



DEUX RENAULT "SPORT"

LA 9 TURBO



Une 9 qui vaudrait 10 ?

C'est un fait : la 9, après une flambée de commandes sitôt sa présentation, n'a cessé depuis de rétrograder lorsque sa cousine - la 11 - est venue piétiner ses plates-bandes. Le « classique » se vend, certes, mais il a vite fait son plein, et le « fonctionnel » a pris le dessus. Il faut reconnaître en tous cas que, pour les voitures de bas ou de milieu de gamme, le fonctionnel est plus recherché. Est-ce à dire pour autant que la 9 est une mauvaise voiture ? Loin de nous cette idée car, intrinsèquement, elle vaut la 11 plus prisée.

Mais c'est le coup d'œil qui ne va plus. Toujours cette fameuse « aura » que recherche le conducteur et qui fait se créer des réputations de bouche à oreille, parfaitement injustifiées, en bien comme en mal d'ailleurs. La 9, ce serait donc la voiture du 3^e âge ou du « loubard » de banlieue !... Tout en reconnaissant qu'elle n'a rien de génial dans son aspect, elle en vaut bien d'autres sur ce plan, pourtant plus favorisées au niveau du « look ».

Renault n'a peut-être pas fait non plus tout ce qu'il fallait pour mieux la personnaliser. Or, voici que sur une initiative tardive, il présente une 9 Turbo. Oh, pas trop de tapage comme à l'habitude, une certaine discrétion même, mais de classe, avec à l'avant juste ce qu'il faut d'agressivité, marquée d'une belle batterie de projecteurs efficaces, bien intégrés dans des pare-chocs peints aux couleurs de la carrosserie. Une flamme et un discret « Turbo » sur les flancs, pare-chocs arrière bien intégrés et peints également avec des feux à entourage noir - comme sur toute la gamme 86 d'ailleurs - des teintes parfois jolies comme le bleu métallisé (option : 1 320 F) et, bien entendu, des roues alliage d'un dessin nouveau et assez réussi.

A l'intérieur, la sellerie est spécifique et de belle qualité, de même que tous les autres revêtements.

Il faut souligner que la finition progresse, tant au plan de l'aspect des matériaux employés que de celui de leur utilisation. La planche de bord est celle de la 11 Turbo bien équipée. Le petit ordinateur, simple à utiliser, et, c'est à noter, digne de confiance, de même que les lève-vitres électriques, la fermeture centralisée des portes, les vitres teintées et les lave-projecteurs font partie d'un pack équipement proposé en option (4 800 F), qui met la voiture telle que nous l'avons essayée à 86 000 F ! Quand même cher...

Performances et consommation

Avec, sous le capot, le 1 397 cm³ suralimenté de la 11 Turbo développant 105 ch, notre 9 Turbo nous a gratifié d'une vitesse supérieure à 186 km/h, ce qui est très bien, tandis que les accélérations (30,5 sec. aux 1 000 m départ arrêté) sont également très convaincantes. Les reprises, par contre, bien que correctes laissent apparaître le changement de phase lorsque le turbo donne sa pleine efficacité. On le ressent même en conduite courante où, lorsque l'on est en-dessous de 2 000/2 500 tr/mn les chevaux ne se précipitent pas au portillon. On peut, certes, avoir recours à la boîte de vitesses qui offre un bon étagement et un bon maniement,

même si l'on n'apprécie pas le pommeau du levier aux angles trop vifs. L'embrayage, à chaud notamment, nous a paru manquer un peu de progressivité. Il avait une tendance à « coller ». Quant à la consommation, malgré le turbo, elle reste raisonnable et n'atteindra les 11 litres qu'en utilisation intensive oscillant généralement autour des 10 litres. Nos chiffres à vitesse stabilisée sont d'ailleurs assez proches des « officiels ». Le réservoir trop petit (47 l.) donne une autonomie insuffisante. Ainsi, pour une conduite normale, on ne peut couvrir que 450 km environ.

Comportement routier

Comme la 5 GT Turbo qui fut la première équipée, et comme également aujourd'hui la 11 Turbo et la 11 Zender, la 9 Turbo profite avantageusement de la suspension arrière à quatre barres de torsion. Comme en plus elle a été abaissée sur ses suspensions, ce qui « assoie » mieux sur la route tant visuellement que dynamiquement, la 9 Turbo comme sa sœur la 11 est devenue un modèle d'efficacité en matière de comportement routier. Elle vire bien à plat et fait preuve d'une bonne motricité, aidée par ses pneus Michelin MXV efficaces, bien que l'on atteigne vite la limite sur le mouillé. Il n'y a guère qu'au départ sur une forte accélération que l'on ressentira un petit louvoiement, le

train avant ayant tendance à « pincer ».

Si l'on ajoute que le freinage est toujours à la hauteur, même en usage sportif (tout au plus lui reprochera-t-on une trop grande prépondérance sur l'avant qui pourra entraîner des blocages de roues à la limite). Disons qu'à pilote égal, elle fait aussi bien qu'une 205 GTI, ce qui n'est pas peu dire, et avec plus de facilité en conduite proche de la limite. La conduite est aisée, amusante et efficace. La direction est précise, assez peu réversible ; seule ombre au tableau, la tenue de cap qui n'est pas assez fidèle. Fortement « collante », cette direction ne revient pas d'elle-même en ligne droite après une légère impulsion ; il faut la ramener en ligne, ce qui explique également dans une certaine mesure la sensibilité au vent que

l'on remarquera parfois. Enfin, elle a tendance à « enrôler » à fond de braquage (conséquence du déport négatif). En améliorant la direction, la conduite gagnerait en légèreté donc en agrément.

Confort/ agrément

Le compromis de suspension concilie avec un bonheur certain les impératifs de tenue de route et de confort. Les passagers ne se plaindront pas, même si les

dossiers des sièges avant paraissent étroits aux personnes de grande taille. Le niveau sonore est trop élevé en vitesse de croisière, à haut régime et sur de mauvais revêtements. De plus, trop de remous aérodynamiques se manifestent à grande vitesse.

Berline classique, sportive et familiale, la 9 Turbo ne s'adresse évidemment pas au « jeune cadre dynamique » qui, de préférence,



DEUX RENAULT SPORT

se doit de s'afficher avec une 205 GTI. Il n'empêche que la 9 Turbo n'a rien à envier sur le plan dynamique à l'étalon actuel de cette catégorie et, à notre avis, elle offre plus de caractère que la 11 Turbo, pas la Zender bien sûr. Mais là, c'est une autre histoire...

Robert SÉJOURNÉ

LA 11 ZENDER



Pour le coup d'œil

Si l'on reproche généralement à la 11 Turbo d'être très sage dans sa présentation, la 11 « Zender » traitée à l'allemande a de quoi accrocher le regard. C'est à la suite d'une initiative du préparateur allemand, qui avait présenté au dernier Salon de l'Auto de Paris une 11 à sa façon, que Renault, après bien des hésitations, s'est décidé à proposer une série, pour l'ins-



tant limitée à 700 pour la France et 300 pour l'Allemagne, de cette voiture ainsi rhabillée.

La mécanique ne change pas. On trouve sous le capot le moteur des 9 et 11 Turbo avec 105 ch. Par contre, pour viriliser cette caisse, la carrosserie a été surbaissée (-10 mm à l'avant, -34 mm à l'arrière). Elle dispose, bien sûr, comme la 9 et la 11 Turbo, du train arrière à quatre barres, mais les suspensions sont spécifiques, de même que les amortisseurs. On est allé dans le sens de la raideur, les flexibilités passant de 30 mm/100 kg à 20,6 mm à l'avant et de 38 mm/100 kg à 26,2 mm à l'arrière. Le confort en souffre un peu, mais cela fait partie du jeu et, fort heureusement, les sièges compensent bien.

Quant à l'aspect de la carrosserie, on remarque les boucliers peints comme la caisse en gris métal (teinte unique) avec spoiler à l'avant et becquet agrandi à l'arrière. Sur les flancs, les élargisseurs d'ailes et les bavolets procurent à cette 11 un aspect « circuit » indéniable d'autant que les superbes jantes en alliage, plus larges (6 pouces au lieu de 5,5), chaussées de pneus ultra bas (195/50 VR 15) évoquent nettement la compétition. Bien que la mécanique soit la même, ces transformations, on s'en doute, ont quand même quelque incident sur les performances. La vitesse maxi est améliorée et l'on atteint pratiquement 190 km/h, ce qui, comparé à la 9 Turbo, est logique étant donné le SCx légèrement amélioré : 0,68 contre 0,70. A noter cependant qu'une 11 Turbo de série donne le même résultat ! La consommation, toujours par rapport à la 9 Turbo, fait apparaître une petite amélioration, tout au moins à vitesse stabilisée ou sur autoroute ; sinon, c'est sensiblement pareil, voire un peu plus élevé en ville. La Zender, en effet,

A LA RECHERCHE D'UNE IMAGE



Zender, vous connaissez ? C'est la dernière Renault 11 ! Cela pourrait être le dernier gag à la mode, mais malheureusement c'est la réalité. Je n'ai évidemment rien contre les préparateurs allemands, bien au contraire, et Zender en particulier fait de très belles choses ; mais que la Régie aille acheter un kit en Allemagne pour donner un « look » à une série limitée de Renault me paraît particulièrement affligeant. Combien de stylistes en France, et plus particulièrement à Billancourt ne demandent qu'à s'exprimer. Encore faudrait-il leur en donner les moyens et leur faire confiance.

J'avais découvert avec surprise, alors que je me rendais aux sports d'hiver au volant d'une voiture rapide, qu'une R 11 Turbo bien conduite est difficile à doubler. Cette impression favorable est tout à fait confirmée à Montlhéry. La R 9 fait partie de ces voitures réussies qu'on ne remarque pas.

Dans la version Turbo, la nouvelle calandre, le bouclier avant et les jantes en alliage léger lui confèrent une personnalité intéressante. La motorisation, empruntée à la R 11 Turbo (105 ch), a nécessité quelques aménagements techniques pour faire face aux performances fortement accrues. Les techniciens ont emprunté le train arrière à quatre barres de la 5 GT Turbo et des freins à disques ventilés à l'avant.

Le tableau de bord, lui aussi, fait appel aux éléments de la 11 Turbo. La position de la conduite est bonne et un feu vert permet à la R 9 Turbo d'affronter un juge impitoyable : le routier de Montlhéry. Je suis agréablement surpris par le moteur : bonne montée en régime, temps de réponse du turbo, réel mais peu gênant. Le très difficile freinage de la côte Lapize est tout à l'avantage de la voiture. Après quelques tours les freins n'ont pas faibli. C'est un très bon point, surtout quand on connaît les exigences sur ce circuit. La tenue de route reste très « Renault » : caractère nettement sous-vireur, beaucoup de roulis, motricité facile à prendre en défaut. Mais le compromis confort-tenue de route est tout à fait adapté à la clientèle visée.

Avec la R 11 Zender on s'adresse au client sportif, ou plutôt voulant le paraître. Il y a un peu de Mercedes 16 soupapes à l'arrière et sur les côtés. Le bouclier avant a été remodelé. Un abaissement de la voiture, des jantes et des pneus plus larges finissent de lui donner un aspect compétition.

Quelques tours du routier me rappellent ces préparateurs qui, il y a quinze ans, sortaient leur scie à métaux et supprimaient quelques spires aux ressorts pour améliorer la tenue de route. La R 9 Turbo était confortable mais sous-vireuse, la R 11 Zender garde le même défaut mais devient fatigante ; la 9 freinait impeccablement, la Zender saute de bosse en bosse, toujours en butée de suspension. En un mot, on a perdu les qualités de la 9 sans apporter grand-chose en tenue de route. D'ailleurs, les temps sur le routier sont très voisins.

Je dirais, en conclusion, que dans le contexte actuel très « GTI », la Renault 9 Turbo est une voiture attrayante. Elle pourra transporter quatre personnes et leurs bagages à plus de 185 km/h. La sécurité, grâce à une tenue de route correcte et un freinage endurant, est tout à fait à la hauteur de la concurrence. La Renault 11 Zender, plus lourde, marque le pas en accélération, mais gagne 3 km/h en pointe grâce à un meilleur Cx. Mais, à équipement égal, il faudra déboursier 10 000 F de plus uniquement pour « frimer ».

A vous de choisir !...

Robert Séjourné



		PERFORMANCES			
		9 TURBO	11 ZENDER		
● Vitesse (km/h)	Vitesse max.	186,7	189,9	● Boîte de vitesses	
	Régime (tr/mn)	5 300	5 500	Régime max.	6 000
				Vit. max. 1 ^{re}	49
● Accélération	400 m D.A.	16,3	16,7	2 ^e	80
	1 000 m D.A.	30,5	30,9	3 ^e	117
	0 à 60 km/h	4,0	4,2	4 ^e	155
	0 à 80 km/h	6,0	6,3	5 ^e	186
	0 à 100 km/h	8,7	9,0	● Niveau sonore (dB(A))	
	0 à 120 km/h	12,5	12,8	Au ralenti	47
● Reprises	0 à 140 km/h	19,0	19,4	A 60 km/h	71
	0 à 160 km/h	29,0	30,1	A 60 sur pavés	91
	40 à 100 en 4 ^e	12,4	12,5	A 90 km/h	72
	40 à 100 en 5 ^e	19,2	19,7	A 110 km/h	75
	80 à 100 en 3 ^e	2,9	3,0	A 130 km/h	77
	80 à 100 en 4 ^e	4,2	4,2	● Consommation (l/100)	
80 à 100 en 5 ^e	6,5	6,6	A 90 stabil.	6,0	
80 à 120 en 3 ^e	6,2	6,4	A 120 stabil.	8,4	
80 à 120 en 4 ^e	7,8	8,1	Rout. Montlhéry :		
80 à 120 en 5 ^e	11,8	12,0	Moy. 75 km/h	7,80	
● Circuit de Montlhéry (8,500 km)				Moy. 100 km/h	11,87
Meilleur tour	3'10"	3'10"	Autoroute :		
Moyenne	123,1	122,5	Moy. 125 km/h	9,63	
			Ville AAT :	11,08	
			● Consommations officielles (UTAC) :		
			90 : 6,2 ; 120 : 8,1 ; cycle urbain : 8,9		

est plus lourde de 40 kg et cela se paie dans les remises en vitesse, comme dans les accélérations et les reprises. Surtout si l'on ajoute qu'avec les pneus retenus les

TECHNIQUE

● Moteur : AV transv. 4 cyl. en ligne, 1 397 cm³ (76 x 77 mm), 105 ch DIN à 5 500 tr/mn, couple maxi : 16,5 mkg DIN à 2 500 tr/mn, rap. vol. 8 à 1, (super) ; arbre à cames latéral (chaîne). Carburateur simple corps « soufflé ». Turbocompresseur, échangeur air/air (pression : 620 ± 30 mbar). Allumage électronique intégral avec détecteur de cliquetis.
 ● Transmission : roues AV motrices ; boîte 5 vitesses ; vit. à 1 000 tr/mn en 4^e/5^e : 26,86 km/h (27,00*), 34,27 km/h (34,38).
 ● Suspension : AV : type McPherson avec triangle inférieur et déport négatif ; AR : train semi-rigide avec bras tirés à 4 barres de torsion transversales. Barre antidive AV (Ø 23 mm).
 ● Freins : AV disques ventilés, AR tambours, assistance à dépression, correcteur double asservi à la charge, circuit en X.
 ● Direction : à crémaillère, 3,5 tours de volant (diam. : 380 mm), diam. de braquage : 10,2 m.
 ● Pneumatiques : 175/65 R 14 82 H Michelin MXV, (195/50 VR 15 Dunlop SP Sport Super D 4) ; jantes 5.50 J 14 (6 J 15).
 ● Dimensions et capacités : long. : 4,06 m (3,98) ; larg. : 1,63 m (1,66) ; haut. : 1,37 m (1,33) ; empattement : 247,7 m, voles AV/AR : 1,40/1,36 m. Poids à vide : 906 kg (940 kg) ; SCx : 0,70 (0,68) ; réservoir : 47 l.
 ● Habitabilité : largeur aux coudes AV/AR : 135/132 cm ; garde sur sièges AV/AR : 92/87 cm ; distance moy. dossiers AV-AR : 64 cm ; espace moy. jambes AR : 17 cm.
 ● Coffre : largeur : 110 cm, profondeur : 90 cm, hauteur : 43 cm, volume AAT 425 dm³.
 * Entre parenthèses : chiffres se rapportant à la 11 Zender.

vitesse aux 1000 tr/mn sont très légèrement allongées.

En comportement, pour vraiment bénéficier de l'apport de motricité et d'adhérence procuré par les pneus plus larges, il faut rouler sur un « billard ». Car, dès que la chaussée se dégrade, les faibles débattements de la suspension et la raideur accentuée des ressorts font que les roues trépident perdant ainsi leur potentiel d'adhérence tant à l'accélération qu'au freinage. On pourra même enregistrer des blocages de roues, phénomène que l'on ne connaît pas avec la 9 Turbo. La direction, en revanche, gagne un peu en tenue de cap mais elle transmet davantage les tressautements des roues dans les virages abordés rapidement. Reste le prix relativement élevé : 95 700 F, ce qui fait en gros 10 000 F de plus qu'une 9 ou une 11 Turbo à équipement égal. Mais n'aurait-on pas pu trouver un « Zender » en France ? N'y a-t-il pas de stylistes en France ?

R.S.

PRIX

9 Turbo : 79 900 F
 11 Zender : 95 700 F
 PUISS. FISC. : 6 CV

POUR

- Comportement routier
- Performances
- Equipement (Zender)
- Freinage
- Compromis confort (9 Turbo)

CONTRE

- Prix élevés
- Suspension dégradée (Zender)
- Plancher de bord (Zender)
- Autonomie