

La Renault 9 fut la première Renault nouvelle génération, c'est-à-dire de celles dont le comportement routier donnait satisfaction ! Ce fut une surprise agréable, même si, lors de sa présentation, on n'oublia pas de faire remarquer qu'il s'en dégageait une certaine fadeur. Elle est une trois volumes aux formes « hyper classiques » mais réellement bien proportionnées et nul doute que l'on n'aurait pas parlé de fadeur s'il avait existé (ou s'il existait) une version à caractère sportif et bien motorisée. Quelques mois après la 9, arriva la 11 qui sema quelque peu le trouble dans l'esprit du grand public : à tort, les gens pensèrent que la deuxième nommée remplaçait la première et, tels des moutons, se ruèrent sur la bulle et sur l'électronique... La vraie clientèle de la régie a ceci de particulier, qu'elle ne se pose pas trop de questions, l'essentiel étant de s'en remettre à un constructeur « d'Etat ». Ainsi, la 11 plus récente réussit à prendre le pas sur la 9 pour les raisons évoquées (mauvaise stratégie publicitaire), malgré un style incontestablement tiré par les cheveux. La bulle, c'est une élucubration de stylistes voulant innover à tous prix, mais qui n'a que peu de chance, dans sa forme actuelle, de faire école. La silhouette s'en trouve déséquilibrée, elle est chère à fabriquer et favorise le réchauffement de l'habitacle sous l'effet des rayons du soleil. En été, c'est un plaisir...

Toujours est-il que, pour l'Europe, c'est la 11 qui a eu le privilège d'être mise en avant, grâce au grand choix de versions disponibles, 2 ou 4 portes, moteur 1700 en priorité, turbo, stéréo, etc. Il n'en a pas été de même sur le marché US où c'est l'Alliance (R9 américanisée) qui fut choisie comme cheval de bataille d'AMC-Renault, tandis que l'Encore (R11) vient seulement d'être lancée. D'emblée, l'Alliance se distingua de sa cousine par sa version 2 portes qui nous est malheureusement refusée. Et c'est cette version 2 portes qui inspira le cabriolet ici présenté, le plus naturellement du monde, tant sa ligne est simple et équilibrée. Ford et GM ont, depuis quelque temps, un « full » cabriolet (sans arceau) dans leur gamme basse dont le succès est étonnant aux yeux d'un observateur européen. La direction d'AMC n'a pas attendu de le savoir pour se lancer dans l'étude de l'Alliance convertible, reflet du dynamisme et de la rage de réussir du petit constructeur américain.

L'art de ne rien compliquer

Pour tout amateur de cabriolet, l'Alliance deux portes apparaissait comme idéale pour être découpée. Sur le papier, il suffit d'en gommer le toit pour se transformer en dessinateur génial. Oui, mais notre enthousiasme est, par la force de l'habitude, étouffé par des monceaux de bonnes raisons compliquées, que les constructeurs utilisent comme excuses à longueur d'années. En Europe, pour faire un cabrio, il faut sortir une caisse de la chaîne, l'envoyer chez un petit carrossier (« qui a la souplesse »), pour la découper, la renforcer d'un arceau et de beaucoup de kilos de tôles, et finalement, la vendre à un prix toujours proche du dissuasif. Ah, les contraintes de la grance série, quel joli paravent ! Les ingénieurs d'AMC viennent d'en faire une magistrale démonstration. Décidée

RENAULT ALLIANCE CONVERTIBLE

L'ETRANGERE

En Europe, les grands constructeurs lèvent encore les yeux au ciel lorsqu'on leur parle de cabriolet. Aux Etats-Unis, il est apparemment redevenu tout naturel de « découvrir » ses berlines comme le prouve AMC en présentant l'Alliance Convertible qui nous fait bien rêver.

par Michel SALUSSE

en août 1983, l'étude de l'Alliance Convertible (c'est son nom) aboutira à la commercialisation publique en juillet 1984. Premier tour de force, dont les Américains sont certes fiers, mais qu'ils ne semblent pas considérer comme l'exploit de la décennie. Plus fort encore

(sans jeu de mots), le travail réalisé sur la voiture pour respecter deux impératifs

importants : la rigidité sans arceau et l'assemblage sur les mêmes chaînes que pour la berline. Concernant le premier point, il nous faudrait un éventuel essai pour confirmer les dires des ingénieurs, c'est certain, mais il faut avouer qu'ils ont été très convaincants et que leur adaptation paraît si astucieuse que l'on n'est pas tenté de douter de leurs affirmations. Le couvercle de malle arrière, par exemple, est celui de la berline et les ailes sont coupées aux montants. Le renforcement se fait au niveau des bas de caisse et du plancher. Le supplément de poids est d'environ 63 kilos, capote comprise, un véritable tour de force.

D'après le responsable du projet, le cahier des charges imposait au cabriolet de résister aux mêmes tests que les berlines, et cet objectif sévère serait rempli, alors qu'il nous fut précisé qu'il n'en allait pas de même pour les concurrentes (vérification faite par AMC).

L'Alliance Convertible reste une 4 places au volume habitable quasiment identique à celui de la conduite intérieure et l'aménagement est inchangé (tableau de bord, etc.). Les vitres arrière sont descendantes, le capot se ferme électriquement, ce qui surprend plus les Européens que les Américains. La profondeur de la malle est inchangée, mais la toile se replie dans un coffre suspendu, réduisant le volume, qui reste cependant très raisonnable. Une fois replié, l'ensemble



capote-mécanisme disparaît complètement, sauvant la silhouette d'une protubérance disgracieuse caractéristique des 2 volumes Targa (Golf, Samba, etc.). Le résultat est une véritable réussite à laquelle concoure grandement la simplicité d'origine de la R9. Pas de faute de dessin, pas de déséquilibre, des dimensions raisonnables malgré les 4 places, la 9 décapotable est précisément le petit rayon de soleil nécessaire à la promotion d'une voiture par ailleurs banale au point d'en manquer de charme. Une analyse qui s'applique surtout à notre vision européenne du marché, tant il est vrai qu'ici, aux Etats-Unis, on se demande parfois à quelle école a été formé le goût des acheteurs et des concepteurs.

Cela étant, le potentiel du pays est tel que la notion de « locomotive » tel que nous l'utilisons, n'a pas de valeur dans une

gamme comme celle d'AMC-Renault et pour un cabriolet dont les prévisions (pessimistes) de vente sont, pour l'instant, « limitées » à 8 000 par an.

La participation de Renault a permis à AMC de redémarrer aux USA avec la fabrication de voitures conçues en Europe. Mais le bureau d'étude de la firme américaine s'est remis au travail et l'Alliance Convertible est un des premiers fruits de cet effort, dont nous aimerions que les services de Billancourt s'inspirent. Elle apparaît sur tous les plans comme une réussite : jolie, compacte, fonctionnelle et économique. A moins d'un mois de son lancement, on n'en connaît pas encore le prix de vente, ce qui tend à nous faire penser qu'il sera compétitif, il y a toutes les raisons pour. Mais n'espérez pas une importation vers la France : le cours du dollar annulerait à lui seul les avantages d'une fabrication simplifiée.

