

## ETUDE CHRYSLER VOYAGER

L'étude Voyager, présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Presse de CHRYSLER FRANCE., que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

### Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités





Présenté pour la première fois aux États-Unis en septembre 1983, introduit sur le marché français en mars 1989, le Chrysler Voyager est à ce jour, le monospace le plus vendu au monde avec plus de 5 millions d'unités produites. La France constitue à cet égard, une terre de prédilection pour ce monospace particulièrement typé « US ». Un succès qui ne peut que se confirmer avec l'adjonction, en 1992, d'une motorisation 2,5 l turbo Diesel aux trois motorisations essence déjà existantes.

## GÉNÉRALITÉS

En bas de gamme des moteurs, nous trouvons un 4 cylindres de 2,5 litres, à un seul arbre à cames en tête et bloc-moteur en fonte. Couplé à une boîte de vitesses manuelle à 5 rapports, il développe 99 ch à 4 700 tr/mn. Ensuite viennent les moteurs V6 essence, disponibles exclusivement avec une boîte de vitesses automatique à 4 rapports, gérée électroniquement. Le premier, d'une cylindrée de 3 l, délivre une puissance de 141 ch à 5 200 tr/mn. Le « V » du moteur est de 60°, ce qui explique sa position transversale. La distribution est assurée par une courroie et 2 arbres à cames en tête. L'injection est de type multipoints. Le second, d'une cylindrée de 3,3 l, diffère de l'autre V6 du fait de la distribution, assurée par un arbre à

cames central entraîné par une chaîne. La puissance de ce moteur de 150 ch dans un premier temps, a été portée à 163 ch. Il a bénéficié de profondes modifications touchant le dessin des chambres de combustion et la distribution. Ainsi doté, le couple maxi s'offre à vous dès les plus bas régimes et ce, jusqu'à 5 000 tr/mn.

Depuis peu une boîte de vitesses automatique a fait son apparition. Toujours équipée d'un ensemble à 4 rapports avec pilotage électronique de type Chrysler 41 TE, elle est munie d'un overdrive à commande manuelle. Grâce à un interrupteur situé sur la planche de bord, le conducteur peut donc neutraliser à volonté le 4<sup>e</sup> rapport (surmultiplié). Cette solution s'avère utile en circulation urbaine comme sur route sinueuse, car l'intégralité du couple se trouve répartie sur les 3 rapports inférieurs.

Côté équipement, le Chrysler Voyager

n'est pas en reste par rapport à la concurrence : 2 coussins gonflables de protection à l'avant, appuie-tête à toutes les places, double protection latérale, renfort rembourré

# NOS ESSAIS

sous la planche de bord, ABS. Mais Chrysler n'a pas seulement pensé à la sécurité ; le confort est agrémenté entre autre par la présence de la climatisation, des jantes 15" en aluminium, d'une galerie de toit, d'un siège conducteur à réglage électrique..., et ce, dès la version « LE ».

## ESSAIS

Apparu en France en 1992, le Voyager 2,5 l turbo Diesel (véhicule de notre essai), est constitué d'un bloc-moteur en fonte, surmonté de 4 culasses en aluminium. Avec 118 ch à 4 200 tr/mn et 25,5 m.kg à 2 200 tr/mn, en partie grâce au turbo muni d'un échangeur air/air, le Voyager 2,5 l TD peut jouer dans la cour des grands. En effet, la vitesse maxi est de 180 km/h et on passe de 0 à 100 km/h en 12,3". Mais ce n'est pas tout, ce moteur possède un réel agrément, il est d'une remarquable onctuosité et est en parfaite harmonie avec la boîte de vitesses manuelle à 5 rapports. En usage autoroutier, là où est la vraie vocation de ce moteur, il ne pose aucun problème, si ce n'est le niveau sonore élevé dû à une conception commençant à dater un peu. Le Voyager est loin d'être un glouton, malgré son poids : 1 685 kg et 1 735 kg pour la version Grand

Voyager. Il faut compter moins de 11 litres, que ce soit en cycle urbain ou en conduite routière. On aurait tout de même préféré un réservoir d'une plus grande autonomie (75 l pour l'actuel).

Sur la route, le Voyager ne parvient toujours pas à la hauteur de ses rivales françaises. Sur routes dégradées, l'amortissement est perfectible et des mouvements de caisse se font ressentir lors de changements d'appuis brutaux. En revanche, lorsque la route est belle, il ne pose aucun problème, le comportement est satisfaisant malgré un niveau sonore élevé en présence de cette motorisation.

Comme son nom l'indique, ce monospace est parfaitement adapté au voyage et son niveau de confort global est assez élevé. Les sièges AV, fixes, sont confortables et possèdent une longue assise. Les passagers ne sont pas en reste et pourront prendre place sur la banquette centrale de 2 places ou AR de 3 places. Certes, l'espace intérieur est difficilement modulable ; cela est dû à la qualité de fabrication et donc à la lourdeur de l'aménagement intérieur.

Le niveau d'équipement est de tout premier ordre ; on retrouve sur le Grand Voyager 2,5 l turbo Diesel, tout ce que l'automobiliste d'aujourd'hui peut espérer :

climatisation, airbag, ABS... excepté la peinture métallisée (seule option sur cette version).

Le Voyager se situe désormais dans la bonne moyenne de sa catégorie. Rien à redire dans le domaine de la sécurité passive (le Voyager satisfait déjà aux normes américaines qui entreront en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 1998), si ce n'est le freinage qui manque un peu de mordant. L'équipement intérieur est très satisfaisant, en partie grâce à la qualité des sièges, qualité mise en valeur par la très belle sellerie velours. L'habitabilité est entravée par le manque de modularité de l'habitacle et la petitesse du pare-brise. Le coffre, avec 328 dm<sup>3</sup>, est suffisamment grand (394 dm<sup>3</sup> pour le Grand Voyager).

Le Voyager est donc un véhicule compétitif au sein de sa gamme, bien qu'à l'évidence, les notions de confort, d'agrément de conduite et de convivialité ne soient pas encore identiques de chaque côté de l'Atlantique.



GÉNÉRALITÉS

MÉCANIQUE

ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE

CARROSSERIE