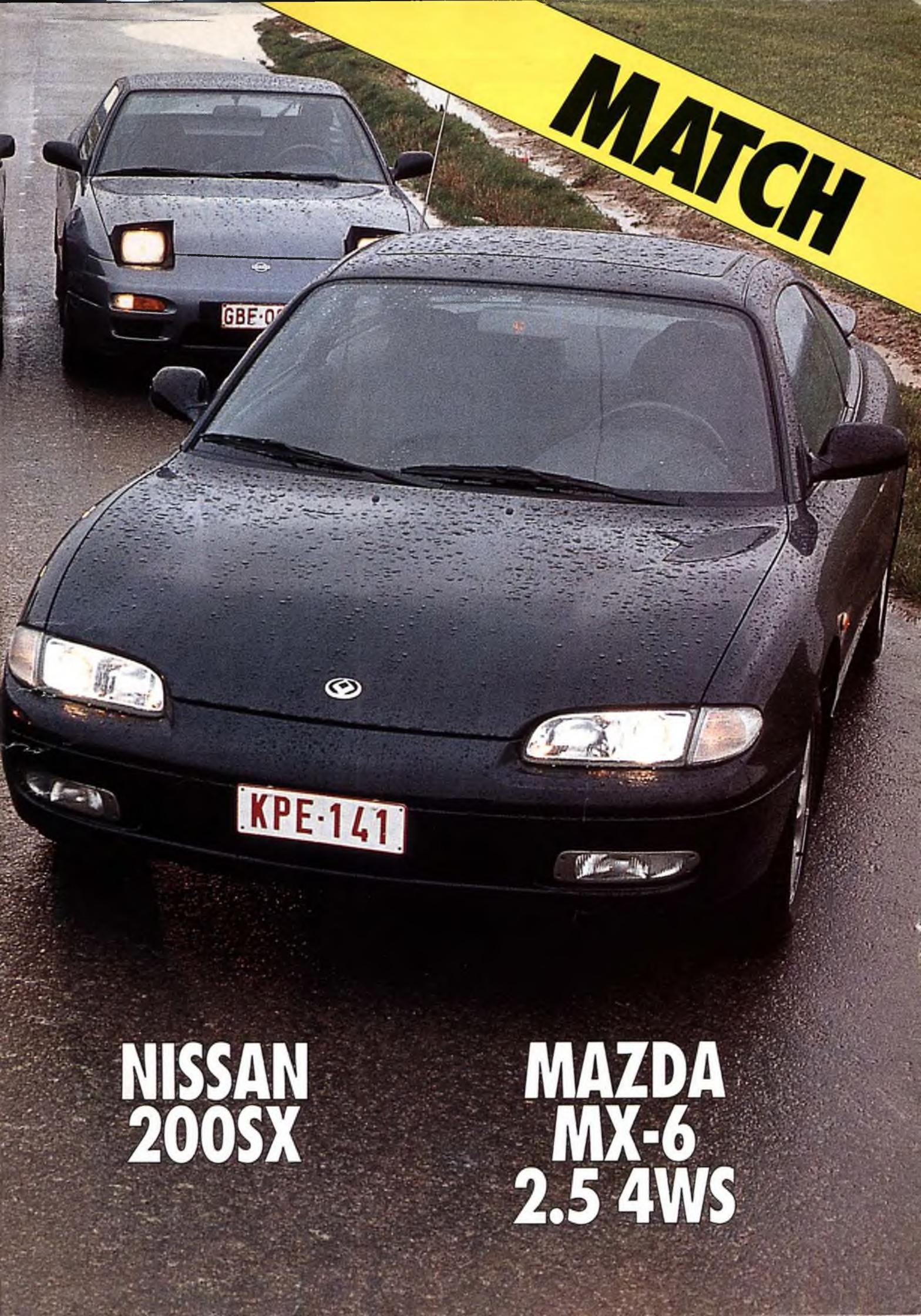




**HONDA
PRELUDE
2.3i 4WS**

**VW
CORRADO
VR6**

A dark-colored Mazda MX-6 is in the foreground, its hood and windshield covered in water droplets. The car's headlights are on, and its license plate reads "KPE-141". In the background, a silver Nissan 200SX is also on the wet road, with its headlights on and a license plate that partially reads "GBE-0". A yellow diagonal banner with the word "MATCH" in bold black letters is positioned in the upper right corner.

MATCH

**NISSAN
200SX**

**MAZDA
MX-6
2.5 4WS**

L'EMBARRAS DU CHOIX

Le marché des coupés est en pleine évolution, il suffit de voir le nombre de coupés présentés récemment.

Il y a 18 mois, nous avons déjà organisé semblable confrontation, à l'occasion de la sortie de la Calibra. L'apparition récente de deux coupés nippons nous oblige à remettre le couvert.

par Tony VERHELLE

La clientèle des coupés ne peut plus être considérée comme une quantité négligeable. Il convient cependant de préciser que le client (ou la cliente) accepte généralement de payer plus que celui qui opte plus rationnellement pour la berline et qu'il (ou elle) se voit offrir moins (en termes rationnels). Ce n'est pourtant pas une raison pour le montrer du doigt, l'œil goguenard et le sourire aux lèvres. Dans notre société, où l'aspect visuel a pris une importance énorme et où même le caractère performant d'un véhicule doit être visualisé, l'avenir appartient sans doute aux véhicules sortant de l'ordinaire, qui peuvent offrir autre chose que de simples arguments fonctionnels.

Si l'échantillon de notre confrontation d'il y a 18 mois ne comprenait presque exclusivement que des 4 cylindres et un 5 cylindres, les « 6 pattes » ont fait une entrée remarquée dans la catégorie. Citons le Coupé Audi, récemment modifié et disponible désormais avec le V6 de 2,8 litres, issu des gammes 80 et 100; le coupé BMW sur une base de Série 3, dont 2 versions sur 3 héritent d'une mécanique 6 cylindres; la Mazda MX-6 et son 2,5 litres V6 et enfin la Corrado VR6, en attendant que la Calibra reçoive enfin le 6 cylindres en V tant attendu. Nous n'avons malheureusement pas pu mettre le grappin sur une Audi Coupé, mais que ceux qui désirent se faire une idée de ses qualités se reportent à l'essai de la 80 V6 essayée dans le numéro 993. Première raison d'être de cet essai: confronter le nouveau coupé Mazda MX-6 à l'une des références européennes, à savoir la Corrado VR6. A ces deux-là venant

	Honda Prelude 2.3i 4WS	Mazda MX-6 2.5 4WS	Nissan 200 SX	Volkswagen Corrado VR6
MOTEUR				
Type	4L	6V	4IT	6V
Cylindrée	2259 cm ³	2497 cm ³	1809 cm ³	2861 cm ³
Nombre de soupapes	16	24	16	12
Alésage x course	87,0 x 95,0 mm	84,5 x 74,2 mm	83,0 x 83,6 mm	82,0 x 90,3 mm
Rapport volumétrique	9,8 : 1	9,2 : 1	8,5 : 1	10,0 : 1
Puissance maxi (kW)	118 à 5800 tr/min	121 à 5600 tr/min	126 à 6400 tr/min	140 à 5800 tr/min
Couple maxi (Nm)	209 à 4500 tr/min	217 à 4800 tr/min	228 à 4000 tr/min	245 à 4200 tr/min
Bloc-moteur	alliage et synthétique	alliage	fonte	fonte grise
Culasse	alliage	alliage	alliage	alliage
Distribution	2ACT (courroie)	4ACT (courroie + pignons)	2ACT (courroie)	2ACT (chaîne)
Réglage des soupapes			hydraulique	
Alimentation	électronique multipoint (PGM-FI)	électronique multipoint (licence LH-Jetronic)	électronique multipoint (EECCS)	électronique multipoint Bosch Motronic 2.7
FACTEURS DE PERFORMANCES				
Puissance spécifique	52,2 kW/l	48,5 kW/l	69,7 kW/l	49,0 kW/l
Rapport poids/puissance	10,6 kg/kW	10,4 kg/kW	9,9 kg/kW	8,6 kg/kW
Cx	0,32	0,30	—	—
TRANSMISSION				
Type		mécanique manuelle à 5 rapports		
Commande	par triangles	par triangles	par triangles	par câbles
Embrayage			monodisque à sec	
Commande d'embrayage	hydraulique	hydraulique	hydraulique	hydraulique
Rapport de pont	4,265 : 1	4,105 : 1	3,197 : 1	3,390 : 1
Rapports de boîte et vitesses à 1000 tr/min				
— 1 ^{re}	3,307 : 1 (7,9 km/h)	3,307 : 1 (8,2 km/h)	3,592 : 1 (8,0 km/h)	3,78 : 1 (8,4 km/h)
— 2 ^e	1,909 : 1 (14,4 km/h)	1,833 : 1 (14,8 km/h)	2,057 : 1 (14,0 km/h)	2,12 : 1 (14,9 km/h)
— 3 ^e	1,269 : 1 (20,5 km/h)	1,310 : 1 (20,7 km/h)	1,361 : 1 (21,1 km/h)	1,46 : 1 (21,7 km/h)
— 4 ^e	0,966 : 1 (27,0 km/h)	1,030 : 1 (26,3 km/h)	1,000 : 1 (28,7 km/h)	1,03 : 1 (30,8 km/h)
— 5 ^e	0,757 : 1 (34,4 km/h)	0,795 : 1 (34,0 km/h)	0,821 : 1 (35,0 km/h)	0,84 : 1 (37,7 km/h)
— MA	3,000 : 1 (—)	3,166 : 1 (8,6 km/h)	3,657 : 1 (7,9 km/h)	3,17 : 1 (10,0 km/h)
CHASSIS				
Type		monocoque en acier		
Suspension AV	doubles triangles, jambes élastiques	McPherson, triangles	McPherson, triangles	McPherson, triangles
Suspension AR	doubles triangles, jambes élastiques	à bras multiples	à bras multiples	essieu à effet de torsion autocorrecteur
Freins avant	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés	disques ventilés
Freins arrière	disques pleins	disques pleins	disques pleins	disques pleins
Antiblocage de freins	oui, Honda	oui, Sumitomo	oui	oui, Ate Teves
Direction			à crémaillère	
Assistance de direction	variable (vitesse)	variable (régime)	classique	classique
Diamètre de braquage				
— entre murs	10,4 m	10,4 m	11,0 m	N.C.
— entre trottoirs	9,7 m	9,6 m	10,4 m	11,0 m
N ^o de tours volant butée à butée	2,7	2,8	3,25	3,1
DIMENSIONS ET POIDS				
Empattement	2550 mm	2610 mm	2475 mm	2475 mm
Voies AV/AR	1525/1515 mm	1500/1500 mm	1465/1465 mm	1435/1430 mm
Longueur	4440 mm	4615 mm	4520 mm	4050 mm
Largeur	1765 mm	1750 mm	1690 mm	1690 mm
Hauteur	1290 mm	1310 mm	1290 mm	1310 mm
Volume coffre mini/maxi	280 dm ³ /N.C.	405/1.100 dm ³	260 dm ³ /N.C.	235/810 dm ³
Poids à vide	1.250 kg	1.260 kg	1.245 kg	1.210 kg
Répartition poids à vide				
AV/AR en %	62,8/37,2	63,7/36,3	53/47	N.C.
Charge admissible	470 kg	325 kg	430 kg	370 kg
Poids remorque freinée	1.200 kg	1.500 kg	1.200 kg	—
Jantes	6,5 J x 15	6,5 J x 15	6 J x 15	6 J x 15
Pneus	Dunlop Performa 8000 205/55 R 15 V	Pirelli Winter 210 205/55 R 15 V	Bridgestone Potenza 195/60 R 15	Continental Sport Contact 205/50 R 15 V
Réservoir de carburant	60 l	58 l	60 l	55 l
Capacité huile moteur	5,4 l	4,9 l	7,0 l	6,1 l
Capacité liquide de refroid.	7,6 l	7,5 l	7,0 l	10,0 l
Capacité liquide lave-glace	4,5 l	5,5 l	3,5 l	N.C.
Sonomètre (dBA)				
— 40 km/h	52,0	50,0	65,0	—
— 60 km/h	56,0	59,0	64,0	—
— 90 km/h	64,5	64,0	67,5	—
— 100 km/h	67,0	66,0	69,5	—
— 120 km/h	69,0	70,0	72,5	—
— 180 km/h	78,0	77,0	79,5	—

LES QUALITES

- Moteur souple et puissant
- Excellent comportement/maniabilité
- Boîte de vitesses
- Equipement complet

LES DEFAUTS

- Stricte 2 places
- Ventilation insuffisante
- Planche de bord ratée
- Visibilité 3/4 arrière



s'ajouter une Prelude, dont le constructeur vient de présenter la nouvelle génération, même si le haut de gamme persiste à se contenter d'un 4 cylindres. A titre de mètre-étalon, nous avons complété ce quatuor par celui que l'on pouvait considérer jusqu'à présent comme la meilleure offre nipponne de la catégorie et qui comptait même parmi les meilleurs coupés de la catégorie: la 200 SX. En Belgique, la Nissan se présente comme l'offre la moins onéreuse avec son petit 4 cylindres (même suralimenté), mais la Mazda et son V6 sophistiqué n'est pas beaucoup plus chère. La Honda et la Volkswagen, enfin, se situent un cran au-dessus. Grâce à l'«harmonisation» des taux de TVA, le client belge a l'heureuse surprise de voir les prix de ces coupés baisser de près de 100.000 FB.

Merci, l'Europe. Pour l'instant du moins, puisque nous attendons l'apparition de la fameuse taxe de luxe, pas encore clairement définie.

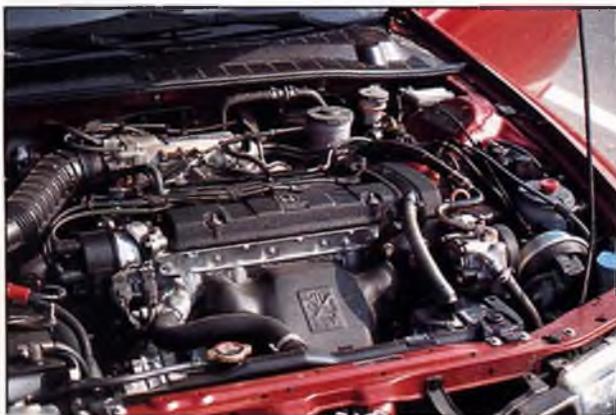
Technique d'avant garde

Les 4 participantes à ce comparatif présentent, outre une ligne avantageuse, une technique évoluée, même si elles proposent des solutions différentes. A commencer par le mode de transmission. Alors que le trio de nouveautés préfère la traction, la 200 SX recourt à une mécanique placée en position longitudinale entraînant les roues arrière. Son petit 4 cylindres suralimenté de 1800 cm³ constitue la plus petite cylindrée du groupe. Pour ne pas se laisser distancer, non seulement il utilise la technique des 4 soupapes par cylindre, mais il profite

HONDA PRELUDE 2.3i 4WS

Consommation moyenne	10,9l/100 km
Extrêmes	de 9,7 à 13,5l/100 km
Vitesse maxi en 5 ^e	216 km/h
1000 mètres DA	29,3 sec.
Prix de base (Belgique)	1.001.823 FB
Prix de base (France)	170.198 FF

également de l'occasion pour adopter la suralimentation. Le tout lui permet d'afficher une puissance de 171 ch, et une puissance spécifique de 95 ch/l. Elle prend ainsi la tête de la compétition. Honda, pourtant considéré comme un spécialiste en la matière grâce à son système VTEC, préfère équiper la Prelude ►



La Prelude a fort à faire en pareille compagnie. Sans doute la plus belle sur le plan esthétique, elle concède un certain retard en matière de performances, dû au choix de la mécanique: un 4 cylindres non suralimenté.

► d'une motorisation plus sage. Il s'agit d'un 4 cylindres à 2 ACT et 16 soupapes délivrant 160 ch et une puissance spécifique de 70 ch/l. Troisième en ligne de compte, on retrouve le V6 à 60° comptant non moins de 4 arbres à cames en tête et 24 soupapes, surmonté par un système d'admission variable. Logé sous

remarquerons au cours de cet essai que le VR6 de la Corrado est davantage axé sur la puissance, alors que le V6 Mazda préfère jouer la carte de la souplesse.

Nos 4 voitures sont équipées, de série, d'une boîte manuelle à 5 rapports, mais les 3 japonaises peuvent être équipées d'une transmission automatique à

solution classique, tandis que Mazda opte pour une assistance variable en fonction du régime du moteur et que Honda préfère une assistance dégressive en fonction de la vitesse. La plus sophistiquée ne démontre pas nécessairement les meilleures qualités; ce sont en effet les deux solutions classiques qui nous ont proposé le meilleur *feeling*. La Honda et la Mazda proposent par ailleurs l'avantage de l'effet directionnel actif des roues arrière, leur assurant une maniabilité supérieure et des réactions très vives. Le freinage est confié à 4 disques, ventilés à l'avant dans chacun des cas. L'ABS est proposé sans supplément, même si Nissan propose également une version dépourvue de cet équipement. Difficilement compréhensible.

Du côté des suspensions, 3 des 4 prétendantes recourent à des McPherson avant, tandis que Honda continue de préférer ses *double wishbone*, ou doubles triangles superposés, avec une jambe élastique relativement courte entre les deux (rallongés dans le cas de la Prelude afin d'obtenir un débattement de suspension plus important). A l'arrière, chacune en fait à sa tête. Seule la Corrado décide de se passer d'une solution à roues tout à fait indépendantes, en proposant une essieu à effet de torsion autocorrecteur, complété par des amortisseurs à gaz. Honda continue de préférer les doubles triangles à l'arrière également, alors que la Nissan opte pour une solution à bras multiples, tout comme la Mazda, dans une certaine mesure, qui propose des doubles bras transversaux et son tirant longitudinal. Toutes reposent sur des jantes en alliage de 15 pouces, généralement chaussées de pneumatiques de 205 mm de large. Seule la Nissan se contente d'une peinture inférieure, en l'occurrence des 195/60.

Objectif performances

Il y a 18 mois, la Nissan, avec son petit moteur suralimenté, avait survolé l'épreuve chronométrée et dominé toutes ses rivales de la tête et des épaules. Aujourd'hui, non seulement elle se voit accrochée par une 325i Coupé (voir précédent numéro), mais elle doit s'incliner de peu devant la nouvelle référence de la catégorie: la Corrado VR6. Cette remarque ne revêt d'ailleurs aucun caractère dénigrant à l'égard de la Nissan, mais prouve simplement la vitalité de ce segment particulier. La Mazda MX-6 et la Honda Prelude prennent un peu de retard sur ce plan, tout en améliorant nettement les temps de nos 4 prétendantes d'il y a 18 mois. En reprises, la Mazda et son fantastique V6 d'une rare onctuosité prennent une cinglante revanche et doivent seulement laisser passer la Corrado, pour une fraction de seconde sur l'épreuve en 4^e, le coupé VW tirant ain-

	Honda Prelude 2.3i 4WS	Mazda MX-6 4WS	Nissan 200 SX	Volkswagen Corrado VR6
MESURES				
Vitesses (km/h)				
Maxi réelle	216	218	225	229
Maxi compteur	223	229	231	245
Maxi réelle en 1 ^{er} /2 ^e /3 ^e /4 ^e	52/95/135/178	62/111/155/197	53/94/139/189	57/102/148/206
Accélérations (sec.)				
0 - 40 km/h	2,7	2,5	2,4	2,6
0 - 60 km/h	3,9	3,8	3,1	3,9
0 - 80 km/h	5,6	5,4	4,7	5,3
0 - 100 km/h	8,4	7,6	7,3	7,2
0 - 120 km/h	11,2	10,7	10,0	9,5
0 - 140 km/h	16,4	14,5	13,6	12,5
0 - 160 km/h	21,3	20,3	18,2	16,6
0 - 180 km/h	29,2	28,8	23,5	21,5
400 m	15,9	15,5	14,8	15,3
1000 m	29,3	28,7	27,6	27,5
Reprises à 40 km/h en 4^e (sec.)				
400 m	17,0	16,3	17,9	16,6
1000 m	30,8	30,0	31,5	29,8
60 - 90 km/h	6,7	5,2	5,8	5,3
90 - 120 km/h	6,0	4,6	5,0	5,5
Reprises à 40 km/h en 5^e				
400 m	19,0	18,0	20,7	18,6
1000 m	34,4	32,9	36,3	34,0
60 - 90 km/h	8,2	7,0	8,8	7,3
90 - 120 km/h	8,3	7,2	7,9	7,8
Consommations (l/100)				
Normalisées				
- à 90 km/h	6,8	7,3	6,2	7,2
- à 120 km/h	8,6	9,1	8,1	8,8
- en ville	11,0	13,0	10,7	13,6
- moyenne	8,8	9,4	8,3	9,9
De l'essai				
- minimum	9,7	9,9	8,9	9,8
- maximum	13,5	14,7	19,2	15,5
- moyenne	10,9	11,5	13,5	12,9
- autonomie (km)	550	500	440	420

le capot de la MX-6, il délivre 165 ch, soit 66 ch/l. La plus petite sur le plan des dimensions extérieures, la Corrado VR6, présente le moteur de plus forte cylindrée, bénéficiant en outre d'une technologie particulièrement affûtée. Les 2 bancs de cylindres forment un angle particulièrement aigu de 15° à peine, ce qui a permis aux ingénieurs VW de n'utiliser qu'une seule culasse. Même s'il ne présente que 2 soupapes par cylindre, il développe une puissance plus que respectable de 190 ch, soit 16 de plus que la version retenue pour la Golf, qui compte également 70 cm³ de moins. Ceci lui permet d'afficher une puissance spécifique de 66,5 ch/l, soit légèrement mieux que le Mazda, et avec 2 soupapes par cylindre seulement. Nous

4 rapports. VW propose également la solution de l'automatisme associé à son VR6, mais uniquement dans le cas de la Passat. Golf, Vento et Corrado doivent (provisoirement?) s'en passer. Si les nipponnes proposent habituellement des boîtes d'une douceur exemplaire, la boîte 5 de la Nissan s'est révélée relativement ferme et imprécise. Dans le cas de la Corrado et de sa commande par câbles, tout est question de chance. Nous avons déjà essayé des versions équipées d'une boîte précise et facile, d'autres étant affublées d'un levier pénible ou imprécis. En principe, les choses devraient s'arranger sur les nouveaux modèles.

Il va sans dire que toutes disposent d'une assistance de direction. VW et Nissan se contentent en l'occurrence d'une

LES QUALITES

- Moteur très agréable
- Rapport prix/prestations
- Maniabilité/comportement vif
- Equipement complet

LES DEFAUTS

- Habitabilité aux places arrière
- Mauvaise ventilation
- Fonctionnalité/commandes
- Pas d'essuie-glace arrière



si parti de sa puissance plus élevée et de son poids inférieur. Pour le reste, la Mazda donne le ton, aidée en cela par une boîte parfaitement étagée, et prenant ainsi l'ascendant sur toutes ses concurrentes affublées de rapports longs. Bien que disposant des rapports les plus longs, la Corrado se défend encore le mieux, suivie de près par la Prelude. Il apparaît donc clairement que Honda opte ici pour la souplesse, plutôt que pour la puissance pure. La courageuse petite Nissan doit mordre la poussière dans cette épreuve, non sans avoir constaté avec plaisir à la lecture du précédent numéro qu'elle pouvait encore parfaitement défendre ses chances face à la nouvelle BMW 325i Coupé, du moins en reprises. Celle-ci prouve donc une fois de plus que le délicieux «petit» 6 cylindres en ligne mu-

nichois n'avait pas grand-chose dans les pistons à bas régime. Ceci devrait changer d'ici un an.

Pour ce qui concerne la **consommation**, la hiérarchie s'inverse naturellement. Avec une moyenne de 10,9 l/100 km, la Honda Prelude prend place sur la première marche du podium avec un résultat qui n'aurait pas été ridicule dans le précédent comparatif, puisque seule la Calibra 16 soupapes, réputée pour sa sobriété, l'aurait devancée (même si cette dernière se trouve totalement larguée en matière de performances). La deuxième marche est occupée par la Mazda MX-6, qui propose ainsi avec ses 11,5 l de moyenne le meilleur compromis performances/consommation. L'essai à bord de la légère Corrado s'est soldé par un chiffre de 13 l/100, dû non seulement au

MAZDA MX-6 2.5 4WS

Consommation moyenne	11,5 l/100 km
Extrêmes	de 9,9 à 14,7 l/100 km
Vitesse maxi en 5 ^e	218 km/h
1000 mètres DA	28,7 sec.
Prix de base (Belgique)	925.451 FB
Prix de base (France)	190.200 FF

croisement important de ses soupapes et des régimes atteints, mais également au caractère ludique de son moteur, incitant le conducteur à sans cesse grimper dans les tours. La petite VW paye donc son tribut à l'agrément exceptionnel et enivrant de son V6. On n'en a jamais assez. La Nissan doit quant à elle se contenter d'un moteur suralimenté de la ▶



Mazda risque de faire très mal avec la MX-6 2.5 en proposant le moteur à la fois le plus agréable et le plus mélodieux de la catégorie.

	Honda Prelude 2.3i 4WS	Mazda MX-6 2.5 4WS	Nissan 200 SX	Volkswagen Corrado VR6
EQUIPEMENTS				
Carrosserie				
Protections latérales	non	non	non	oui
Jantes en alliage	oui	oui	oui	oui
Peinture métallisée	oui	option	option (série en France)	option
Spoilers AV/AR	oui/non	oui/oui	oui/oui	oui/variable
Vitres teintées	oui	oui	oui	oui
Agrément de conduite				
Assistance de direction	oui	oui	oui	oui
Revêtement du volant	synthétique	cuir	cuir	cuir
Réglage du volant	hauteur	hauteur	hauteur	hauteur (option)
Réglages siège conducteur				
— hauteur	non	non	non	oui
— inclinaison assise	non	oui	non	oui
— maintien lombaire	oui	non	non	non
Sièges chauffants	non	non	non	option
Vitres AR entrouvrables	non	non	non	non
Verrouillage central				
— portes	oui	oui	oui	oui
— coffre	non	oui	non	oui
— trappe à carburant	non	non	non	oui
Ouverture intérieure				
— trappe à carburant	oui (verrouillable)	oui	oui	non
— coffre	oui (verrouillable)	non	oui	non
Repose-pied conducteur	oui	oui	oui	passage de roue
Efficacité chauffage	bonne	bonne	bonne	bonne
ventilation	mauvaise	moyenne	bonne	bonne
Confort				
Revêtement des sièges	tissu	tissu	tissu	cuir (option)
Accoudoirs AV latéraux/milieu	oui/non	oui/oui	oui/oui	oui/non
Accoudoir AR latéraux/milieu	oui/oui	oui/non	oui/non	oui/oui
Toit ouvrant	électrique	électrique	non	option
Climatiseur	option	option	accessoire	option
Agrément d'utilisation				
Roue de secours	temporaire	—	temporaire	—
Signal d'extinction des phares	sonore	sonore	sonore	lumineux
Banquette AR rabattable	dossier (1 partie)	dossier (60/40)	dossier (1 partie)	dossier (2 parties)
Tablette AR amovible	non	non	oui	oui
Prééquipement radio	oui, 6 HP	oui	oui	oui
Radio	oui	oui	non	option
Temporisation plafonnier	non	non	non	oui
Lampes de lecture	non	2	non	oui
Commande électrique rétros	oui	oui	oui	oui
— dégivrants	non	non	non	oui
Essuie/lave-lunette AR	oui	non	oui	oui
Antibrouillards AV	option	oui	non	oui
Projecteurs longue portée	oui	oui	non	oui
Réglage ceintures de sécurité	non	non	non	—
Siège passager basculant	dossier	avec mémoires	assise + dossier	dossier
Réglage int. du site des phares	oui	oui	non	option
Instrumentation				
Compte-tours	oui	oui	oui	oui
Niveau d'huile	non	non	non	non
Pression d'huile	non	non	non	non
Température d'huile	non	non	non	oui (digital)
Pression de suralimentation	—	—	non	—
Ampèremètre/voltmètre	non	non	non	non
Température extérieure	non	non	non	oui (digital)
Indicateur de consommation	non	non	non	oui (digital)
Régulateur de vitesse	oui	oui	non	option

➤ précédente génération ce qui ne se remarque pas tant au temps de réponse, relativement réduit, mais à des valeurs de consommation supérieures aux normes actuelles.

En résumé, on peut donc dire que si les progrès sont marquants en matière de performances dans cette catégorie, ils ne se paient pas à la pompe. La Corrado présente le tempérament le plus bouil-

lant, suivie par la Nissan 200 SX. Les deux nipponnes les plus récentes préfèrent «assurer» lorsqu'il s'agit de réussir des temps, mais se révèlent les reines de la conduite souple et décontractée; un style de conduite sans doute plus adapté aux conditions de circulation actuelles. Ceci ne signifie d'ailleurs nullement que la VW ou la Nissan soit incapables d'en faire autant, mais leur caractère propre

incite à profiter davantage de toutes leurs ressources. Tout dépend dans ce cas du conducteur. Comme toujours.

Chaud devant

Labourer le bitume pour faire un temps en accélération est une chose; rallier le plus rapidement possible le point B au départ du point A sur un parcours sinueux en est une autre. Différents facteurs entrent ici en ligne de compte, comme par exemple une boîte facile et bien étagée, une direction précise tout en étant suffisamment légère, des freins puissants et un comportement neutre, aisément prévisible de préférence.

Pour ce qui est du manieement du levier de **boîte de vitesses**, les deux nouvelles japonaises terminent aux deux premières places, avec une légère préférence pour la Prelude par rapport à la MX-6. La 200 SX dont nous disposions présentait un levier légèrement revêché, tandis qu'il convient d'avoir un peu de chance dans le cas de la Corrado et espérer tomber sur un bon numéro. Mais même dans ce cas, les choses peuvent empirer si la commande par câbles se dérègle. Si le système fonctionne de manière optimale, la course du levier s'avère courte et précise, mais les passages de rapports restent lents et ne peuvent prétendre à l'agrément japonais.

Cela peut paraître bizarre, mais nous avons préféré les assistances de direction classiques aux solutions plus sophistiquées. Grâce à son excellent train avant, proposé avec le nouveau «Châssis Plus» apparu en même temps que le VR6, la Corrado révèle une **direction** toujours précise et stable, que ce soit en ligne droite ou en courbe. La 200 SX a également choisi de se contenter d'une direction classique offrant une bonne sensibilité de ce qui se passe au niveau des roues avant, un aspect important vu les habitudes de propulsion de cette japonaise. Nos deux autres représentantes du Soleil levant prennent par contre l'avantage en matière de maniabilité et de vivacité de comportement grâce à leur train arrière directionnel. La Mazda MX-6 se révèle cependant assez sensible au vent latéral en ligne droite, tandis que l'assistance Honda diffuse l'information la plus floue des quatre en ce qui concerne le *feeling* de ce qui se passe aux roues avant.

Cette dernière offre en revanche le meilleur freinage, de même que la Corrado. Toutes deux proposent une solution alliant puissance et endurance, tandis que l'antiblocage Honda ABS (ALB auparavant) se montre un tantinet plus discret que le cocktail Teves dont est équipée la VW. On trouve ensuite la Mazda, qui ne prête cependant pas le flanc à la critique, mais dont les qualités paraissent moins marquées que ce n'est

LES QUALITES

- Vivacité du moteur suralimenté
- Comportement d'une propulsion
- Prix intéressant
- Equipement et finition

LES DEFAUTS

- Consommation élevée
- Habitabilité arrière
- Endurance des freins
- Eclairage médiocre



le cas pour les deux premières. Le freinage demeure par contre l'un des points faibles de la Nissan 200 SX, surtout si on la compare à ses concurrentes actuelles. Puissance et endurance restent perfectibles, et la pédale devient rapidement spongieuse. L'ABS marque cependant de net progrès par rapport à la version capricieuse qui équipait la première génération.

En matière de comportement, il y en a pour tous les goûts. La 200 SX devrait plaire plus particulièrement à ceux qui apprécient un train arrière vif et un comportement nettement survireur dès que l'on recherche la limite sur parcours sinueux. On ne peut cependant s'empêcher de remarquer que la 200 SX commence à afficher le poids des ans, si on la compare par exemple à une BMW 325i,

en conservant des caractéristiques de châssis qui devraient plaire à ceux qui continuent de conduire un peu avec les «fesses». La BMW affiche un comportement plus moderne et plus sûr pour le conducteur moyen en présentant un caractère initialement sous-vireur, passant à la neutralité lorsqu'on choisit de lever le pied. Elle impose donc de jouer de la pédale des gaz pour obtenir un comportement nettement survireur, à moins que la route ne soit vraiment glissante. La Nissan éprouve plus de difficultés avec le transfert des masses qui peut provoquer un décrochement subit du train arrière. Amusante et efficace, elle demande donc une certaine concentration. Les deux autres japonaises ont choisi de compenser la réaction sous-vireuse classique due à leur architecture de traction

NISSAN 200 SX

Consommation moyenne	13,5 l/100 km
Extrêmes	de 8,9 à 19,2 l/100 km
Vitesse maxi en 5 ^e	225 km/h
1000 mètres DA	27,6 sec.
Prix de base (Belgique)	908.929 FB
Prix de base (France)	167.500 FF

en proposant un train arrière directeur et sont donc particulièrement agiles en courbe. On remarque nettement la différence par rapport à une simple traction, surtout dans les virages serrés. Elle montre également une grande agilité dans les changements de bande de circulation, ou lors d'une manœuvre d'évitement subi-▶



Doyenne du lot, la Nissan 200 SX ne parvient pas à masquer ses rides, malgré le récent face-lift. Toujours vaillant, son 4 cylindres suralimenté marque également le pas en performances. Reste son prix, toujours attrayant.

► te, avec un comportement légèrement sous-vireur à la limite. Une attitude qu'elles partagent avec la Corrado, dont les qualités avaient déjà été saluées sur les versions inférieures, mais qui fait encore mieux depuis qu'elle a hérité du châssis plus avec le VR6. L'essieu arrière autocorrecteur à effet de torsion lui assure un effet directeur passif des roues arrière.

Transmettre 190 ch aux roues avant d'un petit coupé léger n'est évidemment pas chose facile, même si le train antérieur supporte ici 60% du poids de la voiture. Afin de ne rencontrer aucun problème sur revêtement humide, Volkswagen équipe cette version VR6 d'un dispositif antipatinage fonctionnant par l'intermédiaire des capteurs de l'ABS et donc des freins, sans aucun effet sur le couple moteur et donc les performances. Avec un train avant nettement amélioré, la Corrado propose ainsi la meilleure adhérence et motricité du lot. Elles est suivie de peu par la Mazda MX-6 aidée par le caractère progressif et souple de son merveilleux V6. Les roues arrière motrices de la 200 SX peuvent par contre éprouver quelques difficultés à digérer valablement l'arrivée subite du couple du au turbo, tandis que la Prelude continue de souffrir du mal qui affectait déjà les générations précédentes, à savoir un patinage excessif des roues motrices sur revêtement gras ou inégal.

Niveau de confort

On ne le dirait peut-être pas, mais la plus petite en taille propose l'**habitabilité** la plus généreuse, certainement au niveau des places arrière. Cela ne signifie cependant pas que l'on dispose d'un espace énorme, mais c'est suffisant pour transporter 2 adultes sur une distance pas trop longue. Ce devrait être également le cas pour la Mazda, mais ses formes arrondies pénalisent principalement la garde au toit. Elle propose en revanche l'accès le plus aisé aux places arrière. La

Prelude a été raccourcie par rapport à la version précédente et ce sont les passagers arrière qui en paient le prix. On peut réellement parler ici de places de secours, tout comme pour la Nissan. Aucun de ces 4 coupés n'est bien évidemment réellement prévu pour le transport de 4 passagers, il vaut mieux dans ce cas regarder du côté de la BMW Série 3 Coupé, de l'Audi Coupé, ou bien monter de catégorie, et donc de prix. Les passagers des places avant, par contre, ont droit à un traitement de faveur, avec la palme des meilleurs sièges à la Prelude (à moins de choisir l'option Recaro dans la VW), même si la meilleure position de conduite est proposée par la Corrado et la MX-6. Deux de nos concurrentes sont de vrais coupés, les 2 autres sont davantage des versions hatchback. La Mazda présente le coffre le plus vaste, qui peut encore s'agrandir grâce au dossier de banquette rabattable en 2 parties. Dans la Honda, le coffre est plus petit et peut seulement compter sur un dossier partiellement rabattable. La Nissan possède un large hayon, mais le volume du coffre manque de hauteur et le dossier de banquette n'est rabattable qu'en une seule partie. Le prix de la fonctionnalité est donc accordé à la Corrado, qui dispose d'un coffre relativement vaste pour le gabarit du véhicule et du système le plus pratique de rabattement de la banquette. Toutes sont cependant pénalisées par un seuil élevé, imposé par leur architecture. Au plan de l'**éclairage**, la Mazda et la Volkswagen obtiennent les meilleures notes, d'autant qu'elles disposent toutes deux d'antibrouillards et de longue portée. Vient ensuite la Honda, qui propose un bon éclairage, mais dont les antibrouillards avant sont proposés en option. La moins bien lotie se révèle finalement être la Nissan, qui, malgré sa face avant revue, doit toujours s'accommoder de projecteurs escamotables dont la luminosité laisse à désirer et qui réagissent beaucoup trop lente-

ment en fonction «appel lumineux». On cherche également en vain une paire d'antibrouillards. La Mazda propose la meilleure vision périphérique, suivie par la Nissan. Tant la Corrado que la Prelude souffrent d'un angle mort important, tandis que la vision vers l'arrière est également pénalisée par l'aileron arrière variable à bord de l'allemande.

Toutes les quatre constituent la plus belle preuve qu'une suspension sportive n'est pas nécessairement synonyme d'inconfort. Par ordre décroissant, on peut affirmer que la Mazda propose le meilleur compromis, suivie de la 200 SX, de la Prelude et enfin de la Corrado. On ne peut cependant reprocher à cette dernière d'être trop rude, mais son empiètement court lui pose quelques difficultés pour digérer les inégalités à faible vitesse. Le VR6 s'entend assez nettement, mais sa musique est tellement mélodieuse qu'on ne s'en plaindra pas, d'autant que les autres sources sonores (bruits de roulement et aérodynamiques) sont très bien contenues. Subjectivement, la Mazda s'avère la plus silencieuse, même si notre exemplaire souffrait d'une vitre avant droite mal ajustée, ce qui s'est soldé par des sifflements aigus. La Honda s'est avérée relativement silencieuse, mais le 4 cylindres ne réussit pas à se faire oublier, surtout qu'il souffre d'une période de résonance gênante vers 3500/4000 tr/min. La 200 SX fait le plus de raffût et le bruit le moins agréable, aigu et accompagné du sifflement caractéristique du turbo.

Sur la plan de l'aération, c'est la Corrado qui s'en sort le mieux, devant la Nissan. Tant la Honda que la Mazda présentent quelques lacunes sur ce point et supporteraient mieux que les 2 autres l'appoint d'un climatiseur. Chacun de ces 2 constructeurs feraient bien mieux de remplacer le toit ouvrant électrique (de série) par cet équipement particulièrement important sur un coupé (pénalisé par ses nombreuses vitres inclinées). L'instrumentation de nos 4 coupés reste malgré tout relativement modeste. La Corrado propose l'information la plus complète grâce à son système de contrôle électronique et son petit ordinateur de bord bien pratique. Les japonaises se contentent pour leur part du strict minimum, et même moins dans le cas de la Prelude, dont l'information mi-digitale, mi-analogique disparaît partiellement lorsque l'on a le malheur d'allumer les phares en plein jour. Totalement raté.

En matière d'équipement, nos 4 prétendantes restent fort proches l'une de l'autre. Seuls quelques éléments de luxe, tels que le toit ouvrant électrique ou le régulateur de vitesse, sont facturés en sus à bord de la Corrado, alors que les japonaises le proposent de série. L'allemande dispose, par contre, de l'équipement le plus fonctionnel (avec un

BUDGET	Honda Prelude 2.3i 4WS	Mazda MX-6 2.5 4WS	Nissan 200 SX	Volkswagen Corrado VR6
Prix				
de base	170.198 FF	190.200 FF	167.500 FF	191.500 FF
Puissance fiscale (CV)	12	14	8	15
Vignette	de 1.234 à 2.630 FF	de 1.234 à 2.630 FF	de 590 à 1.258 FF	de 1.508 à 3.218 FF
Assurance	10.102 FF	10.102 FF	10.102 FF	10.102 FF
Options				
Peinture métallisée	série	2.220 FF	série	2.644 FF
Toit ouvrant électrique	série	série	—	6.155 FF
Sièges à commande électrique	—	—	—	5.850 FF (Recaro)
Cuir	—	—	11.665 FF	9.300 FF
Sièges avant chauffants	—	—	—	1.760 FF
Climatiseur	accessoire	série	10.400 FF	11.050 FF
Réglage du volant	série	série	série	925 FF
Réglage en site des phares	série	série	série	875 FF
Régulateur de vitesse	série	série	—	2.985 FF
Antibrouillards avant	accessoire	série	—	série
Boîte automatique	7.000 FF	- 3.000 FF (sans 4WS)	8.261 FF	—



LES QUALITES

- Moteur fantastique
- Excellent comportement
- Habitacle fonctionnel
- Qualité germanique/éclairage

LES DEFAUTS

- Commande de boîte parfois difficile
- Nombre et coût des options
- Visibilité 3/4 arrière
- Consommation élevée

ordinateur de bord, un siège réglable en hauteur et des rétroviseurs extérieurs dégivrants) tout en proposant la liste d'options la plus fournie, qui fait rapidement grimper la facture. La Honda s'affiche à un prix concurrentiel, surtout qu'elle est bien dotée, battue cependant par la Nissan (la meilleur marché) et la Mazda qui offre un rapport qualité/prestation/dotation imbattable, du moins en Belgique. En France, les différences d'équipement chamboulent cette hiérarchie.

Notre choix

Au risque de heurter quelques lecteurs, nous ne pouvons malgré tout résister – après ces considérations objectives – à l'envie de proposer un choix

personnel. Subjectif, certes, mais pourquoi pas?

1. VW Corrado VR6

Nous avons toujours été séduits par les qualités de ce coupé aux formes compactes et légèrement ramassées alliant d'excellentes qualités routières à une finition et une robustesse irréprochables. Il y a 18 mois, elle finissait également en tête de la confrontation et nous concluons à l'époque en disant «qu'avec un peu plus de muscle à bas régime et une boîte plus agréable, on pouvait tout de suite nous en mettre un exemplaire de côté». Et que fait VW? Il comble (partiellement) nos espérances en construisant un moteur fantastique et en tentant de résoudre les problèmes de comman-

VW CORRADO VR6

Consommation moyenne	12,9/100
Extrêmes	de 9,8 à 15,5/100 km
Vitesse maxi en 5 ^e	229 km/h
1000 mètres DA	27,5 sec.
Prix de base (Belgique)	1.031.200 FB
Prix de base (France)	181.500 FF

de de boîte (qui n'ont pas encore totalement disparu). Enfin, elle est moins chère que la G60 de l'époque et consomme moins. Alors qu'attendons-nous? L'accord de la banque? ➤



Cette deuxième confrontation dans la catégorie des coupés consacre à nouveau les qualités du petit coupé allemand, qui hérite cette fois d'un moteur réellement fantastique, enfin à la hauteur de sa ligne.

2. Mazda MX-6 2.5 4WS

Pour son prix, et vu sa dotation, la MX-6 propose un compromis imbattable, du moins en Belgique. Elle dispose également du plus agréable moteur de la catégorie des coupés et révèle un comportement vif, mais également sûr et sain, grâce à son train arrière directeur. L'esthétique reste naturellement affaire de goût, mais elle n'a pas ce côté enragé que possèdent par exemple une Corrado ou une 200 SX, et même, dans une moindre mesure, la Prelude.

3. Honda Prelude 2.3i 4WS

Sur le plan de la ligne, Honda propose sans conteste la plus belle offre. La Prelude avance également un freinage de qualité, un bon comportement et un 4 cylindres d'une grande souplesse et consommant peu. Il ne peut naturellement revendiquer le charme d'un V6 ou même d'un 6 en ligne, sans parler d'une habitabilité arrière des plus limitées, ni d'une planche de bord ou d'un système de ventilation totalement loupés.

4. Nissan 200 SX

La Nissan fait presque figure de doyenne dans la catégorie, et cela se remarque. Si elle a subi récemment un léger *face-lift* de la proue, rien n'a été fait pour corriger ses principaux défauts, comme l'habitabilité arrière (par ailleurs liée au concept), le freinage un peu juste et l'éclairage médiocre. Les progrès enregistrés par la nouvelle vague, ne lui permettent plus non plus de conserver l'avantage en matière de performances, même si elle affiche toujours la même vaillance. Sa consommation, par contre, témoigne de son âge. Reste son prix attrayant, une finition correcte, une grande fiabilité et le plaisir de conduite qu'une propulsion à la mode d'antan peut toujours réserver aux conducteurs habiles.

Voilà pour cette classification subjective (que d'autres membres de la rédaction auraient sans doute modifiée), que tout le monde peut adapter à ses propres aspirations et à laquelle il convient d'ajouter d'autres véhicules que l'on ne peut négliger. On songe par exemple à une 325i Coupé pleine de tempérament ou à une Audi Coupé V6, tandis que la Calibra devrait bientôt s'offrir un groupe suralimenté, à première vue assez passionnant. Vivement la prochaine confrontation: le choix n'en sera que plus compliqué. ■



