

**Renault Presse**

**RENAULT**

**11**

***Turbo***

# Renault Presse

Publiable immédiatement

Mars 1984.

## LA RENAULT 11 TURBO

Une GT confortable

---

A compter du 15 mars 1984, la gamme RENAULT 11, déjà riche de 20 modèles et ayant dépassé les 125 000 immatriculations d'avril à décembre 1983 en France s'élargit vers le haut avec l'apparition d'une nouvelle version :

## LA RENAULT 11 TURBO

Présentée en coach 3 portes, elle doit répondre aux attentes d'une clientèle attirée par la conduite sportive. Pour cela, elle reçoit le moteur "Cléon-fonte" de 1 400 cm<sup>3</sup> équipé d'un turbocompresseur Garrett T2 et servi par une nouvelle boîte de vitesses à 5 rapports. Ainsi motorisée, la RENAULT 11 Turbo se révèle extrêmement vive, grâce à son fort couple à bas régime qui facilite des reprises franches et une souplesse jusqu'alors inconnue sur des petites sportives.

|                |                            |
|----------------|----------------------------|
| Puissance maxi | 105 ch DIN à 5 500 tr/mn   |
| Couple maxi    | 16,5 mkg DIN à 2 500 tr/mn |
| 0-400 m        | 16 s                       |
| 0-1 000 m      | 30 s                       |
| 0-100 km/h     | 9 s                        |
| Vitesse maxi   | 186 km/h                   |

Outre son tempérament dynamique, la RENAULT 11 Turbo dispose d'un équipement très complet visant tant l'aide à la conduite rapide (patin élargi de pédale d'accélérateur, avertisseur à compresseur, information polyvalente niveau d'huile/pression d'huile, ...) que l'agrément de vie à bord (sièges "monotrace", "pétalisés" spécifiques, ordinateur de bord, lève-vitres électriques, télécommande de condamnation centralisée des portes, etc.).

|                                |          |
|--------------------------------|----------|
| Puissance administrative :     | 6        |
| Prix TTC en France :           | 76 900 F |
| Options :                      |          |
| • Peinture métallisée vernie : | 1 200 F  |
| • Peinture noire vernie :      | 640 F    |
| • Toit ouvrant                 | 2 080 F  |
| • Conditionnement d'air :      | 6 140 F  |

### Quelques points de repère

Lieu de production de la Renault 11 Turbo : usine de Douai.

Production journalière Renault 11 (Janvier 1984) : 1 662.

Production totale de la famille Renault 11 à fin janvier 1984 : 354 540.

La Renault 11 est une gamme prolifique qui a trouvé une place importante sur l'ensemble du marché européen.

|                       | <u>Date de commercialisation</u> | <u>Part de marché Renault 11 en 1983</u> |
|-----------------------|----------------------------------|--|
| France.....           | 1.04.1983                        | 6,3 %                                    |
| Allemagne.....        | 1.06.1983                        | 0,7 %                                    |
| Italie.....           | 1.05.1983                        | 1,1 %                                    |
| Grande Bretagne.....  | 1.07.1983                        | 0,5 %                                    |
| Belgique.....         | 1.04.1983                        | 0,9 %                                    |
| Hollande.....         | 1.04.1983                        | 1,2 %                                    |
| Europe Occidentale... | 1.04.1983                        | 2,0 %                                    |

En France et en proportion de la gamme totale Renault 11, le tiercé des versions les plus vendues est dans l'ordre les Renault 11 à moteur 1400 cm<sup>3</sup> de 60 CV qui font ensemble (TL et GTL) plus de 50 %, les Renault 11 à moteur 1721 cm<sup>3</sup> (GTX et TXE) qui font plus de 30 % et les Renault 11 1400 cm<sup>3</sup> de 72 CV qui font 10 %.

Aux Etats-Unis, la Renault 11 appelée Renault Encore a été vendue à plus de 22 000 exemplaires entre le mois de septembre et la fin de l'année 1983.

De manière naturelle, la Renault 11 Turbo s'intègre dans l'univers des petites berlines à la fois agiles, sportives et confortables. Elle devrait, compte tenu d'un rapport prix-prestations satisfaisant, être vendue à plus de 10 000 exemplaires en France, en 1984 pris sur une fabrication globale d'environ 100 véhicules par jour.

# RENAULT 11 Turbo

## Caractéristiques Techniques

Lancement mars 1984

### GROUPE MOTOPROPULSEUR

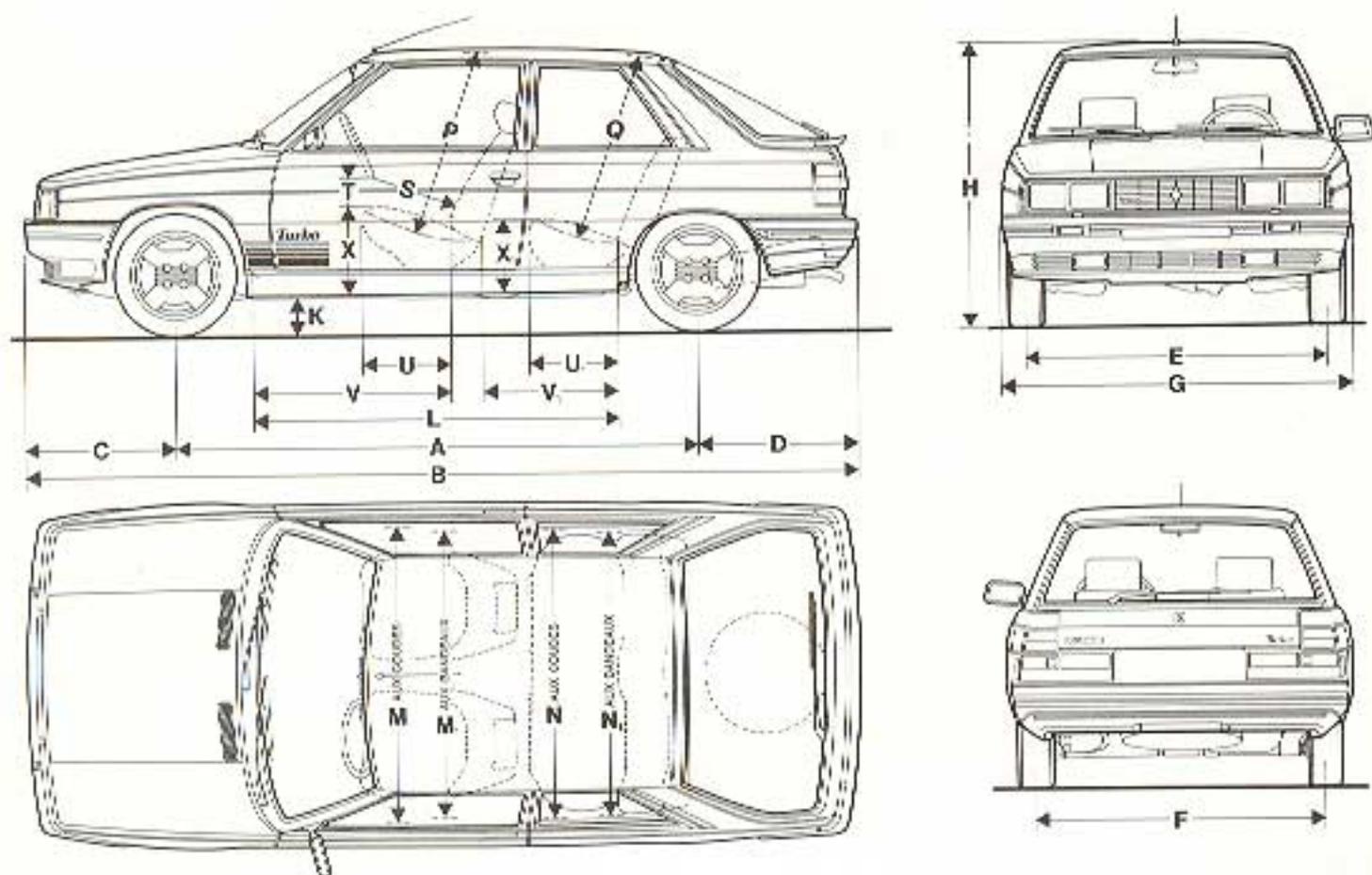
|                   |                              |
|-------------------|------------------------------|
| Cylindrée         | : 1397 cm <sup>3</sup>       |
| Puissance maxi    | : 105 ch DIN à 5500 tr/min   |
| Couple maxi       | : 16,5 mkg DIN à 2500 tr/min |
| Boîte de vitesses | : mécanique, 5 rapports      |
| Puissance fiscale | : 6                          |

### CARROSSERIE

|              |               |
|--------------|---------------|
| Longueur     | : 3,98 m      |
| Largeur      | : 1,63 m      |
| Hauteur      | : 1,37 m      |
| S. Cx (Cx)   | : 0,68 (0,37) |
| Poids à vide | : 915 kg      |

### PERFORMANCES / CONSOMMATION

|                 |                |
|-----------------|----------------|
| Vitesse maxi    | : 186 km/h     |
| 0-1000 m        | : 30,0 s       |
| à 90 km/h       | : 6,2 l/100 km |
| à 120 km/h      | : 7,9 l/100 km |
| En cycle urbain | : 8,9 l/100 km |



Les dimensions sont données en mm

|          |      |                |       |                |                                      |
|----------|------|----------------|-------|----------------|--------------------------------------|
| A        | 2483 | K en charge    | > 120 | S              | 423 - <sup>97</sup> / <sub>+83</sub> |
| B        | 3985 | L              | 1769  | T              | 152                                  |
| C        | 740  | M              | 1344  | U              | 470                                  |
| D        | 762  | M <sub>1</sub> | 1436  | U <sub>1</sub> | 483                                  |
| E        | 1400 | N              | 1310  | V              | 947 - <sup>97</sup> / <sub>+83</sub> |
| F        | 1357 | N <sub>1</sub> | 1290  | V <sub>1</sub> | 692 + <sup>83</sup> / <sub>-97</sub> |
| G        | 1634 | P              | 944   | X              | 329                                  |
| H à vide | 1380 | Q              | 915   | X <sub>1</sub> | 362                                  |

## GENERALITES

|  |   |
|--|---|
| Genre                                      | : Véhicule particulier.   |
| Nombre de places                           | : 5.  |
| Puissance fiscale (France)                 | : 6.  |
| Type mines                                 | : C 37500.  |
| Architecture                               | : Traction avant, groupe motopropulseur transversal avec boîte de vitesse en bout, 4 roues indépendantes, réservoir sous le plancher en avant du train arrière, roue de secours sous le coffre à bagages. |
| Structure                                  | : Monocoque tout acier.   |
| Carrosserie                                | : Coach 3 portes.   |
| Maître couple S (m <sup>2</sup> )          | : 1,85  |
| Cx   | : 0,37  |
| S. Cx                                      | : 0,68  |
| Surface vitrée apparente (m <sup>2</sup> ) | : 2,69  |

## MOTEUR

|                                   |  |
|-----------------------------------|--|
| Type - indice                     | : C1J - L760.  |
| Cycle                             | : 4 temps essence.   |
| Carburant                         | : Super.   |
| Disposition                       | : Transversale, inclinée à 12° vers l'arrière.   |
| Architecture                      | : 4 cylindres en ligne, verticaux.   |
| Matériau                          | : Carter-cylindres en fonte, culasse en alliage léger.   |
| Type de chemises                  | : Humides, amovibles.  |
| Type de chambre de combustion     | : En toit.   |
| Nombre de paliers de vilebrequin  | : 5.   |
| Alésage x course (mm)             | : 76 x 77.   |
| Cylindrée (cm <sup>3</sup> )      | : 1397.  |
| Rapport volumétrique              | : 8 : 1.   |
| Exigence en indice d'octane (RON) | : 97/99.   |
| Puissance maxi kW ISO (ch DIN)    | : 77 (105).  |
| Régime correspondant en tr/min    | : 5500.  |
| Couple maxi Nm ISO (mkg DIN)      | : 162 (16,5).  |
| Régime correspondant en tr/min    | : 2500.  |
| Distribution                      |  |
| • arbre à cames                   | : 1, latéral.  |
| • entraînement                    | : Chaîne simple.   |
| • loi en degrés vilebrequin       | : 12°, 56°, 56°, 12°.  |
| • soupapes                        | : Disposées en ligne, commandées par culbuteurs.   |
| Allumage                          | : Electronique intégral (AEI), avec détecteur de cliquetis.  |
| Mode d'alimentation               | : Carburateur «soufflé», simple corps, Solex 32 DIS.   |
| Alimentation en carburant         | : Pompe à essence électrique et régulateur de pression d'essence.  |
| Alimentation en air               | : Filtre à air avec volet thermostatique, turbocompresseur Garrett T2 avec échangeur air-air; pression de suralimentation : 620 ± 30 mbar.   |
| Dispositif de départ à froid      | : Volet de départ à commande manuelle.   |
| Refroidissement moteur            |  |
| • type                            | : Par liquide, avec circuit sous pression et vase d'expansion chaud.   |
| • ouverture thermostat            | : 89° C.   |
| • ventilateur                     | : Un motoventilateur aspirant.   |
| Graissage                         | : Circuit classique avec pompe à huile spécifique, dérivation pour l'alimentation du turbocompresseur avec clapet anti-retour, carter inférieur cloisonné et refroidissement par échangeur eau-huile dans la boîte à eau du radiateur. |

## EQUIPEMENT ELECTRIQUE

|             |  |
|-------------|--|
| Batterie    | : 12 volts, 175/35 Ah  |
| Alternateur | : 60 A   |
| Régulateur  | : Electronique intégré à l'alternateur avec voyant de contrôle au tableau de bord. |

## EMBRAYAGE

|           |   |
|-----------|---|
| Genre     | : Monodisque à sec.   |
| Type      | : 200 CP 410.   |
| Mécanisme | : A diaphragme.   |
| Butée     | : A billes, guidée avec appui constant.                     |
| Commande  | : Mécanique, par câble, avec rattrapage automatique de jeu. |

## CONVERTISSEUR

|                                     |     |
|-------------------------------------|-----|
| Type                                | : — |
| Rapport de multiplication au calage | : — |

## BOITE DE VITESSES

|  |                                |
|--|--------------------------------|
| Genre  | : Boîte - pont mécanique.      |
| Type   | : JB3.                         |
| Nombre de rapports avant   | : 5.                           |
| Carter   | : En alliage léger.            |
| Commande   | : Levier au plancher.          |
| Rapports et vitesses en km/h à 1000 tr/min<br>avec pneus (développement) | : 175/65 HR 14 (1,760 m).      |
| 1 <sup>re</sup>  | : 11/34 - 0,323 - 8,401 km/h.  |
| 2 <sup>e</sup>   | : 19/35 - 0,542 - 14,097 km/h. |
| 3 <sup>e</sup>   | : 25/33 - 0,754 - 19,672 km/h. |
| 4 <sup>e</sup>   | : 30/29 - 1,034 - 26,863 km/h. |
| 5 <sup>e</sup>   | : 33/25 - 1,320 - 34,285 km/h. |
| AR   | : 11/39 - 0,282.               |
| Couple de pont   | : 15/61 - 0,245.               |

## TRANSMISSIONS

|                              |  |
|------------------------------|--|
| Type                         | : 2 demi-arbres comportant chacun 2 joints homocinétiques. |
| Joint côté boîte de vitesses | : GI 76.   |
| Joint côté roue              | : GE 86.   |

## DIRECTION

|                                  |                  |
|----------------------------------|------------------|
| Type                             | : A crémaillère. |
| Démultiplication au point milieu | : 19,5 : 1.      |
| Diamètre du volant               | : 380 mm.        |
| Nombre de tours de volant        | : 3,5.           |
| Assistance                       | : Sans.          |
| Ø de braquage entre trottoirs    | : 9,75 m.        |
| Ø de braquage entre murs         | : 10,20 m.       |
| Réglage du volant en hauteur     | : Sans.          |

## TRAINS ET SUSPENSIONS

|                  |   |
|------------------|---|
| <b>AVANT</b>     |   |
| Géométrie        | : Mac Pherson avec triangle inférieur et déport négatif.                      |
| Suspension       | : Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques hydrauliques.            |
| Flexibilité      | : 30 mm/100 kg.   |
| Barre antidévers | : Ø23 mm.   |
| <b>ARRIERE</b>   |   |
| Géométrie        | : Bras tirés.   |
| Suspension       | : Barres de torsion transversales et amortisseurs télescopiques hydrauliques. |
| Flexibilité      | : 38 mm/100 kg.   |
| Barre antidévers | : Ø23,5 mm.   |

## FREINS

|   |   |
|---|---|
| Type de circuit   | : En X.   |
| Sécurité  | : Nivocode.   |
| Assistance  | : Amplificateur simple, Ø 8".   |
| Maître cylindre   | : Tandem, Ø 19 mm, course 30 mm.  |
| Correcteur  | : Double, asservi à la charge.  |
| Freins avant  |   |
| • Type  | : Disques ventilés, Ø 238 mm, épaisseur 20 mm.                          |
| • Cylindre de roues                                     | : Ø 48 mm.  |
| • Surface frottante des plaquettes<br>neuves par train  | : 140 cm <sup>2</sup> .   |
| Freins arrière  |   |
| • Type  | : Tambours, Ø 180 mm, piste 40 mm, avec rattrapage automatique d'usure. |
| • Cylindre de roues                                     | : Ø 22 mm.  |
| • Surface frottante des garnitures<br>neuves, par train | : 226 cm <sup>2</sup> .   |
| Frein à main  | : A commande par câble, agissant sur les tambours arrière.              |

## ROUES

|            |                                   |
|------------|-----------------------------------|
| Matériau   | : Alliage léger.                  |
| Dimensions | : 5,50 J 14 4 CH 36.              |
| Fixation   | : 4 vis sur $\varnothing$ 100 mm. |

## PNEUMATIQUES

|               |                                 |
|---------------|---------------------------------|
| Type          | : Radial, à chambre incorporée. |
| Dimensions    | : 175/65 HR 14.                 |
| Développement | : 1,760 m.                      |

## CAPACITES (litres)

|                            |                       |
|----------------------------|-----------------------|
| Réservoir à carburant      | : 47.                 |
| Circuit de refroidissement | : 6,9.                |
| Huile moteur               | : 3,7 + 0,5 (filtre). |
| Huile boîte de vitesses    | : 3,4.                |

## CHARGEMENT

|                              |                             |
|------------------------------|-----------------------------|
| Surface (en m <sup>2</sup> ) | :                           |
| Volume (en l)                | : 338 (mini) à 1200 (maxi). |

## POIDS (en kilogrammes)

|                                   |         |
|-----------------------------------|---------|
| A vide, en ordre de marche        | : 915.  |
| Sur l'avant                       | : 555.  |
| Sur l'arrière                     | : 360.  |
| Total maxi autorisé (PTAC)        | : 1315. |
| Sur l'avant                       | : 667.  |
| sur l'arrière                     | : 648.  |
| Charge utile y compris conducteur | : 400.  |
| Total roulant (PTR)               | : 2165. |
| Remorque non freinée, maxi        | : 455.  |
| Remorque freinée, maxi            | : 850.  |
| Charge maxi sur galerie de toit   | : 60.   |
| Rampe maxi de démarrage au PTR    | : 12%.  |

## CONSOMMATION (l/100 km)

|                 |         |
|-----------------|---------|
| A 90 km/h       | : 6,2.  |
| A 120 km/h      | : 7,9.  |
| En cycle urbain | : 8,9.  |
| Moyenne UTAC    | : 7,66. |

## PERFORMANCES

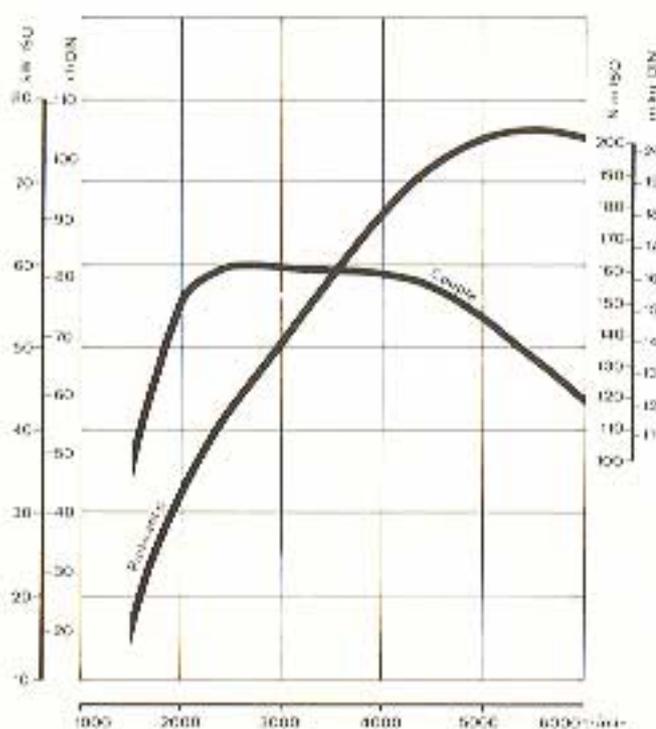
|                     |         |
|---------------------|---------|
| Vitesse maxi (km/h) | : 186.  |
| 0-400 m (s)         | : 16,0. |
| 0-1000 m (s)        | : 30,0. |
| 0-100 km/h (s)      | : 9,0.  |

## ENTRETIEN

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| 1 <sup>re</sup> révision avec vidange | : Entre 1 000 et 3 000 km.                      |
| Vidange moteur                        | : Tous les 7 500 km.                            |
| Vidange boîte de vitesses             | : Tous les 60 000 km.                           |
| Entretien, mise au point              | : Suivant le programme d'entretien différencié. |

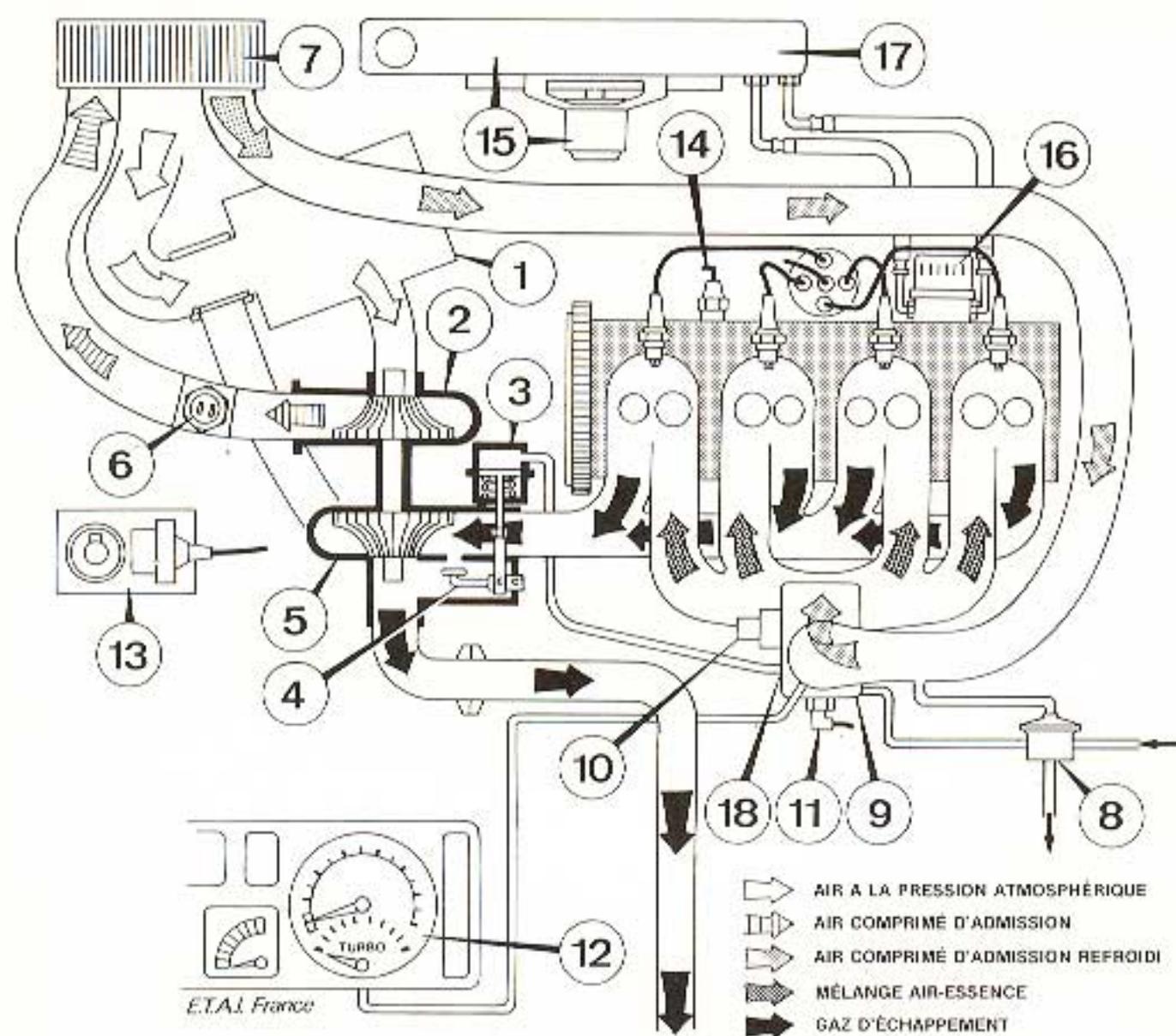
## LES OPTIONS

Peinture métallisée vernie.  
Peinture noire vernie.  
Toit ouvrant coulissant en tôle, à commande manuelle.  
Conditionnement d'air.



**CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES**

|                          |                                     |
|--------------------------|-------------------------------------|
| Type                     | : C11                               |
| Carburant                | : Super                             |
| Architecture             | : 4 cylindres en ligne, verticaux   |
| Matériau                 | : Bloc fonte, culasse alliage léger |
| Vilebrequin              | : 5 paliers                         |
| Alésage x course         | : 76 x 77 mm                        |
| Cylindrée                | : 1 397 cm <sup>3</sup>             |
| Rapport volumétrique     | : 8 : 1                             |
| Puissance maxi ISO (DIN) | : 77 kW (105 ch) à 5 500 tr/min     |
| Couple maxi ISO (DIN)    | : 162 Nm (16,5 mkg) à 2 500 tr/min  |
| Distribution             | : 1 arbre à cames latéral           |
| Loi d'arbre à cames      | : 12°, 56°, 56°, 12°                |
| Allumage                 | : Electronique intégral             |
| Alimentation             | : Carburateur soufflé et turbo      |
| Refroidissement          | : Liquide, sous pression            |
| Application              | : RENAULT 11 Turbo                  |



- |  |   |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>1. Filtre à air avec volet thermostatique</li> <li>2. Compresseur</li> <li>3. Capsule de régulation de pression</li> <li>4. Clapet de dérivation des gaz d'échappement</li> <li>5. Turbine</li> <li>6. Pressostat de sécurité</li> <li>7. Echangeur air-air avec volet thermostatique</li> <li>8. Régulateur de pression d'essence</li> <li>9. Carburateur «soufflé»</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>10. Enrichisseurs étagés</li> <li>11. Thermocontact du système anti-percolation</li> <li>12. Manomètre de tableau de bord</li> <li>13. Allumage électronique intégral</li> <li>14. Détecteur de cliquetis</li> <li>15. Radiateur et son motoventilateur</li> <li>16. Filtre à huile</li> <li>17. Radiateur huile-eau</li> <li>18. Prise de pression pour la capsule de régulation</li> </ul> |
|--|---|

|                                     |    | RENAULT                    | RENAULT                    | RENAULT               | RENAULT 18 Turbo           |         | RENAULT                    |
|-------------------------------------|----|----------------------------|----------------------------|-----------------------|----------------------------|---------|----------------------------|
|                                     |    | 5 Alpine Turbo             | 5 Turbo 2                  | 11 Turbo              | berline                    | break   | Fuego Turbo                |
| <b>GENERALITES</b>                  |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Puissance fiscale (France)          |    | 7                          | 6                          | 6                     | 7                          | 7       | 7                          |
| Type Mines                          |    | 122 B 00                   | 822 000                    | C 37500               | 134 500                    | 135 500 | 136 500                    |
| <b>MOTEUR</b>                       |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Nombre de cylindres                 |    | 4                          | 4                          | 4                     | 4                          |         | 4                          |
| Cylindrée (cm <sup>3</sup> )        |    | 1 397                      | 1 397                      | 1 397                 | 1 565                      |         | 1 565                      |
| Rapport volumétrique                |    | 8,6:1                      | 7,3:1                      | 8:1                   | 8,6:1                      |         | 8:1                        |
| Puissance maxi kW ISO (ch DIN)      |    | 81 (110)                   | 118 (160)                  | 77 (105)              | 92 (125)                   |         | 97 (132)                   |
| Régime correspondant (tr/min)       |    | 6 000                      | 6 000                      | 5 500                 | 5 500                      |         | 5 500                      |
| Couple maxi Nm ISO (mkg DIN)        |    | 149 (15,2)                 | 221 (22,5)                 | 162 (16,5)            | 181 (18,5)                 |         | 200 (20,4)                 |
| Régime correspondant (tr/min)       |    | 4 000                      | 3 250                      | 2 500                 | 2 500                      |         | 3 000                      |
| <b>BOITE DE VITESSES</b>            |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Nombre de rapports avant            |    | 5                          | 5                          | 5                     | 5                          |         | 5                          |
| Vitesse en km/h à 1 000 tr/min      |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| 1 <sup>re</sup>                     |    | 7,051                      | 8,486                      | 8,401                 | 7,046                      |         | 7,04                       |
| 2 <sup>e</sup>                      |    | 12,369                     | 13,864                     | 14,097                | 13,245                     |         | 13,24                      |
| 3 <sup>e</sup>                      |    | 19,105                     | 20,669                     | 19,672                | 20,457                     |         | 20,45                      |
| 4 <sup>e</sup>                      |    | 26,129                     | 26,999                     | 26,863                | 29,700                     |         | 29,70                      |
| 5 <sup>e</sup>                      |    | 31,263                     | 32,886                     | 34,285                | 36,780                     |         | 36,78                      |
| <b>DIRECTION</b>                    |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Manuelle - Assistée (OP: option)    |    | Manuelle - OP              | Manuelle                   | Manuelle              | Manuelle - OP              |         | Assistée                   |
| Démultiplication au point milieu    |    | 20:1 - 17,5:1              | 17:1                       | 19,5:1                | 20,87:1 - 16,4:1           |         | 16,4:1                     |
| <b>TRAINS ET SUSPENSIONS</b>        |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Train avant                         |    | Quadrilatères transversaux | Quadrilatères transversaux | Mac Pherson triangulé | Quadrilatères transversaux |         | Quadrilatères transversaux |
| Flexibilité (mm/100 kg)             |    | 30                         | 38                         | 30                    | 33                         |         | 33                         |
| Train arrière                       |    | Bras tirés                 | Quadrilatères              | Bras tirés            | Axe rigide variable        |         | Axe rigide                 |
| Flexibilité (mm/100 kg)             |    | 27                         | 22                         | 38                    | 32                         |         | 32                         |
| <b>ROUES</b>                        |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| AV                                  |    | Alu 5,5 J 13               | Alu TRX 135 x 340          | Alu 5,5 J 14          | Alu 5,5 B 14               |         | Alu 5,5 J 14               |
| AR                                  |    | Alu 5,5 J 13               | Alu TRX 195 x 365          | Alu 5,5 J 14          | Alu 5,5 B 14               |         | Alu 5,5 J 14               |
| <b>PNEUMATIQUES</b>                 |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| AV                                  |    | 155/70 HR 13               | 190/55 VR 340              | 175/65 HR 14          | 165/65 HR 14               |         | 185/65 HR 14               |
| AR                                  |    | 155/70 HR 13               | 220/55 VR 365              | 175/65 HR 14          | 185/65 HR 14               |         | 185/65 HR 14               |
| <b>FREINAGE</b>                     |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Bisques (D), ventilés (DV)          | AV | DV-228                     | DV-260                     | DV-238                | DV-259                     |         | DV-259                     |
| Tambours (T) et $\varnothing$ en mm | AR | D-228                      | DV-260                     | T-180                 | D-254                      |         | D-254                      |
| Amplificateur $\varnothing$ "       |    | 6                          | 6                          | 8                     | 9                          |         | 9                          |
| <b>RESERVOIR</b>                    |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Capacité en litres                  |    | 53                         | 93                         | 47                    | 53                         | 57      | 57                         |
| <b>POIDS (en kg)</b>                |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| A vide en ordre de marche           |    | 870                        | 970                        | 915                   | 1 040                      | 1 115   | 1 060                      |
| Total autorisé                      |    | 1 270                      | 1 240                      | 1 315                 | 1 440                      | 1 540   | 1 380                      |
| Maxi remorque non freinée           |    | 430                        | —                          | 455                   | 520                        | 550     | 520                        |
| Maxi remorque freinée               |    | 625                        | —                          | 800                   | 1 000                      | 900     | 1 000                      |
| <b>CONSOMMATION (l/100 km)</b>      |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| à 90 km/h                           |    | 6,3                        | 7,1                        | 6,2                   | 5,5                        | 6,2     | 5,7                        |
| à 120 km/h                          |    | 8,5                        | 10,0                       | 7,9                   | 7,7                        | 8,3     | 7,7                        |
| en cycle urbain                     |    | 9,1                        | 11,2                       | 8,9                   | 9,7                        | 9,7     | 10,5                       |
| <b>PERFORMANCES</b>                 |    |                            |                            |                       |                            |         |                            |
| Vitesse maxi (km/h)                 |    | 186                        | 200                        | 186                   | 195                        | 190     | + 200                      |
| 0-400 m (secondes)                  |    | 16,5                       | 15,0                       | 16,0                  | 16,9                       | 17,2    | 16,5                       |
| 0-1 000 m (secondes)                |    | 31,0                       | 27,8                       | 30,0                  | 31,2                       | 32,2    | 30,0                       |
| 0-100 km/h (secondes)               |    | 9,1                        | 6,9                        | 9,0                   | 10,0                       | 10,2    | 9,5                        |

**LES NOUVEAUTÉS**

La Renault 11 Turbo dispose d'un très haut niveau d'équipement, qui combiné à sa motorisation sportive, en fait le haut de gamme de la famille Renault 11

Elle reprend tous les équipements de la Renault 11 TXE, tels que :

- les projecteurs halogènes type H 1
- les feux anti-brouillard, intégrés au bouclier
- les vitres et le pare-brise teintés
- les lève-vitres électriques à l'avant
- le rétroviseur extérieur réglable de l'intérieur
- le becquet arrière
- l'essuie-lunette arrière
- la lunette arrière chauffante
- le feu de brouillard
- les feux de recul
- le bouchon d'essence fermant à clé
- les lave-projecteurs sous pression
- le pré-équipement radio
- la condamnation des portes électromotorisée
- la télécommande à infrarouge des portes
- le compte-tours électronique
- le thermomètre de température d'eau
- les ceintures de sécurité à enrouleur à l'avant et à l'arrière
- la fonctionnalité arrière, 1/3 - 2/3
- les vitres de custode entrebaillantes
- le réglage en site des projecteurs, depuis l'intérieur
- le spot de lecture côté passager

A l'ensemble des équipements déjà connus, s'ajoutent ceux qui sont particuliers à la Renault 11 Turbo :

- les jantes en alliage léger de 5,5 J14
- les pneus, taille basse, de 175/65 HR 14
- le bouclier avant intégrant un spoiler plus grand
- les baguettes de jet d'eau et de bas de caisse de couleur noire
- les strappings de côté de caisse
- l'avertisseur à compresseur
- le volant à 4 branches, gainé de cuir
- le levier de vitesse avec pommeau gainé de cuir
- le patin élargi de pédale d'accélérateur
- l'ordinateur de bord
- le tachymètre électrique
- l'information polyvalente niveau d'huile/pression d'huile
- le manomètre de pression de suralimentation
- les sièges avant, monospace, pétales, avec appuie-tête rapporté
- la sellerie des sièges, fond uni avec rayures
- la sellerie des panneaux de porte et des panneaux arrière.

**LES TEINTES ET LA SELLERIE**

| Teintes                          | Opagues           |                       |                   | Métallisées vernies |                       |                       |
|----------------------------------|-------------------|-----------------------|-------------------|---------------------|-----------------------|-----------------------|
|                                  | Blanc 355         | Rouge 705             | Noir 694          | Argent 620          | Schiste 402           | Azur 466              |
| <b>Sellerie</b><br>Draps velours | Sable rayé marron | Anthracite rayé rouge | Sable rayé marron | Sable rayé marron   | Anthracite rayé rouge | Anthracite rayé rouge |

**LES OPTIONS**

- La peinture métallisée vernie.
- La peinture noire vernie.
- Le toit ouvrant coulissant, en tôle, à commande manuelle.
- Le conditionnement d'air.

|                                   | RENAULT<br>11<br>Turbo | ALFA<br>Ti 1,5 l<br>Sprint | FIAT<br>Ritmo<br>105 TC | FORD<br>Escort<br>XR3i | OPEL<br>Kadet GTE<br>3 portes | PEUGEOT<br>205<br>GTI | VW<br>Golf II GTI<br>3 portes |
|-----------------------------------|------------------------|----------------------------|-------------------------|------------------------|-------------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| Puissance administrative (France) | 6                      | 8                          | 8                       | 8                      | 8                             | 8                     | 9                             |
| <b>MOTEUR</b>                     |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| Cylindrée (cm <sup>3</sup> )      | 1 397                  | 1 490                      | 1 585                   | 1 597                  | 1 796                         | 1 580                 | 1 781                         |
| Puissance maxi en ch DIN          | 105                    | 105                        | 105                     | 105                    | 115                           | 105                   | 112                           |
| à tr/min                          | 5 500                  | 6 000                      | 6 100                   | 6 000                  | 5 800                         | 6 250                 | 5 500                         |
| Couple maxi en mkg DIN            | 16,5                   | 13,6                       | 13,6                    | 14,1                   | 15,1                          | 13,7                  | 15,8                          |
| à tr/min                          | 2 500                  | 4 000                      | 3 800                   | 4 800                  | 4 800                         | 4 000                 | 3 100                         |
| Rapport volumétrique              | 8 : 1                  | 9,5 : 1                    | 9,3 : 1                 | 9,5 : 1                | 9,2 : 1                       | 10,2 : 1              | 10,0 : 1                      |
| <b>BOITE DE VITESSES</b>          |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| Vitesse en km/h à 1 000 tr/min    |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| en 4 <sup>e</sup>                 | 26,86                  |                            | 24,9                    |                        |                               | 24,32                 | 25,50                         |
| en 5 <sup>e</sup>                 | 34,28                  | 30,5                       | 30,1                    | 32,5                   | 38,6                          | 30,06                 | 32,21                         |
| <b>DIMENSIONS</b>                 |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| Longueur H.T. (m)                 | 3,98                   | 4,02                       | 4,01                    | 3,97                   | 3,99                          | 3,70                  | 3,98                          |
| Empattement (m)                   | 2,48                   | 2,46                       | 2,44                    | 2,40                   | 2,42                          | 2,42                  | 2,47                          |
| <b>POIDS</b>                      |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| à vide (kg)                       | 915                    | 915                        | 905                     | 935                    | 980                           | 850                   | 920                           |
| <b>PERFORMANCES</b>               |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| Vitesse maxi (km/h)               | 186                    | + 180                      | 180                     | 186                    | 187                           | 190                   | 191                           |
| 0-400 m D.A. (s)                  | 16                     |                            |                         |                        | 16,7                          | 16,7                  |                               |
| 0-1 000 m D.A. (s)                | 30                     | 31,6                       | 31,1                    | 32,8                   | 31,4                          | 31                    |                               |
| 0 à 100 km/h (s)                  | 9                      |                            | 9,5                     | 9,6                    | 9,5                           | 9,5                   | 9,7                           |
| <b>CONSOMMATION</b>               |                        |                            |                         |                        |                               |                       |                               |
| à 90 km/h (l/100 km)              | 6,2                    | 6,3                        | 6,3                     | 6,4                    | 5,7                           | 5,6                   | 5,8                           |
| à 120 km/h (l/100 km)             | 7,9                    | 8,2                        | 8,4                     | 8,1                    | 7,6                           | 7,3                   | 7,6                           |
| cycle urbain (l/100 km)           | 8,9                    | 11,4                       | 9,9                     | 10,6                   | 11,0                          | 8,7                   | 10,3                          |
| moyenne U.T.A.C. (l/100 km)       | 7,66                   | 8,63                       | 8,2                     | 8,36                   | 8,1                           | 7,2                   | 7,9                           |

Document non publiable

Source : documents constructeurs et presse spécialisée

## LES EVOLUTIONS DU MOTEUR

### PAR RAPPORT A CELUI DE LA RENAULT 5 ALPINE TURBO

Le moteur de la Renault 11 Turbo, appartient à la grande famille des «cléon-fontes» ou type C, puisqu'il s'agit du type C1J-L760.

Par rapport au moteur de la Renault 5 Alpine Turbo, qui est de la même famille, il existe à la fois des différences dans les composants et des différences dans le principe de la suralimentation.

|                             | 5 Alpine Turbo             | 11 Turbo                    |
|-----------------------------|----------------------------|-----------------------------|
| Type du moteur              | C6J - D750                 | C1J-L760                    |
| Disposition                 | Longitudinale              | Transversale                |
| Cylindrée                   | 1397 cm <sup>3</sup>       | 1397 cm <sup>3</sup>        |
| Alésage x course            | 77 x 76 mm                 | 77 x 76 mm                  |
| Rapport volumétrique        | 8,6 : 1                    | 8 : 1                       |
| Culasse                     | Hémisphérique              | En toit                     |
| Soupapes                    | En «V»                     | En ligne                    |
| Carburateur                 | «Aspiré»                   | «Soufflé»                   |
| Echangeur air-air           | Sans                       | Avec                        |
| Turbocompresseur            | Garrett T3                 | Garrett T2                  |
| Radiateur d'huile           | Type «Air-Huile»           | Type «Eau-Huile»            |
| Pression de suralimentation | 420 ± 30 mbar              | 620 ± 30 mbar               |
| Puissance                   | 110 ch DIN à 6 000 tr/min. | 105 ch DIN à 5 500 tr/min   |
| Couple                      | 15 mkg DIN à 4 000 tr/min  | 16,5 mkg DIN à 2 500 tr/min |

On constate finalement, au seul plan des performances, une légère baisse de puissance, mais un gain appréciable en couple tant au niveau de la valeur que du régime.

Il en résulte d'excellentes reprises pour la Renault 11 Turbo, dans sa catégorie :

|                         |                     |                     |
|-------------------------|---------------------|---------------------|
| Poids à vide            | 870 kg              | 915 kg              |
| S                       | 1,73 m <sup>2</sup> | 1,85 m <sup>2</sup> |
| Cx                      | 0,38                | 0,37                |
| S. Cx                   | 0,66                | 0,68                |
| Vitesse maximale        | 186 km/h            | 186 km/h            |
| 0-400 m                 | 16,5 s              | 16 s                |
| 0-1000 m                | 31 s                | 30 s                |
| 0-100 km/h              | 9,1 s               | 9 s                 |
| Consommation (l/100 km) |                     |                     |
| à 90 km/h               | 6,3                 | 6,2                 |
| à 120 km/h              | 8,5                 | 7,9                 |
| en cycle urbain         | 9,1                 | 8,9                 |
| moyenne UTAC            | 7,9                 | 7,66                |

### PAR RAPPORT A CELUI DE LA RENAULT 11 GTL

En fait le moteur de la Renault 11 Turbo (type C1J-L760) est proche de celui de la Renault 11 GTL (type C1J-J715) dont il reprend l'architecture avec une culasse à soupapes en ligne. Pour pouvoir être suralimenté, il a subi un certain nombre de modifications touchant essentiellement : les composants internes, le graissage, le refroidissement, l'allumage, et l'alimentation.

#### Les composants internes

Les principales pièces spécifiques sont les suivantes :

- Les pistons et leurs segments coup de feu et racleur.
- la culasse (traitement thermique et hauteur spécifiques) et son joint.
- Les soupapes d'échappement, avec queue chromée et tulipe en Resistel stellite.
- Les collecteurs d'admission et d'échappement et leur joint.

#### Le graissage

- La pompe à huile est spécifique, de type à engrenages intérieurs.
- Le carter d'huile est cloisonné pour éviter les déjaugages.
- Au niveau de la rampe de culbuteurs, le graissage est amélioré.
- Le circuit de réaspiration des vapeurs d'huile est classique. A partir d'un raccord en «Té» situé sur le cache-culbuteurs, elle est contrôlée côté pied de carburateur par un ajutage Ø 1,7 mm et côté entrée compresseur par un ajutage Ø 6 mm. Il est à remarquer la présence d'un clapet anti-retour côté carburateur pour éviter de «souffler» dans le circuit de réaspiration, en phase de suralimentation.

— Le refroidissement de l'huile est effectué par une circulation de cette dernière dans une des boîtes à eau du radiateur, à partir de l'embase du filtre à huile.

— La lubrification du turbo est classique avec piquage sur la rampe principale du moteur au niveau du manoccontact et retour, par gravité, vers le carter inférieur. On peut noter sur l'alimentation la présence d'un clapet anti-décharge évitant à la canalisation de se vidanger après l'arrêt du moteur et permettant donc un rétablissement rapide de la pression lors de la mise en route.

### **Le refroidissement**

— La pompe à eau est spécifique, avec débit augmenté de 20% par rapport à celui de la pompe de série.

— Le radiateur est particulier, avec échangeur eau-huile incorporé dans la boîte à eau.

— Le vase d'expansion, de type chaud, est à circulation permanente pour favoriser le dégazage du circuit.

— Pour éviter la percolation et faciliter les départs à chaud, le motoventilateur du radiateur est également piloté par un thermocontact situé sur le pied du carburateur. Ainsi, lors de l'arrêt du moteur, ce thermocontact, par l'intermédiaire d'un relais temporisé, alimente le motoventilateur, pendant une durée maximale de 14 minutes, pour refroidir l'environnement du carburateur.

### **L'allumage**

— L'allumage est du type électronique intégral (AEI) avec détecteur de cliquetis et loi spécifique REO37.

— Les bougies sont soit des Champion N3G soit des Eyquem 805 LP.

— Un pressostat de sécurité est situé sur la canalisation d'air entre l'échangeur air-air et le compresseur. Pour une pression de suralimentation supérieure à 900/1 000 mbar, il coupe complètement l'allumage par l'intermédiaire d'un relais.

### **L'alimentation en air**

L'alimentation en air du carburateur est assurée par un filtre à air avec volet thermostatique et par un échangeur air-air disposant également d'un volet thermostatique. Ces volets permettent de stabiliser le plus possible la température de l'air pour éviter soit d'approcher le cliquetis, soit de provoquer des pertes de performance, soit d'entraîner du givrage.

D'autre part la présence de l'échangeur air-air, qui ramène la température de l'air comprimé, de plus de 100°C à environ 50-60°C est très favorable pour trois raisons :

— Elle permet d'améliorer le remplissage par augmentation de la densité de l'air.

— Elle renforce la tenue mécanique du moteur par augmentation de la garde au cliquetis.

— Elle permet de maintenir, un rapport volumétrique élevé, améliorant le rendement aux charges partielles.

### **L'alimentation en essence**

La pompe à essence :

Elle est du type multicellulaire à rouleaux, entraînée par un moteur électrique à excitation permanente. Sa fixation comporte un élément filtrant. Elle est située le long du longeron arrière droit.

La pompe est commandée par l'intermédiaire d'un relais tachymétrique recevant les impulsions du circuit d'allumage. Le débit (80 l/h) et la pression (environ 3 bars) sont largement supérieurs aux besoins du moteur.

Le filtre à essence :

Il est placé sous le plancher, en aval de la pompe à essence.

Le régulateur de pression d'essence :

Il est fixé le long de la chapelle d'amortisseur avant droit. Il comporte un ensemble membrane-clapet, chargé par un ressort taré à 275 mbar. Sous l'action du ressort et de la pression de suralimentation, le clapet permet de maintenir une pression d'essence dans le circuit d'alimentation, par obturation du retour vers le réservoir. On obtient ainsi, quelle que soit la pression de suralimentation, une pression d'essence supérieure de 275 mbar à la pression d'air.

De ce point de vue le carburateur fonctionne dans les mêmes conditions qu'un carburateur de moteur atmosphérique.

### **Le carburateur**

C'est un carburateur simple corps, Solex 32 DIS-804 «soufflé», solution qui présente, entre autres, l'avantage de pouvoir utiliser un échangeur air-air, mais qui nécessite une étanchéité parfaite.

Sur le plan technologique, sa fonderie est réalisée non plus en zamac mais en magnésium. Ce dernier offre, en effet, une bien meilleure rigidité, en particulier au niveau des plans de joint et bien sûr un gain de poids (près d'1 kg).

Pour assurer une bonne étanchéité, le joint de cuve est spécial, l'axe de papillon dispose de 2 joints à lèvres, le gicleur de ralenti et la vis de richesse dispose d'un joint torique, et les membranes sont renforcées.

Si les circuits principaux restent classiques, le carburateur soufflé nécessite des circuits d'enrichissement particuliers, il y a :

— un premier étage, à aiguille, pour les charges moyennes,

— un deuxième étage, tout ou rien, à bille, s'ajoutant au précédent pour le fonctionnement à pleine charge.

Nota : le débitmètre pour l'ordinateur de bord, est placé entre le régulateur et le carburateur.

### **Le turbocompresseur**

Le moteur de la Renault 11 Turbo est équipé d'un turbocompresseur Garrett type T2. C'est la première utilisation de ce nouveau type de turbo sur un moteur Renault. En effet, jusqu'ici, tant en essence qu'en diesel, il avait toujours été utilisé le Type T3.

Le type T2 se présente comme une miniaturisation du type T3. Sa longueur est plus faible d'environ 15% et son poids de 40%. Il pèse environ 4,5 kg. Il reste classique dans son principe et conserve entre autres le clapet de régulation intégré et commandé par un verin pneumatique. Ce dernier est toutefois remplaçable séparément en après-vente. Les dimensions réduites ont entraîné une nouvelle fixation des carters de compresseur et de turbine, réalisée par clips, sur le palier central. D'autre part malgré le volume plus faible, un nouveau dessin du palier central a permis une dissipation thermique aussi bonne que celle réalisée par le T3.

Le poids de l'ensemble tournant est moitié de celui du T3 et son moment d'inertie est du tiers. Comme de plus le T2 tourne plus vite que le T3 pour un même régime moteur, il en résulte une réduction du temps de réponse.

## LES EVOLUTIONS DE LA TRANSMISSION

### L'EMBRAYAGE

Renforcé, il est du type 200 DC 410 et comporte un disque spécifique, le volant étant lui-même particulier.

### LA BOÎTE - PONT

La boîte JB3-002 est dérivée des boîtes JB, 5 vitesses, équipant les Renault 11.

Elle se caractérise par les éléments suivants :

- un rapport de 1<sup>re</sup> spécifique (11 x 34), «long»,
- un rapport de 2<sup>e</sup> spécifique (19 x 35),
- un rapport de pont spécifique (15 x 61)
- une «ouverture» plus faible que celle des boîtes des autres Renault 11, la vitesse de pointe étant toutefois atteinte en 5<sup>e</sup>.

Elle dispose aussi de modifications sur la commande visant à améliorer la sélection sur tous les rapports et à réduire les jeux. D'autre part la dureté des verrouillages a été augmentée.

## LES EVOLUTIONS DU CHÂSSIS

Si l'architecture générale reste celle d'une Renault 11, avec train avant Mac Pherson triangulé à déport négatif et train arrière à bras tirés avec barres de torsion, la Renault 11 Turbo subit quelques aménagements pour adapter son comportement à sa motorisation.

### LA SUSPENSION

La hauteur de caisse est surbaissée de 30 mm à l'avant et de 20 mm à l'arrière.

A l'avant, les ressorts et les amortisseurs sont spécifiques, tandis que la barre anti-roulis reste celle de série, avec un diamètre de 23 mm.

A l'arrière, les barres de torsion ont un diamètre de 19,5 mm, au lieu de 18,5 mm, les amortisseurs sont spécifiques et la barre anti-roulis a un diamètre plus fort : 23,5 mm.

### LA DIRECTION

La direction à crémaillère est plus directe puisqu'elle dispose d'un rapport de démultiplication de 19,5 : 1. Une autre particularité concerne sa fixation qui est souple et non plus rigide, grâce à l'interposition de bagues élastiques entre le carter et les brides de fixation. Enfin la crémaillère a une position plus basse que celle des autres Renault 11.

### LE TRAIN AVANT

Il dispose d'une épure modifiée, avec une ouverture initiale supérieure à celle de série et des variations de parallélisme spécifiques lors des débattements de roue.

### LE TRAIN ARRIÈRE

Les bras sont renforcés et les réglages sont particuliers tant au niveau du carrossage négatif que du parallélisme.

### LES ROUES ET PNEUMATIQUES

Les roues en alliage léger de 5,5 J14 4-CH 36 ont un dessin qui leur est propre. Les pneus sont des «taille basse», 175/65HR14, Pirelli P6 ou Michelin MXV.

### LES FREINS

Le circuit, en X, reprend des éléments connus. Toutefois les disques avant sont ventilés et non plus pleins, tandis que les plaquettes sont spécifiques : Textar 269. On peut encore noter que le piquage de dépression du servo-frein, dispose d'un clapet anti-retour au niveau du collecteur d'admission. On évite ainsi d'envoyer de l'air sous pression vers le servo-frein.

## LES EVOLUTIONS DE CARROSSERIE

Le bouclier avant est spécifique. Il dispose d'un spoiler intégrant, des phares anti-brouillard et la prise d'air de l'échangeur air-air. Le Cx est de 0,37, le maître-couple S de 1,85 m<sup>2</sup>, d'où une valeur de S. Cx de 0,68.

21 VERSIONS: — 6 coachs 3 portes  
— 13 berlines 5 portes  
— 2 «Société» 3 portes

|  | 11 TC    | 11 GTC   | 11 TL    | 11 GTL        | 11 Auto et 11 Auto Electronic |
|--|----------|----------|----------|---------------|-------------------------------|
| <b>MOTEUR</b>  |          |          |          |               |                               |
| Essence 1 108 cm <sup>3</sup><br>34,5 kW ISO (48 ch DIN) à 5 250 tr/min<br>70,5 Nm ISO (8,15 mKg DIN) à 2 500 tr/min           | ●        | ●        |          |               |                               |
| Essence 1 397 cm <sup>3</sup><br>43 kW ISO (60 ch DIN) à 5 250 tr/min<br>100 Nm ISO (10,4 mKg DIN) à 3 000 tr/min              |          |          | ●        | ●             |                               |
| Essence 1 397 cm <sup>3</sup><br>49 kW ISO (68 ch DIN) à 5 250 tr/min<br>104 Nm ISO (10,8 mKg DIN) à 3 000 tr/min              |          |          |          |               | ●                             |
| Essence 1 397 cm <sup>3</sup><br>52 kW ISO (72 ch DIN) à 5 750 tr/min<br>104 Nm ISO (10,8 mKg DIN) à 3 500 tr/min              |          |          |          |               |                               |
| Essence 1 721 cm <sup>3</sup><br>59 kW ISO (82 ch DIN) à 5 000 tr/min<br>133 Nm ISO (13,9 mKg DIN) à 3 250 tr/min              |          |          |          |               |                               |
| Essence 1 397 cm <sup>3</sup> suralimenté<br>77 kW ISO (105 ch DIN) à 5 500 tr/min<br>162 Nm ISO (16,5 mKg DIN) à 2 500 tr/min |          |          |          |               |                               |
| Diesel 1 595 cm <sup>3</sup><br>40 kW ISO (55 ch DIN) à 4 800 tr/min<br>100 Nm ISO (10,4 mKg DIN) à 2 250 tr/min               |          |          |          |               |                               |
| <b>BOÎTE DE VITESSES</b>   |          |          |          |               |                               |
| 3 vitesses automatiques  |          |          |          |               | ●                             |
| 4 vitesses mécaniques  | ●        | ●        | ●        |               |                               |
| 5 vitesses mécaniques  |          |          |          | ●             |                               |
| <b>PUISSANCE ADMINISTRATIVE (France)</b>   | 5        | 5        | 7        | 7             | 6                             |
| <b>CARROSSERIE</b>   | 3 portes | 5 portes | 5 portes | 3 ou 5 portes | 5 portes                      |
| <b>PERFORMANCES</b>  |          |          |          |               |                               |
| Vitesse maximale en (km/h)   | 138      | 138      | 151      | 156           | 156                           |
| <b>CONSOMMATION (litres/100 km)</b>  |          |          |          |               |                               |
| à 90 km/h  | 5,4      | 5,4      | 5,3      | 5,1           | 6,2                           |
| à 120 km/h   | 7,4      | 7,4      | 7,1      | 6,9           | 7,8                           |
| Selon le cycle urbain  | 7,1      | 7,1      | 7,4      | 7,4           | 8,2                           |
| Moyenne UTAC   | 6,63     | 6,63     | 6,60     | 6,46          | 7,40                          |

| 11 GTS | 11 TSE<br>et 11 TSE<br>Electronic | 11 GTX | 11 TXE<br>et 11 TXE<br>Electronic | 11 Turbo | 11 GTD<br>11 TDE | 11 TC<br>Société | 11 TD<br>Société |
|--------|-----------------------------------|--------|-----------------------------------|----------|------------------|------------------|------------------|
|--------|-----------------------------------|--------|-----------------------------------|----------|------------------|------------------|------------------|

|          |          |               |               |          |          |          |          |
|----------|----------|---------------|---------------|----------|----------|----------|----------|
|          |          |               |               |          |          | ●        |          |
| ●        | ●        |               |               |          |          |          |          |
|          |          | ●             | ●             |          |          |          |          |
|          |          |               |               | ●        |          |          |          |
|          |          |               |               |          | ●        |          | ●        |
|          |          |               |               |          |          | ●        |          |
| ●        | ●        | ●             | ●             | ●        | ●        |          | ●        |
| 7        | 7        | 7             | 7             | 6        | 5        | 6        | 6        |
| 5 portes | 5 portes | 3 ou 5 portes | 3 ou 5 portes | 3 portes | 5 portes | 3 portes | 3 portes |
| 165      | 165      | 170           | 170           | 186      | 148      | 138      | 148      |
| 5,2      | 5,2      | 5,2           | 5,2           | 6,2      | 4,4      | 5,4      | 4,4      |
| 7,1      | 7,1      | 6,7           | 6,7           | 7,9      | 6,3      | 7,4      | 6,3      |
| 8,8      | 8,8      | 8,8           | 8,8           | 8,9      | 6,9      | 7,1      | 6,9      |
| 7,03     | 7,03     | 6,9           | 6,9           | 7,66     | 5,86     | 6,63     | 5,86     |











