

# RENAULT 19 CHAMADE TSE AUTOMATIQUE

## POUR 2 % DE FRANÇAIS

La 16 S se fait peut-être désirer comme une jolie femme alors, pour nous faire patienter, la Régie continue de décliner toutes les variantes possibles de la gamme 19. Dernière en date : la 19 automatique.

On dira ce que l'on voudra de l'esthétique de la R 19, qu'elle est fade, passe-partout, copiée sur celle de l'Opel Kadett, tout cela n'empêche pas qu'il s'agit d'une voiture à succès. A preuve, au cumul des dix premiers mois de l'année la 19 s'octroie 7,8 % du marché et occupe le troisième rang des immatriculations derrière les surdouées que sont la Renault 5 et la Peugeot 205. L'arrivée d'une version à boîte de vitesses automatique va lui permettre de grappiller encore quelques dixièmes de point. Quelques dixièmes seulement parce que **le marché français est décidément hostile aux voitures automatiques**. Ainsi, en 1988 les Français ont acheté 2 196 574 automobiles dont 46 921 seulement équipées d'une boîte de vitesses automatique. En 89, quand on pourra faire le bilan des immatriculations, on constatera qu'un peu plus de 50 000 automobiles à transmission automatique auront trouvé preneur soit 2 à 2,5 % de l'ensemble des voitures vendues. Dans le segment de marché auquel appartient la Renault 19, c'est-à-dire le segment M 1, le pourcentage d'automatiques n'atteint que 1,15 % du total des immatriculations. Bref, imposer l'automatisme en France, c'est quasiment mission impossible. Et pourtant, les constructeurs ont fait des efforts. Ils ont développé de nouvelles boîtes à 4 rapports (voire 5 chez Mercedes) avec des verrouillages pour éviter le phénomène de glissement, ils ont fait disparaître des carrosseries tout signe distinctif pouvant laisser supposer que la voiture ne possède pas le sacro-saint levier

de vitesses, c'est peine perdue, la clientèle ne suit pas. En fait, le Français continue de penser que l'automatisme est une technique destinée aux handicapés.

Alors que Peugeot a inscrit sa 309 au catalogue comme un modèle à part entière, **l'automatisme sur la 19 est une simple option réservée pour l'instant aux seules versions GTS et TSE (en 2 volumes et en Chamade)**, c'est-à-dire celles qui sont équipées du moteur 1 390 cm<sup>3</sup> dit Energy, et elle est facturée 4 690 F. Cette boîte de vitesses n'est pas ce qui se fait de plus moderne à l'heure actuelle. Elle est dérivée de celle qui est montée sur la Renault 5 et elle ne possède que trois rapports. Renault dispose bien d'une boîte automatique à quatre rapports mais elle n'est pour l'instant

montée que sur les voitures à moteurs longitudinaux (R 21 de haut de gamme et R 25). Certes, cette boîte est « transversalisable » mais elle ne sera pas montée dans la 19 avant au moins un an.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une boîte de la dernière génération, elle est cependant gérée électroniquement, remplit fort bien son office et les rapports s'enclenchent sans à-coups. Bien sûr, par rapport à la boîte 4 des 21-25 qui ne change pas systématiquement de rapport au lever de pied, cette version d'automatisme date un peu.

En ce qui concerne les performances, nous avons relevé 170 km/h contre 176 à la version mécanique ; en revanche, les accélérations sont en net recul avec 37 s 7 pour accomplir le kilomètre départ arrêté alors que la TSE mécanique ne demande que 34 s 2 pour parcourir la même distance. En revanche, **la consommation demeure raisonnable et, en conduite économique nous avons relevé 7,7 l aux 100 km tandis qu'en sollicitant la voiture, il faudra tabler sur une consommation de 11,5 l/km** (respectivement 6 et 10,5 l/100 km pour la version mécanique).

Dans l'ensemble le bilan serait tout à fait satisfaisant si cette voiture était équipée d'une direction assistée, ce qui n'est pas le cas, même en option. Cette lacune est d'autant plus regrettable que la direction est lourde en manœuvres et que la « philosophie » même de cette voiture la prédispose à une conduite paisible et décontractée.

Jean-Claude LETROU

### QUALITÉS

- FACILITÉ D'USAGE
- CONSOMMATION RAISONNABLE
- BONNE VITESSE DE POINTE

### DÉFAUTS

- PAS D'ASSISTANCE DE DIRECTION
- TROIS RAPPORTS SEULEMENT
- Accélérations en net recul



Seule modification concernant le poste de commande de boîte automatique, à trois rapports seulement





## LA TECHNIQUE

### MOTEUR

Type (cylindres)	4 en ligne
Cylindrée (cm <sup>3</sup> )	1 390
Alésage x course (mm)	75,8 x 77
Rapport volumétrique	9,5
Régime maxi (tr/mn)	5 500
Puissance maxi (ch à tr/mn)	80 à 5 750
Couple maxi (mkg à tr/mn)	11 à 2 750
Puissance au litre (ch)	58
Couple au litre (mkg)	7,9

### AERODYNAMIQUE

S (m <sup>2</sup> )	1,94
SCx (m <sup>2</sup> ) - Cx	0,61 - 0,31

### POIDS

Total (kg)	975
Répartition avant/arrière (%)	58/42
Rapport poids/puissance (kg/ch)	12,2

### PNEUMATIQUES

Dimensions	165/70 R 13
Jantes	5 B 13 tôle

### PERFORMANCES

Vitesse maxi (km/h)	170
Départ arrêté : 400 m (s)	20,3
1 000 m (s)	37,7
De 80 à 140 km/h en 5 <sup>e</sup> (s-m)	34,1-1 148
De 80 à 120 km/h en 3 <sup>e</sup> (s-m)	14,1- 401
Depuis 50 km/h en 4 <sup>e</sup> : 400 m (s)	16,4
1 000 m (s)	33,6

### CONSUMMATION

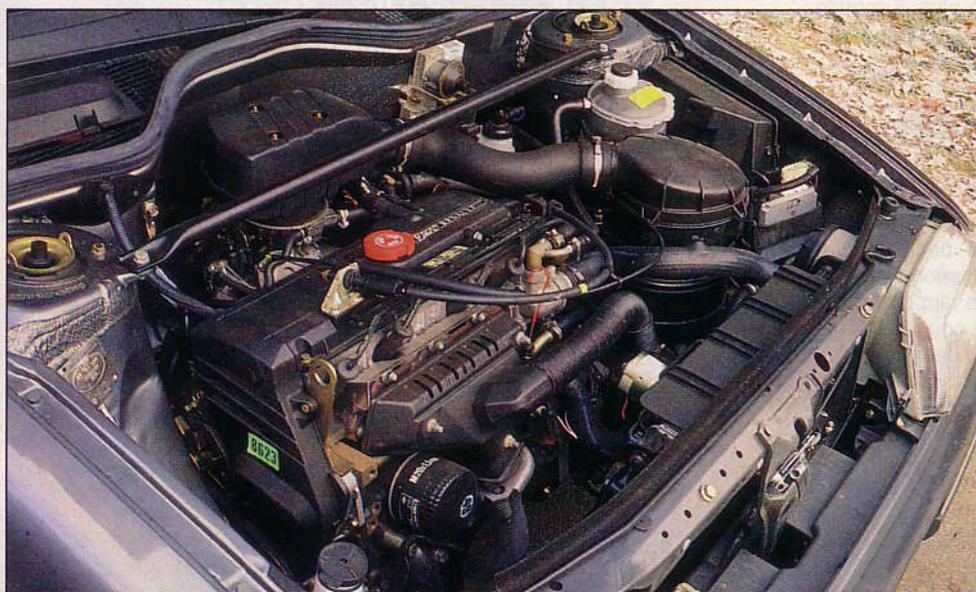
Routière (litres aux 100 km)	11,5
En conduite « économique »	7,7

### PRIX

(F)	87,190
Puissance fiscale (CV)	6

### OPTIONS

Peinture métallisée	1 580
Vitres teintées	1 170
Toit ouvrant électrique	3 670
Jantes alliage léger	1 910
Intérieur cuir	7 500



La qualité de la finition a fait de gros progrès sur la 19. A noter les excellents sièges.

C'est la version à moteur Energy qui est équipée de la boîte automatique, dérivée de celle de la Renault 5.