



Renault 11
Turbo Ferry

larges n'avait guère de raison de mettre à mal l'équilibre général de l'auto. Ce n'est plus le cas : sur les tractions, de nouveaux paramètres interviennent de façon décisive sur la qualité du comportement. C'est notamment le cas du déport au sol, qui n'est pas uniquement fonction de la largeur de jante mais aussi de l'écarteur, à savoir le déport propre de la roue par rapport à son plan d'appui sur le moyeu. Un bon train avant, une bonne direction, ce n'est plus comme avant une simple affaire d'épures et de barres compatibles, c'est devenu un savant cocktail que peut ruiner le montage d'une roue de même largeur mais d'écarteur inadap-
tée.

Si vous n'êtes pas encore découragés par ce sombre tableau, vous comprendrez aisément qu'un kit n'est plus une affaire de bricoleur, fût-il de génie, mais relève désormais de compétences très diverses, rarement maîtrisées dans un même lieu sinon... en y mettant les moyens matériels ! Nous y voilà : au prix actuel de la main-d'œuvre (surtout aussi spécialisée), et dans la mesure où un bon kit moderne est la conséquence de plus de recherches (donc de temps) que par le passé, ça chif-
fre très vite.

A la recherche de M. Goodkit

Mais au fait, c'est quoi un bon kit ? La raison voudrait que ce soit un kit capable de gommer les défauts ponctuels d'une auto par ailleurs homogène. L'ennui, c'est que les voitures modernes de série sont de plus en plus équilibrées : d'origine, tous leurs composants sont en harmonie, et pour une AX Sport qui manque de freins ou quelques Japonaises mal suspendues, on trouve une multitude de modèles sans véritable tare. Pire : les autos d'aujourd'hui, contrairement à celles d'hier, ne sont plus chroniquement sous-motorisées, et quand il y a manque,

RENAULT 11 TURBO FERRY Turbo bon prince

Michel Gobert, l'actuel responsable de la société Pierre Ferry, n'a (presque) jamais dérogé aux habitudes de la maison : du Renault, rien que du Renault. Et depuis l'avènement du turbo, il a impeccablement négocié le virage.

Le mérite principal de M. Gobert est d'avoir su adapter cette vénérable officine, qui se fit connaître par des kits très primaires, aux besoins des mécaniques modernes. Ses 5 Turbo, et maintenant ses 5 GT et 11 Turbo font référence dans le genre.

Car Michel a une philosophie : le bon kit, pour lui, c'est celui qui ne paie pas de mine et préserve à l'auto toute sa personnalité mais qui, pour un prix modique, en améliore les performances quotidiennes. Vous me direz, n'est-ce point là le propos de tout kit normalement constitué ? Certes, très cher, mais combien sont-ils à vraiment respecter le contrat ? Je veux dire, à réellement ne rien dégrader des qualités quotidiennes de l'engin ? A simplement lui apporter des plus, pas au prix de quelques moins ? Nous sommes d'accord, ils ne sont pas si nombreux !

La 11 Turbo qu'il nous a prêtée cache bien son jeu : des gros pneus et roues, c'est tout ce qu'il a toléré à l'extérieur. Et encore : en évitant soigneusement que les roues ne débordent pas. Sous le capot, bof, la routine pourrait-on dire, tant la recette semble simple avec les turbos : on tourne la molette et hop ! Mouais, pas si évident en réalité : dans les faits, il faut alléger et équilibrer le turbo (pour diminuer le temps de réponse et améliorer sa longévité), travailler les conduits, retoucher la carburation, modifier la courbe



Sur une traction avant, l'adoption de gros pneus peut avoir des effets pervers qu'il vaut mieux savoir maîtriser.



Par bonheur, le comportement de la 11 - excellent d'origine - n'a pas été touché. C'est le type même du kit intelligent.





Rien de changé apparemment : l'important, c'est ce qui se passe à l'intérieur.

d'avance, bricoler l'échangeur, et ce n'est qu'après cette « préparation » que l'on peut se permettre de souffler un peu plus fort (en l'occurrence 1,1 bar, contre 0,6 ou 0,7 bar d'origine). Pour ceux à qui cela ne suffirait pas, on peut encore adopter un échangeur de plus gros calibre, qui permettra d'augmenter encore la pression. Mais tout l'intérêt de ce kit « de base » est justement son coût modique : 5000 francs pose et réglages compris, si la mécanique que vous confiez à l'atelier est saine (sinon, prévoir un joint de culasse et autres bricoles). Dans la mesure où les suspensions et le freinage (à quelques détails près, comme la qualité des garnitures) restent ceux d'origine, on s'offre donc une 11 comme celle de notre essai pour moins de 15 000 francs (voiture non comprise !). Croyez-moi, c'est une affaire. Car on retrouve intacts tous les avantages d'une vraie voiture de série, douceur et confort compris. On le sait, la 11 Turbo est une

excellente sportive méconnue, et cette préparation parvient à la magnifier, ce qui n'est pas un mince compliment. Même le montage du moteur sur des cales moins souples (pour « fidéliser » la commande de boîte) arrive à ne pas introduire trop de vibrations dans l'habitacle.

Quant au moteur lui-même, il est impressionnant. Sur la base d'une 11 « ancienne version » (mais on obtient les mêmes progrès avec la nouvelle), le gain en pointe - vérifié sur notre banc - peut sembler modeste : une vingtaine de chevaux, pas plus. Cela permet quand même à l'engin de gagner bien plus de 10 Km/h, et surtout plus d'une seconde et demie sur 1000 mètres. Mais le plus important n'est pas là, il est dans les régimes usuels, ce que font spectaculairement ressortir les chiffres de reprises : depuis 40 Km/h ou depuis 80 Km/h, la Ferry défile loin devant une 11 Turbo normale. Mieux encore, et les chiffres sont impuissants à le traduire, c'est la façon dont déboule ce couple omniprésent : sans plus de temps de réponse qu'avec la version de série, avec juste un poil plus de violence, ce qui est somme toute logique vue la (relativement forte) pression de gavage.

En usage quotidien, non seulement la 11 n'est donc pas dégradée mais encore elle se bonifie grâce à ce moteur omni-disponible. Seul point à surveiller : la température d'eau, qui dans les embouteillages peut venir chauffer la zone rouge. Pour bien faire (et Ferry peut le faire), il faudrait monter un gros échangeur, mais le prix du kit s'en verrait doublé. Tel quel, le rapport gain/prix est trop intéressant, on peut bien tolérer ce petit défaut.

Côté comportement, le seul désagrément - relatif - qui se manifeste est le fait des gros pneus. La direction de la 11 manque de rappel, et cela conduit avec cette monte par-

ticulière à un effet de pendule permanent et surtout à des effets de couple assez intenses lors des accélérations ; cela ne nécessite guère d'efforts physiques, mais il convient de maintenir fermement le volant pour ne pas voir la voiture suivre les pneus quand on a le pied droit un peu lourd. A part ça, rien : il est intact et c'est tant mieux. Dis, M'sieur Ferry, maintenant qu'elle est canon ma Turbo, tu pourrais pas me la faire belle, en plus ?

Pierre Ferry S.A., 22 avenue d'Argenteuil, 92600 Asnières. Tél : (1) 47.93.92.25.

Caractéristiques

Moteur

Type/Emplacement : 4 cyl. en ligne, transversal avant. Alliage X Course : 76x77. Cylindrée : 1397 cm³. Cylindrée unitaire : 349 cm³. Rapport volumétrique : 8. Régime maximum : 6300 t/mn. Puissance maximum : 125 ch. à 5800 t/mn. (105 à 5500). Puissance spécifique : 89,3 ch/l (75). Couple maximum : env. 19,5 mkg à 2500 t/mn. (16,5 à 2500). Couple spécifique : 13,93 mkg/l (11,79). Vitesse moyenne de piston maxi : 16,2 m/s. Distribution : arbre à cames latéral, deux soupapes par cylindre. Vilebrequin : 5 paliers. Matière du bloc : fonte. Matière de la culasse : alliage léger. Refroidissement : liquide. Lubrification : Carter humide. Alimentation : Carburateur simple corps soufflé par turbo, avec échangeur. Pression de gavage : 1,1 bar (0,6). Allumage : électronique.

Transmission

Mode : aux roues AV. Nb. de rapports : 5 + AR. Rapport : 1 : 3,090. 2 : 1,842. 3 : 1,320. 4 : 0,966. 5 : 0,757. Rapport de pont : 4,06. Autobloquant : non.

Chassis

Structure et matériaux : coque autoporteuse en acier. Type : berline 3 ou 5 portes. Aérodynamique : inconnue (0,37/0,72). Suspension avant : Mc Pherson à triangle inférieur, barre stabilisatrice. Suspension arrière : essieu semi-rigide à bras tirés, ressorts à barres de torsion. Freinage : disques ventilés à l'AV, tambours à l'AR. Direction : crémaillère. Nb. de tours de volant : 3,5 tours. Jantes : 6,5 pouces (5,5 pouces). Pneumatiques : 195/60HR 15 (175/65HR 14).

Dimensions, poids, capacités

Longueur : 398,5 cm. Largeur : 163,4 cm. Hauteur : 140 cm. Empattement : 248,3 cm. Poids contrôlé : 920 (id.) Kg. Répartition AV/AR du poids : 555/365 Kg. Rapport poids/puissance réel : 7,36 Kg/h. (8,76). Capacité essence : 47 litres. (Entre parenthèses : série).

Performances

Rapport poids puissance : 7,36 kg/ch	
Régime maximum : 6300 t/mn	
Vitesse maximum : 204 km/h (191 km/h)	
400 m D.A. : 15"80 (16"40) Vitesse au 400 m : 144 km/h 0 à 60 : 4"00 0 à 80 : 6"00 (6"65) 0 à 100 : 8"30 (9"90) 0 à 120 : 11"00 (13"70)	1000 m D.A. : 29"10 (30"80) Vitesse au 1000 m : 178 km/h 0 à 140 : 14"80 (22"10) 0 à 160 : 20"20 0 à 180 : 30"00 0 à 200 : —
40 à 100 en 4 : 13"00 (15"00) en 5 : 19"50 (24"00) 80 à 100 en 3 : 2"90 (3"55) en 4 : 3"90 (4"90) en 5 : 5"70	40 à 120 en 4 : 16"80 (19"20) en 5 : 24"00 (29"70) 80 à 120 en 3 : 6"00 (7"40) en 4 : 7"30 (8"95) en 5 : 10"50
Vitesse maxi en 1 ^{re} : 55 - 2 ^e : 90 - 3 ^e : 125 - 4 ^e : 170	
Etlonnage du compteur	
40 60 80 100 120 140 160 180 200 40 60 82 104 125 145 167 188 —	
(Entre parenthèses : 11 Turbo 105 ch.)	

