



Photos X. de Nombal

Star de la scène française des grandes routières, la Renault 25 l'est incontestablement. Depuis sa commercialisation début 84, elle réalise d'étonnants scores de vente en France. Il n'y a aucune raison pour que cela change en 88. En effet, la 505 (8 ans) et surtout la CX (13 ans !) descendent inexorablement vers les profondeurs. Or leurs remplaçantes

RENAULT 25 V6 STAR... A LA FRANÇAISE

ne sont attendues qu'à l'horizon 89. En revanche, hors de nos frontières, le fleuron de la « future ex-Régie » aura toujours du mal à se hisser au rang des stars internationales. Les « Série 200/300 » Mercedes, l'Audi 100/200 et la nouvelle « Série 5 » BMW, annoncée pour le printemps, restent hors de sa portée. Renault est affublé d'une image de constructeur « populaire » et l'a bien mérité. La R30, disparue et peu regrettée, ne risquait pas de hisser le losange vers le « haut de gamme ». La R25, au contraire, marque une réelle volonté de la Régie : celle de se rapprocher, V6 Turbo en tête, des insolentes allemandes. Ses principaux atouts sont l'aérodynamisme, la tenue de route, le confort de suspension, la sobriété ou les performances, voire les deux pour certains modèles. Toutefois, elle avoue encore des lacunes. La principale restant une qualité de fabrication inférieure (mais pour un prix qui l'est aussi, faut-il préciser).

La R 25 V6 fut le porte-drapeau de la gamme lors de son lancement, en attendant l'actuel vaisseau amiral : la V6 Turbo. Dotée de bonnes qualités mais aussi de réels défauts, elle a honnêtement rempli sa mission. Aujourd'hui, elle se présente avec un moteur revu et corrigé ... il en avait bien besoin !

La R25 est une vaste berline, dotée d'un hayon. Cet apport fonctionnel n'est pas forcément qu'un avantage. Apprécié sous un angle professionnel ou familial, il peut être un handicap... de classe. C'est pourquoi les versions haut de gamme (V6 et V6 Turbo) ont l'apanage du six cylindres, mais aussi celui d'un gadget imaginé



par Renault, pour ménager les tympans des VIP. Lors de la fermeture dudit hayon, le chauffeur stylé n'a pas à le claquer : il doit se limiter à le déposer sur un verrou automatique, électrique et... délicat.

Avec la 25, Renault s'est mis en colère et a prouvé ses capacités en aérodynamisme. L'excellent Cx de ce modèle fut une pierre dans le jardin d'Audi. Même si, depuis, Mercedes a amélioré le record de la catégorie avec la 300E.

Autre gant relevé par les techniciens français : celui du comportement routier. Si l'on considère la molle et peu rigoureuse R30, le haut de gamme Renault revient de loin. La R25 a en effet une tenue de route irréprochable. Ses débattements de suspension sont beaucoup mieux maîtrisés et très bien amortis. Elle vire à plat en offrant un maximum de sécurité et de confort à ses occupants.

Freins à disque et roulement de tambour.

La sécurité méritait tout de même une amélioration précise. En effet, le freinage était mal réparti et les roues avant bloquaient facilement. L'ABS est désormais disponible, en option, et nous ne pouvons qu'en conseiller la dépense,

conséquence : 13 900 F. Mais, avant même la mise en oeuvre de l'antiblocage, nous constatons qu'aujourd'hui une 25 V6 freine davantage des quatre roues. Ainsi, elle exploite mieux l'épure antiplongée de son train avant.

Le confort aussi méritait une amélioration : celle des sièges. Ils sont réglables électriquement, en longueur, inclinaison du dossier et hauteur ; le tout en série. Un bon point. A côté de cela, leur assise reste fixe et pratiquement horizontale. D'où une position de conduite vite insupportable.

Avec de bons sièges, le confort de la 25 V6 serait-il parfait ? Pas pour autant car, si la suspension absorbe remarquablement les inégalités quant aux débattements, elle les filtre très mal au plan des vibrations. Un certain type de pneus était aussitôt incriminé (« c'est la faute à l'autre »). Or, quel que soit l'équipement, toute la caisse entre en résonance et martèle les tympans à coups de basses fréquences. Dès 40 km/h, on a l'impression de voyager à l'intérieur d'un tambour. Espérons que ce problème, qui n'est vraisemblablement pas général (il af-



fectait, tout de même, les trois différentes voitures que nous avons essayées) trouvera rapidement une solution.

A l'heure où les directions assistées « progressives » se multiplient, celle-ci manque totalement de discernement et ne procure pas de bonnes sensations. La commande de boîte est douce mais peu précise. Quant à la planche de bord, elle est lisible, mais son dessin tarabiscoté n'a pas changé, tandis que ses matériaux font toujours aussi « toc ».

Dix ans pour un V6 !

Lancé pour équiper les Peugeot 604, Renault 30 et Volvo 260, le six cylindres P.R.V. est mal né. Avec ses deux bancs formant un angle de 90°, ce fut à l'origine un V8 amputé de deux cylindres. Les explosions ne se succèdent pas régulièrement : 150°-90°-150° et ainsi de suite... Il a donc tendance à

tourner « comme une patate ». Ce que les motoristes ont tenté de gommer avec des arbres à cames différents à droite et à gauche ! Intéressant sur le papier (entièrement en alliage léger, relativement compact), ce V6 raté se montrait dans la réalité aussi vorace qu'indolent.

Ce que Honda a fait dès la sortie de sa Legend et de la Rover 800, P.R.V. a mis dix ans pour s'y résoudre. Avec l'Alpine Turbo et la R25 V6 Turbo, est apparu un vilibrequin aux manetons dédoublés et décalés de 30°. Grâce à lui, les explosions se succèdent régulièrement tous les 120°. Après cette version « équidistante » suralimentée (2,5 litres et 200 ch dans l'Alpine et la Venturi), en est arrivée une atmosphérique : 2,8 litres et 170 ch dans la 505V6. Cette puissance, surtout ramenée à la cylindrée (60 ch/litre), n'a rien de glorieux. D'autant qu'en 1972

un 2,8 litres Mercedes (le 6 cylindres en ligne de la 280SE) développait 185 ch, soit 67 ch par litre ! Faut-il en ajouter à ce triste constat ? En 79, la BMW 528i disposait de 184ch, toujours avec 2,8 litres (66 ch/litre).

Que dire alors de la Renault qui, avec la même cylindrée que la 505, ne peut compter que sur 160 ch et affiche une puissance spécifique déprimante de 56 ch/litre ? « C'est pour privilégier le couple » nous dit-on. Plus que par leurs chiffres caractéristiques (plutôt à leur avantage), les six cylindres allemands répondent à cette mauvaise excuse, par leurs montées en régime rageuses. Ils sont toutefois tempérés, voire étouffés lors des reprises, par des boîtes de vitesses débilés, du type « 4+1 » (il y a moindre mal chez BMW, où il faut retenir l'option « boîte sport », c'est-à-dire bien étagée, tout simplement).

Comme la lessive qui lave plus blanc que blanc, le V6 « équidistant » se doit de tourner plus rond que rond. Mais contrairement à la 21 Turbo, il reste du ménage à faire sous le capot. De même, la présentation intérieure manque de classe et les sièges ne sont pas aussi confortables que la suspension.



SPECIAL STARS 88



Peugeot « 605 »



Citroën « DX »



BMW Série 5



Alfa 164



Audi 100



Fiat Croma



Lancia Thema



Ford Scorpio



Mercedes 200/300



Opel Omega



Volvo Série 700

TECHNIQUE

Moteur : AV, en porte-à-faux ; 6 cylindres en « V » à 90°, vilebrequin à manetons dédoublés, bloc et culasses en alliage léger, 2 simples arbres à cames en tête ; gestion électronique intégrale (injection) ; rapport volumétrique 9,5 ; 2 849 cm³ (91 x 73 mm) ; 160 ch à 5 400 tr/mn (56 ch/litre) ; 24 mkg à 2 500 tr/mn.

Transmission : aux roues AV ; 5 rapports ; km/h à 1 000 tr/mn en 4^e/5^e : 30,0/38,26 ; vitesse maxi (km/h) en 1^e/2^e/3^e/4^e : 54/88/131/188.

Suspensions : AV : triangles superposés, combinés ressort-amortisseur ; AR : McPherson (flexibilité variable) ; barre anti-roulis AV/AR.

Direction : crémaillère assistée ; 3 tours de volant ; diamètre de braquage entre murs 11,6 m.

Freins : disques AV (ventilés) et AR ; anti-blocage en option.

Pneumatique : 195/60 VR 15 ; jantes 6 J 15 (alu).

Carrosserie : 4 portes + hayon ; SCx = 0,68 m² ; S = 2,04 m² ; Cx = 0,33 ; empattement 2,72 m ; voies AV/AR 1,49/1,48 m ; longueur 4,62 m ; largeur 1,77 m.

Habitabilité : largeur aux coudes AV/AR 157/154 cm ; distance moy. dossiers AV-AR 77 cm ; espace moy. jambes AR 28 cm ; coffre 434 dm³ (valises Delsey).

Poids : 1 305 kg (réel à vide) ; maxi remorquable 1 500 kg.

NOS PERFORMANCES (Montlhéry)

Vitesse maxi (km/h) 213
à (tr/mn) en 5^e 5 600

Accélérations (secondes)

400 m départ arrêté	16"2
1 000 m départ arrêté	30"0
de 0 à 60 km/h réels	4"0
de 0 à 80 km/h réels	6"0
de 0 à 100 km/h réels	8"5
de 0 à 120 km/h réels	11"6
de 0 à 140 km/h réels	16"2
de 0 à 160 km/h réels	21"5
de 0 à 180 km/h réels	31"3

Reprises (secondes)

de 40 à 100 km/h réels en 4 ^e	10"8
de 80 à 120 km/h réels en 5 ^e	11"3

NOS CONSOMMATIONS (l/100 km)

Autoroute	10,4
Autonomie (réserv. 72 l)	640 km
Route	8,3
Conduite rapide	11,9
Ville	12,4

EQUIPEMENTS (F)

Antiblocage ABS	13 344
Jantes alliage	série
2 rétros électriques	série
Verrouillage centralisé (télécommande)	série
Lève-vitre électriques	série
Autoradio stéréo 6 HP	série
Volant cuir	série
Sellerie cuir	9 273
Air conditionné	8 985
Peinture métallisée	2 534
Toit ouvrant électrique	3 916

PRIX : 158 854 F (16 CV)

POUR

- 6 cylindres
- Tenue de route
- Freinage
- Suspension confortable
- Reprises

CONTRE

- Position de conduite
- Caisse bruyante
- Commande de boîte
- Assistance de direction
- Présentation intérieure
- Moteur indolent

LES CONCURRENTES
En France, la R 25 restera seule jusqu'à fin 88. Citroën devrait alors lancer la « DX » équipée d'une suspension « active », ainsi que d'un dispositif mixte antiblocage/antipatinage. La Peugeot « 605 », élaborée sur la même plate-forme, sera donc une « traction ». Etonnant lorsque l'on vise le créneau « Mercedes/BMW ». Chez BMW, justement, la Série 5 doit être dévoilée en mars à Genève. L'Alfa 164 possède un superbe moteur V6 3 litres, mais elle passe à la traction. Dur pour les puristes !

Enfin, grâce à ses vitesses correctement espacées, la nouvelle 25V6 s'en tire honorablement. Et surtout, elle est en nets progrès par rapport à la précédente version. Plus rapide, plus nerveuse et plus vigoureuse en reprises, elle s'avère aussi plus sobre (là, elle se démarque sensiblement de la 505V6 qui paie son aérodynamique aujourd'hui dépassée). Son six cylindres, enfin mieux équilibré, lui confère une classe et un agrément certains. Il lui reste à solutionner le pénible problème de résonance (une caisse qui entre en transes de la sorte, cela ne fait pas très cossu) et à procurer une meilleure assise aux occupants avant. Du haut de gamme français, avant son arrivée, et de celui des belles allemandes ou suédoises (voir les essais de SAAB 9000), la Renault 25V6 nous semble maintenant... équilibrée.

Yves BEY-ROZET

