

RENAULT 11 TURBO (PH 2)

Essais Sportives Renault Slider Youngtimers by Stéphane Muguet - 6 janvier 2021



LE SPORT EN FAMILLE

Dans les années 70 Renault s'investit pleinement dans le développement du turbocompresseur en compétition. Après des débuts difficiles, les succès s'enchaînent en F1 et en rallye. De quoi inciter la marque à équiper progressivement toute sa gamme de véhicules sportifs avec cette technologie encore peu répandue. Joliment enrobé d'un marketing que l'on qualifierait aujourd'hui de politiquement incorrect, le Turbo devient l'argument « coup de poing » de la Régie pour distinguer ses bombinettes de la concurrence.

10 ans plus tard toutes les Renault sportives sont turbocompressées, de la 5 GT à la 25 V6. Présentée en 1983, la Renault 11 aura elle aussi sa version survitaminée qui sera restylée en 1986. C'est cette version communément appelée Phase 2 qui illustre cet essai. Si elle n'est pas la plus recherchée des petites bombes de sa génération, la « 11 » ne manque pourtant pas d'atouts et pourrait bien jouer les troubles fêtes dans la famille Youngtimers....

BACK TO THE EIGHTIES... BY RENAULT

Une Renault sportive des années 80, c'est d'abord l'histoire d'un kit carrosserie en plastique, de liserés rouges et d'une paire d'antibrouillards jetés dans le bouclier avant. C'est en tous cas la recette du bureau de design, qui semble s'inspirer des pages accessoires/tuning de magazines d'époque pour donner une allure sportive aux paisibles berlines de la Régie. Pour unifier la carrosserie ainsi parée de ses appendices plus ou moins aérodynamiques, un beau gris métallisé finira à transformer la 11 commerciale de votre voisin en sportive bodybuildée.



Vous trouvez ces modifications encore trop timides ? Renault a pensé à vous ! En signant un partenariat avec le spécialiste du tuning Allemand Zender qui concocte en 1985 une version limitée à 2000 exemplaires. Mécaniquement identique, elle adopte un kit carrosserie et des jantes spécifiques, un must du sport Kitsch des années 80 ! Notre modèle d'essai a subi de discrètes modifications qui n'en font pas un exemplaire destiné aux puristes. Pare-chocs avant ajouré avec sa lame peinte en noir ou encore stickers Koni sur les ailes avant. Au final, rien de totalement irréversible.



LE CONFORT EN PLUS

Ahhhhh, cette planche de bord.... C'est l'autre spécialité de la régie dans les années 80 ! **Un savant mélange de design torturé et de boutons cubiques disposés plus ou moins au hasard pour le plus grand bonheur des yeux...** Le top du top reste sans conteste la version avec instrumentation digitale et parlante, j'ai nommé la R11 Electronic ! De quoi flatter l'ego de l'homme moderne des années 80.



Au milieu de cet amas de plastique quelques matériaux apportent un peu de « chaleur » et relèvent le niveau. **Moquette épaisse, confortables sièges baquets en velours, pommeau et volant en cuir** sont les bienvenus. L'équipement comprend les jantes alu, les manos de pression d'huile et de température d'huile, vitres électriques, verrouillage centralisé. Si l'ensemble n'est pas très bien réalisé, ça a le mérite d'être assez complet.

SIR GARRETT

Si le turbo est une technologie performante pour truster les podiums en compétitions, c'est aussi un moyen efficace de donner un second souffle à une mécanique vieillissante. **Alors que les concurrents sont passés aux blocs alu, à l'injection et aux 16 soupapes, Renault profite de sa maîtrise de la suralimentation pour gaver un ancien bloc fonte culbuté équipé d'un carburateur simple corps !**

Vu comme ça, **le boss sous le capot c'est « Sir Garret T2 »** ! qui insuffle un soupçon de technologie à l'antique Cléon fonte apparu sur la Renault 8.



On résume, nous sommes donc en présence d'un 1397cc équipé d'une culasse spécifique, d'un turbo et d'un échangeur destiné à refroidir l'air admis dans le carbu Solex simple corps. Cette usine à gaz permet de sortir une puissance de 105cv dans un premier temps, puis 115cv dans la phase II. Des chiffres qui côtoient ceux de la concurrentes sans forcer sur la molette. Mieux, ils permettent à la 11 d'affoler les chronos, parmi les meilleurs de la catégorie...

DOUBLE JEU

Surprenant de souplesse pour une mécanique Turbo de cette génération, le 1.4L accepte les très bas régimes sans rechigner. La soufflette intervient gentiment dès 2500Trs pour offrir de belles reprises, un bon point pour les dépassements sur la route des vacances !

Autre bonne surprise, l'effet Turbo est toujours bien présent, alléluia !

Bottant un poil moins les fesses que sa petite sœur R5 GT, on y gagne en confort d'utilisation et en agrément. Un choix payant car avec ce caractère moteur la Renault 11 peut jouer sur les deux tableaux. **D'une confortable compacte qui se prête de bonne grâce aux balades en famille, elle peut se transformer en diablesse lorsque papa en exprime le besoin.**

Ça tombe bien, les enfants sont déposés à l'école ! Et comme d'habitude papa est en retard pour pointer au boulot... Heureusement, il connaît les petites routes qui permettent d'éviter les bouchons aux heures de pointe. C'est plus longs mais pas forcément moins rapide....

Il a donc fallu se mettre dans la peau de papa pour comprendre le concept de la 11 Turbo. Ayant pratiqué la R5 GT plusieurs années, les bases sont là, avec quelques subtiles différences toutefois.



Coupleux, le moteur n'oblige pas à pousser l'aiguille dans le haut du compte-tours pour donner le meilleur de lui même. **On profite davantage d'une conduite sur le couple, avec moins de changements de rapports. La 3 et la 4 sont reines sur les départementales étroites et**

sinueuses. Le compteur grimpe au rythme du petit sifflement qui émane de sous le capot tandis que notre Renault 11, stable et bien amortie survole toutes les irrégularités dans un style eighties qui rappelle quelques bons souvenirs de spécia..... petites routes bosselées du Nord. On comprend pourquoi l'auto s'est fait une jolie place en rallyes régionaux (Groupe N et A). **Elle a même connu son heure de gloire en championnats nationaux et mondiaux aux mains d'un certain Jean Ragnotti !** La boîte est précise et bien étagée elle seconde le moteur avec brio, rien à ajouter de ce côté là.

Le train arrière à 4 barres de torsion de la phase 2 n'est pas étranger à ce comportement, se laissant guider par un train avant précis, il apporte rigidité et précision. Il permet à la voiture d'enrouler quand c'est nécessaire et de garder le cap dans le rapide. « Stabilité » c'est le maître mot pour qualifier la 11 Turbo. **Là ou l'agile R5 GT devient légère à haute vitesse, obligeant à se cramponner et viser un point fixe le plus loin possible en récitant le notre père, la 11 vous invite à monter le son de l'autoradio pour écouter le contenu de la valise RTL !**

La motricité, très bonne sur le sec, devient pointue sur chaussée humide avec l'arrivée brutale du couple. La solution ? Doser les gaz ! Oui oui c'est possible, même avec une mécanique turbocompressée d'ancienne génération. En soulageant l'accélérateur (on n'a pas dis de lâcher la pédale brutalement, hein ?) dès l'amorce de patinage, le grip revient et l'on peut s'extraire

efficacement du virage, en débraquant c'est encore mieux

Les freins se montrent corrects sur un galop d'essai, pas de frayeur à déplorer. Juste pour chipoter une pédale trop assistée et une course un peu longue à mon goût .

PARI GAGNANT !

Pas la plus sexy des Renault sportives de cette génération, la 11 Turbo est restée dans l'ombre de la Renault 5 GT Turbo. Elle a tout de même rencontré son public en s'adressant à tous ceux qui souhaitaient concilier confort, performances et praticité. Avec un ADN sportif préservé grâce au turbo et à un châssis aux petits oignons, **la « 11 » a ouvert une nouvelle voie, celle des sportives polyvalentes et performantes.** La voiture idéale du jeune papa qui n'est pas prêt à refouler le Jean Ragnotti qui sommeille en lui.

Nostalgique d'une époque révolue, vous voulez rouler différent et performant ? C'est le moment de s'y intéresser ! Les prix restent raisonnables face à certaines mini bombes qui voient leur côte passer du côté obscur de la force.... Et j'ai envie de vous dire, que ce soit en 5 ou en 11, qu'il est bon ce coup de pied aux fesses !

Points forts	Points faibles
- Effet Turbo ! - Bonnes perfs - Stabilité / efficacité - Confort / polyvalence - A redécouvrir	- Motricité sous la pluie - Finitions 80's à la française - Usine à gaz sous le capot - Peu reconnue...

LES LIENS UTILES POUR EN SAVOIR PLUS SUR LA RENAULT 11 TURBO

Moins populaires que la petite R5 GT Turbo, la Renault 11 Turbo ne déchaîne pas encore les passions. Niveau mécanique on peut facilement se rabattre sur la communauté de la R5 GT pour trouver les bonnes infos, la base mécanique des 2 autos étant la même. On trouve néanmoins quelques sites dédiés sur le Net.

Le Renault 9 et 11 Club de France : Regroupe les amateurs des 2 modèles, toutes versions confondues, histoire, infos et forum , un club quoi !

<https://www.renault-9-11.fr>

Et le Forum ici : <https://www.renault-9-11.fr/forum.html>

Renault 9 Turbo Renault 11 Turbo groupe Facebook : un compte qui regroupe les passionnés des modèles et du Cléon fonte !

<https://www.facebook.com/Renault-9-Turbo-Renault-11-Turbo-221536832674>

Et le site associé : <https://cleon-fonte.forumactif.com/>

Textes et photos – Stéphane Muguet

Marqués Avis renault 11 Turbo Conduite R11 Turbo Essai R11 Turbo Essai Renault 11 turbo R11 Turbo R11 Turbo Phase II Renault 11 Renault 11 Turbo Renault Turbo Test Renault 11 Turbo



Stéphane Muguet

Passionné de Sport Automobile, de techniques de pilotage et de technologie, j'aime partager mais surtout échanger, car je reste convaincu que se remettre en question demeure la seule démarche pour progresser et avancer... Toujours plus vite !

<https://www.driving-experience.fr>