

En tête des ventes françaises dans sa catégorie, la Renault 21 aborde le millésime 1988 avec une nouvelle version d'allure sportive qui préserve néanmoins toutes ses qualités de confort et de sécurité.

● **PAR PATRICE ALLANET**

Renault 21 TI

LISERÉ ROUGE

3 juillet 1987 : la 500 000^e Renault 21 sort de l'usine de Sandouville. Avec plus de 10 % du marché, elle occupe aujourd'hui la première place en France dans sa catégorie (moyenne supérieure). A la trentaine de versions déjà existantes, le millésime 88 ajoute une version Turbo (175 ch) et une TI (120 ch), qui est une présentation plus sportive de la deux litres. Comme l'ensemble de la gamme deux litres, elle peut recevoir, en option, des freins antiblocage (ABS). Outre la TI, cette gamme comprend maintenant la GTX, la TXE et la Turbo.

A première vue, la TI paraît plus imposante que les autres, très proche de la Turbo qui se distingue nettement du lot par un aileron aérodynamique sur l'arête du coffre. La présence de bavolets et de boucliers peints comme la caisse modifie radicalement la silhouette. Râblée, sans être trop lourde, elle fait maintenant pardonner la disgracieuse commissure qui donne l'impression que la porte du coffre a été rapportée ! A l'avant, le dessin du tablier avec sa grille d'entrée d'air confirme son

particularisme à tendance sportive, que souligne un fin liseré rouge sur le pourtour de la carrosserie. A l'intérieur, sièges de type baquet, habillés de velours (enveloppant comme ceux de la Turbo) et volant à trois branches façon cuir. Ambiance « sport », du moins aux places avant.

AUTORADIO CODÉ. L'équipement de série comprend le rétroviseur extérieur à droite, les lève-vitres avant à commande électrique (poussoirs sur la console), le verrouillage central (y compris du coffre et de la trappe à essence), réglage du siège conducteur en hauteur. Avec un supplément, freins ABS, direction assistée, dossiers arrière rabattables, toit ouvrant électrique en verre teinté, roues en alliage léger, peinture métallisée vernie ou noire et les autoradios Philips-Renault, dont le nouveau combiné radio-cassettes avec commande au volant et codage personnel antivol à quatre chiffres (appareil inutilisable sans le code qui demeure en mémoire, même débranché). Cet autoradio comporte divers perfectionnements pour optimiser la récep-

Photos D.R.



tion, supprimer les parasites, détecter les fréquences locales les plus fortes en FM, rechercher automatiquement les stations, régler électroniquement le volume et répartir le son dans les hauts-parleurs droit/gauche et avant/arrière. Très pratique, le commodo à droite du volant permet de changer de gamme, de fréquence et de volume.

Pour l'ABS, Renault a fait appel au système allemand Teves (concurrent de Bosch) de deuxième génération. Le classique servofrein à dépression est remplacé par une assistance hydraulique haute pression (chargée par pompe électrique); le calculateur, installé sous le siège du passager, est relié aux capteurs de vitesse logés dans chacune des roues; il module la pression de freinage de chacune des roues avant selon son adhérence tandis qu'à l'arrière, la modulation s'opère globalement pour les deux roues, en fonction de celle qui présente la plus faible adhérence — celle qui tend à se bloquer le plus tôt.

EN VIRAGE. Sous le capot, pas de changement. On retrouve le deux litres installé en longueur, qui a la particularité d'être géré par un calculateur électronique (Bendix) très performant: il pilote à la fois l'injection, l'allumage, le ralenti, la détection du cliquetis cylindre par cylindre, il analyse l'éventuelle défaillance du système et corrige l'ouverture des injecteurs (Bosch) en fonction de l'altitude et de la tension de la batterie (la combustion étant sensible à la densité de l'air comme à l'intensité de l'étincelle des bougies). Pas de changement non plus pour la suspension qui, rappelons-le, comporte à l'arrière quatre barres de torsion particulièrement efficaces: par le jeu des bras et de l'élément souple transversal, elles corrigent les microbraquages des roues dus au travail de cet élément en virage (la roue extérieure contrebraquée plus ou moins selon la charge). Cet effet d'épure dit « programmé » est autostabilisant. Ainsi, la 21 ne s'incline pratiquement pas en virage et vire bien à plat. C'est très sécurisant — on s'étonne que Renault ne le mette pas davantage en valeur dans ses arguments. Autre privilège de cette suspension, une flexibilité bien contrôlée par l'amortissement qui digère aussi bien les petites bosses que les gros nids de poule. Un bon point aussi pour l'isolation sonore de l'habitacle dont on mesure tout de suite la qualité en refermant la vitre latérale. Elle est du même niveau que dans la R25. Dans l'ensemble, la finition paraît irréprochable, mais la planche de bord (standard) mériterait quelques retouches de style pour la démarquer de la base. Les motivations d'achat, plus passionnelles que pratiques, induites par les versions « typées » sont sensibles à ce genre de détails.

Nous ne reviendrons pas sur les performances, qui sont les mêmes pour toutes les deux-litres (Turbo mise à part). Rappelons seulement qu'avec 120 chevaux, la Renault 21 affiche un tonus tout à fait à la hauteur de ses ambitions même si le confort tend à minimiser ses capacités. Si l'on ne cherche pas à lui demander plus qu'elle ne peut donner et si l'on reste dans les limites permises, on ne se plaindra pas non plus de ses exigences énergétiques (moins de 10 litres/100 kilomètres, tous parcours confondus). ■



Vivacité des réactions et douceur de fonctionnement pour la boîte automatique à commande électronique de la R21.

R 21 GTX / TXE: boîte à puce

● Dans notre numéro de mars dernier, nous faisons remarquer l'avance prise par Renault en matière d'automatisme. Depuis 1982, en effet, les boîtes automatiques de la Régie sont pilotées par microprocesseur ou « puce », alors que chez tous les concurrents, la sélection des rapports s'effectue par commande hydraulique (exception faite des BMW série 7, équipées d'une commande électronique). On s'en doute, l'électronique est plus performante puisque l'ordre de passage est donné avec plus de précision et de rapidité: les données traitées par le calculateur sont la position de l'accélérateur, la position du sélecteur, la vitesse, la charge du moteur (quantité de mélange admise dans les cylindres). Selon la vitesse et la position du pied sur la pédale, toute une série d'opérations se succèdent en moins d'un dixième de seconde pour accélérer soit le moteur, soit la transmission, afin que le passage d'une démultiplication à l'autre soit le plus doux possible. L'allure est toujours parfaitement contrôlée par le pied droit, sans aucune paresse dans la prise de vitesse, sans laisser aller dans les ralentissements. En outre, depuis peu, un dispositif empêche la boîte de passer sur le rapport 3 (il s'agit d'une boîte à trois rapports) si le conducteur lève brusquement le pied en cours d'accélération sur le rapport 2. C'est généralement ce qui se passe dans les boîtes classiques, qui manquent alors de reprise. Naturellement si l'on maintient le sélecteur en position 2, la boîte n'engage pas de rapport supérieur mais, dans ce cas, il ne s'agit plus d'automatisme à proprement parler. Avec le moteur 2 litres de la 21, la boîte Renault procure un agrément de conduite qui nous a véritablement étonnés par la vivacité de ses réactions et surtout par sa douceur de fonctionnement. En ville comme sur route, c'est un régal qui mérite d'être connu. Il n'y a que sur autoroute qu'un quatrième rapport serait souhaitable pour abaisser le régime et réduire la consommation. Nous sommes loin de la première génération de boîte à commande électronique, apparue sur la... Renault 16!

Songons donc aux conclusions d'une étude approfondie menée par La Prévention Routière (1978) sur la boîte automatique: on a constaté entre autres que la boîte mécanique provoque une augmentation sensible de la tension artérielle — de 1 à 2 points lors de la conduite en ville chez trois sujets sur quatre. D'une manière générale, l'économie de manœuvres (environ 50%) que procure l'automatisme dans le trafic urbain limite la fatigue nerveuse et le stress générateur de comportements agressifs. ■

● Moteur: 1 995 cm³, 120 ch à 5 200 tr/mn, 17,1 mkg à 4 500 tr/mn, 9 CV. Allumage électronique intégral, injection électronique multipoint avec régulation de ralenti, détecteur de cliquetis et coupure en décélération.

Transmission: boîte mécanique à 5 rapports avant.

Direction: à crémaillère, assistée en option; diamètre de braquage entre murs: 11,10 m. Pas de réglage du volant.

Freins: disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière.

Suspension: quatre roues indépendantes; MacPherson avec déport négatif, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs à l'avant; bras tirés et quatre barres de torsion transversales à l'arrière.

Dimensions-poids: longueur, 4,46 m; largeur, 1,71 m; poids en ordre de marche: 1 075 kg; coffre, 490 dm³; charge tractable, 1 100 kg.

Performances: vitesse maximale sur circuit, 200 km/h; 1 000 m départ arrêté, 30,9 secondes; 0-100 km/h, 9,7 secondes.

Consommation (UTAC): 5,8 litres/100 km à 90 km/h; 7,1 litres/100 km à 120 km/h, 10,7 litres/100 km en cycle urbain.

Prix: non fixé à l'heure où nous mettons sous presse. Pour mémoire: GTX, 92 200 F, TXE: 106 000 F.

Deux nouvelles versions, à l'allure plutôt sportive, s'ajoutent à la gamme 1988 de la R21: la TI (notre photo) et la Turbo.