

AUTO hebdo

N° 766 - 20 février 91

DOSSIER
SPÉCIAL

25 PAGES
D'ESSAIS
POUR DÉCOUVRIR LA



CLIO 16 S

RENAULT CLIO 16 S

La nouvelle petite bombe française est enfin là ! Pour la jauger et la juger, elle s'attaque d'emblée à la 205 GTi 1.9, une sacrée référence, et à la Fiesta Turbo dans un match idéal à vivre (pages 18 à 29). Pour les références au temps passé, se reporter au sujet sur les évolutions successives des petites Renault sportives, à travers la 5 et la Supercinq (pages 30 à 33). Une petite pause avec la prise en mains du modèle intermédiaire Baccara 1.7 (pages 34-35) avant de plonger dans la compétition pure à travers l'essai de la version « Coupe » (pages 36 à 38) et la présentation de la « groupe A » (pages 39 à 41). Enfin, le responsable du programme rallyes, Patrick Landon, évoque l'engagement de la Clio en championnat de France (page 42).



RENAULT CLIO 16 S - PEUGEOT 205 GTI 1.9 - FORD FIESTA TURBO

La muse s'amuse

DOPÉE AU 16 SOUPAPES, LA MUSE GONFLE SES JOUES ET ENTRE DANS LE BAL DES GTI. NI SURDOUÉE, NI SOUS-DOUÉE, ELLE A CHOISI LA VOIE DE LA SAGESSE.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET — PHOTOS FABRICE REZAIGUIA





La Clio 16 S se distingue avant tout par son homogénéité. La 205 reste un jouet passionnant et la Fiesta ne peut compter que sur ses performances pures.



Il y a 25 ans, Renault faisait vibrer le cœur des passionnés avec ses Gorde, les haineux de la route étaient gorgiens, bleus à bandes blanches. L'opposition était anglaise (Cooper) ou allemande (NSU) mais la question du choix était vite tranchée. Dix ans après, les mœurs ont changé, la technique et le marketing nous ont apporté les GTI. C'est la Golf qui a repris le flambeau avant de s'empâter et de laisser monter au firmament une Peugeot. C'est dingue, quand on y pense, la 205, la plus turbulente des GTI, a été enfantée par le constructeur français le plus austère, et encore, le terme est choisi. Renault, comme tous les autres, n'a fait que suivre, avec ses 5 et Super 5. Aujourd'hui, le choix est vaste, toutes les petites, françaises, anglaises, allemandes, italiennes et japonaises ont droit à leur déclinaison sportive. Autant dire que les naissances ont perdu de leur caractère solennel. N'empêche que pour nous, fadas au cœur bleu blanc rouge, l'arrivée de la Clio 16S reste un petit événement. Est-elle en mesure de mettre à mal la Peugeot ? C'est toujours la même question. Pour y répondre, nous nous sommes lancés dans un long périple allant de Paris aux Causses et à la Lozère en passant par le Massif Central et la Sologne. La 205 GTI était bien sûr de la partie et pour troubler la fête nous avons emmené la Ford Fiesta Turbo, cette roturière mal élevée qui séduit les foules par son charme provocant.

RESPIRATION NATURELLE

Après six ans de carrière, la Super 5 GT Turbo cède la place à la Clio 16 soupapes qui se veut plus nouvelle dans sa technique et sa philosophie. C'est vrai, l'évolution est cette fois plus marquée, grâce en particulier à un moteur jeune qui ne doit plus rien aux Dauphine et autres 4 CV. Vous le savez, il s'agit du 4 cylindres 16 soupapes de la 19 avec culasse hémisphérique en alliage et commande de distribution à 2 ACT et courroie crantée, poussoirs hydrauliques. Fort heureusement, Renault n'a pas diminué les performances de ce groupe avant de le monter dans une caisse plus petite ne facilitant pas sa respiration. Ainsi, on dispose de 140 chevaux à 6 500 tr/mn pour un couple de 16,8 mkg à 4 250 tr/mn. C'est, 500 tr/mn plus haut, ce qu'offrait le 1400 Turbo, le tout avec un gain de 20 chevaux. Si l'on se cantonne aux chiffres purs, la Clio se défend parfaitement face à la 205, sans véritablement se démarquer. Grâce à la suralimentation, la Fiesta marque des points puisque son couple maxi est de 18,7 mkg à seulement

2 400 tr/mn. Bien sûr, il faut juger ce que cela donne dans la pratique, en tenant compte du comportement routier et du poids. On remarque déjà que la 205 est plus légère.

Renault a eu pas mal de problèmes à résoudre avec son moteur 16 soupapes. On a mis en avant des difficultés de production mais il y a plus grave, des vibrations destructrices qu'il a fallu combattre et qui ont retardé la commercialisation de la 19 16S. On peut espérer qu'aujourd'hui tout est résolu. Ainsi le carter inférieur en alliage a été rigidifié en étant solidaire du carter d'embrayage. Cette modification innovée par la Clio sera aussi appliquée à la 19. N'oublions pas non plus le montage du groupe par suspension pendulaire, comme sur la plupart des moteurs de la gamme Clio. Je vous disais que le 16 soupapes se retrouvait un peu à l'étroit sous le capot qui est muni d'un bossage et d'une importante prise NACA. Cette dernière est ni plus ni moins destinée à refroidir le collecteur d'échappement. La disparition du turbo au profit d'une culasse 16 soupapes évoque une respiration plus naturelle mais on le constate de plus en plus, les moteurs modernes dépollués dégagent des calories et ont tendance à manquer d'air. Heureusement, la gestion électronique de l'allumage et de l'injection arrange bien les choses. Le système couplé Renix 3 est piloté par un calculateur basé sur la pression et la vitesse d'admission avec injection multipoints, coupure en décélération, régulation du ralenti, correction altimétrique et fonctionnement en mode dégradé. La limitation du régime se fait par coupure de l'injection à 7 200 tr/mn. Comme nous le verrons plus loin, le rendement énergétique est très intéressant et se traduit par une consommation très raisonnable.

HÉRITAGE

La suspension, qui a été durcie et abaissée par rapport aux versions de base, est un héritage direct de la 5 GT Turbo avec des jambes McPherson triangulées à l'avant et un train arrière à bras tirés et 4 barres de torsion. Les voies sont sensiblement plus larges et le diamètre des roues est en augmentation. On regrettera tout de même un équipement à deux vitesses. Il faut payer un supplément pour voir remplacées les 14 pouces en tôle par des 15 pouces en alliage chaussées de gommes de la même largeur de 185 mm en profil 55 au lieu de 60. Chez Peugeot, il n'y a pas d'option. Les freins à disque sur les 4 roues (ce n'est pas une nouveauté) ont un diamètre lui aussi plus élevé et ils peuvent être secondés par un ABS, un vrai signé Bosch, à 4 cap-



teurs. Mais attention, la note est lourde, plus de 7 000 francs et les conducteurs sportifs seront tentés d'en faire l'économie. Plus intéressante est l'option direction assistée qui réduit l'effort au volant et fait passer la démultiplication du volant à moins de 3 tours.

Traînée dans une optique plus bourgeoise, la Clio 16S est sensiblement plus chère que la 205 GTi 1.9. Avec les roues de 15 pouces et la direction assistée, la différence est de l'ordre de 3 500 F. En apparence, la 205 est plus rustique de par son 1,9 litre 2 soupapes qui n'a toujours pas adopté le Motronic (comme la Citroën ZX) et conserve de ce fait ses hoquets désagréables à bas régime. Elle est également plus petite, moins habitable mais en contrepartie plus légère et il n'y a pas à première vue de critique à faire sur sa suspension et son freinage qui ont fait leurs preuves. Elle est encore à ce jour la reine de la catégorie, à moins que... nous verrons cela tout à l'heure.

Évidemment, on ne peut pas rester insensible au prix de la Fiesta Turbo, fixé à 98 000 F. Un point c'est tout car il n'est pas question de roues de 15 pouces et de direction assistée. Sauf incompréhension de notre part, il n'y a pas non plus de freinage antiblocage. À partir du moment où il s'agit du système maison, on ne s'en plaindra pas. Méchanceté gratuite. Est-il par contre anormal de s'étonner de voir une petite sportive de 130 chevaux conserver des freins à tambour à l'arrière ? Histoire d'enfoncer le clou, ajoutons que les disques avant ventilés sont les plus petits de nos trois adversaires d'un jour. Avant de critiquer le train arrière semi-rigide nous attendrons de juger sur pièce et nous nous inclinons devant les prestations du moteur qui offre plus à des régimes inférieurs et doit emmener un poids proche de celui de la 205, c'est-à-dire à peine supérieur à 900 kg. C'est prometteur pour les accélérations et les reprises. Face à la 205, la Fiesta avait déjà annoncé la couleur dans notre numéro du 11 juillet dernier.

■ JOUFLUE

Depuis qu'elle a chaussé ses Nike et son jogging pour faire la folle, Clio a pris sa véritable dimension esthétique. On avait déjà constaté qu'elle était plus harmonieuse en deux portes et cette fois, en allant un peu plus loin dans le maquillage, elle est plus fidèle aux croquis qu'ont dû crayonner les stylistes. Abaissée, bien campée sur des roues plus grandes et plus larges, elle a gagné en agressivité sans verser dans l'outrance banlieusarde de la 5 GT

Turbo. Ses joues et ses hanches sont plus marquées, plus que nécessaires : on devine une arrière-pensée compétition, des relents de Groupe A. Pour la petite histoire, on retiendra la matière polymère des ailes avant, du Noryl GTX de deux millimètres d'épaisseur, plus léger que la tôle et déformable. Tout en restant intégrés dans la forme générale, les bas de caisse sont élargis. Le seul bémol, à notre goût, provient des roues. Déjà, on ne devrait pas avoir mis les modèles alliage de grand diamètre au rang des options. De plus, leur dessin est banal, lourd, peu en rapport avec le dynamisme de la caisse. Un design bio façon extracteur aurait été plus approprié, certains enjoliveurs en plastique de la Clio de base sont nettement plus sympathiques. Quoi qu'il en soit, tout le monde s'accorde pour reconnaître que la Clio 16S est réussie, y compris les détracteurs habituels du losange qui confondent automobile, politique et syndicalisme primaire. De là à conclure que la 16S va envahir les rues de Neuilly, il y a un grand pas que nous ne franchirons pas.

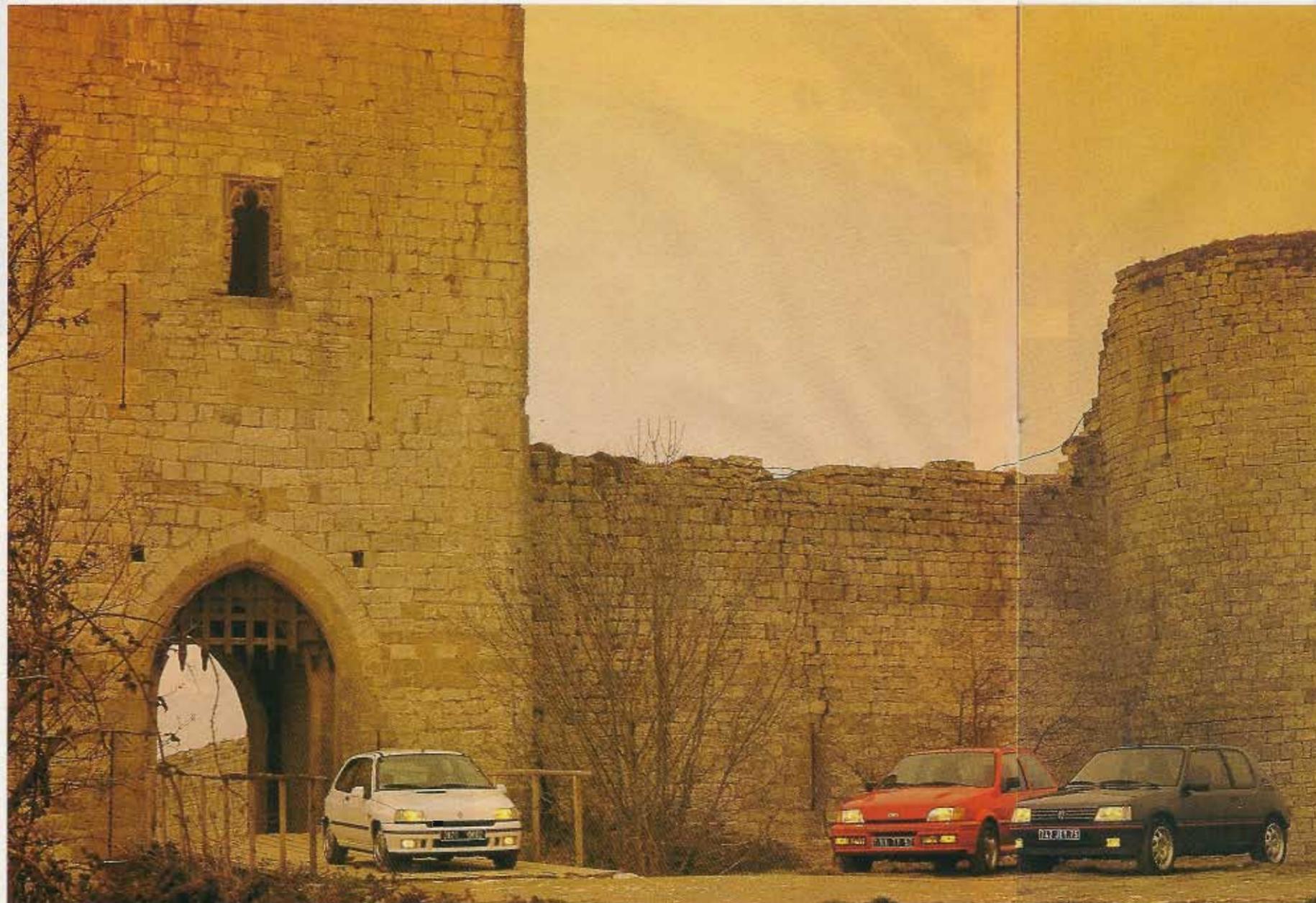
Du même coup, la Clio se démarque complètement de la Fiesta et j'arrive même à me demander comment on a osé faire des comparaisons. La Ford est plus banale. Mignonne, certes, mais dans la norme. Son truc à elle, c'est une rampe de phares additionnels encastrés dans un spoiler qui est relié à des ailes élargies et un bas de caisse rapporté. La panoplie habituelle de la sportive. Un bon point tout de même pour les roues à 3 branches et la qualité de présentation. On aura beaucoup plus de mal à dissenter sur la 205 que l'on a vue et revue et qui n'en demeure pas moins un modèle du genre. Il lui manque juste un fini digne de ce nom, par exemple des rétroviseurs plus élaborés et une peinture profonde ne trahissant pas la faible épaisseur des tôles. À côté, la Ford fait plus solide, plus sérieuse et défend malgré tout sa réputation, au moins dans ce domaine. Quoi qu'il en soit, la Peugeot réussit à durer dans le temps et n'a pas eu à subir le moindre restyling. Lorsqu'il y aura eu prescription, on connaîtra peut-être la genèse exacte de ces formes. On aimerait coller un nom à ce trait de génie que plusieurs individus revendiquent, parfois même de manière douloureuse en se déclarant spoliés.

De nos trois bombinettes, la Peugeot est la plus petite et possède en toute logique le meilleur SCx. La Clio n'est guère plus longue, elle est surtout plus large et plus haute avec des conséquences évidentes pour son habitabilité. Cela ne l'empêche pas de revendiquer elle aussi un Cx de 0,33. Une fois de plus, la Fiesta marque le pas. À rete-



Un gros effort de finition et de confort pour la Clio qui peut être dotée d'un équipement ultra complet. Sur ce chapitre, la Fiesta et la 205 marquent le pas, la Peugeot étant même juste en qualité.





PERFORMANCES	Renault Clio 16S	Peugeot 205 GTI 1.9	Ford Fiesta Turbo
VITESSE			
Maxi (km/h) :	204	205	210
Vitesse lue (régime) :	212 (6 500)	208 (6 250)	220 (6 200)
ACCÉLÉRATIONS			
400 m D.A. :	15"7	15"6	15"5
1 000 m D.A. :	28"9	29"	28"7
0 à 100 km/h :	8"	7"8	7"8
REPRISES (vitesses réelles)			
A partir de 50 km/h en 4 ^e : 400 m	16"8	15"1	15"1
1 000 m	31"	29"	28"4
De 80 à 120 km/h : en 4 ^e :	8"8	7"3	6"5
en 5 ^e :	11"8	10"0	9"0
CONSOMMATIONS (litres)			
Moynne pendant l'essai :	9,3	10	10,6
Autonomie (km) :	520	490	390
Normes « UTAC » : 90 km/h :	6,1	5,9	6,2
120 km/h :	7,6	7,7	8,2
cycle urbain :	10,1	9,7	10,7

nir aussi les longueurs d'empattement, qui peuvent jouer sur l'agilité en comportement routier : c'est la Clio qui a la plus grande valeur.

CONVIVIALE

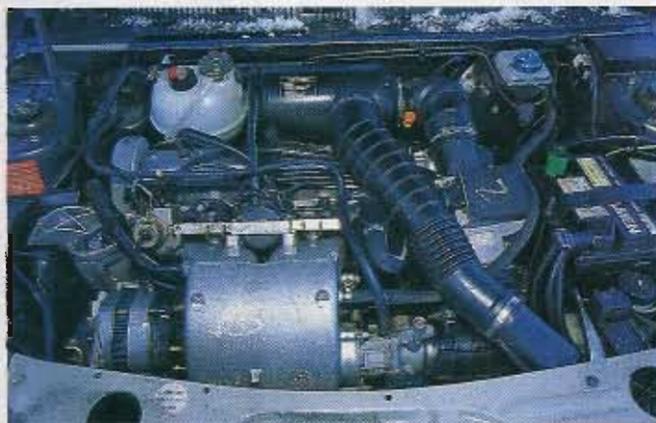
Les efforts de Renault en matière de finition et d'équipement ne se bornent plus à de belles paroles. On nous avait dit que la Clio avait été délibérément traitée avec les critères propres à un segment supérieur. D'où des prix parfois un peu plus élevés. Quand on signe un chèque de plus de 100 000 francs, on n'achète pas que des km/h et des chronos. On ne passe pas forcément son temps en ville à passer des coups de téléphone en slalomant entre les bus. On peut avoir envie de faire 1 000 km en une journée avec un con-

fort décent et une ambiance reconfortante. Là encore, la Clio 16S se distingue. Elle ne fait pas petit tas de tôle. Bien sûr, pour goûter au luxe, il faut allonger la note. N'empêche, on apprécie les rétroviseurs électriques, les commandes au volant de la stéréo ou l'alarme couplée à la fermeture des portes. On aurait pu pousser un peu plus loin les choses. Il manque une commande de vitres séquentielle. Chez Peugeot, on propose un vrai toit ouvrant et non entrebaillant, des sièges cuir et même la clim, qui, il est vrai, pose des problèmes d'implantation sous le capot moteur et interdit la direction assistée. Pas de cuir donc, justes des sièges égayés par un petit motif bleu et jaune, une manière de griffe de couturier que l'on retrouve en rappel sur le montant de porte extérieur. Cela nous évoque les déclarations de Patrick Le Quément en faveur d'un bon goût français lié à la haute couture et condamnant la tristesse japonaise ou germanique. On se demande tout de même si un plastique noir n'aurait pas été mieux que le gris retenu, un peu trop R5. Les ajustages, la qualité des revêtements plastiques sont de très bon niveau face à la concurrence. Sans être belle, la planche de bord est harmonieuse et porteuse d'une instrumentation complète. Complète mais parfois fantaisiste si l'on en juge par les humeurs du manomètre d'huile. On ose espérer que ce n'est pas le 16 soupapes qui est victime de coups de pompe ! Le volant n'est pas réglable mais Renault nous a habitués à un dessin attractif doublé d'une bonne prise en mains. On est également heureux de retrouver le pédalier « sportif » avec sa pédale d'accélérateur spéciale talon-pointe. Suivant la même tradition, les sièges sont bien dessinés et mettent l'accent sur le confort tout en offrant un soutien honnête. Pour reprendre un terme à la mode, la Clio 16S est conviviale, fidèle au slogan de la marque. Plus GT que Sport, une remarque que l'on pourra reprendre lors de notre analyse dynamique. La 205 n'est pas non plus elle aussi avare en instrumentation, mais répétons-le encore une fois, sa finition est très ordinaire. La moquette rouge est affaire de goût personnel mais le plastique bon marché ne se discute pas. On s'est simplement habitué à un état de fait. Pas terribles, non plus les sièges qui soutiennent mal et glissent encore plus lorsqu'ils sont revêtus de cuir. Évidemment, les sportifs purs et durs ne pourront qu'être séduits par les vrais Recaro de la Fiesta Turbo, un peu durs pour mon petit dos mais très convaincants en conduite rapide et finalement excellents sur le plan anatomique. C'est le seul plus intérieur de



La Clio 16 S est sûre et facile dans son comportement alors que la Fiesta Turbo peut causer des mauvaises surprises. Pour les as du volant, la 205 GTI reste la référence.

Le 16 soupapes Renault est agréable mais un peu creux dans son exploitation. Le Ford Turbo est vigoureux et sauvage. À quand un moteur 1,9 sans hoquets pour la 205 ?

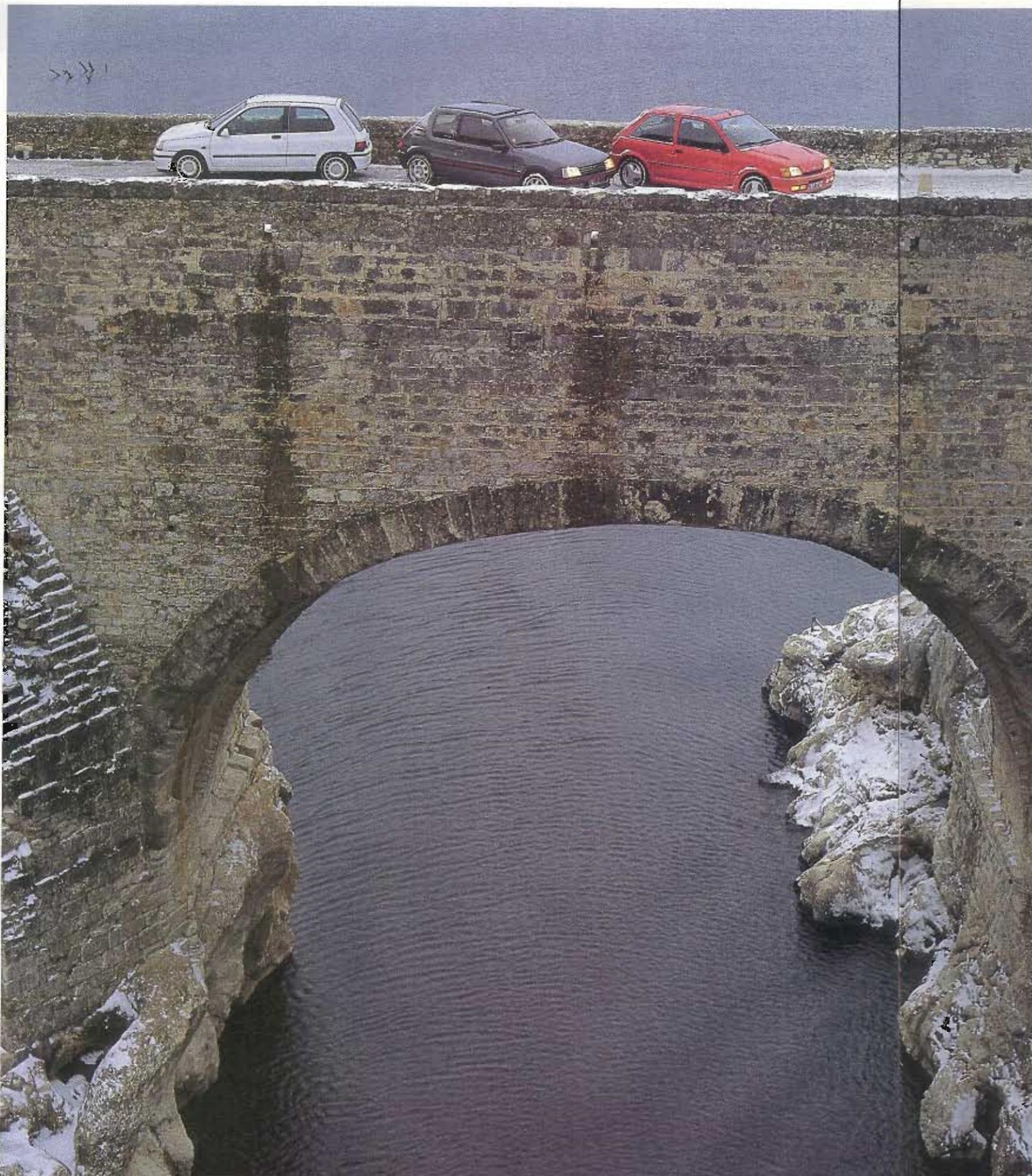


la Ford qui a une planche de bord vide (volonté délibérée de la marque) et banale, correctement finie, sans plus. Il n'y a pas à se poser de question pour l'équipement, pratiquement tout est fourni en série pour le prix canon déjà cité. En pratique, ce qui n'est pas sur la voiture n'est pas disponible contre supplément. En cela, Ford défend une politique plus jeune et plus démocratique qui séduit les insoucians et les danseurs de Zouc.

SOFT

En dépit des apparences, nous n'avons pas tenu à nous lancer dans un comparatif pur et dur, hard, si vous voyez ce que je veux dire. Avant tout, nous avons roulé longtemps, par tous les temps, sur un tracé on ne peut plus varié. C'est tout simplement au niveau du vécu que nous nous sommes interrogés et c'est en dernier ressort que nous avons sorti les chronos, sachant que de toute manière, les résultats seraient serrés. L'art et la manière, les sensations. S'il en est une qui ne cache pas son jeu, c'est bien la Fiesta Turbo. Elle ignore les bonnes manières et ne connaît que le premier degré. Le sport est fait pour souffrir et transpirer, chez Ford, on n'aime pas les planqués et les dégonflés. Cela commence par une direction lourde à l'arrêt, un volant qui cherche à vous échapper lorsque la puissance du moteur se déchaîne. Effet turbo qui vous ramène au bon vieux temps de la 5 Alpine. En fait, la mécanique est plutôt brillante, grâce à un couple généreux à bas régime. On a vite fait de comprendre qu'il est inutile de monter haut dans les tours et comme la boîte n'est pas spécialement rapide, et agréable à manier, c'est appréciable. Seulement voilà, la vie n'est pas un long fleuve tranquille fait de routes planes et droites. Il existe au cœur de notre douce France des départementales sinueuses et bosselées que la Fiesta n'apprécie pas, mais pas du tout. Il suffit de légèrement forcer l'allure pour verser dans le rodéo. Les roues avant ne virent pas au même rythme que le volant et vous vous demandez parfois comment vous êtes resté sur la route. Un freinage un peu trop marqué au moment d'aborder un appui et c'est le survirage, une remise des gaz mal dosée et vous allez tout droit. Les roues avant cirent tant qu'elles peuvent alors que les pneus touchent les ailes. Lorsque la neige est tombée, j'ai eu un brutal intérêt pour la Renault et la Peugeot car je n'ai jamais eu une vocation de dompteur. C'est pourtant facile, coco, tu freines du pied gauche et ça tourne tout seul. Bon, on a tout vu ? Ajoutons simplement que les freins ont une endurance

FICHE TECHNIQUE	Renault Clio 16S	Peugeot 205 GTI 1.9	Ford Fiesta Turbo
MOTEUR			
Type :	4 cyl. en ligne transversal AV	4 cyl. en ligne transversal AV	4 cyl. en ligne transversal AV
Position :	fonte/alliage	alliage/alliage	fonte/alliage
Matériaux (bloc/culasse) :	2 ACT (courroie)	1 ACT (courroie)	1 ACT (courroie)
Distribution (entraînement) :	4 soupapes/cyl.	2 soupapes/cyl.	2 soupapes/cyl.
Alimentation/allumage :	gestion électronique avec injection multipoint Renix 3	Injection Bosch L-Jetronic + allumage transistorisé	Gestion élect. Ford ECC-IV + turbo Garrett TO2 avec échangeur
Cylindrée (cm³) :	1 764	1 905	1 596
Alésage x course (mm) :	82x83,5	83x88	80x79,5
Rapport volumétrique :	10 : 1	9,6 : 1	8,2 : 1
Régime maxi (tr/mn) :	7 000	6 500	6 600
Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :	140 à 6 500	130 à 6 000	133 à 5 500
Puissance au litre (ch) :	79,4	68	83,3
Couple maxi (mkg à tr/mn) :	16,8 à 4 250	16,4 à 4 750	18,7 à 2 400
Couple au litre (mkg) :	9,5	8,8	11,7
TRANSMISSION			
Mode :	roues AV matrices	roues AV matrices	roues AV matrices
Rapports de boîte/vitesses à 1000 tr/mn en :			
- 1 ^e	3,09/8,107	2,92/9,96	2,95/8,476
- 2 ^e	1,84/13,603	1,85/15,73	1,94/13,980
- 3 ^e	1,32/18,983	1,36/21,40	1,34/20,863
- 4 ^e	0,96/25,922	1,07/27,23	1,00/28,106
- 5 ^e	0,79/31,524	0,86/33,66	0,80/35,136
Rapport de pont :	4,21	3,69	3,82
Vitesse maxi théorique sur chaque rapport/chute de régime 1 ^e - 2 ^e	56/2 900	65/2 400	56/2 600
2 ^e - 3 ^e	95/2 000	102/1 700	92/2 200
3 ^e - 4 ^e	132/1 900	139/1 400	138/1 700
4 ^e - 5 ^e	181/1 250	177/1 200	185/1 300
Autobloquant :	non	non	non
CHÂSSIS			
Type :	caisse autoporteuse berline 3 portes	caisse autoporteuse berline 3 portes	caisse autoporteuse berline 3 portes
Cx (SCx) :	0,33 (0,626)	0,33 (0,605)	0,36 (0,67)
SUSPENSION			
Avant :	jambe élastique avec triangle supérieur et barre anti-roulis	jambe élastique avec triangle inférieur et barre anti-roulis	jambe élastique avec triangle inférieur et barre anti-roulis
Arrière :	bras tirés avec 4 barres de torsion et amortisseurs hydrauliques	bras tirés avec barre de torsion et barre anti-roulis	bras tirés sur essieu semi-rigide et barre anti-roulis
DIRECTION			
Type :	à crémaillère (servo option)	à crémaillère (servo option)	à crémaillère
Diamètre de braquage (m) :	11,2	10,8	10,3
Course du volant (tours) :	3,6 (2,7)	3,8 (3,15)	3,75
FREINS			
Freins avant :	disque ventilé Ø259 mm	disque ventilé Ø247 mm	disque ventilé Ø240 mm
Freins arrière :	disque Ø238 mm	disque Ø247 mm	tambour Ø203 mm
Antiblocage :	ABS Bosch (option)	ABR Bendix (option)	
DIMENSIONS (mm)			
Empattement :	2 472	2 420	2 446
Voies AV/AR :	1 372/1 351	1 382/1 339	1 430/1 376
Longueur/largeur/hauteur :	3 712/1 641/1 365	3 705/1 572/1 355	3 801/1 630/1 326
Jantes :	6x14" ou 6,5x15"	6x15"	5,5x14"
Pneumatiques :	185/60 VR 14 ou 185/55 VR 15	185/55 VR 15	185/55 VR 14
POIDS (kg)			
Constructeur/contrôlé :	975	880/915	920/910
Répartition AV/AR :		62/38	54/36
Rapport poids/puissance réel :		7	6,8
CAPACITÉS (litres)			
Réservoir d'essence :	50	50	42
Coffre :	265	216	250



BUDGET	Renault Clio 16S	Peugeot 205 GTi 1.9	Ford Fiesta Turbo
Prix de base (FF) :	101 600	99 800	98 000
(F8) :	—	602 100	597 500
Puissance fiscale (CV) - France	9	9	7
Belgique		10	9
Roues 15 pouces :	2 200	série	non dispo
Direction assistée	2 580	3 130	non dispo
ABS :	7 190	5 800	non dispo
Peinture métallisée :	1 450	1 500	1 490
Cuir :	non dispo	5 000	non dispo
Climatisation :	non dispo	8 160	non dispo
Toit ouvrant :		3 000	2 085

limitée.

En somme, la Fiesta est un sacré faire-valoir pour la Clio, rassurante et reposante. Le tempérament, cela va 5 minutes ! Très livéaire, le 16 soupapes pourra sembler creux à bas régime et bruyant sur certaines plages mais il est plus à son aise que dans la caisse de la 19. Il est sobre, on l'a dit, et se prête facilement à un usage citadin. On pourrait lui préférer le 1900 de la Peugeot, pour sa vigueur, mais il a le mérite de ne pas hoqueter. Personne n'est parfait. Il est tout de même une chose qui ne se discute pas, c'est la rapidité et la précision de la commande de boîte de la 205, un vrai régal, alors que celle de la Clio se situe dans une honnête moyenne.

On a l'impression que Renault n'a pas voulu trop typer sa muse sportive, qui comme par hasard n'a pas été mise au point par le Berex, le bureau d'études dieppois connu pour ses transfuges d'Alpine. La 16S est facile à vivre, motrice comme il faut, glisse de l'arrière avec prévenance et s'impose par son confort. Les puristes auront de quoi être surpris par la monte de pneumatiques Pirelli 4000, disponibles en alternance avec les Michelin MXV 2 plus dans la « norme ». Les premiers ont simplement été retenus pour des questions pratiques de disponibilité. Ils sont un peu moins adhérents, plus silencieux et plus confortables. Il faut simplement espérer que le client pourra



choisir. Côté freinage, rien à dire et l'ABS est presque surprenant par son efficacité si l'on ne roule pas à allure trop réduite ou sur une route particulièrement bosselée.

KART

Reste que la 205 GTi demeure une fois de plus à la hauteur et que son comportement plus typé arrive encore à semer le doute dans les esprits. Sa direction assistée étonne par sa discrétion, son train avant est un modèle de précision et d'incisivité. Plus ferme, plus vive, elle vous incite à jouer sur le fil. Comme sur toute médaille, il y a un revers. Les limites d'adhérence

sont plus difficiles à cerner et le confort est inférieur. La Peugeot est un jouet, presque un kart, une maîtresse plus qu'une épouse.

Sans préjuger des problèmes de fiabilité, on achètera la Clio après réflexion, de manière moins passionnelle que la Peugeot. Pour s'imposer de manière plus nette, la Renault aurait peut-être besoin de performances pures plus convaincantes. Elle va à peu près aussi vite que la Peugeot mais se fait distancer en reprises. La défunte 5 GT Turbo faisait mieux. Du coup, la Fiesta peut ramener sa fraise, de 80 à 120 km/h, elle met deux secondes dans la vue de la muse. La muse s'amuse, mais elle a un sens terrible de la mesure ! □

CLASSEMENT FINAL	1 ^{re}	2 ^e	3 ^e
	Clio 16S	205 GTi 1.9	Fiesta Turbo
COMPORTEMENT			
Performances :	7,5	8	9
Tenue de route :	7,5	8	5
Freinage :	8,5	8	6
AGREMENT			
Conduite :	8	8	6
Confort :	9	7	7
Finition :	8	7	7,5
Equipement :	7	7	7,5
BUDGET			
Prix :	7	7,8	8
Consommation :	8,5	8	7
MOYENNE	7,9	7,7	7

HISTORIQUE

Cinq you, la 5!

DIFFICILE DE PARLER DE LA CLIO 16S, SANS ÉVOQUER LES VERSIONS SPORTIVES DE LA 5 QUI L'ONT PRÉCÉDÉE. AUSSI, AVANT DE TOURNER LA PAGE, NOUS VOUS PROPOSONS UN PETIT RETOUR EN ARRIÈRE.

THIERRY ÉTIENNE



R5 ALPINE

En 1976, juste avant qu'apparaisse une certaine Golf GTI qui allait véritablement lancer la mode des petites sportives, Renault présente la 5 Alpine. Depuis 1974 les versions LS et TS remplacent la 12 dans la Coupe Gordini, mais tout le monde attend mieux. La 5 Alpine est plutôt discrète, une robe noire, des filets décoratifs de couleur rouge, c'est tout. Sous le capot, on trouve le célèbre 1 397 cm³ à arbre à cames latéral. La nouveauté est constituée par une culasse alu « Cross Flow » qui permet de tirer 93 ch à 6 400 tr/mn, et 11,65 mkg de couple maxi à 4 000 tr/mn de cette vénérable mécanique. L'alimentation est assurée par un carburateur double-corps Weber. Son poids total ne dépassant pas 850 kg, ses performances sont tout à fait dans le coup pour l'époque. Pierre-François Rousselot avait mesuré 176 km/h et 32''4 pour le kilomètre départ arrêté. Reste qu'une bonne R8 Gordini affichait déjà ces performances...

Dotée d'une mécanique alerte, la 5 Alpine est aussi vive en comportement. Un peu trop même. Renault s'est contenté de monter une barre anti-roulis plus grosse à l'arrière, ce qui, conjugué au manque de motricité, entraîne une conduite pointue à la limite. Cela se traduit par un passage brutal du sous- au sur-virage, et sur faible adhérence, les pauvres 155/70 SR 13, des Pirelli CN 54, sont pour le moins dépassés. Autre motif de mécontentement, une direction lourde en appui. Côté freinage, étant donné le niveau de performances, le système mixte disques/tambours donne satisfaction. En résumé, la 5 Alpine était une sportive pas trop typée. Rapide, mais discrète et confortable, elle demeurait civilisée. Essais AH n° 6 et 283.

R5 ALPINE TURBO

Fin 1981, la R5 Alpine Turbo débarque. On change de registre. On a désormais affaire à une véritable petite bombe. La base mécanique reste identique à celle de l'Alpine, mais les motoristes lui ont greffé un turbo Garrett T3 entre le carburateur et l'admission. Cette implantation originale, le carbu est dit « aspiré », est une première. La pression maxi de sural ne dépasse pas 0,42 bar. On note par ailleurs le montage d'un radiateur d'huile. Avec ses 110 ch à 6 000 tr/mn, et ses 15 mkg de couple maxi à 4 000 tr/mn, la 5 Alpine turbo bouscule sérieusement la concurrence. La Golf GTI 1600 ne peut plus suivre, mais un an plus tard la 1800 sera commercialisée...

La petite Renault accroche les 190 km/h et abat le km DA en 31''1. Les petites sportives commencent déjà à ridiculiser certains coupés. Si on déplore toujours une commande de boîte déplorable comme l'était celle de l'Alpine atmo, le comportement routier a heureusement progressé. La version turbo bénéficie de l'expérience acquise par Renault au travers des versions Coupe de la précédente 5 Alpine, et son châssis a été profondément retouché. On note un accroissement des barres de torsion et stabilisatrices, des amortisseurs renforcés, et un système de freinage désormais assuré par quatre disques (non ventilés). Le confort n'en pâtit pas trop, et l'efficacité progresse sensiblement. Certes, on est loin de l'homogénéité d'une Golf GTI, les réactions brutales et anarchiques de l'Alpine atmo sont toujours aussi déroutantes, mais les limites ont été repoussées. Des 175/60 HR 13, de modernes Pirelli P6, sont proposés en option en remplacement des 155/70 HR 13 d'origine. Ils sont fortement recommandés pour digérer les



Tout a commencé en 1976 avec la 5 Alpine. Son rapport prix/performance était attrayant, mais la Golf est arrivée, ce qui poussa la Régie à sortir l'Alpine Turbo cinq ans plus tard.



La première version de la 5 GT Turbo a été commercialisée en 1985. Hormis son moteur qui devient transversal, elle n'a plus aucun point commun avec sa devancière. On remarque ses jantes alu au dessin identique à celui des Alpine GT.

15 mkg de couple, d'autant que la boîte mal étagée comporte un premier rapport beaucoup trop court. La 5 Alpine Turbo est un succès. Son rapport prix/performance est excellent, et sa faible puissance fiscale (7 cv) séduit les petits budgets. Essais AH n° 287 et 342.

R5 ALPINE TURBO LAUREATE

Avec le millésime 85, apparaît la Supercinq. Une version sportive est programmée pour sortir quelques mois après, mais en attendant la 5 Alpine Turbo continue à être produite. Elle porte le nom de Lauréate, et se distingue par ses boucliers couleur caisse, ses jantes en tôle, et un intérieur simplifié. Un prix réduit, c'est l'astuce qu'a

trouvée la Régie pour tenter de rendre ce modèle encore attrayant aux yeux de la clientèle. Aucun changement mécanique, et donc aucune différence de performances n'est relevée par rapport au précédent modèle. Et pour cause, Renault termine la mise au point de sa remplaçante. Essai AH n° 452.

SUPERCINQ GT TURBO

Janvier 1985, la 5 est morte, vive la Supercinq ! Tiens, la version Turbo ne s'appelle plus Alpine ? Hormis le fait que l'allure générale de la précédente R5 ait été conservée, ou est en présence d'une véritable nouveauté. Le moteur est désormais positionné transversalement, et fait l'objet de nombreuses

modifications. Il est maintenant dérivé de celui de la R11 Turbo, et a donc hélas perdu sa culasse Cross-Flow. En revanche, son système de suralimentation est modernisé. Le double-corps Weber « aspiré » de l'Alpine Turbo est remplacé par un simple corps Solex « soufflé ». Le Garrett T3 cède sa place à un T2 associé à un échangeur air/air. Un arbre à cames plus croisé et une pression de suralimentation portée à 0,7 bar, et le 1,4 litre développe 115 ch à 5 750 tr/mn et délivre 16,8 mkg de couple maxi à 3 000 tr/mn. Grâce à son excellent rapport poids/puissance, la Supercinq GT Turbo reprend le flambeau de la catégorie en termes de performances. Avec ses 196 km/h en pointe et ses 29''6 sur le km DA, elle distance sa rivale la 205 GTi. Les comparatifs avec

la Peugeot se succèdent. Esthétiquement, la Renault en souffre. Ses bas de caisse, ses fausses prises d'air façon R5 Turbo lui donnent un côté vulgaire. Question de goût me direz-vous. Peut-être, mais Renault n'a pas tardé à rectifier le tir, nous y reviendrons plus loin. Ses liaisons au sol ont également été repensées. La Supercinq abandonne les barres de torsion à l'avant pour des McPherson triangulées, et la GT Turbo reçoit à l'arrière un train « 4 barres ». Les voies sont élargies, mais Renault persiste à monter d'origine des pneus trop petits (175/60 HR 13). Heureusement, une option permet de rectifier le tir à peu de frais, même si le diamètre des roues reste insuffisant (195/55 HR 13). Ses disques avant sont ventilés. Les progrès enregistrés en

tenue de route sont spectaculaires comparés à l'Alpine Turbo. Elle n'a pas la maniabilité de la 205, et son conducteur doit composer avec le couple important qui perturbe son train avant, surtout quand l'adhérence est faible. Mais, globalement, le bilan est très positif. Seule une direction trop légère qui détériore la tenue de cap à haute vitesse vient ternir le tableau. Pour le millésime 86, la 5 GT a droit à un turbo refroidi par eau et aux pneus de 195 en série. Tout arrive ! Essais AH n° 459, 463 et 552.

R5 GT TURBO PHASE 2

Attentif aux critiques portant sur l'esthétique de la 5 GT, et soucieux de répliquer à Peugeot qui, entretemps, avait sorti la version 1,9 litre de la 205 GTi, Renault présente à l'occasion du millésime 88 une évolution de sa petite sportive. Les stylistes sont revenus à un dessin plus discret. Les modifications touchent la calandre, les bas de caisse, les boucliers désormais assortis à la carrosserie, et le dessin des jantes. D'autre part, un becquet prend place au sommet de sa lunette arrière. Le Cx passe de 0,36 à 0,35. À l'intérieur, à part une moquette de couleur vive, rien ne change. Pour lutter contre les 130 ch de la Peugeot, Renault a installé un détecteur de

cliquetis qui autorise des lois d'allumage plus pointues. La puissance passe de 115 à 120 ch, mais le couple maxi (inchangé : 16,8 mkg) est obtenu 750 tr/mn plus haut. Pour répondre aux reproches formulés à l'encontre de la tenue de cap, la chasse est augmentée et l'angle de pivot diminué. Cette 5 GT Turbo phase 2 atteint 207 km/h en pointe, et accélère très fort : 28''8 pour abattre un 1 000 m DA. Face à la 205, elle s'avère plus performante, mais son comportement routier est d'un niveau inférieur. Reste que sur un parcours très sinueux, les deux voitures sont très difficiles à départager. Le couple de son 1,4 litre turbocompressé compense son manque d'agilité. Hormis sur route mouillée, lorsqu'on cherche à tutoyer la limite, la 5 GT Turbo est plus facile à conduire. Elle offre également un meilleur confort. Vous vous en souvenez sûrement, les comparatifs se sont multipliés sans que l'une prenne réellement l'avantage sur l'autre. En novembre 89, Renault a introduit une série spéciale, peinte dans un bleu spécifique. Cette version a été produite pour célébrer le titre de vainqueur de la Coupe FIA des pilotes de Groupe N, remportée par Alain Orelle en 1989. La 5 GT Turbo a ainsi continué sa carrière jusqu'à ce début d'année 1991. C'est désormais à la Clio 16S de prendre le relais... Essai AH n° 576.



En 1987, la 5 GT Turbo bénéficie de quelques retouches de style qui sont les bienvenues. La puissance de son 1,4 litre passe de 115 à 120 ch. Enfin, fin 1989, une série limitée peinte dans un bleu spécifique a marqué la fin de sa carrière.





Les teintes de carrosserie sont discrètes et l'on a écarté l'emploi des bandes décoratives. Par contre, les roues manquent d'originalité et de classe.



CLIO BACCARA

Au vrai chic de Flins

MOINS KITSCH ET BÉNÉFICIAIRE DE TOUS LES ATOÛTS DE LA CLIO, LA PALETTE BACCARA EST DÉSORMAIS PLUS CONVAINCANTE.

JEAN-FRANÇOIS MARCHET — PHOTOS FABRICE REZAIGUIA

La finition de la nouvelle Baccara, moins voyante grâce au choix du cuir gris, est maintenant plus proche des objectifs visés par Renault.

Que vient faire la Baccara dans un dossier sportif, ouap dou ouap, sur la Clio 16S ? Les hasards de l'actualité, bien sûr, mais pas seulement. Les temps difficiles que nous vivons génèrent parfois des questions qui rompent avec la logique primaire. Je me souviens que Jean-Pierre Malcher, à l'époque où il officiait à l'Hebdo, s'était porté volontaire pour essayer la première Baccara. Il faut être complètement idiot pour refuser le luxe et le calme. On ne peut pas être speed

tout le temps et il y a des moments où l'on se met à réfléchir, à douter, à s'interroger. À quoi bon faire vroom vroom pour se faire sucrer son permis ? Un peu moins de chevaux, mais du cuir, une clim et la stéréo, au jour le jour, c'est peut-être la solution. Oui, on peut hésiter.

■ DÉMARCATIION

La Clio Baccara n'apporte pas de surprise sur le plan mécanique. Elle vous

laisse même sur sa faim. Parce que la version automatique, théoriquement la plus intéressante, doit toujours se contenter du 1 400 cm³. On le sait, pareille transmission absorbe plus de couple et de puissance. Malheureusement, Renault n'a pas ce qu'il faut dans sa banque d'organes. De plus, le marché français paraît moins favorisé. Je m'explique, le 1700 accouplé à une boîte mécanique 5 rapports est alimenté par un carburateur alors que certains marchés plus exigeants en

machine de pollution ont droit à un 1800 à injection légèrement plus performant. De même, ces mêmes pays ont le privilège d'une transmission automatique à 4 rapports. Bref, pour nous, il y a un 1700 carbu de 92 ch et 14,1 mkg en boîte 5 et un 1400 de 80 ch et 11,1 mkg en boîte auto 3 rapports.

Notre préférence est allée à la 1700. Pour en connaître les qualités dynamiques, il suffit de vous reporter à notre numéro 728, rien n'a changé, c'est bien, quoi, presque comme une auto d'un segment supérieur. Une qualité d'autant plus intéressante dans le cas de la Baccara. Cette fois, nous avons essayé une finition. Le cuir gris, surpiqué de vert, est plus flatteur que le beige de la génération passée. Par contre, les chutes de ronce de noyer et les B majuscules nous font sourire. Ces détails de goût très moyen, un brin américain, sont paraît-il appréciés de la clientèle qui tient non seulement à avoir une finition plus luxueuse mais

aussi des détails pour se démarquer. Même chose pour l'extérieur : on a eu la bonne idée de ne pas retenir de filet de carrosserie, mais les roues pseudo BBS sont banales. Enfin, personne n'est parfait et il est impossible de satisfaire tout le monde. La climatisation en série (le compresseur occupe beaucoup de place sous le capot), et la déclinaison 3 portes ou 5 portes sont des aspects on ne peut plus positifs.

N'oublions pas non plus la stéréo 4x6W avec commandes centralisées au volant : il ne manque qu'un ampli ! Bref, du bon travail, comme on dit, et une évolution dans le bon sens. Patrick Le Quémeut nous a promis plus d'originalité et de bon goût, à lui de jouer. Reste à connaître le prix de cette Clio Baccara qui ne sera pas disponible avant avril/mai.

L'emploi du bois, pardon, de la ronce de noyer, peut se discuter.





DUPRÉ/DESNOUILLEZ

CLIO COUPE

Atmosphère

RETOUR AUX SOURCES POUR « LA » FORMULE DE PROMOTION RENAULT EN CIRCUITS. LA 5 SURALIMENTÉE S'EFFACE AU PROFIT D'UNE CLIO ATMOSPHÉRIQUE MULTISOUPAPES. CHANGEMENT D'AMBIANCE.

J.-F. GUITTARD - PHOTOS CONSTRUCTEUR

Il y a bien longtemps déjà, en 1966 pour être précis, débutait en France une coupe monotype opposant des berlines de tourisme sur les circuits. Depuis, les anciens combattants ont beau larmoyer en évoquant les premiè-

res bagarres animant les pelotons de R 8 Gordini 1100 (puis 1300), « la Coupe » offre toujours un beau spectacle même si les tractions sous-vireuses sont plus efficaces qu'enthousiasmantes. Que la Clio remplace la 5 GT Turbo

ne changera sans doute pas grand-chose à l'affaire. Vous avez lu ou vous allez lire dans ces pages tout le bien que nous pensons de la Clio 16 S de série. À partir de là, les responsables de la Coupe ont fait

de leur mieux pour tenter de réaliser une petite auto sympathique, fiable et économique capable de s'exprimer sur un circuit. Sachant que le coût de la transformation devait rester très modique, ce n'était, a priori, pas évident. Le moteur reste de série intérieurement, mais certains éléments extérieurs sont spécifiques comme le boîtier électronique ou l'échappement. Les préparateurs pourront toujours essayer de faire mieux que l'ex-Régie car la richesse et l'avance à l'allumage sont libres. Pour des raisons de réglementation internationale (la Coupe se disputera dans 9 pays européens), l'échappement est équipé d'un pot catalytique et d'un tube de fuite « piste » livré avec la voiture. Les supports moteur et boîte sont plus durs qu'en série afin d'être adaptés au circuit.

Au niveau des suspensions, les amor-

tisseurs sont évidemment plus fermes alors que les barres de torsion arrière sont spécifiques. Les voies avant et arrière sont élargies grâce au déport des jantes tôles augmentées (7x15) alors que le triangle de la McPherson avant provient de la R 19 16 S, le carrossage négatif s'étant accru de façon sensible. Suite à ces modifications, la garde au sol a été abaissée de 40 mm. Les pneus sont des S9B (slicks) en 18/58x15 et des MXV 2 Coupe (pluies) en 185/55 R 15. Il faut préciser que pour chaque meeting, seuls 8 pneus sont autorisés. Autrement dit, il est interdit de crever pendant les manches de qualification. Comme il est autorisé de retirer diverses garnitures et les sièges passagers, le poids mini descend à 920 kg, soit beaucoup plus que les 5 GT turbo. Ainsi, sur le papier, la Clio semble moins bien armée que la 5 GT, mais il paraît qu'en réalité les temps sont sensiblement équivalents. Les premières confrontations permettront de se faire une idée, plus précise.

TYPÉE

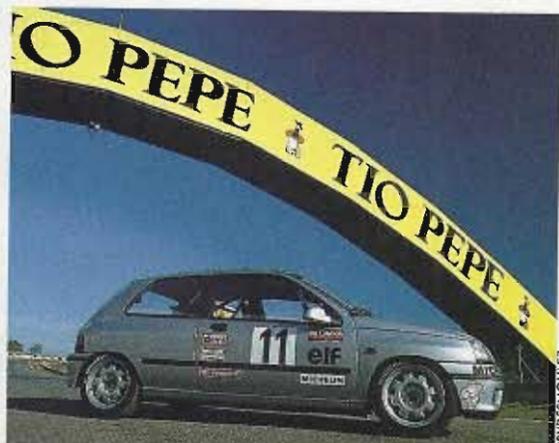
Faire une bonne voiture de circuit à partir d'une voiture de série avec peu de modifications tient de la gagenre. La Clio de série est extrêmement bien équilibrée au niveau de son comportement. En s'efforçant de conserver les mêmes dimensions de pneus à l'avant et à l'arrière (pour des raisons évidentes de coût), la version Coupe avec une forte prépondérance de poids sur l'avant est résolument sous-vireuse, cette tendance étant bien évidemment accentuée par sa transmission (traction). Sur le sympathique circuit de Jerez au sud de l'Espagne, nous nous sommes bien amusés tout en regrettant le manque de vivacité du train avant.

Ce ne sont pas 4 slicks, un arceau et des suspensions dures qui ont transformé la Clio 16 S en une bête de circuit, mais l'essentiel demeure, la Coupe est une formule de promotion abordable.

L'intérieur est évidemment dépouillé des sièges passagers devenus inutiles. Les silent-blocs, durs maintenant, la boîte et le moteur ont amélioré la sélection.



DUPRÉ/DESNOUILLEZ



Les Clio Coupé reçoivent obligatoirement un pot catalytique afin d'unifier le règlement dans 9 pays européens.

Les jantes larges en tôle et les triangles inférieurs avant de R 19 augmentent l'agressivité tout comme l'efficacité du train avant. La garde au sol a été abaissée de 40 mm.



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

► **Moteur** : Boîtier électronique spécifique avec possibilité de modifier la calibration de la richesse et l'avance à l'allumage. Échappement équipé d'un catalyseur 3 voies, d'une sonde lambda, et d'un tube de sortie piste Devil. Motoventilateur électrique de refroidissement (180 W). Fixation moteur-boîte avec tampons élastiques durcis.

► **Suspension** : AV : pseudo McPherson avec triangle inférieur de R 19 16S, barre anti-roulis diam. 23 mm. Amortisseurs hydrauliques De Carbon. Hauteur sous caisse avant : 120 mm.

AR : tirés avec 4 barres de torsion transversales et amortisseurs hydrauliques De Carbon. Barre anti-roulis diam. 24,5 mm. Barre de torsion diam. 23,8 mm.

► **Dimensions** : Jantes : 7J15 départ 36 mm en acier. Pneumatiques : sec : Michelin S9 18/58 x 15 ; pluie : MXV2 Coupe 185/55 R 15 V.

► **Poids (kg)** : Constructeur (à vide) : 920. Rapport poids/puissance : 6,6 kg/ch.

► **Performances** (Constructeur) : Vitesse maxi (km/h) : plus de 210. 1 000 m D.A. : 28''9. 0 à 100 km/h : 7''8.

► **Budget** : Prix de vente (FF) : 108 100 TTC. Lors de chaque épreuve, 172 600 FF de prix seront distribués. Au total, ce sont 2 612 000 FF qui seront offerts en 91.

Toutefois, l'ambiance course est bien présente avec le tube de fuite « piste » et la direction non assistée qui demande quelques efforts dans les virages serrés. Les freins semblaient manquer de mordant sur certaines voitures, mais il nous a été affirmé que le problème est dorénavant résolu, tout comme le pessimisme du manomètre d'huile. La commande de boîte, grâce aux silent-blocs plus durs n'appelle pas de commentaires particuliers. Elle est suffisamment précise et rapide. On a l'impression, par rapport à une 5 GT turbo, que le 16 soupapes manque de couple et qu'il aurait peut-être été plus sympathique de disposer d'une démultiplication finale plus courte. Mais là encore, il fallait limiter les coûts. Dans le domaine des points positifs, il faut retenir que les ailes avant synthétiques sont en théorie indéformables, ce qui n'est pas sans intérêt dans les pelotons tumultueux. D'autre part, un nouveau partenaire apparaît « NRJ ». Et non contente de doter en prix les deux Clio les mieux décorées lors de chaque

épreuve, la station FM annoncera chaque rencontre sur l'antenne alors que des reportages seront effectués sur place. Enfin, histoire de faciliter l'accession des jeunes vers la discipline supérieure, le premier de la Coupe Michelin Junior aura droit à une Formule Renault à condition d'être classé dans les dix premiers du classement final définitif et d'avoir moins de 22 ans au 1^{er} janvier 91, de quoi stimuler les p'tits jeunes.

Avec l'arrivée des Clio atmosphériques, il sera sans doute plus difficile pour les petits malins de trouver des chevaux à bon compte. Ce ne peut être que salutaire pour l'image de la Coupe qui, même si elle a un peu perdu de son côté promotionnel, demeure une discipline assez abordable. Et puis pour ceux qui veulent se faire remarquer, il y aura 5 confrontations européennes avec les meilleurs éléments des 9 pays engagés avec, à deux reprises, la « première partie » des Grands-Prix de F1. Beau cadeau, non !

CLIO GROUPE A

Attendue au virage

DEPUIS LA R 11 TURBO GROUPE A, IL N'EXISTAIT PLUS DE RENAULT SUSCEPTIBLE DE VISER UN PODIUM EN CHAMPIONNAT DE FRANCE DES RALLYES. LA CLIO GROUPE A VA-T-ELLE CONCRÉTISER LES SOUHAITS DES FANATIQUES DE LA MARQUE ?

J.-F. GUITTARD

En 1973, dix-huit ans déjà, Alpine Renault remportait le titre mondial en rallyes. Ensuite, il y eut l'épopée des R 5 Alpine Gr. 2 et R 5 Turbo Gr. 4 puis Gr. B. À son actif, trois victoires en championnat du Monde (Monte-Carlo 81, Corse 82 et 85) et de très nombreux titres dans les divers championnats de France. Suite au dramatique accident du Tour de Corse 86, les groupes A étaient imposés en championnat du Monde des Rallyes. Coup dur pour Peugeot, Ford, Rover alors que Lan-

cia avait su réagir. Renault développa alors une R 11 Turbo Groupe A qui, aux mains d'Oreille, Ragnotti et Charriot entre autres, obtint quelques résultats marquants. Avec la cessation de production de cette dernière, il manquait une voiture au « Losange » capable de se bagarrer pour une place sur le podium, la R 5 GT Turbo ayant par ailleurs démontré ses capacités en Groupe N. Les fanatiques de la marque espéraient une 19, mais c'est finalement la Clio qui arrive, dopée par un kit groupe A apparemment fort inté-

ressant. D'ores et déjà, quelques clients ont pris commande. La Clio Groupe A débute lors de l'Alpin-Behra (4-7 avril) juste après le 1^{er} avril, date d'homologation. À l'issue de cette épreuve, on aura déjà des éléments de comparaison, avec Ragnotti et Bugalski au volant des voitures d'usine. Sur le papier, la Clio Groupe A offre pas mal d'atouts. Premièrement, on retiendra sa compacité, à peine plus de 3,70 m, avec au hasard un empattement équivalent à celui de la 309, ce

L'année passée, Renault Sport travaillait déjà sur la Clio Groupe A afin de s'approcher du meilleur compromis possible.



EN GROUPE N AUSSI !

Si vous ne le savez déjà, rappelons que Renault-Sport organise une coupe Clio 16 S groupe N en rallyes se disputant sur 10 épreuves réparties en France, les 7 meilleurs résultats étant pris en compte. Les pneus sont limités à 14 par épreuve au total (slicks et mixtes) et chaque épreuve est dotée de 125 000 F de prix. Autres renseignements : Renault-Sport, Tél. : (1) 46.68.73.52.

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES

MOTEUR

Distribution (entraînement) : 1 ACT spécifique (courroie) avec culasse spéciale.
Alimentation/allumage : gestion intégrale SODEMO SYTEL.
Cylindrée (cm³) : 1790.
Alésage x course (mm) : 82,6 x 83,5.
Rapport volumétrique : 12 : 1.
Régime maxi : 8 200 tr/mn.
Puissance maxi (ch à tr/mn) : 200 à 7 200 tr/mn.
Puissance au litre (ch) : 110.
Couple maxi (mkg à tr/mn) : 21 à 6200.
Couple au litre (mkg) : 11,6.

TRANSMISSION

Mode : aux roues AV.
Rapports de la boîte 5 rapports à synchronis : 1. 2,91 ; 2. 2,13 ; 3. 1,68 ; 4. 1,36 ; 5. 1,16. Rapports de pont adaptables : 4,67 et 4,92.
Rapports de la boîte 6 rapports à crabots : 1. 2,92 ; 2. 2,2 ; 3. 1,71 ; 4. 1,4 ; 5. 1,25 ; 6. 1,04. Rapport de pont : 5,08.
Autobloquant : Renault Sport ZF à 45 % refroidi par échangeur eau/huile.

CHASSIS

Type : coque autoporteuse acier renforcée par arceau intégral Matter.

SUSPENSION

Avant : pseudo McPherson avec triangle inférieur en deux parties monté sur rotules, combiné ressort-amortisseur spécifique, barre anti-roulis (2 diamètres).
Arrière : bras tiré avec épure programmée (géométrie rallye), barre anti-roulis additionnelle (2 diamètres), amortisseur Bilstein.

DIRECTION

Type : à crémaillère assistée renforcée. Pompe d'assistance spécifique placée en bout d'arbre à cames.

FREIN

Avant : disques ventilés et perforés diam. 315 mm, étriers Alcon 4 pistons.
Arrière : disques pleins perforés diam. 254 mm, étriers Alcon 2 pistons.

DIMENSIONS (mm) et POIDS (kg)

Empattement : 2472.
Voies AV/AR : 1406/1370.
Longueur/largeur : 3728/1645.
Jantes : 7,25 x 16 Speedline.
Pneumatiques : 20/62 x 16.
Poids (constructeur) : 860.

qui devrait lui procurer une certaine agilité étant donné que les roues se situent aux extrémités du châssis. Ce dernier est bien entendu à l'origine une coque de Clio ayant subi un stage de musculation chez Matter. Un arceau acier multipoints est soudé sur la caisse, alors qu'une barre anti-rapprochement, un berceau renforcé ainsi qu'un carénage inférieur en alu-



AUTOPRESSE/LULINI

minium achèvent de consolider la partie avant. Les suspensions sont soignées avec des pseudo McPherson avant maintenues à la base par des triangles mécano-soudés montés sur rotules. Il est évidemment possible de régler la chasse comme le carrossage. La direction est une crémaillère renforcée avec une pompe d'assistance logée en bout d'arbre à cames. Côté freinage, on reste dans du classique avec des disques ventilés à l'avant de 315 mm de diamètre et des étriers Alcon à 4 pistons pour les ralentir. À l'arrière, de simples disques pleins devraient suffire à freiner un essieu peu chargé.

200 CH ET 860 KILOS !

On en arrive au cœur de la bête, le moteur. Le bloc est réalisé dans la limite de tolérance imposée par le Groupe A, soit un bout du compte 26 cm³ de mieux, ce qui est toujours bon à prendre. La culasse est spécifique avec un arbre à cames plus performant entraînant dans son sillage les soupapes, leurs ressorts et des couplets spécifiques. Les pistons du kit permettent d'augmenter le rapport volumétrique et ainsi le rendement. Le carter inférieur est cloisonné alors que l'injection et l'allumage sont gérés par un système Sodemo/Sytel. Le refroidissement de l'ensemble n'est pas négligé avec un kit comprenant un radiateur d'eau et un radiateur d'huile. Ainsi paré, le 1800 16 soupapes Renault devrait développer 200 ch à 7 200 tr/mn pour un couple de 21 mkg culminant à 6 200 tr/mn. Apparemment, la plage de régime uti-

lisable est très restreinte, plus en tous cas que celle du 1900 Peugeot 16 soupapes. Encore faut-il se méfier des chiffres annoncés par les différents motoristes d'autant que l'on ne connaît pas l'allure des courbes de couple. Pour seconder le groupe propulseur, deux boîtes de vitesses sont proposées, l'une à 5 rapports synchronisés avec la seconde à 6 rapports. Cette dernière est à crabots et Renault utilise une pignonnerie Hewland. Dans les deux cas est monté un pont autobloquant ZF à 45 %. Sont disponibles également dans le catalogue la ligne d'échappement et un kit planche de bord allégée, un pare-brise chauffant, une rampe de phares, etc.

En cours de saison vont apparaître des évolutions terre comprenant notamment des suspensions, des jantes et un carénage spécifique. Alain Oreille va s'occuper du développement de ce kit, alors qu'à l'heure où ces lignes sont écrites aucune compétition n'est prévue à son programme. Selon le truculent Edmond Simon, « la Clio Groupe A semble être bien née, en tous cas c'est une bonne base de développement. Notre expérience va nous servir car il est plus difficile de faire la différence avec un moteur atmosphérique. Pour l'instant, les clients ne se bousculent pas. Ceux de la R 5 GT Turbo sont un peu désemparés et on ne sait pas si une Clio Groupe A ira plus vite qu'une bonne Sierra Groupe N pour des prix assez proches. Mais dans l'ensemble, on ne va pas se plaindre car ça va donner un nouvel élan à la marque. Les fidèles attendaient cela depuis longtemps ». La grande inconnue est donc la compétitivité face à la concurrence. Outre la 309, il y aura encore de bonnes Sierra en championnat de France. Malgré tout, on est confiant chez Renault-Sport, comme en témoi-

COMBIEN ÇA VA COÛTER ?

Le kit Groupe A est un gros colis comprenant la caisse Matter renforcée avec tous ses accessoires, le kit de transformation moteur complet, la ligne d'échappement, les radiateurs (eau et huile), la boîte 5 vitesses avec le pont autobloquant, les suspensions complètes avec le système de freinage, la direction directe avec sa pompe d'assistance, le faisceau électrique, la planche de bord, les baquets, les harnais, 4 roues, etc., l'ensemble étant facturé 350 000 F HT (soit 415 100 F HT TTC).

La boîte 6 vitesses qui sera livrée à partir de début avril (les autres pièces étant disponibles dès le 15 mars) sera facturée aux alentours de 150 000 F HT (soit 177 900 F TTC). Elle est complète, montée, avec pont autobloquant et embrayage.

Autres renseignements : Renault Sport, Service Compétition Clients, ZI Antony, 12, av. F. Sommer, 92167 Antony Cedex.
Tél. : (1) 46.74.10.00, Fax : (1) 46.68.18.51.



D.R.



AUTOPRESSE/ALAINAX



AUTOPRESSE/ALAINAX

La légèreté, les suspensions bien conçues et les roues de 16 pouces devraient constituer des atouts dans le cadre de la nouvelle réglementation limitant les pneus en championnat de France.

La Clio a subi de nombreux tests en circuit, notamment au Luc, afin de compléter les informations recueillies sur les routes.

La caisse de Clio arrive chez Matter nue et est complètement renforcée et ressoudée pour pouvoir supporter les dures contraintes imposées par les suspensions et les pneumatiques modernes.

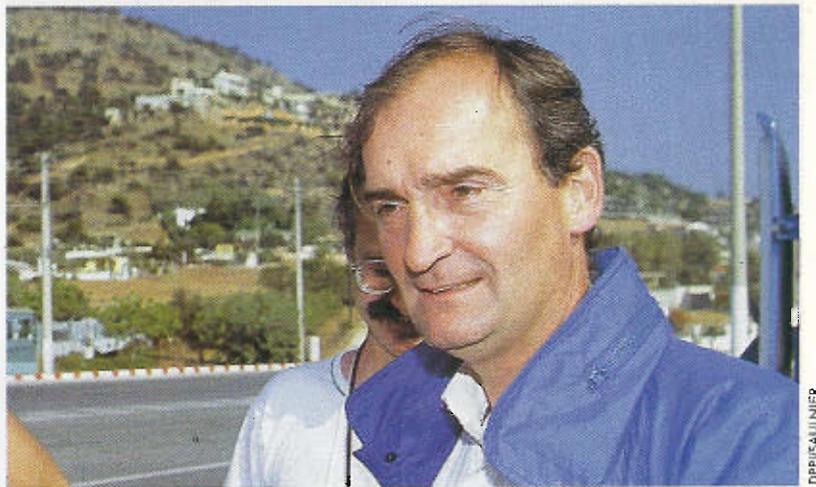
gne Jean-François Liénéré responsable du service compétition-clients, « Nous en saurons plus à l'issue de l'Alpin-Behra, mais nous devrions être compétitifs, surtout avec la limitation des gommages en vigueur dans le championnat qui avantage les voitures légères et bien conçues au niveau des suspensions. Et puis notre kit permet à tout le monde d'avoir rapidement une voiture proche de celle de l'usine ». Bien entendu, pour une bonne part, les commandes dépendront des résultats de début de saison. Mais soyons sûrs que l'équipe Renault fera tout pour s'illustrer, notamment face à Peugeot, d'autant qu'elle disposera d'un avantage numérique. Autrement dit, il est capital pour Renault Sport d'arriver rapidement à s'imposer pour valider ses nouveaux choix. □

PATRICK LANDON

"La meilleure des tractions"

À QUELQUES SEMAINES
DES PREMIERS
TOURS DE ROUE DE LA CLIO GR. A
LE RESPONSABLE RALLYE, ÉVOQUE
SES CRAINTES ET SES ESPÉRANCES.

JEAN-MICHEL DESNOUES



DIPICAJUNIER

Le développement de la Clio Gr A aura pris combien de temps ?

« Tout a commencé en mai dernier. En fait, on a attendu la sortie des premières voitures sur chaîne pour en récupérer et démarrer le développement. Il aura pris 7/8 mois puisque l'on a arrêté la spécification des pièces à la fin de l'année et l'on va pouvoir débiter la commercialisation du kit environ à la mi-mars. »

La commercialisation de ce kit Gr A, est un élément important de la politique sportive de Renault en 91 ?

« Ce n'est pas un élément politique, c'est un élément fondamental. Aujourd'hui, le programme prioritaire de Renault, c'est la F1. Par contre, à travers sa clientèle sportive, Renault a toujours fait de la compétition, que ce soit avec la R8 Gordini, la Berlinette, puis de manière plus organisée avec la R5 Alpine Gr 2 pour laquelle nous avons commencé à développer et commercialiser des kits compétition-client. Après, les choses ont continué avec un produit bien plus ambitieux, la R5 Turbo, avant de passer à la R11 Gr A et enfin à la Clio. »

Les débuts de l'équipe officielle sont prévus quand ?

« Ils auront lieu à l'Alpin-Behra car fin février nous ne pourrions justifier la construction de 5 000 voitures. »

Outre les débuts de la Clio, l'Alpin-Behra marquera, également, le retour de Renault Sport. Quelles en sont les raisons ?

« Ce n'est pas vraiment un retour mais plus une continuité. Nous avons deux programmes en parallèle et il était logique de faire appel aux talents de nos équipes semi-officielles pour courir en Gr N. Parce que ce groupe ne permet pas par sa réglementation de faire des développements techniques suffisamment ambitieux pour justifier l'implication d'une équipe d'usine. Par contre, durant cette période, nous ne sommes pas restés inactifs puisque l'on a, dans un premier temps, fait du déve-

loppement sur la R19 (utile pour certains pays où elle courra) avant de nous recentrer sur la Clio. Et puis on a, comme tout service compétition, planché sur d'autres projets... Aujourd'hui, l'équipe officielle revient sur le terrain parce que, même avec une petite Groupe A, il convient de n'être plus seulement « moteur », il faut aussi montrer l'exemple. On ne peut pas se permettre de présenter un beau catalogue de pièces détachées sans l'accompagner d'une politique sportive cohérente avec des vecteurs comme Ragnotti ou Bugalski. »

En championnat de France, quel sera l'objectif ?

« La priorité sera d'être la meilleure des tractions et, si possible, sur le podium final. Il faut bien comprendre que Renault ne fait pas du rallye pour faire plaisir à Anthony, mais parce qu'elle a de nombreux clients qui représentent un volume de voitures considérable. Nous avons, aujourd'hui, sur les listes d'engagés des rallyes, de 100 à 270 voitures dont une large majorité de petites tractions. Mon rôle et mon souhait est que parmi ces dernières, 80 % du plateau, il y ait un maximum de Clio. »

Ce retour officiel aux rallyes, conjugué à l'arrivée de Christian Contzen à la tête de Renault Sport, peut-il laisser présager un avenir radieux ?

« Monsieur Contzen a eu de nombreux postes chez Renault et, surtout, il a été ces dernières années directeur du marketing. C'est donc un homme extrêmement sensible, en premier chef, au produit. La F1 en compétition, c'est l'image de marque. Le rallye pour nous, c'est le produit en compétition et il a très bien compris qu'il fallait créer une animation à travers le sport. Ainsi, il a été complètement impliqué en championnat du monde ces deux dernières années. Il avait bien compris que le produit ne pouvait que bénéficier de programmes ambitieux et qu'il fallait maintenir en éveil une équipe

structurée nous avons la chance d'en avoir une avec des produits plus performants. Définir, maintenant, la future politique de Renault, c'est impossible, mais une chose est sûre : la présidence de Christian Contzen sera bénéfique. »

Maintenant, si l'on se projette dans deux ou trois ans, espérons qu'avec mon équipe, je sois convaincant pour que l'on ait un produit aussi bon que la Clio mais un peu plus motorisé. »

Pour finir, un mot sur les programmes des préparateurs tels Renault Chartres, Automéca et surtout Simon Racing pour qui le retour de l'équipe officielle n'est pas sans laisser de traces...

« Déjà, impossible de parler d'Edmond Simon sans parler d'Oreille. Alain, nous espérons tous le voir en championnat du monde, malheureusement... Dès lors, il était hors de question que nous le laissions tomber. Pour être concret, Alain sera pilote d'essais et à ce titre, il va démarrer le développement de la Clio sur la terre, ce qui prouve que l'on a des objectifs plus intéressants à long terme pour la voiture. »

En championnat du monde ?

« Revenons au programme d'Oreille. Pour l'instant, je suis dans l'incapacité de débloquent quoi que ce soit pour lui. Pour le moment et comme l'ensemble des grandes sociétés, mes patrons sont peu enclins à lancer un programme « non prévu ». Donc le programme d'Alain et du Simon Racing ne sera pas défini demain matin, il faudra d'abord attendre de voir comment va évoluer la situation internationale. Mais, je le répète, ce n'est pas pour cela qu'ils ne travailleront pas. Déjà, si la voiture va bien en Corse, j'aurai plus d'arguments pour défendre un programme pour eux deux. Renault Chartres tente de trouver un budget pour monter une opération, et Automéca est peu touché car ils ont toujours conservé leurs clients. »