

RENAULT 19 CABRIOLET 16 S COUP DE STYLE



Ce modèle découvrable est conçu par le carrossier allemand Karmann pour la caisse et la capote, et assemblé dans l'usine Renault de Maubeuge ; un circuit de fabrication relativement tortueux, mais qui n'a rien à envier à celui de tous les cabriolets dérivés directement d'une berline. La seule exception à cette règle est représentée par le cabriolet Audi qui est assemblé sur les mêmes lignes que la berline. Mais Audi ne précise pas si l'opération est économiquement plus intéressante...

Quand on fait le compte des transformations subtiles par la caisse de cette pauvre Renault 19 pour la rendre rigide, on mesure le rôle fondamental joué par le pavillon d'une monocoque. Alors qu'une Peugeot 205 se contente d'un arc-en-ciel continu, qui ne sert finalement qu'en latéral et n'est même pas capable de supporter un essieu avant triangulé, la Renault 19 se passe d'arc-en-ciel, de montant central et se paye même le luxe de suspensions fermes et de motorisation muscles. Ces derniers points figuraient d'ailleurs expressément dans le cahier des charges de ce modèle avec lequel Renault souhaitait se démarquer de la concurrence par le style et la motorisation, ce qui débouchait sur une structure rigide. Aucun élément de renfort n'est apparent ou gênant pour l'habitabilité. De fait, ils sont essentiellement constitués de tôles à l'épaisseur augmentée ou doublée :

- les pieds avant (plus épais avec raidir supplémentaire),
- la base de pare-brise (4 épaisseurs de tôle et un tube de renfort),

L'allure flatteuse de la Renault 19 cabriolet est déjà un élément de succès, si l'on considère que ce genre de voiture se vend surtout sur pour sa ligne. La capote est facile à manœuvrer, et la visibilité de 3/4 arrière reste suffisante, malgré le léger rebroussement provoqué par le couvre-capote.

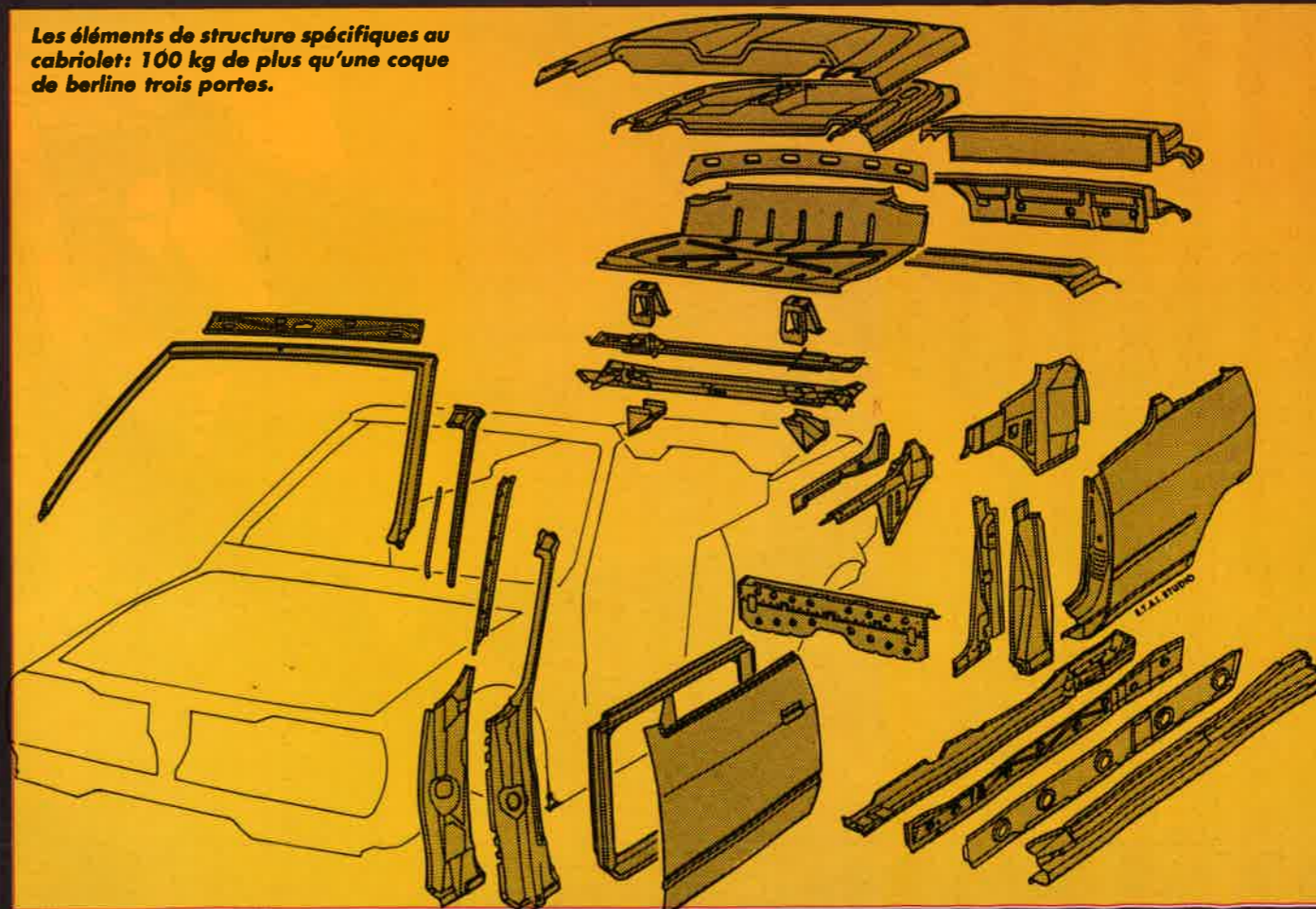
- les hayons (3 épaisseurs de tôle, et un longeron supplémentaire sous le plancher),
- les planchers (3 épaisseurs de tôle plus épaisse et une traverse supplémentaire faite de l'acier, supportant les catalyses à la hauteur réglementaire, avec une pose grâce de maintenance),
- les panneaux latéraux renforcés par la traverse supplémentaire et le compartiment de 2000E,
- les portières (vitres plus épaisses et renforts de tôle).

L'ensemble de ces éléments de rigidification entraînent un surpoids de 100 kilos

Le comportement ne ménage pas de surprise, mais pas non plus de grands plaisirs. Il s'agit d'une voiture finalement très rationnelle. A mécanique et démultiplications égales, le surcroît de poids se fait nettement sentir en accélérations et en reprises.



Les éléments de structure spécifiques au cabriolet: 100 kg de plus qu'une coque de berline trois portes.



par rapport à la caisse des versions trois portes.

Tous les cabriolets obtenus à partir de berlines transformées accusent un poids supérieur de 90 kilos en moyenne.

Le moteur de cette version supérieure (la Renault 19 cabriolet est proposée aussi en 95 chevaux) est emprunté à la berline 16 soupapes. Il est doté en série d'un catalyseur trois voies qui baisse très légèrement sa puissance : 137 ch contre 140 au même régime, le couple variant imperceptiblement. La ligne se caractérise par l'absence d'arcade bien sûr, mais aussi de déflecteurs. La véritable trouvaille vient du couvre-capote qui suggère deux appuie-tête arrière. Ce capot était en fait indispensable pour affiner la ligne, car compte tenu de son épaisseur, la capote ne pouvait certainement pas disparaître simplement dans la caisse comme celle d'un cabriolet Audi ou BMW (qui possèdent des capotes fines avec une cinématique très compliquée des arceaux). Du même coup, on a pu préserver aussi quatre vraies places, avec une inclinaison de dossier arrière identique à celle de la berline (25) et on n'enregistre que 125 mm de différence en longueur, au niveau des genoux. Le coffre arrière est réduit évidemment de 390 à 255 litres, mais cette capacité reste tout à fait acceptable, d'autant que l'on peut réutiliser le logement de capote lorsque celle-ci est montée. Signalons aussi qu'il existe une trappe à skis dans le dossier.

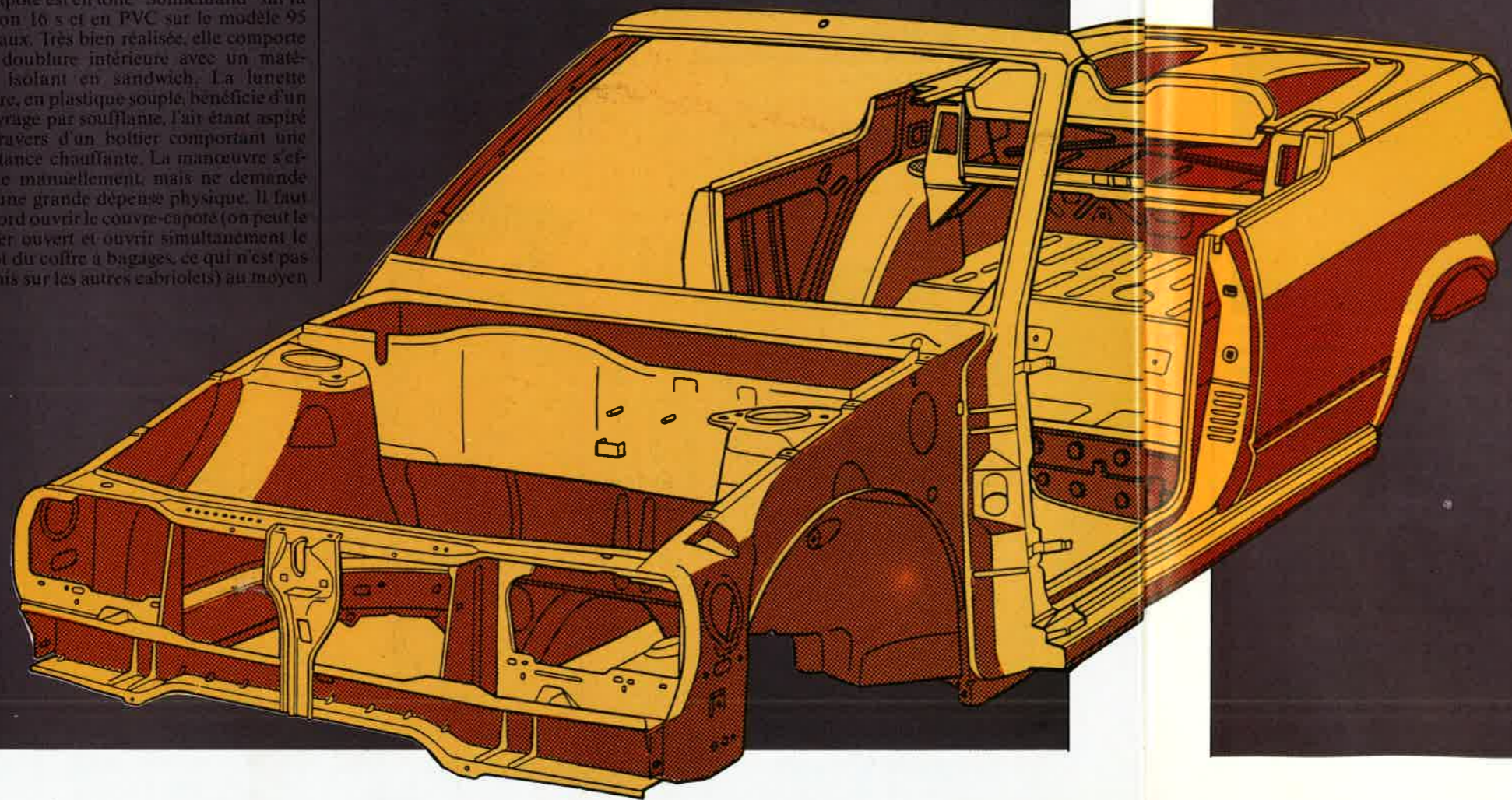
La capote est en toile "Sonnenland" sur la version 16 s et en PVC sur le modèle 95 chevaux. Très bien réalisée, elle comporte une doublure intérieure avec un matériau isolant en sandwich. La lunette arrière, en plastique souple, bénéficie d'un dégivrage par soufflante, l'air étant aspiré au travers d'un boîtier comportant une résistance chauffante. La manœuvre s'effectue manuellement, mais ne demande pas une grande dépense physique. Il faut d'abord ouvrir le couvre-capote (on peut le laisser ouvert et ouvrir simultanément le capot du coffre à bagages, ce qui n'est pas permis sur les autres cabriolets) au moyen

du levier qui se trouve le long du montant gauche. Après avoir tiré la toile et assuré les deux fixations sur le montant de pare-brise, il reste à glisser la partie arrière sur le couvre-capote. La cinématique du système n'assure pas cette fonction à l'inverse des cabriolets Audi et BMW. Il y a peut-être là un problème pour l'installation d'une commande électrique, qui n'existe pas pour l'instant.

La planche de bord est bien réalisée, relativement attrayante et correctement finie, comme c'est la règle désormais sur toutes les Renault. La position de conduite est bonne, la commande de boîte précise. La première chose qui frappe au volant de cette voiture est certainement la rigidité inhabituelle de la coque. Dans sa catégorie, la Renault 19 tient le haut du pavé. Le tableau de bord ne vibre pas, les glaces sont bien maintenues lorsqu'elles sont levées, et il faut vraiment une mauvaise route pour noter quelques vibrations absorbées d'ailleurs par les nombreux joints caoutchouc, disposés un peu partout. Le 1764 cm³ fait preuve de bonne volonté, mais il accuse quand même le surcroît de poids. Si l'on se base sur le kilomètre départ arrêté, on enregistre plus d'une seconde d'écart (30,8 s contre 29,7 s), ce qui tombe dans le domaine du sensible. En reprise, cette érosion des performances se fait également sentir et il faut avouer que l'on se demande parfois si le moteur

délivre bien 137 chevaux. Evidemment, si l'on décapote, l'abatement devient encore plus sensible, du fait des résistances aérodynamiques supplémentaires qui s'exercent alors. Mais il faut quand même noter que les performances restent à un niveau très acceptable, et cela seul compte au fond pour une voiture n'a pas de prétention sportive. Même son comportement essentiellement sous-vireux le démontre. On conserve en toute occasion un bon contrôle de la voiture et l'on s'y sent toujours en parfaite sécurité. La direction assistée en série n'est pas d'une précision exemplaire, mais là encore, cela suffit. Quant au freinage, il se révèle endurant et efficace. Dynamiquement, la Renault 19 16 s cabriolet n'est pas une sportive, mais une découvrable musclée, bien conçue, avec laquelle on peut rouler décapoté sans être incommodé par les tourbillons. Avec ses quatre places et la facilité d'utilisation de sa capote, elle offre une polyvalence intéressante, et il faut considérer cette transformation comme très réussie.

La coque est assemblée chez Karmann. Le longeron en acier épouse la forme du bas de caisse en plastique de la berline. La partie avant n'est pas renforcée.



Une coupe de la capote avec son revêtement intérieur isolant.

FICHE TECHNIQUE

| | RENAULT 19 Cabriolet mécanique/automatique | RENAULT 19 Cabriolet 16 S |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| Puissance fiscale (F) | 9/9 | 9 |
| Moteur | | |
| Cylindrée | 1721 cm ³ | 1764 cm ³ |
| Puissance maxi | 68,5 kW (95 ch) à 5700 trs/mn | 99 kW (137 ch) à 6500 trs/mn |
| Couple maxi | 140 Nm (14,6 mkg) à 3000 trs/mn | 168 Nm (16,5 mkg) à 4250 trs/mn |
| Rapport volumétrique | 9,1:1 | 10,1 |
| Arbre à cames | simple, en tête | double, en tête |
| Alimentation | injection électronique multipoints | |
| Allumage | électronique géré avec l'injection | |
| Echappement | avec pot catalytique à 3 voies et sonde à oxygène | |
| Transmission | avant | |
| Roues motrices | 5 rapports | |
| Boîte mécanique | Optionnelle, à 4 rapports | |
| Boîte automatique | | |
| Direction | à crémaillère | |
| Type | de série | |
| Assistance | Optionnelle/de série | |
| Démultiplication | 21,7:1 - assistée : 10,6:1 | 16,5:1 |
| Nombre de tours | 3,9 - assistée : 3,5 | 3 |
| Diamètre de braquage | 11,2 m | 11,35 m |
| Suspensions | Jambes élastiques avec triangles inférieurs + barre antiroulis | |
| Avant | Bras tirés, épure programmée et barres de torsion transversales + barre antiroulis | |
| Arrière | | |
| Freins | à disques ventilés | |
| Avant | à tambours | |
| Arrière | à disques ventilés | |
| ABS | à disques pleins | |
| | SUR OPTION (Bendix) | |
| Roues | | |
| Jantes | acier 5,5 B 14 | acier 6,5 B 15 |
| Jantes optionnelles | alliage 5,5 J 14 | alliage 6,5 J 15 |
| Pneumatiques | 175/65 R 14 T | 195/50 R 15 V |
| Capacité du réservoir | 65 l | 65 l |
| Poids à vide | 1125/1165 kg | 1180 kg |
| Consommations | | |
| à 90 km/h | 5,9/6,4 l aux 100 | 6,5 l aux 100 |
| à 120 km/h | 7,7/7,9 l aux 100 | 7,9 l aux 100 |
| En cycle urbain | 10,1/10,7 l aux 100 | 10,8 l aux 100 |
| Moyenne U.T.A.C. | 7,9/8,3 l aux 100 | 8,4 l aux 100 |
| Performances | | |
| De 0 à 100 km/h | 11,9/13,9 s | 9,4 s |
| 400 m D.A. | 16,5/19,7 s | 16,9 s |
| 1000 m D.A. | 33,5/35,9 s | 30,8 s |
| Vitesse maxi | 178/172 km/h | 208 km/h |