

*Et voici le seul cabriolet français,  
moderne et sans arceaux que vous  
n'aurez jamais...*

*par Rémi HOURLIER*



«Celles qu'on n'a pas eues»

# RENAULT 9 ALLIANCE CABRIOLET

Quelle rage! Savoir que le premier constructeur français a produit un superbe cabriolet basé sur une voiture française populaire, mais exclusivement réservé au marché américain. Mais qu'a-t-on fait pour mériter cela? Quel démon a pu pousser les dirigeants de la Régie à décider que ce produit ne pouvait pas convenir à la France. Diable! aurions-nous la peste? A la suite du rachat d'AMC par Renault en 1979, le premier constructeur français a réussi à imposer par ce biais sur le marché américain sa gamme moyenne à savoir la R9. Timidement il avait essayé de diffuser la R5 «Le Car», la R18, et la «Fuego».

Mais ces véhicules ont toujours connu une vente confidentielle. La «Le Car» était déjà trop petite en 1977 car le grand choc pétrolier de 1973 était très loin. La R18 n'a jamais démarré et seule la «Fuego» s'est retrouvée sur le marché des «sportives» avec un certain bonheur en concurrence, tenez-vous bien, avec la Porsche 924, la Mazda RX7, etc. Il faudra attendre l'arrivée de la R9 rebaptisée «Alliance» (entre les deux constructeurs) pour connaître un véritable succès. Elue voiture de l'année en 1983, par le magazine Motor-Trend l'Alliance va se vendre comme des petits pains pendant 2 ans.

L'Alliance a été introduite d'abord en version 4 et 2 portes: au niveau du Look, la 4 portes était identique à la version française sauf pour les pare-chocs résolument américains mais le coupé 2 portes spécifique a été réalisé par les soins du bureau de style AMC (les 2 portes sont quasi identiques à celles de la R11).

Avec une telle base, la réalisation d'un cabriolet s'est imposé. Les études ont démarré en 82 et le cabriolet a été présenté à la presse américaine en 84 ainsi qu'au Salon de l'Automobile à Paris en octobre 1984. Vif succès qui sera suivi des effets qu'on sait, c'est-à-dire rien du tout.



*Capote électrique de série, 4 vitres électriques en option, mais oui, vous avez bien lu; et c'est une Renault. L'erreur, c'est qu'elle est américaine, et destinée à le rester.*



*Un éclairage intérieur digne d'une Rolls. Pas moins de cinq plafonniers illuminent les sièges... Impossible de s'empêtrer dans les ceintures.*



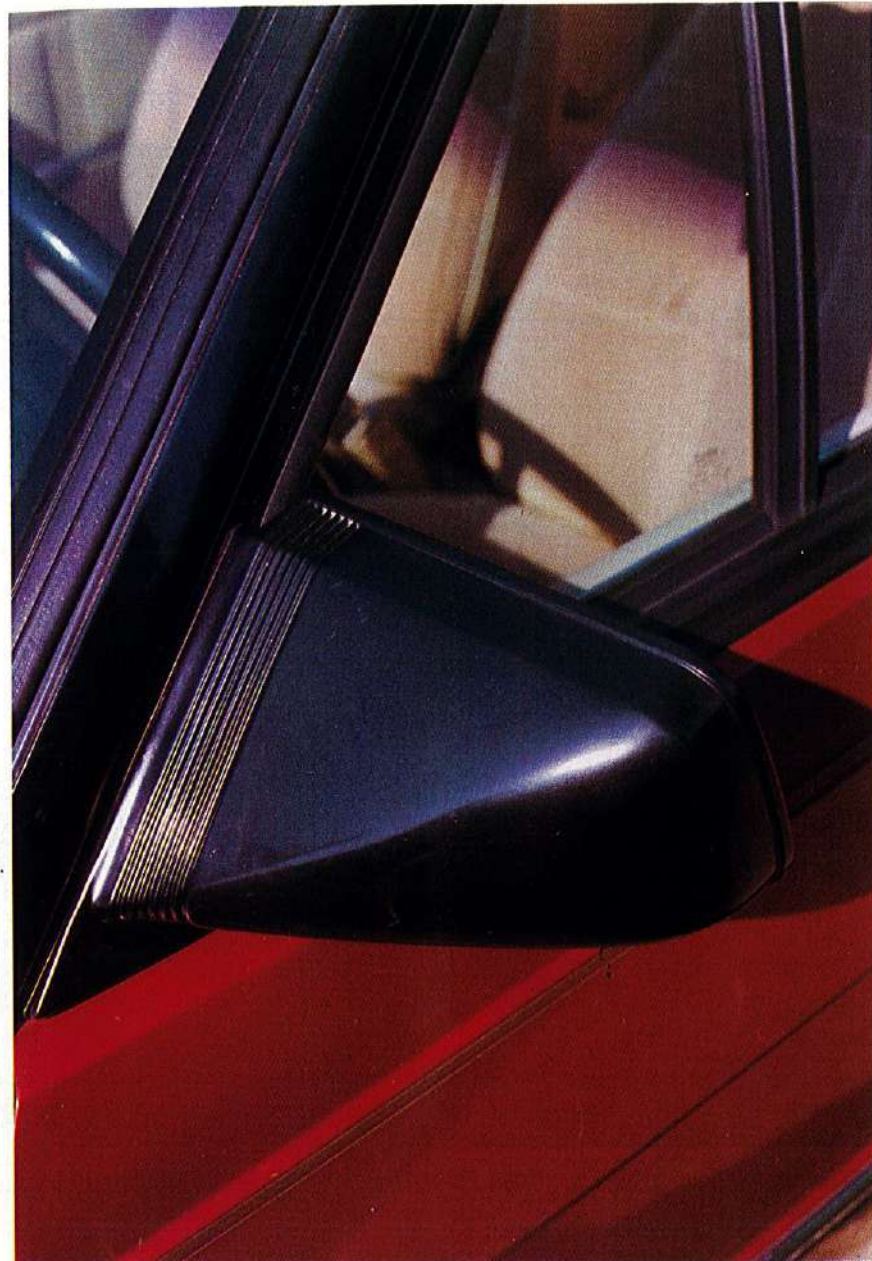
*Le dernier modèle de la gamme, la GTA 87. Elle était livrable en blanc, rouge, noir ou gris métallisé, avec des roues sport en alu de 15 pouces, chaussées de Michelin en taille 50, et moteur 2 litres: un engin taillé pour rivaliser sur le marché américain avec les autres européennes, en particulier la BMW série 3.*

Le dollar est alors à 10 francs, la voiture coûte 10000 Dollars environs, plus transports, douanes et 33% de TVA sur le tout... Il faut être raisonnable. L'aventure n'était pas vraiment possible encore qu'il y ait toujours une clientèle pour un produit bien ciblé et bien fini.

Périodiquement, à la suite des baisses successives du billet vert, le projet d'importation revint sur le tapis mais toujours sans effet. « Les pièces détachées seraient très chères », « ça ne se vendrait pas bien », des raisons, on peut en trouver des caisses... En attendant, le client français a bien été obligé de se rabattre sur d'autres modèles. Peugeot sort une CTI en 86 et en vend 2600 en France la première année sur 5700 construites. Chez Renault, on enrage mais c'est trop tard pour le R9 décide-t-on en haut lieu. La Super Cinq cabriolet est déjà un projet avancé dont les photos sont parues dans la presse. Tout le monde l'attend. Mais ça, c'est l'histoire d'un autre flop...

Pourtant, techniquement l'Alliance cabriolet est un véhicule intéressant. Les ingénieurs américains conformément à leurs habitudes ont confié le capotage à « l'américain surn roof company » de Southgate (Michigan).

Cette firme ultra spécialisée dans ce domaine a réalisé dans les 30 dernières années la plupart des capotes et arceaux des cabriolets U.S. Comme de bien entendu, le pliage et le dépliage ont été prévus au départ pour être automatiques. Le système est classique du moins de l'autre côté de l'Atlantique. Deux vérins, des tuyaux et une petite pompe hydraulique commandée électriquement suffisent pour faire monter et descendre la capote en moins de 20 secondes. La toile est prévue pour se plier proprement, sans problème et sans aide extérieure ce qui autorise un décapotage facile à l'arrêt en attendant que le feu passe au vert par exemple. La vitre arrière souple est indépendante du reste de la toile et peut s'abaisser seule grâce à une fermeture éclair. En théorie, il est même recommandé, pour éviter de l'abimer de la dézipper avant de baisser la capote. Tout cela est très américain et rappellera de bons souvenirs à tous nos lecteurs qui ont possédé des cabriolets made in USA. Le recapotage est encore plus génial. Il est en effet possible de relever la capote à 50 km/h (vitrines impérativement baissées). Cette manœuvre qui étonne sérieusement les autres automobilistes n'est pas vraiment recommandée par le constructeur mais c'est assez marrant et très pratique.



Des rétroviseurs profilés comme on aurait aimé en avoir sur les R9/R11 françaises...

#### BRUIT

Bruit en DB ...	capoté ...	décapoté ...	décapoté vitres AV fermées
2 à fond	79	82	
90 km drive	71	78	76
120 drive	75	80	78

Analyse: bons résultats, meilleurs que ceux des 4 petites sportives essayées dans le numéro 1. On sent bien, au niveau du confort, l'influence américaine qui malheureusement se paie en performances.

Et si on rêvait 3 années en arrière, d'une pub pour un beau cabriolet français, 2 ans avant une certaine CTI.



Négociations sur place, bateau, douanes, mines, quel long et tortueux chemin bordé d'épines; mais posséder un modèle unique, quelle satisfaction... Avec cinq exemplaires recensés en France, serait-ce l'avènement du collector's moderne et pratique ?

Côté renforts de caisse, accrochez-vous : la belle américaine est pourvue de 2 longérons-bas de caisses supplémentaires de plus de 2mm d'épaisseur ainsi que d'une foule de tôles et triangulations diverses. Au total, une centaine de kilos séparent la berline du cabriolet. C'est du sérieux ! Sans compter que sur les normes de sécurité, les peaux-rouges ne plaisaient pas. Un nougat serait resté à l'état de projet. On a donc bel et bien affaire à un véritable cabriolet, sans arceau, pourvu de tous les perfectionnements en vigueur et, bien que dérivé d'une berline, d'une rigidité plus que raisonnable.

La motorisation est classique : 4 cylindres en ligne de 1721 cm<sup>3</sup> alimenté par une injection monopoint Bendix pilotée par un calculateur électronique (ECU) qui prend en compte tout un tas de paramètres : température d'air, température du liquide de refroidissement, pression d'admission, cliquetis, etc. ; et contrôle tout de l'allumage au débit de la pompe à essence électrique. Côté anti-pollution, c'est le système américain, avec une sonde à oxygène qui analyse les gaz d'échappement en permanence et corrige la richesse en amont afin de fournir au pot catalytique des gaz d'une teneur en CO/CO<sub>2</sub> absolument constante. Tout ce gentil système fonctionne, cela va de soi avec de l'essence sans plomb.

Le client américain avait le choix entre une boîte à 5 vitesses manuelle contenant, tenez vous bien, 2 overdrive (0,97 et 0,79) dans le style abominablement mal étagée et en plus desservie par un couple conique

ultra long (3,29 : 1) ou une boîte automatique à trois rapports aussi très longue (3,56) mais un peu mieux étagée. Autrement dit, c'est mou et le moteur 1,7 litre dégonflé avec 9,5 : 1, de taux de compression donne une puissance à peine suffisante pour entraîner les 1022 kg de la voiture. Et si on met en route l'air conditionné, c'est terminé, il faut descendre dans les côtes pour pousser derrière. A la limite, on peut même se faire taper par une 4L bien affûtée pilotée par un nerveux du champignon ! Heureusement un cabriolet n'est pas une voiture de course et l'agrément de conduite de l'Alliance est tel qu'on oublie bien vite le manque de nervosité et la médiocrité des performances. Vitesse de pointe environ 150 km/h en boîte auto, ce qui est largement suffisant pour perdre son permis sur nationale.

Le train roulant est directement issu de la R9 avec des ressorts AV renforcés mais des amortisseurs plus souples. A l'arrière, on trouve 2 bras oscillants de R9, R11 avec des barres de torsion de 11 turbo. Les barres stabilisatrices AV et AR sont renforcées (11 turbo aussi). Le tout donne une tenue de route bizarre avec une voiture très souple et très molle mais il suffit de changer les amortisseurs arrière pour supprimer l'effet de dandinement. Du coup, le passage en virage se trouve nettement amélioré et le confort pas vraiment diminué.

Le freinage en X, confié à 2 disques à l'avant et à 2 tambours à l'arrière, est tout à fait classique ; sauf que les pièces sont

américaines et introuvables en France. Les plaquettes avant ont une forme bizarre et les garnitures arrières font 203,2 mm de diamètre (8 pouces). Bonjour les normes !!! A l'usage, avec l'assistance, tout cela fonctionne correctement. Ce n'est pas le freinage puissant qu'on est en droit d'attendre d'un véhicule à boîte automatique mais, c'est suffisant. Il faut dire que les américains n'ont pas les mêmes désirs que nous. Pour eux, les freins ne doivent jamais grincer et les plaquettes avant doivent tenir au moins 60 000 km, d'où le compromis performance/efficacité.

Mais, c'est à l'intérieur que l'on s'émerveille le plus : sièges confortables et d'un dessin différent de leurs homologues français, garnitures de portes soulignées de touches chromées, pare-brise teinté dégradé, petite musique pour avertir que les feux sont allumés, que la porte est mal fermée ou qu'il faut attacher sa ceinture. Boîte à gants à clef, éclairage intérieur digne d'une Rolls ainsi qu'une nuée d'options propulsent l'Alliance en tête. Avec en plus la direction assistée, les vitres électriques (avant et arrière), le cruise control (normalure), l'air conditionné et les roues en alu, c'est le rêve devenu réalité.

Mais pourquoi n'a-t-on pas compris cela chez Renault ? Le niveau d'équipement de l'Alliance dépasse de loin tout ce que la concurrence peut offrir en Europe aujourd'hui.

En 1984, c'était un coup gagnant.



Les performances sont moyennes mais le confort de conduite est tel qu'on oublie vite qu'il est difficile de dépasser le 150 km/h.



Un coupé deux portes sans montants, capote relevée, ce n'est pas mal non plus. La ligne est élégante.

Les ceintures de sécurité sont du type « passive restraint » ce qui signifie qu'elles sont à double blocage. Un blocage de sécurité dans un sens dans le cas d'un accident et un blocage de confort dans l'autre sens qui évite d'être serré en permanence. Très appréciable !

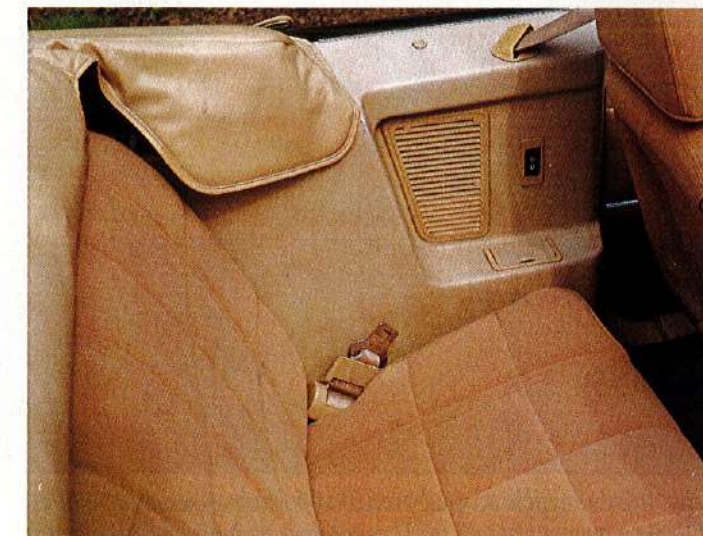
#### TEMPS DE CAPOTAGE

Décapotage : 12 secondes.

Recapotage : 20 secondes.

Pose du couvre capote : 3 minutes.

Remarque : avec le décapotage, recapotage automatique, on n'a pas besoin de descendre de la voiture : c'est sympa. Alors pourquoi s'embêter avec le couvre capote à pressions qui, s'il est joli et esthétique est d'une nullité à poser, sans égal. De plus, il empêche le recapotage sans s'arrêter. Non, il ne faut pas hésiter. La place du bidule est dans le coffre, ou carrément à la cave.





*Le Coupé R9 dont le cabriolet est issu. C'est un modèle inconnu en Europe qui a été dessiné par le bureau de style AMC. Plus d'une centaine de tôles et triangulations diverses séparent les deux versions.*



*Le coffre du modèle 85 était orné d'un porte-bagages chromé dont l'utilité est douteuse mais le look d'enfer... Le couvre capote, assez difficile à manier s'agrafe sur le capot mais n'empêche pas l'ouverture de celui-ci.*

#### TECHNIQUE: LA CAPOTE ELECTRIQUE

Un regret, un léger rafraîchissement ou même une petite ondée et vous voilà obligé de recapoter. S'arrêter, se garer, descendre de la voiture, tirer sur la capote, se battre avec les 2 leviers de verrouillage, au passage, se pincer les doigts dans les arceaux, jurer, relever les vitres en tournant les manivelles, pester contre l'incompétence crasse des ingénieurs qui ont pondu ce système débile, remonter et repartir en jurant ses grands Dieux qu'on est pas près de nous y reprendre... Voilà une histoire très classique que connaissent bien tous nos lecteurs. Parfois, on peu s'arrêter et ça va encore, mais sur l'autoroute ou les voies express, il faut attendre une sortie ou une aire de repos pour pouvoir mener cette tâche à bien. C'est jusqu'ici ce que nous ont proposé nos chers constructeurs: des véhicules fort beaux mais pas toujours très pratiques.

Sur l'Alliance, c'est plus simple: un petit bouton actionne un moteur électrique qui entraîne une pompe hydraulique haute pression qui fait monter ou descendre 2 vérins. Les points d'appui sont calculés pour que l'effort soit raisonnable et que la fermeture ou l'ouverture ne soit pas trop rapide. Les montants arrière sont constitués d'une pièce très rigide, en alu coulé et tout le reste du système s'articule en fonction de la position de cette pièce maîtresse qui reçoit à elle seule la poussée des vérins. C'est d'une simplicité agricole. Et en cas de panne de vérins? Criez-vous tous en cheur, ayant à l'esprit le début du film: « Nous irons tous au paradis » dans lequel Claude Brasseur se prend une saucée d'enfer en grosse américaine. Eh bien, c'est tout simple, un robinet situé dans le coffre permet d'ouvrir un by-pass entre le bas et le haut des vérins ce qui annule leur effet. On peut donc remonter la capote à la main. A quand La généralisation de ce joli petit gadget (qui n'en est pas vraiment un) sur nos décapotables européennes préférées?

#### L'EVOLUTION DU MODELE

Deux versions de base étaient proposées: la L et la DL. Toutes deux sont munies du moteur 1,7 litre, mais la DL est un peu mieux équipée et plus finie que la L. Direction assistée, radio AM-FM, compte tours, pendulette, volant sport, enjoliveurs chromés de série, intérieur plus luxueux en tissu, et en plus, des possibilités plus nombreuses d'options (les vitres électriques en particulier n'étaient pas disponibles sur la L) différencient les deux modèles. Par contre, la capote électrique est en série sur toute la gamme.

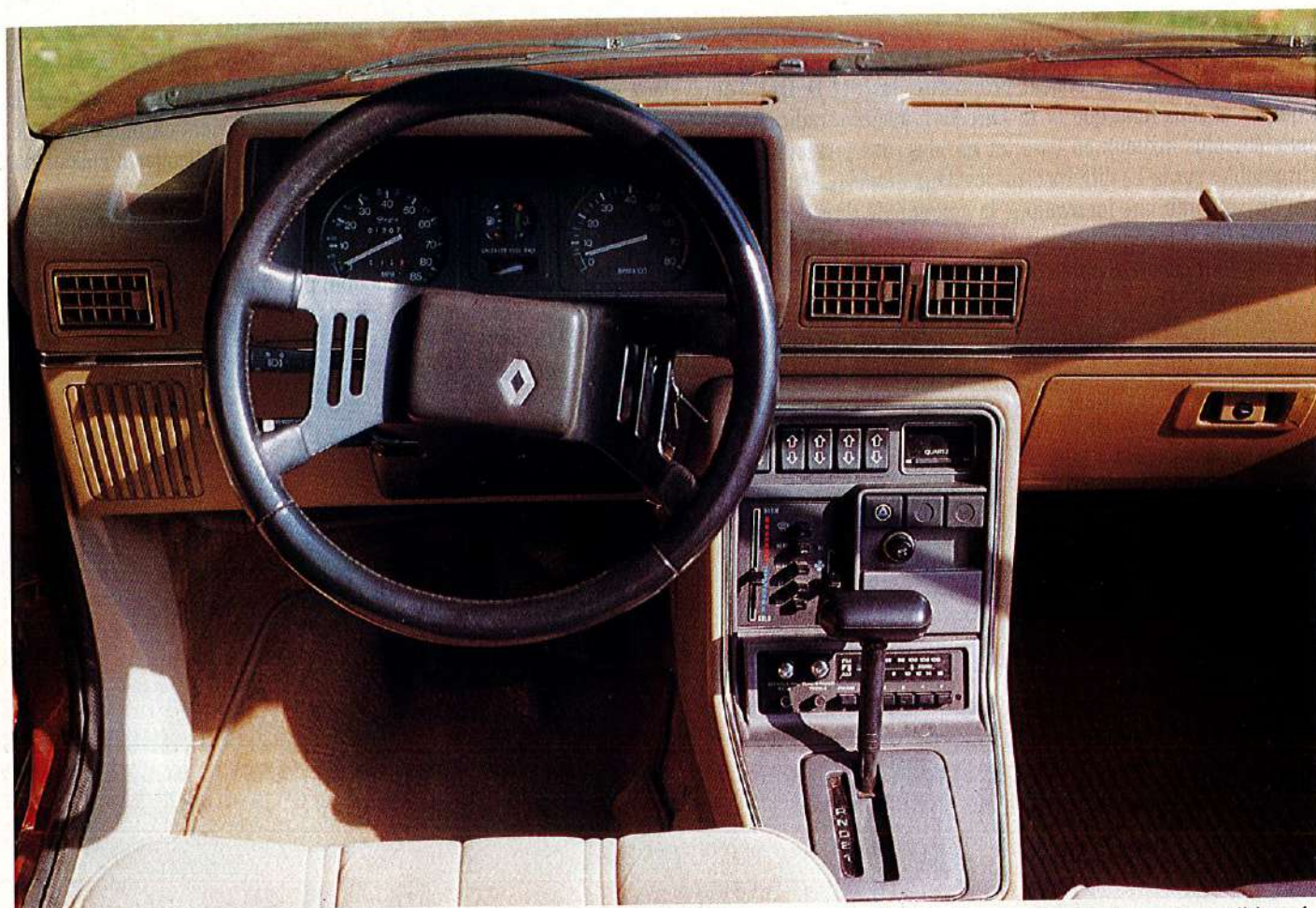
En 86, apparaît une innovation: la colonne de direction réglable en hauteur. Le porte bagages disparaît du catalogue et une lampe stop centrale fait son apparition sur le coffre arrière (imposée par les nouvelles normes américaines). Les coloris sont toujours les mêmes et les capotes sont encore livrables en blanc/noir beige/noir et en noir. En 87, dernière année de production, peu d'améliorations sauf pour la GTA, modèle sport de la marque qui sort en version boîte mécanique seulement avec le tour de caisse ZENDER et le moteur 2 litres à injection (dérivé du 1700). Ce modèle a été produit sur la fin à très peu d'exemplaires.



*Les roues de série étaient en tôle avec des enjoliveurs en plastique chromé et des pneus en taille 70 à flancs blancs mais on pouvait avoir en option des roues en alu de 14 pouces qui ressemblaient un peu à celles des R11 Turbo.*

### QUELQUES CHIFFRES

Aussi surprenant que cela puisse paraître, l'Alliance convertible est la voiture française dont l'histoire est la plus courte. Trois ans de production et puis s'en vont. En effet, apparue en 1984 elle a été arrêtée en juin 1987 et seulement 10 623 décapotables sont sorties des chaînes de Kenosha sur plus de 600 000 Alliance produites. C'est peu, et même très peu, surtout à l'échelle américaine. Si on ajoute à cela que ce cabriolet ne représentait pas pour les américains (en général peu soigneux) un haut de gamme digne d'intérêt et éminemment collectionnable, on peut se demander combien il en reste aujourd'hui en état correct et surtout combien résisteront à l'épreuve du temps. En attendant, c'est aujourd'hui en France un collector's tout à fait honorable et qui peut figurer parmi les plus rares... Cinq ont été recensées à ce jour, toutes importées par des illuminés.



Que de raffinements disponibles sur une voiture de classe moyenne: vitres électriques (option), cruise contrôle (option), air conditionné (option), volant de cuir (série), boîte à gants à clé (série), radio AM-FM (série) et direction assistée (série sur DL).



La réception aux mines d'un véhicule de ce type n'est pas simple car rien, sur cette voiture, n'est homologué. En théorie, il faut tout modifier: les ceintures, les phares, les feux, les vitres, les rétros, etc. Dans la pratique, seules les ceintures et les choses facilement remplaçables donnent lieu à modification. La carte grise française n'est délivrée qu'après plus de six mois de démarches longues et pénibles...