

Gagnez une course en monoplace



Echappement

LE MAGAZINE DU SPORT AUTOMOBILE

Echappement

Supplément 16 pages
**DÉBUTER EN
COMPÉTITION**

Comparatif

Clio II, le retour!



Renault
Clio 16 V

Fiat
Punto GT

VW Polo
16V

Citroën
Saxo 16V

Peugeot
106 S16

La nouvelle Renault face à ses rivales



1 950 367 25 00 F
MENSUEL
N° 369
MAY 98
29 F



Rallye



Essai



Interview

Catalunya
Le reportage complet
Guide Tour de Corse

HARTGE H35
la M3 Compact

Jean Ragnott
30 ans
de passion

Indiscutablement, la nouvelle Clio n'aura pas raté son tour de « qualif » : dès son premier mois de commercialisation, elle s'est déjà octroyé la pole position au hit parade des ventes en France. La Phase II n'a pas encore gagné la course, mais elle part en première ligne ! Une performance que la version 16V voudrait également rééditer dans le créneau des petites sportives abordables. D'autant plus que ses concepteurs ne semblent pas avoir lésiné sur les moyens pour qu'elle y parvienne : ils ont tout changé, même le moteur.

Propre, mais pas très puissant

Comme ses sœurs, la Clio 16V a été conçue pour durer (on ne va vous la changer tous les jours !). De ce point de vue, il fallait qu'elle respecte dès à présent les futures normes de dépollution. Sous le capot (en alliage

SVP) de la 16V, nous découvrons donc une extrapolation du moderne moteur K éternel sur la Mégane, mais coiffé d'une nouvelle culasse à 4 soupapes par cylindre. Inédite et innovante, cette pièce se distingue d'abord par ses deux arbres de type tubulaire, c'est-à-dire avec des cames directement enfilées sur un tube en acier, d'où un gain de poids de 800 g pour une plus faible inertie de rotation. Notons également que, pour diminuer les frottements de la distribution, les arbres commandent les soupapes par l'intermédiaire de linguets à rouleaux à rattrapage de jeu hydraulique. Enfin, dernière nouveauté : chaque bougie est directement alimentée par sa propre bobine de type « crayon » placée au-dessus. C'est du beau travail, il est vrai, mais nous nous attendions à plus de la part d'un motoriste qui a si brillamment dominé la F1. Au bout du compte, le « prétendu » bijou ne développe que 110 ch, soit moins de 70 chevaux au litre de cy-

lindrée ! Dans ces termes, l'affrontement avec la concurrence risque de tourner court. Sans pour autant aller chercher une Civic VTI 1 600 (dont le belliqueux berlingot libère 160 ch !), la Saxo VTS 16V et la 106 S16 délivrent toutes les deux 120 ch à cylindre égale. Pire encore, grâce à son système de suralimentation forcée, la Punto dépasse les 130 ch. Seule la Polo est ici devancée par la Clio. Et encore, n'oublions pas que les 101 ch de l'Allemande sont obtenus avec un plus « petit » 1 400 cm³.

Le couple du couple

Interloqués par ces remarques, on nous a expliqué chez Renault, lors de la présentation de la Clio, que : *« La puissance n'est pas une fin en soi, et tout le monde peut y parvenir. En revanche, un couple bien distribué s'obtient plus difficilement, alors que c'est précisément lui que l'on exploite sur la route. Nous avons donc porté nos efforts sur un moteur bien*

rempli à tous les régimes... »

De tels arguments, moi je veux bien. Mais 15,4 mkg (soit seulement 0,4 mkg de plus que le moteur PSA) à 3 750 tr/min, ce n'est pas non plus un exploit. Surtout qu'avec un étagement de boîte bien étudié, on peut parfaitement arriver à combler un tout léger manque de couple à bas régime. Alors, quoi que l'on dise, il semblerait que, chez Renault, on ait tout d'abord cherché à obtenir un moteur peu polluant (ce qui était obligatoire). Et ce but a été parfaitement atteint, puisque le moteur « K4M » satisfait déjà la norme Euro 2000. En contrepartie, cette indispensable recherche de propreté a malheureusement coûté quelques mkg, et surtout pas mal de chevaux. Une évidence dont les ingénieurs maison sont bien conscients. D'ailleurs, la future Clio véritablement sportive, celle qui arrivera avant la fin de l'année et peut-être sous le nom de Renault Sport, sera certainement aussi respectueuse de l'en-



Grâce aux bonnes qualités de son châssis, le Clio 16V reste scotchée sur la trajectoire. Dommage que l'amortissement « provisoire » trop souple vienne parfois perturber ce tableau idyllique.



Clio 16V

D'un style trop « chargé » l'intérieur de la Clio manque de clarté comme de finesse.



Saxo VTS 16V

De conception plus moderne, la planche de bord de la Saxo s'avère plus ergonomique que celle de la 106.



Punto GT

Instrumentation sur fond clair, volant et levier de vitesses gainés de cuir, de quoi être comblé dans la Punto.



106 S16

Tout comme sur la Saxo, l'instrumentation semble avoir été réduite au strict minimum dans la 106. Dommage !

Clio 16V



Saxo VTS



Punto GT



106 S16



Polo 16V



TECHNIQUE

Moteurs

Puissance max (ch à 3000)	110 à 9 750	120 à 6 000	133 à 5 000	120 à 6 000	101 à 6 000
Couple max (kg à 3000)	15,4 à 3 750	15,9 à 5 200	20,8 à 3 000	15,9 à 5 200	13,0 à 4 400
Régime max (tr/min)	6 500 (6 500)	7 200 (7 200)	6 200 (6 750)	7 200 (7 300)	6 000 (7 100)
Cylindres (cm ³)	1 598	1 587	1 372	1 587	1 390
Alliage à course (mm)	79,5 x 80,5	78,5 x 82	80,5 x 67,4	78,5 x 82	76,5 x 75,6
Rapport volumétrique	10,0	10,8	7,8	10,8	10,5
Type (cylindres)	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne	4 en ligne
Disposition	AV, transversale	AV, transversale	AV, transversale	AV, transversale	AV, transversale
Block/cylasse	foré/alésage	foré/alésage	foré/alésage	foré/alésage	foré/alésage
Soupapes par cylindre	4	4	2	4	4
Axire à cames (entraînement)	double (courroie)	double (courroie)	simple (courroie)	double (courroie)	double (courroie)
Alimentation/sulfonage	gestion intégrale	gestion intégrale	gestion intégrale	gestion intégrale	gestion intégrale
Suralimentat.	-	-	turbo (H1) V17	-	-
Pression max (bar)	-	-	1,3	-	-



Transmissions

Type	traction	traction	traction	traction	traction
Boîte de vitesses	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports	5 rapports
Rapport de boîte, vitesse à 1 000 tr/min, et vitesse max en	1 ^{er} 3,864 - 7,7 - 50 2 ^e 1,864 - 13,9 - 51 3 ^e 1,321 - 19,7 - 128 4 ^e 1,029 - 25,2 - 164 5 ^e 0,821 - 31,6 - 196	3,418 - 7,6 - 55 1,910 - 13,3 - 96 1,357 - 19,1 - 138 1,054 - 24,7 - 177 0,854 - 30,4 - 209	3,545 - 8,4 - 52 2,228 - 13,4 - 83 1,541 - 19,4 - 120 1,196 - 25,9 - 161 0,891 - 33,5 - 206	3,418 - 7,6 - 55 1,910 - 13,3 - 96 1,357 - 19,1 - 138 1,054 - 24,7 - 177 0,854 - 30,3 - 207	3,454 - 7,6 - 52 2,095 - 12,7 - 86 1,448 - 18,2 - 124 1,098 - 24,0 - 163 0,891 - 29,5 - 189
Rapport de pont	4,067	3,939	3,153	3,939	3,874
Autobloques/antipatinage	-	-	-	-	-

Pneus

Marque	Michelin	Michelin	Pirelli	Pirelli	Michelin
Type	Energy (RUV3A)	Pilot SX (SX GT)	P7000	P7000	Energy
Dimensions (avant/arrière)	185/60 R 14 H	185/55 R 14 H	185/55 R 14 H	185/55 R 14 H	185/55 R 14 H
Jantes (avant/arrière)	6 J 14 aliage	6 J 14 aliage	5 J 02 14 aliage	6 J 14 aliage	6 J 14 aliage



Carrosserie / Châssis

Carrosserie	3 portes	3 portes	3 portes	3 portes	3 ou 5 portes
Sûreté (crash - Cx)	0,70 - 0,35	0,60 - 0,33	0,62 - 0,31	0,62 - 0,34	0,61 - 0,32
Suspension avant	McPherson (trianglé) + barre antiroulis, essieu déformable, ressorts à ressorts séparés, barre antiroulis	McPherson (trianglé) + barre antiroulis, barres de torsion transversales, barre antiroulis	McPherson (trianglé) + barre antiroulis, ressorts séparés, des amortisseurs, barre antiroulis	McPherson (trianglé) + barre antiroulis, barres de torsion transversales, barre antiroulis	McPherson (trianglé) + barre antiroulis, essieu déformable, combiné ressort/amortisseur, barre antiroulis
Arrière	barre antiroulis, ressorts à ressorts séparés, barre antiroulis	ressort torsion, barres de torsion transversales, barre antiroulis	ressort torsion, ressorts séparés, des amortisseurs, barre antiroulis	barres de torsion transversales, barre antiroulis	essieu déformable, combiné ressort/amortisseur, barre antiroulis
Direction	crémaillère, assistée	crémaillère, assistée	crémaillère, assistée	crémaillère, assistée	crémaillère, assistée
Tours de volant	2,8	3,0	2,9	3,0	2,75
Diamètre de braquage (m)	11,1	10,9	9,9	10,9	10,1
Freins avant (à en m)	disques ventilés (250)	disques ventilés (247)	disques ventilés (257)	disques ventilés (247)	disques ventilés (256)
Arrière	tambours (200)	disques (247)	disques (240)	disques (226)	disques (226)
Antibloque	série	option	série	série	série

Poids / Dimensions

Poids à vide/coefficient (kg)	955	931/980	1 000/1 060	950/990	950/1 013
Répartition avant/arrière (%)	54/53/55 (54)	54/53/55 (54)	60/50 (54/30)	60/50 (54/30)	61/50 (53/59)
Capacité de réservoir (litres)	50	45	51	45	45
Long. - larg. - haut. (mm)	3 773 - 1 639 - 1 417	3 737 - 1 620 - 1 360	3 770 - 1 625 - 1 440	3 678 - 1 610 - 1 357	3 715 - 1 625 - 1 420
Empattement (mm)	2 472	2 345	2 450	2 385	2 400
Vale (avant/arrière) (mm)	1 392 - 1 372	1 401 - 1 321	1 380 - 1 360	1 387 - 1 310	1 367 - 1 400

vironnement mais disposera d'une cavalerie plus fournie. Dans la coulisse, on parle d'un 2 litres d'environ 160 ch. Mais revenons à nos moteurs car, en attendant, c'est cette 16V de porter le fanion.

La Clio à la traîne

Malgré une commercialisation imminente, la 16V n'a pas encore reçu l'approbation totale du Bureau des Etudes. Soucieux de bien faire, ses responsables ont déjà donné leur aval à 95 %, mais il leur reste encore quelques petits détails à figurer, surtout au niveau des réglages de suspensions (amortissement) où l'on hésite sur la philosophie à retenir. En revanche, le moteur et la boîte de vitesses sont déjà « au nominal », et leur configuration ne devrait donc plus varier. Cela dit, notre 16V étant encore sous la coupe des ingénieurs, il nous a été permis de la conduire à notre aise, mais pas de la chronométrer. En attendant nos propres mesures, nous allons donc nous contenter des chiffres officiels : 195 km/h en vitesse max, et 30^e à 1 000 m départ arrêté. Des valeurs que nous qualifierions de plausibles car proches de celles enregistrées avec l'ancienne Clio RSi de 110 ch.

Cela étant, un rapide coup d'œil sur notre tableau récapitulatif des performances permettra de constater que, handicapée par sa faible puissance, la 16V se fait « infuser » par la plupart de ses rivales. D'après ces chiffres, il serait presque conseillé de partager cette catégorie en deux. D'un côté, le trio n'éprouvant aucun mal à dépasser la barre fatidique des 200 km/h ou à descendre en dessous des 30^e lors d'un départ arrêté, autrement dit : la Saxo, la Punto et la 106. De l'autre, la Clio et la Polo qui, en raison de prestations plus modestes, devront être davantage considérées comme des petites bombinières que comme des véritables rasageuses. Maigre consolation pour les amateurs de la marque au losange : direz-vous.



Polo 16V

Classique mais bien ordonnée, la planche de bord de la Polo laisse apparaître une qualité de fabrication irréprochable.

Typiquement Renault

Si les « perfs » pures sont un argument irréfutable dans le choix de toute sportive, les sensations ressenties au volant ne le sont pas moins. Le 4 cylindres de la Clio fait dans ce domaine une drôle d'impression, surtout pour un multisoupape. Certes, dès les plus bas régimes, il repart toujours sans rechigner. Au point que, à conduite égale, il impose beaucoup moins de changements de vitesse que, par exemple, le 4 cylindres PSA. Mais, comme la plupart des moteurs Renault, il n'aime pas les longues montées en régime, et il s'éteuffe un peu une fois dans les tours. Inutile donc de lui « rentrer » constamment dedans ; une fois les 5 500 tr/mn atteints, il vaut mieux passer au rapport supérieur et laisser l'élasticité opérer. Longtemps considérée comme le talon d'Achille des moteurs à 4 soupapes par cylindre, cette mollesse en début de course a donc été quasiment gommée sur la Clio. Cependant, cela semble avoir été obtenu au détriment du brio, dont la Saxo et la 106 regorgent. En effet, peut-être un peu plus rétive à la relance, la mécanique de ces deux-là devient carrément ef-

fervescente vers 5 000 tr/mn, et atteint son régime de rotation maximale (7 200 tr/mn) d'une façon beaucoup plus expéditive. Avec une poussée pour le moins linéaire, face aux trois Françaises, la Polo tente de se placer au juste milieu. Mais à force de vouloir couper la poire en deux, les motoristes VW ont fini par obtenir une mécanique sans goût



ni vertu. En revanche, caractériel au plus haut point, le moteur de la Punto joue ici le rôle de grand méchant. Car même si, en raison de normes de plus en plus draconiennes, il a dernièrement sacrifié quelques chevaux en adoptant une nouvelle ligne d'échappement, il vous rappellera toujours par un sacré coup de pied aux fesses la teneur de ses arguments.

Le profil de l'emploi

Comme c'est le cas pour le style et le moteur, les liaisons au sol ont été également remaniées sur la nouvelle Clio, refonte principalement dictée par le souhait d'améliorer le confort dynamique. Dans ce domaine, l'ancienne version laissait quelquefois à désirer. Nous retrou-

vons ainsi de très classiques McPherson avant, mais avec des blocs supérieurs plus volumineux et des coupelles inférieures de filtration. Les spires des ressorts ont en même temps été repensés pour réduire les frottements, et la largeur de la voie augmentée de 40 mm pour garantir une meilleure stabilité. Quant au train arrière, toujours composé d'une traverse en tôle profilée en forme de V inversé, il conserve des amortisseurs hydrauliques mais troque ses anciennes barres de torsion transversales par des ressorts hélicoïdaux. Afin de limiter les remontées des trépidations dans la caisse, ces ressorts sont dotés, au niveau de leurs appuis supérieurs (la carrosserie) et inférieurs (l'essieu), de cales flexibles. Déterminantes pour le bon compromis entre filtrage (confort) et rigidité (tenue de route), ces « articulations » élastiques sont composées d'un insert en caoutchouc alvéolé et d'un épaulement rigide.

Provisoire mais pas toujours favorable

Un changement architectural et philosophique qui marque la fin du fameux essieu dit « à 4 barres » dont on nous avait pendant si longtemps loué les vertus, mais qui n'aura aucune conséquence néfaste sur le comportement dynamique, bien au contraire. Beaucoup moins encourageante en revanche, tout au moins sur le papier, est la petite « dérive » constatée au niveau du freinage. S'il n'y a rien à dire en ce qui concerne les garni-

tures avant (disques ventilés de 259 mm de diamètre), l'abandon des disques arrière en faveur de plus archaïques tambours reste difficile à avaler. Il est vrai que l'ABS (proposé en série sur la 16V) comme le tout nouveau répartiteur électronique EBV (remplaçant moderne du traditionnel compensateur mécanique) veilleront à la bonne exploitation de ce type de garniture, évitant ainsi tout blocage intempestif. Mais, tout de même : des tambours à l'arrière, la 5 Alpine n'en utilisait déjà plus il y a quinze ans ! D'ailleurs, parmi les cinq autos de ce comparatif, la Clio est la seule à en disposer. Même la Polo a bel et bien fini par abandonner les tambours de ses débuts au bénéfice de disques. En raison du côté « provisoire » de notre 16V, les

Contrairement à la Saxo, la 106 a une plutôt tendance à négocier les virages en s'appuyant davantage sur le pneu extérieur.



Manquant décidément de fermeté, le train arrière de la Punto souffre d'un roulis trop important. En voici la preuve !



Pourtant correcte à faible allure, la Polo avouera ses limites au fur et à mesure que la cadence s'accroît.



Étonnante d'efficacité,
la Saxo se joue des enchaînements
avec un minimum de braquage.



SEAT IBIZA CUPRA 2

La grosse artillerie



Dévoilée lors du dernier Salon de Genève, la Cupra 2 est déjà disponible en France. Pouvant, en raison de sa forte puissance (150 ch), être assimilée à la catégorie supérieure, elle ne reste pas moins une concurrente directe de la Clio 16V. Sa taille (3,81 m de long), et surtout son prix (108 600 F) en témoignent. Richement équipée (ABS, double airbag, autoradio, habillage cuir, vitres et rétros électriques, condamnation centralisée...), et détentrice d'un excellent niveau de performances (209 km/h et 29"8 au 1 000), la Cupra 2 est indiscutablement une affaire à ne pas négliger.

● Essai Ibiza Cupra :
Échappement n° 364,
décembre 97.

MIEUX SUSPENDUE QUE LA PUNTO ET LA POLO, LA CLIO S'AVÈRE PLUS FACILE À CONTRÔLER. CELA ÉTANT, LA SAXO ET LA 106 RESTENT ICI LES VÉRITABLES RÉFÉRENCES.

	Clio 16V	Saxo VTS 16V	Punto GT	106 S16	Polo 16V
PERFORMANCES					
Caractéristiques					
Puissance au litre (ch)	69	76	97	76	73
Couple au litre (mkg)	9,6	9,5	15,2	9,5	9,4
Poids/puissance (kg/ch)	9,0*	8,2	8,0	8,3	10,0
Vitesse maxi					
Vitesse (km/h)	195*	209	206	207	189
Régime correspondant (tr/mn)	6 200	6 900	6 150	6 800	6 400
Accélération					
400 m départ arrêté	16"9*	16"1	15"9	16"1	16"9
1 000 m	30"9*	29"9	29"4	29"6	31"7
Reprises					
50 km/h en 4" : 400 m	-	16"1	15"0	16"1	16"8
1 000 m	-	30"7	28"8	30"7	32"3
De 80 à 120 km/h en 5"	-	12"8	9"3	12"7	15"2
De 80 à 150 km/h en 5"	-	26"3	17"4	26"1	29"1
Consommations					
Moyenne (litres aux 100 km)	-	11,0	13,0	11,0	10,0
Autonomie (km)	-	390	380	390	430

(*) Données constructeur

PROCHE DE CELUI DE SA DEVAŒNIÈRE, LE STYLE DE CETTE CLIO SE REMARQUE SURTOUT PAR L'ARRONDI ARRIÈRE ET D'ÉNORMES PHARES AVANT.



Dernière arrivée, la Clio 16V tentera de se faire une place parmi la multitude des « petites » CITI. Mais, vraisemblablement, ses qualités ne sont pas toujours à la hauteur de ses prétentions.

considérations que l'on pourra citer ici à l'encontre des réglages de suspensions pourront varier une fois la période de mise au point finalisée. Quoi qu'il en soit, il semblerait évident que le comportement général de cette Clio soit de bonne facture. Bien posée sur ses quatre pneus, la 16V laisse d'emblée apparaître une énorme facilité de conduite. Saine dans ses réactions, et donc sécurisante pour le pilote, elle négocie la plupart des obstacles sans grande difficulté. Son efficacité rappelle celle de sa devancière, le confort en plus : moins de bruits et de trépidations « de roulage » parasites. Cela étant, tel

CONCLUSION

Echappement

Le bronze partagé

Difficile, à l'heure du bilan, de se prononcer sur cette nouvelle Clio. Pas de confirmation pour les perfs, prix estimé (proche de 100 000 F, mais à six chiffres tout de même), amortissement provisoire...

Les incertitudes sont trop nombreuses pour la juger définitivement. Tout de même, dans l'état actuel des choses, il est évident qu'elle ne sort pas grandie de cette confrontation. Pas assez puissante et un peu trop bourgeoise à nos yeux, elle ne chamboule pas l'ordre établi. Pour nous, au classement final, la Saxo VTS arrive toujours en tête, tout juste devant sa cousine, la 106 S16 qui, désormais dépourvue (ABS, autoradio, jantes alliage et rétros électriques en option), est devenue plus compétitive que jamais. Sur la troisième marche du podium, la fougueuse Punto partage alors le bronze avec cette Clio trop timorée. Enfin, rarement dans le coup, la Polo reste lanterne rouge. Sa bonne finition ainsi qu'un prix modéré pourront en faire chavirer quelques-uns, mais certainement pas les sportifs.

BUDGET	Clio 16V	Saxo VTS 16V	Punto GT	106 S16	Polo 16V
Prix					
Prix (F)	non fixé	105 000	96 200	95 000	95 900
Puissance fiscale (CV)	8	8	6	8	7
Equipements / Options					
ABS	série	5 600	série	5 600	série
Airbag conducteur/passager	série/série	série/1 500	série/1 750	série/1 500	série/série
Autoradio (modèle de base)	série	2 000	3 300	2 000	-
Climatiseur	série	7 000	6 600	7 400	8 030
Direction assistée	série	série	série	série	série
Fermeture centralisée	série	série	série	série	série
Jantes alliage	série	série	série	2 400	série
Peinture métallisée	option	1 700	1 550	1 700	1 600
Phares additionnels	série	série	série	série	série
Rétros électriques	série	série	série	7 400 ⁽¹⁾	série
Sellerie cuir	-	-	6 600	7 400 ⁽¹⁾	-
Toit ouvrant manuel/élec.	-/option	2 800	2 850/3 850	2 800/-	3 670/-
Vitres AV/AR électriques	série/-	série/-	série/-	série/-	série/-
Volant cuir	série	-	série	7 400 ⁽¹⁾	-
Volant réglable	série	-	série	-	série

⁽¹⁾ Pack style comprenant : volant cuir, rétroviseurs électriques et chauffants, coquilles peintes, jantes alliage, garnissage cuir/alcantara des sièges, appuie-tête arrière et palettes portes couleur caisse.

qu'il était sur notre voiture d'essai, l'amortissement en lui-même nous a paru critiqueable. Trop souple, surtout à la détente, il s'est avéré incapable de freiner convenablement les oscillations de la caisse. Dès lors, la moindre petite bosse négociée rapidement se traduit inéluctablement par un déstage excessif de l'auto, et par une malencontreuse suite de mouvements de pompage. Répréhensible sur toute sportive digne de ce nom, cette posture pourrait cependant être facilement corrigée à moindres frais. Le tout est de sa-

voir si les responsables Renault ont l'intention de le faire. La balle est dans leur camp.

Et les autres ?






Tout comme la Clio, la VV et, dans une moindre mesure, la Fiat pâtissent également d'un amortissement défectueux. Malgré des réglages spécifiques (plus fermes) par rapport aux « fourmis » de base, la Polo 16V éprouve toutes les difficultés du monde à limiter ses déhanchements. Moins marqué sur la Punto, ce type

de tare devra dans celle-ci être plutôt attribué à un roulis immodéré qu'à l'amortissement. Autrement, cette Italienne reste fidèle à sa réputation : motricité précaire et inscription laborieuse dans les épingle.

En principe, en raison d'une architecture commune, la Saxo et la 106 devraient évoluer de façon similaire. Pourtant, grâce à l'adoption de réglages différents, elles ne réagissent pas pareil. Dans les deux cas, on appréciera tout de suite l'énorme potentiel du châssis. Mais, alors que la Citroën rentre plus fa-

cilement à la corde, la Peugeot aura plutôt tendance à s'appuyer sur le pneu avant extérieur pour tourner. On ne se pose pas trop de questions avec la première : on braque et elle glisse des quatre roues. Plus paresseuse, la seconde demande de soulager davantage l'accélérateur pour aider ainsi l'arrière à resserrer la trajectoire. Plus « fine », la Saxo imposera donc à son pilote plus de parcimonie dans les gestes. Mais quelle auto ! Aussi jouissive qu'efficace, elle reste l'exemple à suivre. N'est-ce pas, mademoiselle Clio ? ■

PLUS PUISSANTES, LA SAXO, LA PUNTO ET LA 106 PRENNENT AISÉMENT L'ASCENDANT SUR LA CLIO DANS LE DOMAINE DES PERFORMANCES.

MODÈLES	PLUS	MOINS	NOTES	BILAN
Clio 16V 	<ul style="list-style-type: none"> ● Comportement sain ● Position de conduite ● Finition en hausse 	<ul style="list-style-type: none"> ● Puissance insuffisante ● Tambours arrière ● Amortissement actuel ● Aérodynamisme en retrait 	MOTEUR 5 PERFORMANCES 2 COMPORTEMENT 5 BUDGET -	Moins puissante que sa devancière, la nouvelle 16V souffre de la comparaison. L'adoption d'un amortissement plus ferme la rendrait certainement plus alléchante à manier, mais elle resterait de toute façon moins performante que la plupart de ses rivales.
Saxo VTS 16V 	<ul style="list-style-type: none"> ● Feeling sportif ● Mécanique vivifiante ● Vitesse maxi ● Motricité irréprochable 	<ul style="list-style-type: none"> ● Freinage instable ● Prix dépassé ● Instrumentation insuffisante 	MOTEUR 8 PERFORMANCES 8 COMPORTEMENT 10 BUDGET 4	Aussi alerte qu'efficace, la Saxo VTS tire son épingle du jeu grâce au brio de son moteur et aux réglages de ses suspensions. Certes, dépassée par le dernier remaniement tarifaire de la 106, sa stratégie commerciale est à revoir. Mais elle reste notre préférée.
Punto GT 	<ul style="list-style-type: none"> ● Mécanique fringante ● Performances inégalables ● Prix accessible ● Instrumentation sportive 	<ul style="list-style-type: none"> ● Motricité aléatoire ● Roulis excessif ● Consommation abusive 	MOTEUR 7 PERFORMANCES 9 COMPORTEMENT 4 BUDGET 8	Le plus grand atout de la Punto, à savoir le turbo, est également sa principale source d'ennui. Si ce système de suralimentation autorise des « perfs » démoniaques, la brutalité avec laquelle il libère la puissance perturbe le guidage des roues.
106 S16 	<ul style="list-style-type: none"> ● Comportement efficace ● Mécanique vivifiante ● Style agréable ● Prix alléchant 	<ul style="list-style-type: none"> ● Bruits aérodynamiques ● Instrumentation insuffisante 	MOTEUR 8 PERFORMANCES 8 COMPORTEMENT 9 BUDGET 7	Moins incisive que la Saxo, la 106 S16 ne reste pas une sportive accomplie. Equipée du même moteur et disposant d'un châssis presque à l'identique, la Peugeot s'avère aussi efficace que la Citroën, mais avec la facilité de pilotage en plus. Et le tout pour moins cher !
Polo 16V 	<ul style="list-style-type: none"> ● Finition remarquable ● Ligne moderne 	<ul style="list-style-type: none"> ● Puissance limitée ● Performances trop justes ● Amortissement à revoir 	MOTEUR 6 PERFORMANCES 1 COMPORTEMENT 3 BUDGET 9	Trop typée confort , la Polo 16V n'a jamais fait le poids dans la catégorie des sportives. Plus à l'aise dans les rues du XVIIe que sur une petite départementale tortueuse, cette VW se distingue uniquement par une finition irréprochable et une ligne stylisée.