

LA RENAULT 18

Entre la 18 GTL et la 18 Turbo

Après avoir disparu du catalogue pendant quelques mois, revoilà la Renault 18 GTS. Son moteur développe maintenant 96 ch DIN au lieu de 79 pour l'ancienne GTS que nous avons essayée en 1978, lors de sa présentation. Comme on pouvait l'espérer, cette nouvelle R 18 GTS bénéficie aussi du train avant à déport négatif déjà adopté sur la Diesel et sur la Turbo. Avec l'apparition — ou plutôt la réapparition — de ce modèle, Renault dispose maintenant d'une gamme R 18 très complète avec huit versions, sans compter les breaks.

Rappelons rapidement le détail de cette gamme. La R 18 normale est une 7 CV

fisc. (64 ch DIN); elle vaut 39 900 F. La R 18 TL est une 6 CV fisc., grâce à la boîte 5 vitesses (64 ch DIN); 45 000 F. La R 18 GTL est une 7 CV (73,5 ch DIN) directement dérivée de l'ancienne GTS; son prix est de 49 500 F. La R 18 GTS, qui fait l'objet de cet essai, est une 8 CV fisc. proposée pour 54 200 F. Et, au sommet de la gamme, on trouve la 18 Turbo, 7 CV fisc. (110 ch DIN) pour 64 000 F. A ces 5 modèles s'ajoutent la 18 Automatique, 9 CV fisc. (79 ch DIN): 53 400 F; et enfin les 18 TD et GTD — les Diesel — qui font toutes deux 7 CV fisc. et 66,5 ch DIN et valent respectivement 54 400 et 58 500 F.

Sans avoir la prétention d'être une voiture sportive, comme la R 18 Turbo, la GTS a pour ambition d'offrir à son propriétaire un meilleur comportement routier et de meilleures performances que la GTL qui, elle, est surtout axée sur l'économie de carburant. Sur le plan technique, on note donc trois différences importantes entre la GTS et la GTL dont nous avons publié un essai dans notre numéro de septembre 1981. Première différence: le moteur développe 96 ch DIN à 5 750 tr/mn contre 73,5 ch DIN à 5 000 tr/mn pour la GTL. A la base, le moteur est le même, il s'agit du 1 647 cm³. Mais il reçoit de nombreuses modifications comme une culasse dotée de chambres à combustion hémisphériques, un arbre à cames nettement plus «croisé» (plus d'avance à l'ouverture et de retard à la fermeture des soupapes avant le point mort haut du piston) et un carburateur double corps différent de celui de la GTL. Il faut noter que ces nouvelles caractéristiques sont moins favorables à la puissance à bas régime puisque le couple maxi passe de 13,3 mkg à 3 000 tr/mn à 13,5 mkg à 3 500 tr/mn.

La seconde différence concerne la transmission. La boîte 5 vitesses de la GTS est identique à celle de la GTL, mais le couple de la GTS est un peu plus court ce qui entraîne une vitesse pour 1 000 tr/mn en 5^e de 33,5 km/h contre 35,5 km/h pour la GTL.

Enfin, la troisième différence importante réside dans l'adoption du train avant à déport négatif qui s'accompagne malheureusement d'une direction trop démultipliée comme nous allons le voir (4,3 tours de volant de butée à butée contre 3,8 pour la 18 GTL!).

PRÉSENTATION SANS GRAND CHANGEMENT

En prenant toujours le modèle GTL pour référence, comme il nous semble logique de le faire, notons tout de suite que l'extérieur est pratiquement identique. A l'intérieur, nous avons noté une moquette de meilleure qualité ainsi qu'une sellerie plus luxueuse pour le pavillon et les sièges. Mais l'écart se creuse davantage dans le domaine de l'équipement. La GTS se distingue par son pare-brise feuilleté de série (c'est très rare chez Renault), les ceintures de sécurité à enrouleurs aux 4 places, la montre digitale installée au pavillon et surtout le verrouillage central des portes ainsi que les vitres AV électriques. Équipement complet donc puisqu'indé-



GTS



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

- **Moteur** : AV 4 cyl. longit. en porte à faux ; 1647 cm³ (79 × 84 mm) ; 8 CV fisc. ; 96 ch DIN à 5750 tr/mn ; couple maxi : 13,5 mkg à 3500 tr/mn ; arbre à cames latéral ; carburateur double corps.
- **Transmission** : roues AR motrices ; boîte 5 vitesses ; vitesse pour 1000 tr/mn en 5^e : 33,5 km/h.
- **Suspension AV** : roues indép. avec déport négatif ; AR : essieu rigide ; ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques AV et AR ; barre anti-roulis AV et AR.
- **Freins** : disques à l'AV et tambours à l'AR avec répartiteur et servo.
- **Direction** : crémaillère ; 4,3 tours de volant (ou 2,9 avec servo en option) ; diamètre de braquage entre murs : 11,20 m.
- **Pneumatiques** : 165 SR 13 sur jantes de 5,5 × 13.
- **Dimensions et capacités** : longueur : 438 cm ; largeur : 169 cm ; hauteur : 140,5 cm ; empattement : 244 cm ; voies AV/AR : 141,5/135,5 cm ; poids à vide : 1010 kg ; charge utile : 400 kg ; poids maxi remorque freinée/non freinée : 1000 kg/445 kg ; réservoir : 53 l.
- **Habitabilité** : largeur aux coudes AV/AR : 139/136,5 cm ; garde sur sièges AV/AR : 90,5/83 cm ; espace jambes à l'AR : 26 cm ; distance dossiers AV/AR : 70 cm.
- **Coffre** : largeur : 122 cm ; profondeur : 71 cm ; hauteur : 42 cm ; volume A.A.T. : 364 dm³ ; volume constructeur : 396 dm³.

pendamment de ces différences importantes, il faut noter encore la présence d'un compte-tours mais aussi d'un feu AR de brouillard, d'une jauge d'huile au tableau de bord, de phares à iode, etc. (équipements existants sur la R18 GTL).

Considérée dans son ensemble, cette R18 GTS ne marque donc pas une grande évolution par rapport aux autres modèles de cette gamme, ce qui ne retire rien à la présentation que nous jugeons satisfaisante, notamment pour l'habitacle. En écrivant cela, nous pensons particulièrement à la netteté du tableau de bord, au dessin des sièges et surtout à l'harmonie des teintes des différents matériaux employés pour les garnitures intérieures.

COMPORTEMENT ROUTIER DÉCEVANT

Le train avant à déport nul ou négatif est aujourd'hui une technique apportant des avantages indiscutables. Mais ce n'est pas la panacée. Nous avons pu malheureusement le vérifier au volant de la R18 GTS. Après seulement quelques kilomètres, nous avons été dés-

agréablement surpris par l'imprécision de la direction contribuant à la détérioration du comportement routier. Pourquoi ce nouveau modèle — ou du moins ce modèle amélioré — n'est-il pas aussi efficace qu'une R18 Turbo ou une Renault 9 ? La réponse est simple. Le mariage du train avant à déport négatif avec une suspension trop souple et une direction trop démultipliée (il s'agit de celle de la R18 Diesel !) est un mariage malheureux. La R18 Turbo tire la quintessence du déport négatif parce qu'elle a une direction très directe (assistée), une suspension nettement plus ferme, et des pneumatiques taille basse. La R9 tire aussi le meilleur parti de son train avant à déport négatif parce qu'elle bénéficie d'une suspension conçue dès le départ pour la meilleure exploitation de cette technique. Dans le cas de la R18 GTS, on a essayé de faire du neuf avec du vieux et, bien sûr, le résultat est moyen. Bref, la direction de cette R18 GTS est effectivement plus douce que celle d'une GTL mais, pour prendre un virage, il faut pratiquement commencer à braquer bien avant le virage ! De plus, le roulis que prend la voiture lorsque l'on est chargé ou lorsque l'on roule un peu vite entraîne un mauvais travail des pneumatiques qui sont alors beaucoup trop sollicités sur les épaule-

ments. Voilà pourquoi nous jugeons le comportement routier décevant. Côté performances, notre première impression sur la route n'a pas été non plus très bonne. Pour soutenir une bonne moyenne sur un parcours difficile, nous avons constaté qu'il fallait solliciter beaucoup le moteur et la boîte de vitesses (peut-être justement en raison du temps perdu dans les virages). Mais sur le circuit de Montlhéry, nous avons obtenu des chiffres tout de même très intéressants en accélération, vitesse de pointe et même rendement global. Mais aussi, des valeurs de reprises modestes qui confirment donc notre première impression. Une mention particulière pour le temps au 1000 m D.A. de 33''4 contre 32''9 pour la R18 Turbo.

Pour en revenir à des considérations moins sportives, rappelons que le confort est bon, autant pour ce qui est de la suspension que des sièges ou du niveau sonore. Rappelons aussi que l'habitabilité est très correcte. Enfin, la consommation se limite à des valeurs raisonnables finalement comparables à celles de la R18 GTL, sauf en ville où la GTS se montre un peu trop gourmande.

Notons encore que cette R18, comme les autres (exception faite de la Turbo), est une voiture fiable, donc économique à l'usage mais tout de même bien chère à l'achat.

J.-P. MALCHER

● PRIX : 54 200 F

POUR

- Présentation
- Équipement
- Confort
- Performances

CONTRE

- Comport. routier
- Direction trop démultipliée
- Prix

PERFORMANCES

	R18 GTL (73,5 ch)	R18 GTS (96 ch)	R 18 Turbo (110 ch)
● Vitesse maxi Tr/mn	160,107 5200	166,231 5000	184,551 5700
● Accélérations 400 m D.A.	18,6	17,7	17,8
1000 m D.A.	35,1	33,4	32,9
0 à 60 km/h	5,5	5,0	5,5
0 à 80 km/h	8,6	8,0	8,2
0 à 100 km/h	13,3	12,0	11,8
0 à 120 km/h	19,7	17,6	16,4
0 à 140 km/h	32,2	26,2	23,2
0 à 160 km/h	—	41,2	34,5
● Reprises 40 à 100 km/h en 4 ^e	20,1	17,9	14,1
40 à 100 km/h en 5 ^e	24,0	23,8	19,4
80 à 100 km/h en 3 ^e	4,8	4,2	3,9
80 à 100 km/h en 4 ^e	6,1	5,9	5,2
80 à 100 km/h en 5 ^e	8,4	8,0	6,4
80 à 120 km/h en 3 ^e	10,7	8,9	7,8
80 à 120 km/h en 4 ^e	12,5	12,7	9,9
80 à 120 km/h en 5 ^e	18,0	16,2	12,2
● Boîte de vitesses Régime maxi	—	6000	6000
Vitesse maxi en 1 ^{re}	50	45	45
Vitesse maxi en 2 ^e	87	78	77
Vitesse maxi en 3 ^e	132	119	121
Vitesse maxi en 4 ^e	157	170	164
● Circuit de Montlhéry Meilleur tour	4'50''6	4'43''8	4'32''6
Moyenne (km/h)	111,493	114,164	118,855
● Consommation Autoroute 120 km/h	8,44	8,72	9,56
Route moy. 75 km/h	7,67	7,13	8,15
Ville (UTAC)	8,70	10,00	9,80
● Niveau sonore (dB/A)			
Au ralenti	47,5	52	44
A 60 km/h	65	68	68
A 60 sur pavés	87	86	88
A 90 km/h	70,5	71	70
A 110 km/h	74	74	74
A 130 km/h	76,5	76	77