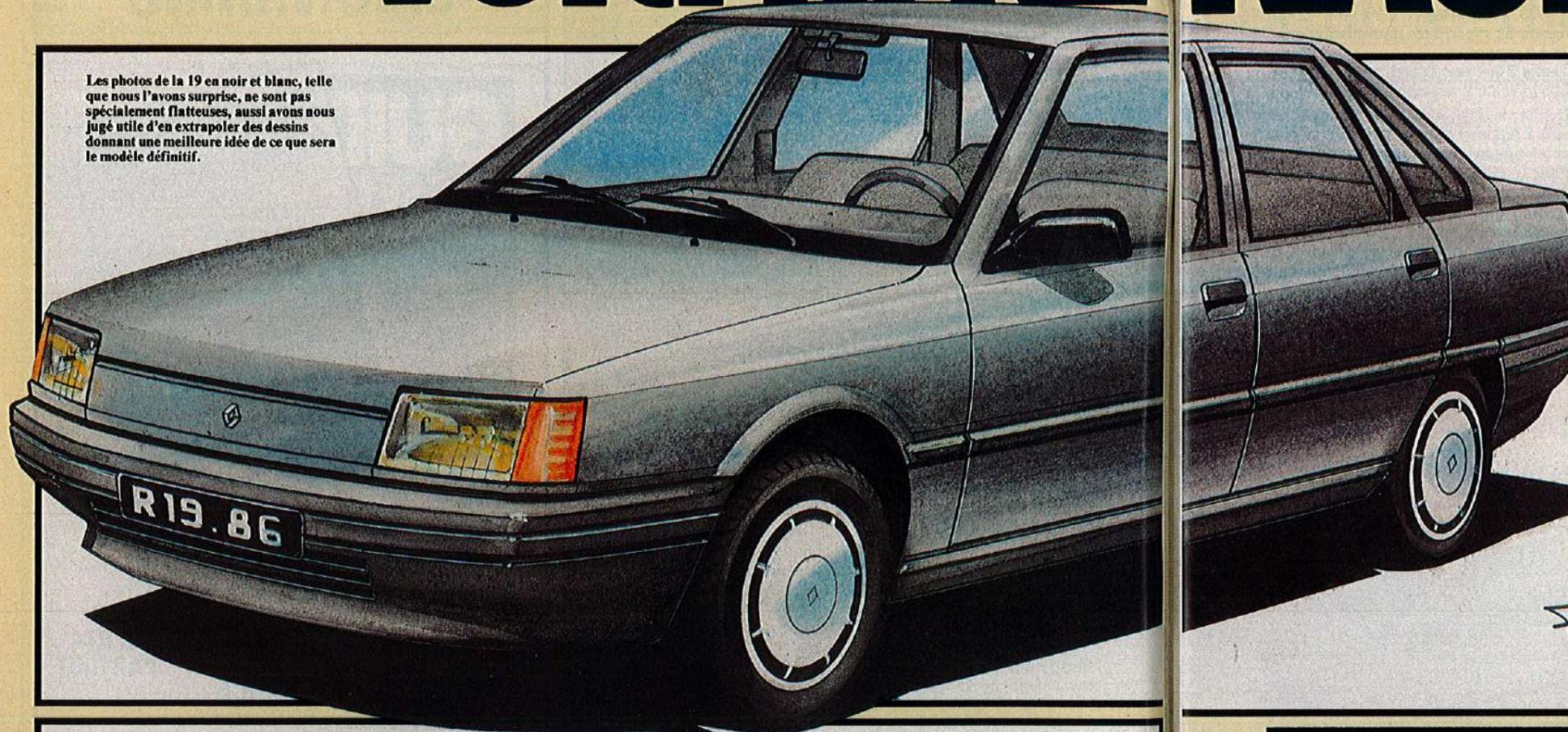


SIX MOTEURS, DEUX EMPATTEMENTS, BERLINE ET BREAK

voici la RE NAULT 19!

Les photos de la 19 en noir et blanc, telle que nous l'avons surprise, ne sont pas spécialement flatteuses, aussi avons nous jugé utile d'en extrapoler des dessins donnant une meilleure idée de ce que sera le modèle définitif.



La Renault 18 se meurt. Comme ce fut le cas de la « Lauréate » pour la Renault 5, l'appellation « Gala » du millésime en cours ne fait pas illusion : elle annonce la relève. L'Action l'avait annoncé dès le mois d'avril : la Renault 19 sera présentée dès le mois de février prochain. Et nous sommes, dès aujourd'hui, en mesure d'en révéler les détails et la panoplie de modèles.

Bernard Hanon n'a pas laissé que des dettes à Georges Besse. Pour redresser le cap de la Régie, ce dernier dispose finalement du meilleur atout : une gamme désormais totalement renouvelée. Hormis la Renault 4, dont la remplaçante pourrait assurer plus de volume de ventes mais de maigres marges, la plus ancienne des Renault aura cinq ans d'existence en juin prochain et ce sera la Renault 9 qui a précisément inauguré une nouvelle génération dans toute l'acception du terme : processus de fabrication fortement automatisé, allègement de structure, transfiguration du comportement dynamique sans pénaliser le confort, ouverture vers une abondante déclinaison de produits. Plus que nulle autre, la Renault 18 avait peu à peu cédé sous les coups de boutoirs de la concurrence étrangère. A son apogée, en 1981, elle avait représenté 165 220 immatricu-

lations sur le marché intérieur et conquis 9 % du marché. Esoulée dans son segment, plus grosse qu'une 305, une GS ou une BX mais moins qu'une 505 ou une CX, mal épaulée par la Solara du groupe rival, elle avait vu ses positions entamées par la Sierra, l'Ascona, les Audi 80, la Passat, voire la nouvelle Golf et la Jetta pour régresser au tiers de ses conquêtes initiales jusqu'à ne plus représenter que 57 000 immatriculations en 1984 et... 3,24 % du marché national.

Cette seule dégringolade suffit à prouver l'attrance de la clientèle française pour les produits modernes mais, depuis, il est établi que les constructeurs nationaux, pour autant qu'ils répondent à cette attente, n'ont rien à craindre des velléités des importateurs. A preuve : la 205 et la Supercinq sont pratiquement parvenues à verrouiller le bas de gamme, le binôme R9-R11, la BX et la prochaine C28 Peugeot peuvent nourrir les mêmes prétentions dans la gamme moyenne inférieure, la R 25 se taille la part du lion dans la gamme supérieure.

La Renault 19 s'ouvre les mêmes possibilités dans la gamme moyenne supérieure. Atteindra-t-elle au même étiage que la Renault 18 à ses meilleurs jours ? C'est peu probable dans la mesure où le contexte a changé en raison des chevauchements de segments de marché : le désir d'occuper tous les créneaux pose désormais un problème de choix entre le sommet de la gamme R9/R11 et l'amorce de la gamme R 25, pour ne considérer que l'offre Renault.

Il n'empêche, la Régie y a mis les moyens : avec la Civic, Honda avait étonné en proposant plusieurs bases d'empattement ; Renault avait été le premier européen à emboîter le pas avec les variantes 3 et 5 portes de la Supercinq ; voilà que la méthode se prolonge avec la 19 au gré, cette fois, des motorisations. Dans le groupe VAG, on trouve les mêmes moteurs implantés transversalement ou longitudinalement selon qu'il s'agit de Golf ou Audi. Cette fois, la même R 19 abrite le 1 700 cm³ Cléon F en position transversale sur un empattement de 2,65 m ou le 2 litres Peugeot-Renault de Douvrin en position longitudinale sur un empattement de 2,59 m, logiquement plus court puisque le moteur est placé en porte-à-faux avant, pour la même longueur hors tout de 4,46 m.

On observera, au passage, que la Renault 19 a pris un peu d'embonpoint par rapport à la 18 : près de 6 cm de plus en longueur (446,2 cm contre 439,4) sur un empattement plus généreux (2,59 et 2,65 m contre 2,43), empattement allongé encore de 15 cm pour le break, alors que le break 18 n'était pas mieux loti que la berline à cet égard.



voici la RENAULT 19!



On mesure ainsi les bienfaits de la robotisation bien maîtrisée au bénéfice de la diversité de l'offre.

Pour en finir avec le gabarit, on note un très faible élargissement des voies (10 à 15 mm) qui ne se répercute ni sur la largeur hors tout, ni sur la largeur habitable.

Au niveau des motorisations, l'apparition de la 19 sonne le glas du groupe propulseur aluminium issu de la Renault 16, qui figurait encore sur les 18 et les défunctes Fuego.

La gamme se développe autour de deux ensembles mécaniques, le Cléon F, transversal donc, et le Douvrin essence ou diesel (atmosphérique ou turbo) en position longitudinale.

Dans le détail, on devrait pouvoir choisir entre les niveaux suivants, chacun attaché à une appellation et à un degré d'équipement qui ne seront révélés qu'au moment de la commercialisation :

- 1 721 cm³ (7 CV), 76 ch DIN, rapport de compression de 9,25 à 1 s'accommodant de carburant ordinaire sans plomb associé à une boîte mécanique à 4 rapports ou 5 rapports en option ;
- 1 721 cm³ (7 CV), 90 ch DIN, avec un rapport de compression de 10 à 1 exigeant du

super (avec ou sans plomb), associé à une boîte à 5 rapports ou à une transmission automatique ;

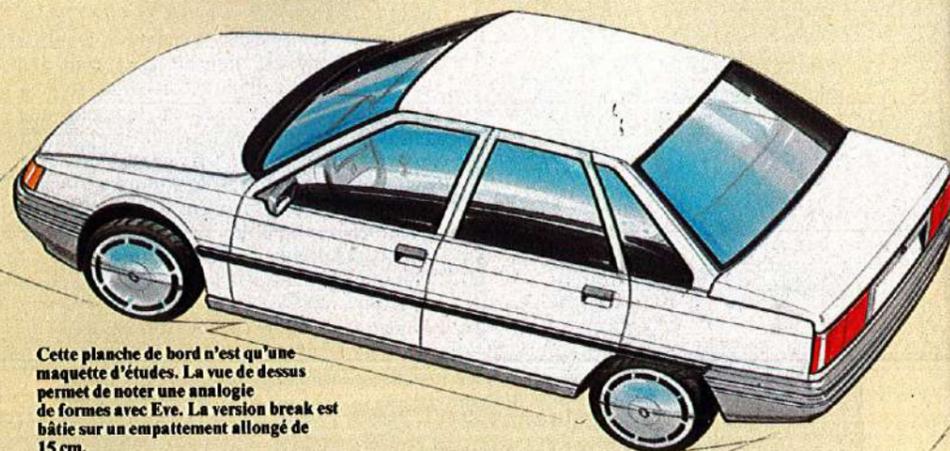
- 1 995 cm³ atmosphérique (9 CV), 117 ch DIN, avec un rapport volumétrique de 9,8 à 1 pouvant s'accommoder de carburant sans plomb, avec boîte mécanique à 5 rapports ou transmission automatique ;

- 1 995 cm³ turbo (9 CV), 160 ch DIN, exigeant du super, avec transmission mécanique à 5 rapports ;

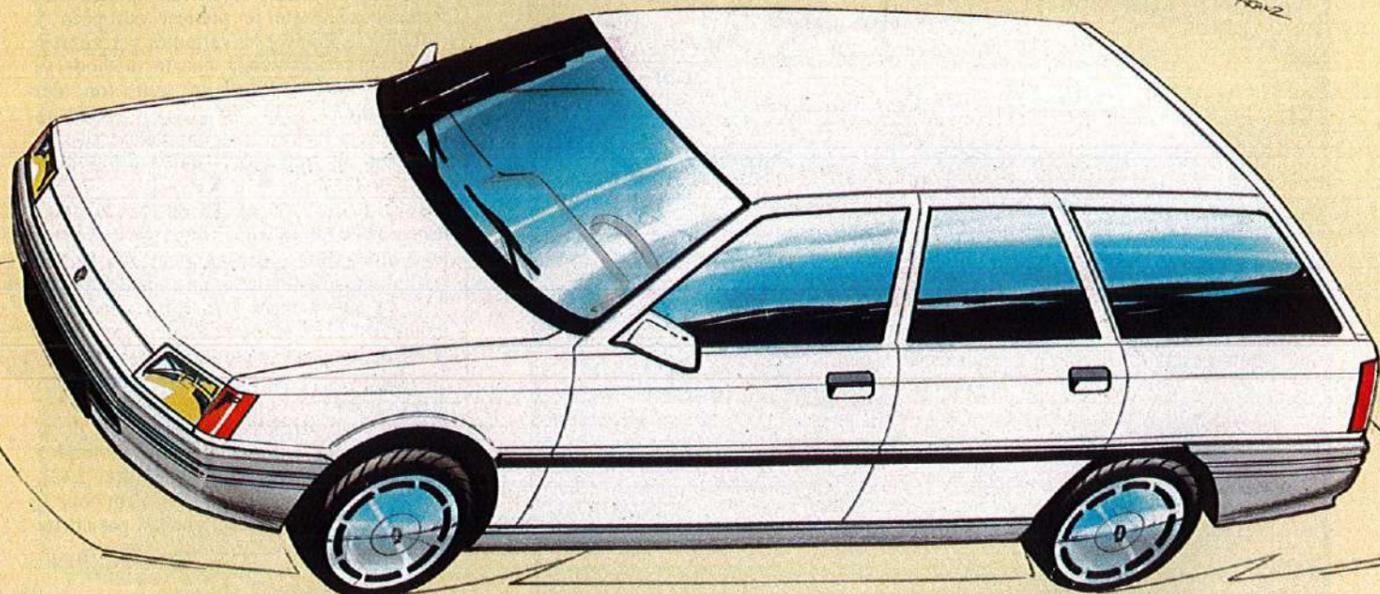
- enfin 2 068 cm³ Diesel, atmosphérique ou turbo (6 et 8 CV respectivement) développant 67 et 88 ch DIN, avec transmission mécanique à 5 rapports pour la version atmosphérique et option automatique pour la version turbo.

Renault a admirablement maîtrisé le jeu de Meccano pour lancer son offensive sur un créneau lucratif, où il a toute chance de faire pièce aux importateurs et de devancer PSA, qui ne s'y attaquera qu'avec l'héritière de la 305. Mais le programme est si copieux que toutes les variantes de la 19 ne sortiront pas en même temps. Reste à concrétiser ces ambitions par la qualité : il faudra attendre encore cinq mois pour en juger...

Luc AUGIER



Cette planche de bord n'est qu'une maquette d'études. La vue de dessus permet de noter une analogie de formes avec Eve. La version break est bâtie sur un empattement allongé de 15 cm.



Pourquoi la lune rêve-t-elle du nouveau Toyota Land Cruiser?

La lune rêve de dévoiler à l'homme ses faces cachées. Elle rêve de ce premier véhicule de croisière lunaire qu'est le nouveau Toyota Land Cruiser.

Pour affronter son sol creusé par les météorites, son châssis court est campé sur des ressorts hélicoïdaux. Pour avaler l'infini de ses déserts, son moteur est un puissant 2,4 l diesel. Pour s'arracher au cauchemar de ses cratères, ses

5 vitesses sont démultipliées par une boîte de transfert à 2 rapports.

Mais l'avance Toyota ne s'arrête pas là. Les finitions de ce Land Cruiser bâché sont dignes d'une confortable Berline : direction assistée, volant réglable, pare-brise galbé. Maintenant, l'homme peut faire le tour de la lune dans un fauteuil. Les 5 nouveaux modèles Toyota Land Cruiser (loisirs ou utilitaires) restent fidèles à l'allure exemplaire de l'ancienne gamme.

Aujourd'hui Toyota dépasse son légendaire pouvoir d'inventer les chemins. Avec 5 « Moon Cruiser » de rêve.

L'avenir roule en Toyota.



DUCKHAMS LES LUBRIFIANTS PRÉCONISÉS PAR TOYOTA

TOYOTA