

RENAULT 25 TX

Boucher les trous !

Plus de la moitié des ventes de la gamme 25 est assurée par les modèles GTS et GTX dont l'écart de prix est de pratiquement 15 000 F. Pourquoi ne pas inventer un modèle intermédiaire afin d'asseoir le succès de cette berline ! Ainsi est née la Renault 25 TX.

par Jean-François GUITTARD - photos Patrick SAUTELET



Entre la R25 GTS avec son 2 litres de 103 ch alimenté par un carburateur, et la GTX 2,2 litres à injection de 126 ch, il manquait un maillon. La 25 TX dispose du même groupe que la GTS, c'est-à-dire le 2 litres tout alliage, mais avec cette fois l'injection électronique couplée à l'allumage. En clair, c'est le groupe des R21 RX et TXE à quelques détails près. Il développe 120 ch à 5 500 tr/mn pour un couple correct de 17,1 mkg à 4 500 tr/mn. Certes, la plage de régime la plus favorable n'est que de 1 000 tr/mn, mais il faut savoir que la courbe de couple est très plate. C'est ainsi que 90 % de la valeur maximum du couple est atteinte entre 2 000 et 5 250 tr/mn. Le connaisseur notera le rapport volumétrique élevé (10 à 1) obtenu grâce à une performante injection couplée à l'allumage électronique, ainsi qu'un détecteur de cliquetis. Le calculateur travaille en fonction de multiples paramètres comme la pression régnant dans le collecteur d'admission et bien entendu le régime moteur. Ce qui est

quatre rapports supérieurs sont nettement plus longs que sur la GTX. En conséquence, il faut s'attendre à des reprises moins convaincantes, ce que confirmeront les chiffres. Pour conserver une puissance fiscale intéressante (9 CV), les techniciens n'avaient malheureusement pas d'autres solutions, la GTX étant elle en 11 CV fiscaux. Pour le reste, ce modèle ne modifie pas la physionomie du reste de la gamme. Les excellentes suspensions ne sont, bien entendu, pas modifiées alors que l'on aurait aimé pouvoir compter sur des freins à disques à l'arrière. Pour des questions d'économie, nous avons droit à des tambours ! En revanche, certains détails de l'équipement de série méritent notre attention, comme la direction assistée, la condamnation centralisée (portes, hayon, trappe d'essence) avec télécommande à distance, la jauge d'huile au tableau de bord, le lève-vitres avant électrique, etc. Extérieurement, mis à part le sigle, on a droit à un beau « injection » sur le capot arrière, un becquet teinté dans la couleur de l'ensemble et des enjoli-

PUISSANCE

120 ch

moins courant, c'est que celui-ci intègre des paramètres dits « à évolution lente » comme les températures d'eau et d'air, la pression atmosphérique et la tension de la batterie. Enfin, comme beaucoup « d'allemandes », l'injection Renault coupe l'alimentation en décélération et il existe même une correction altimétrique mémorisée par le calculateur. C'est-à-dire que la richesse du mélange sera optimale quelle que soit l'altitude. Autrement dit, les techniciens de la Régie n'ont plus à rougir face aux dispositifs utilisés depuis longtemps outre-Rhin.

La boîte de vitesses accouplée à ce moteur moderne dispose d'une démultiplication dite économique si l'on prend en référence celle de la 25 GTX équipée du 2,2 litres à la fois plus puissant et disposant d'un couple supérieur. En effet, les

VITESSE MAXI 196,5 km/h

veurs de roues spécifiques. Notre modèle était généreusement habillé par l'option jantes en alliage, qui lui apporte une note d'élégance supplémentaire. Après être rapidement passé sur les caractéristiques propres à cette voiture, il est temps de situer les performances.

Question de choix !

Entre le brio et une fiscalité favorable, le choix fut vite fait, d'autant plus que le 2 litres sans être exceptionnellement brillant offre des caractéristiques intéressantes comme sa courbe de couple assez plate. Si les reprises pèchent un peu, les performances brutes d'accélération sont tout à fait correctes grâce notamment à un poids réduit pour une berline de ce gabarit. Moins de 1 200 kg avec les pleins, c'est excellent et le rapport poids/puissance est même meilleur que celui de la 25 GTX (9,75 contre 9,9). En vitesse de pointe, nous avons obtenu 196,5 km/h, soit 1,5 km/h de mieux que la vitesse annoncée par le constructeur. En accélérations, par contre, nous

n'avons pas réussi à obtenir les chiffres revendiqués, mais nous n'en sommes pas très éloignés d'autant plus que la piste très froide le jour de notre essai n'offrait qu'une adhérence précaire. De toute façon, les accélérations, si elles donnent des indications, n'ont pas une importance capitale, surtout sur ce genre de véhicule. Plus intéressant est l'agrément offert par le moteur, lors des dépassements par exemple. Et c'est là que les mesures de reprises prennent toute leur signification. Ainsi, en comparant les chiffres de notre voiture d'essai à ceux de la R25 GTX, on constate le brio supérieur de l'ainée, qui s'exprime plus nettement sur les

L'intérieur traditionnel avec sa large visière n'empêchant pas les reflets. L'instrumentation est classique et on apprécie la jauge d'huile au tableau de bord.



FICHE TECHNIQUE		Renault 25 TX
MOTEUR		
Données chiffrées		
● Cylindrée (cm ³) :	1995	
● Alésage x course (mm) :	88 x 82	
● Rapport volumétrique :	10 à 1	
● Puissance maxi (ch DIN à tr/mn) :	120 à 5 500	
● Couple maxi (mkg DIN à tr/mn) :	17,1 à 4 500	
● Batterie-alternateur :	50 Ah - 60 A	
Construction		
● Emplacement :	AV	
● Disposition :	longitudinal	
● Type :	4 cylindres en ligne	
● Refroidissement :	liquide	
● Vilebrequin (nombre de paliers) :	5	
● Matériaux - bloc :	alliage léger	
● - culasse :	alliage léger	
● Distribution :	1 ACT (courroie)	
● Alimentation :	injection électronique Renault couplée à l'allumage élect. intégral avec détecteur de cliquetis	
● Allumage :		
TRANSMISSION		
● Mode :	aux roues AV	
● Boîte de vitesses (rapports) :	5	
● Rapports de boîte et vitesses à 1000 tr/mn en km/h : - 1 ^{ère}	4,17/7,81	
- 2 ^e	2,22/14,69	
- 3 ^e	1,43/22,69	
- 4 ^e	1,03/31,03	
- 5 ^e	0,86/37,13	
● Rapport de pont :	3,57	
● Embayage - type :	monodisque à sec	
● - commande :	par câble	
● Autobloquant :	non	
CHASSIS		
● Type :	monocoque acier	
● Carrosserie :	berline 4 portes + hayon	
● Cx (SCx) :	0,31 (0,63)	
SUSPENSION		
● Avant : quadrilatères transversaux à 2 bras superposés ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis Ø 24 mm		
● Arrière : dérivés Mc Pherson, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis tubulaire Ø 23,1 mm		
DIRECTION		
● Type :	à crémaillère	
● Démultiplication :	16,4 : 1	
● Diamètre de braquage (m) :	11,6	
● Course du volant (tours) :	3	
FREINS		
● Avant :	disques ventilés Ø 259 mm	
● Arrière :	tambours Ø 228,5 mm	
● Antiblocage :	non	
DIMENSIONS (mm)		
● Empattement :	2720	
● Voies AV/AR :	1490/1470	
● Longueur/largeur/hauteur :	4620/1770/1400	
● Largeur aux coudes AV/AR :	1560/1530	
● Place pour les jambes à l'AR :	258 à 355	
● Jantes :	5,5 J 14	
● Pneumatiques :	185/70 R 14 H	
POIDS (kg)		
● Constructeur/contrôlé :	1160/1170	
● Répartition AV/AR :	710 (60,7 %)/460 (39,3 %)	
● Rapport poids/puissance réel :	9,75	
CAPACITÉS (litres)		
● Réservoir d'essence :	72	
● Circuit de refroidissement :	7,3	
● Huile moteur (y compris filtre) :	5,3	
● Coffre :	442 à 1238	

FICHE D'ESSAI		Renault 25 TX	Renault 25 GTX
PERFORMANCES MESURÉES	Conditions 1 pers. à bord.		
Vitesse maxi (km/h)	en 4 ^e	-	-
	en 5 ^e	196,5	192,8
	Régime/vitesse lue	5300/205	5400/200
	400 m	17'4	17'1
Accélération départ arrêté	0 à 100 km/h	10'9	10'4
	1 000 m	32'3	31'8
Reprises de 80 à 120 km/h réels	en 3 ^e	8'2	7'9
	en 4 ^e	12'1	9'9
	en 5 ^e	15'2	13'2
Reprise de 40 à 100 km/h réels	en 3 ^e	11'0	-
	en 4 ^e	16'5	-
A partir de 40 km/h réels en 4 ^e	400 m	19'4	17'9
	1000 m	35'8	33'0
Zone rouge	(tr/mn)	6000	6000
Vitesse maxi réelle sur chaque rapport et chute de régime (km/h - tr/mn)	1 ^e -2 ^e	47/2800	52/2300
	2 ^e -3 ^e	88/2100	85/2000
	3 ^e -4 ^e	136/1600	127/1500
	4 ^e -5 ^e	186/1000	169/1250
	60	54	54
Etalonnage du compteur de vitesse (le-réel en km/h)	90	85	83
	110	104	103
	130	123	121
Circuit routier (Monthéry)	Tour lancé	-	-
	Moyenne (km/h)	-	-
CONSOMMATION	Moyenne (litres)	11,3	-
	Autonomie (km)	637	-
Selon les normes « UTAC »	à 90 km/h	6	6,3
	à 120 km/h	7,4	7,9
	En cycle de type urbain	10,9	11,2
Puissance fiscale (CV)	France	9	11
	Belgique	-	-

- PLUS**
- Confort/efficacité
 - Tenue de route
 - Consommation
 - Vitesse de pointe
 - Puissance fiscale

- MOINS**
- Reprises
 - Freins en usage intensif
 - Lenteur de la boîte
 - Finition intérieure

CONQUÉRIR ET FIDÉLISER

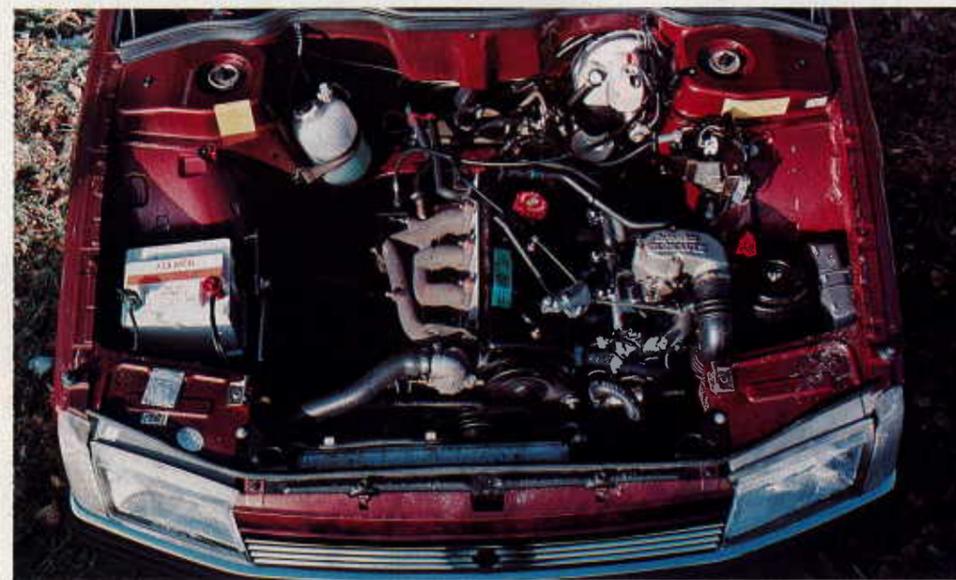
Chez Renault on retrouve le sourire. Les réalités chiffrées y incitent. La Renault 25 lancée en 1984 n'est pas étrangère à cette remontée. A la fin du mois de janvier de cette année 228 000 unités étaient en circulation : « Nous avons changé les habitudes de la clientèle ». En 1983, Renault occupait 24 % du segment haut de gamme, la 25 a permis de passer de « 1/4 à un gros tiers ». Positionnée comme « produit de conquête », la 25 entend prolonger son action et la fidéliser. En 1985 et 1986, l'on comptait 75 % de renouvelants ; des propriétaires de R20 et R30 attirés par la R25.

Ce fameux marché haut de gamme représente en Europe 15 % et 12 % en France soit une potentialité de 1 500 000 véhicules et un peu plus de 200 000 intra muros. La lutte et la concurrence sont très actives à l'échelon de cette barrière des 2 litres, fiscalement très intéressante aussi bien en France qu'en Italie et en Grande-Bretagne. Les neuf versions commercialisées jusqu'ici en R25 représentaient 60 % du segment considéré - les deux litres -. La TX vise deux cibles : celle des anciens possesseurs de R25 GTS et, pour l'étranger, les flottes toujours très sensibles à l'argument fiscal.

Pour Renault cette 25 TX symbolise « notre retour en forme sur le marché français ». Elle symbolise aussi « une politique de montée en gamme ». Et d'ajouter que Renault dépasse actuellement ou atteint les 30 % sur tous les segments du marché national avec : 35 % pour la R25 sur le marché haut de gamme, 31,2 % avec la R21 sur le marché des moyennes, 30,4 % avec les R9 et R11 sur le milieu inférieur, 33,7 % avec la R5 sur le bas de gamme, 34,2 % avec la R4, chez les économiques et 37 % sur le segment moyenne supérieure et haut de gamme.

Cela n'a pourtant pas empêché la R25 de perdre deux rangs en pénétration entre 85(5^e) et 86 (7^e). Et même si cela « reste encore un excellent score », il était temps de réagir. La TX concrétise cette volonté.

E.M.



Ce moteur est en fait celui de la R 21 2 litres avec sa performante injection, dommage que la boîte soit aussi longue.



Une ligne désormais bien connue, seul le sigle sur le côté permet de la différencier du reste de la gamme.

longs rapports (en 4^e et 5^e). Cela étant, il ne faut pas en conclure hâtivement que la R25 TX ne possède aucun agrément moteur. Elle est moins brillante que la GTX, qui dans ce domaine est pratiquement une référence. Ces performances méritent d'ailleurs une explication.

La 25 TX possède un meilleur rapport poids/puissance que sa grande sœur, mais un moteur plus puissant, possédant plus de couple, et des rapports de boîte particulièrement bien étagés réussissent à faire pencher la balance en la faveur de cette dernière.

Pour le reste, la R25 TX ne désavoue pas ses devancières, le confort et les qualités routières étant des points forts.

Bonne à rouler !

Les Renault 25 sont réputées à juste titre pour leur faculté de rouler assez vite avec un confort et une sécurité au-dessus de la moyenne. Bien sûr, la 25 TX respecte la lignée et on se sent capable d'aligner les kilomètres sans effort de concentration particulier, le dos ayant toutes les chances de ne pas être vermoulu à la fin de l'étape et les oreilles étant encore capables d'écouter le silence. Evidemment, les larges sièges tiennent une grande part dans le confort de l'ensemble, mais surtout, la suspension offre un excellent compromis entre l'amortissement et le respect de nos vertèbres. Le réglage en hauteur du volant, la direction convenablement assistée, la bonne position de conduite, tendent également à rendre le conducteur

même si l'amortissement demeure un peu juste en utilisation rapide, il sera surpris par l'excellent équilibre de l'ensemble. La R25 pardonne beaucoup de fantaisies et sa tendance naturelle à un rassurant sous-virage, ne l'empêche pas d'être agréable à conduire vite, restant relativement agile et dans tous les cas facile à maîtriser. En somme, si la R25 TX n'apporte rien de révolutionnaire, elle représente un bon compromis, rendant l'injection accessible aux clients voulant se séparer de la GTS pour une GTX plus performante mais aussi nettement plus onéreuse. Réflexion faite, on se demande même pourquoi Renault n'y avait pas songé plus tôt. En attendant la future rivale de Peugeot, la 405, Renault a tout intérêt à étoffer son haut de gamme surtout si ce genre d'opération ne représente pas un gros investissement. Si le client s'y retrouve, pourquoi pas...

PRIX

112 700 FF

LES PETITS DÉTAILS

- En soulevant le capot avant, on apprécie les petits verins facilitant la manœuvre et surtout empêchant de chercher partout une tringle permettant le maintien du lourd capot.
- On note que l'injection s'effectue par l'intermédiaire de tubulures particulièrement longues, ceci pour favoriser le couple.
- Dans le catalogue des options, vous avez le choix, avec les roues en alliage léger, la sellerie en simili-cuir, le pare-brise et les vitres teintées, le toit ouvrant, l'essuie-lunette arrière et les différents autoradios. A ce sujet, on apprécie toujours la commande de ce dernier sans lâcher les mains du volant. Sans parler du côté pratique, c'est également une contribution à la sécurité.