceptionnelle : aussi efficace que confortable, une qualité rare et bien appréciée quand il faut rouler vite sur des routes bosselées.

L'homogénéité paye

La Mazda 323 n'est pas très loin non plus du compromis idéal entre tenue de route et confort. Moins percutante que la Clio, sa mécanique est onctueuse et on ne peut lui reprocher que le manque de maintien des sièges. Très bien finie aussi, la seconde japonaise, la Toyota, sans présenter de qualités majeures, s'avère très agréable sur route où la souplesse de la suspension est moins pénalisante.





Fiat Uno Turbo Le.

● Prix :	83 800 F
● Puissance fiscale :	6 CV
● Puissance réelle :	115 ch
● Vitesse maxi :	205 km/h

Ford Fiesta Turbo

● Prix :	98 000 F
● Puissance fiscale :	7 CV
● Puissance réelle :	133 ch
● Vitesse maxi :	209 km/h

Honda Civic V-Tec

● Prix :	117 073 F
● Puissance fiscale :	8 CV
● Puissance réelle :	150 ch
● Vitesse maxi :	204 km/h

Mazda 323 1 800 GT SSP

● Prix :	94 000 F
● Puissance fiscale :	10 CV
● Puissance réelle :	140 ch
● Vitesse maxi :	200 km/h

Peugeot 205 GTI

● Prix :	99 800 F
● Puissance fiscale :	9 CV
● Puissance réelle :	130 ch
● Vitesse maxi :	204 km/h

Renault Clio 16 S

● Prix :	101 600 F
● Puissance fiscale :	9 CV
● Puissance réelle :	140 ch
● Vitesse maxi :	206 km/h

Toyota Corolla 1.6 GTI

● Prix :	97 450 F
● Puissance fiscale :	8 CV
● Puissance réelle :	130 ch
● Vitesse maxi :	192 km/h

La Clio 16 S, dernière venue dans la catégorie GTI, ne déboulonne pas la 205 mais peu s'en faut.

Pour aller faire les courses

La Mazda plus maniable

Direction assistée et rayon de braquage réduit : la Mazda est à l'aise en ville.



Une mécanique docile, la direction assistée en série et un coffre accueillant font de la Mazda 323 la sportive la plus à l'aise en ville. Dommage pour la Toyota que sa commande de boîte ne soit pas plus agréable car elle aussi transforme la circulation urbaine en partie de plaisir. Le rapport encombrement/maniabilité de la Clio et ses multiples aspects pratiques sont dégradés par une maniabilité insuffisante : rayon de braquage trop important et direction assistée en option. Le moteur de la

Peugeot n'aime pas les embouteillages, les directions des Uno, Civic et Fiesta sont beaucoup trop lourdes.

Les notes d'Auto Plus

● Mazda 323 GT :	15/20
● Toyota Corolla GTI :	14,5/20
● Renault Clio 16 S :	14/20
● Peugeot 205 GTI :	13,5/20
● Fiat Uno Turbo :	13/20
● Honda Civic V-Tec :	13/20
● Ford Fiesta Turbo :	12/20

◀ C'est sur la route que la Clio 16 S démontre sa supériorité.

La 205 trouve ici les défauts de ses qualités. Sa raideur globale détériore considérablement un confort déjà entaché par un niveau sonore excessif. C'est encore pire dans la Fiesta Turbo, véritable kart égaré sur la route. Le moteur de la Honda qui requiert d'être en permanence à haut régime, est mal adapté à un usage routier. Celui de la Fiat Uno est au contraire très agréable en toutes circonstances, mais quel inconfort !

Les notes d'Auto Plus

● Renault Clio 16 S :	15,5/20
● Mazda 323 GT :	15/20
● Toyota Corolla GTI :	14,5/20
● Peugeot 205 GTI :	14/20
● Ford Fiesta Turbo :	14/20
● Honda Civic V-Tec :	12,5/20
● Fiat Uno Turbo le :	11/20

PODIUM

