

RENAULT



LA NOUVELLE 25

Voici la Renault 25 qui sera lancée officiellement en mars 1984, au Salon de Genève, et dont nos lecteurs ont eu la primeur dès le mois de janvier dernier. Les détails que nous publions aujourd'hui montrent que le constructeur n'a rien ménagé pour imposer sa nouvelle voiture haut de gamme, remplaçant les R 20 et les R 30.





Volant réglable en hauteur, tableau de bord élaboré, sièges avant très espacés caractérisent l'habitacle de la R 25.



NOUVELLE RENAULT 25

■ L'heure était venue pour Renault de remplacer ses modèles haut de gamme, 20 et 30, qui connurent des fortunes diverses en huit années d'existence. Avec un peu d'avance sur les prévisions, un coin de voile est donc levé sur la Renault 25 qui n'entrera vraiment en fonction qu'en février-mars prochain. En attendant les premières livraisons aux clients, 200 exemplaires de pré-série vont circuler dès maintenant sur les routes, aux mains de certains cadres de l'usine, afin de débusquer dans des conditions normales les dernières anomalies qui pourraient se manifester.

Pour ce modèle, l'obsession de Renault se porte en effet sur la qualité à tous les niveaux de la fabrication. L'usine de Sandouville, près du Havre, où sera fabriquée la 25, se prépare depuis des années déjà à cet impératif avec des moyens tout à fait nouveaux. Cette notion de qualité semble avoir réussi pour l'Alliance aux Etats-Unis, Renault compte bien la réimporter en Europe.

DEPASSER LA 20/30

On avait parlé pour ce nouveau modèle d'un Cx record de 0,29. Or, pour la version la moins puissante, il descend même à 0,28 mais monte jusqu'à 0,33 avec le moteur le plus important. La plus grosse des Renault aligne donc la meilleure aérodynamique du monde, dans le domaine des voitures de grande série. En dehors des formes apparentes, pour obtenir ce résultat, tout le dessous est caréné. Par rapport aux 20 et 30, les dimensions sont un peu plus grandes ce qui n'empêche pas la 25 d'être plus légère d'à peu près 50 kg. La longueur hors tout gagne 15 cm (4,65 m), la largeur augmente de 5 cm (1,77 m) mais la hauteur s'abaisse de 3 cm (1,40 m). Parallèlement, l'emplacement, qui détermine l'habitabilité, surtout à l'arrière, est plus long de 6 cm tandis que les voies avant et arrière s'élargissent d'environ 5 cm. La carrosserie assez originale concilie un arrière transformable avec une apparence de presque trois volumes. La lunette très arrondie offre une grande surface, à la manière des Fuego et Renault 11. D'un seul mouvement la banquette arrière et son dossier se replient. Autre particularité, il n'est plus nécessaire de claquer le hayon, celui-ci se ferme électriquement, après l'avoir abaissé. A l'avant, le capot compensé s'ouvre face au vent mais il est maintenu par deux verrouillages ce qui assure la sécurité. Le grand réservoir reste bien protégé sous la banquette tandis que les petits chocs sont éliminés par des éléments absorbants sur tout le tour de la voiture.

Sur la Renault 25, nous retrouvons bien entendu les roues avant



En haut, l'arrière mixte de la voiture avec sa très grande vitre bombée. Ci-dessus la banquette et son dossier se replient d'une seule pièce, laissant libre une vaste surface de chargement. A droite, en haut, l'avant de la 25 avec ses quatre phares n'est pas sans rappeler les dernières Fuego. En bas, à gauche, le moteur V6 à injection ne change guère mais gagne en accessibilité ; à droite, le détail des jantes légères, le remplissage d'essence et le panneau de custode avec l'identification de la voiture.

UN CX RECORD DE 0,28 !

motrices ainsi qu'un moteur longitudinal, en porte à faux. La suspension intégralement indépendante est dérivée de la précédente avec, à l'arrière, des ressorts à flexibilité progressive. Suivant les versions, le freinage est soit à quatre disques soit mixte ; de même la direction à crémaillère est en général assistée. Nous n'entrerons pas plus loin dans les détails, car Renault se montre jusqu'à présent avare de renseignements précis. Il est tout de même certain que dès son lancement la voiture sera présentée en huit versions différentes,

combinaisons de cinq moteurs, deux genres de transmission et trois niveaux d'équipement. En ordre croissant, nous trouvons un classique quatre cylindres, deux litres, et au-dessus le même en 2,2 litres dont l'alimentation est assurée par une injection à commande électronique Renix, filiale de Renault. Au sommet, le V6 à injection déjà connu assure une vitesse de pointe de plus de 200 km/h. Comme par le passé, deux moteurs diesel sont proposés, un deux litres atmosphérique et un deux litres turbo. Pour le

moment aucune puissance réelle n'est encore révélée. En matière de transmission, les clients auront le choix entre la boîte mécanique à cinq rapports et un ensemble automatique fluide, avec passages commandés électroniquement.

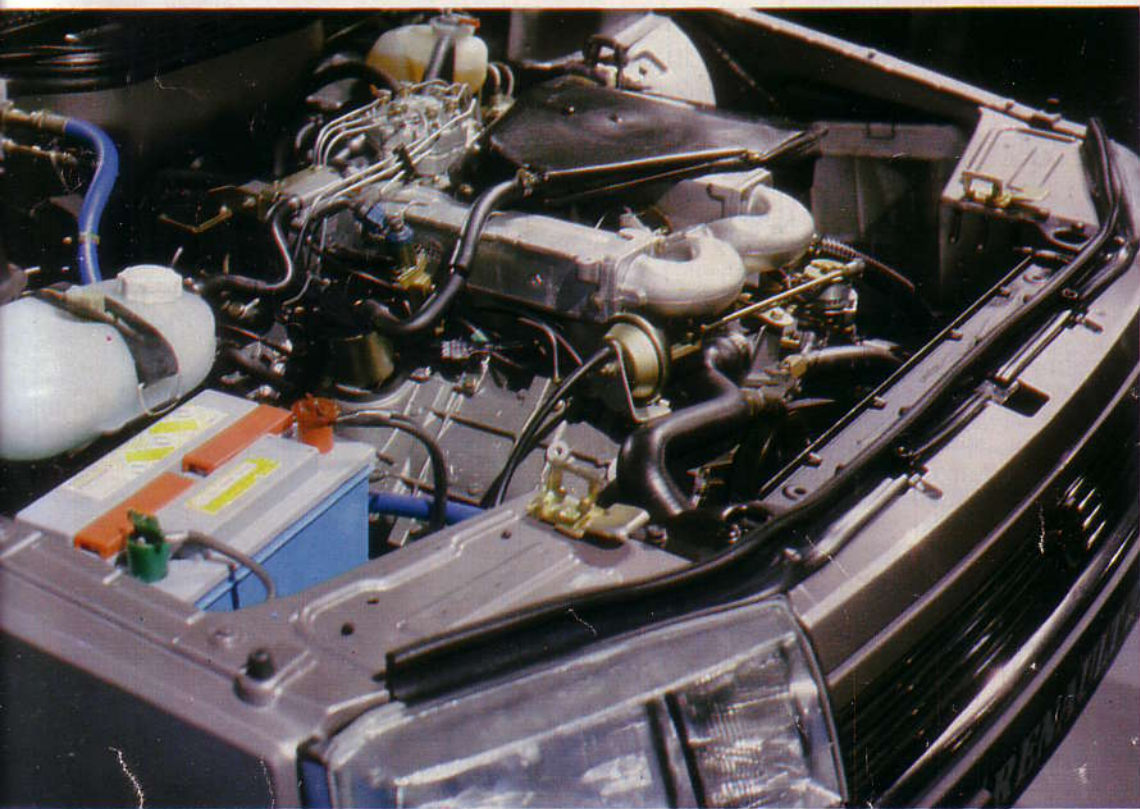
Avec un tel Cx il est normal que l'accent soit mis sur la faible consommation de toutes ces mécaniques. Les seuls chiffres publiés sont d'une part 5,2 litres à 90 km/h au minimum ce qui pour la même voiture implique une moyenne des trois chiffres officiels de 6,86 litres aux 100. Nous pensons que ces valeurs s'appliquent à la turbo diesel, une technique désormais réputée pour son économie. De toute manière Renault tient beaucoup à maintenir une image de faible dépense en carburant, même pour des voitures de la classe supérieure.

Dans ces conditions, les trois moteurs à essence doivent aussi rivaliser de sobriété.

RESIDENCE SECONDAIRE

A l'intérieur, ce qui surprend le plus est la largeur disponible et aussi l'écartement des sièges avant tels que la console centrale peut se prolonger jusqu'à l'arrière, apportant aération et chauffage. Sur toutes les versions le volant est réglable en hauteur ce qui n'est pas tellement fréquent, même dans ce genre de voiture. Sur le modèle le plus cher, les sièges se règlent électriquement pour trouver facilement la meilleure position. A l'arrière, la place pour les jambes semble satisfaisante. L'accessibilité à toutes les places est très facile tandis que la visibilité paraît vraiment très grande. Le tableau de bord, sous une grande visière, rassemble deux grands cadrans à aiguilles éclairantes avec une jauge de carburant numérique donnant non seulement le litrage restant mais aussi les kilomètres possibles avant le prochain ravitaillement. La montre numérique elle aussi, est complétée par la température extérieure. Cette planche de bord est à mi-chemin de celle de la 11 électronique et des cadrans classiques. Elle est complétée par de nombreuses commandes bien disposées ainsi que facilement repérables. Naturellement les quatre vitres sont à commande électrique, descendant à volonté d'une seule traite côté conducteur. Les divers accessoires habituels à Renault sont prévus tels que la télé-commande à distance de tous les panneaux ouvrants, y compris la trappe à essence ; des rétroviseurs extérieurs dégivrants ; des lave-projecteurs et un essuie-lunette arrière. Il sera possible d'obtenir un toit ouvrant électrique et l'air conditionné. Bientôt nous reviendrons sur la Renault 25 qui marquera les premiers mois de l'année prochaine.

Bernard CARAT



NOUVELLE RENAULT 25

L'AUDACE ET L'AMBITION

■ Une nouvelle grande berline va remplacer les Renault 20 et 30. Ces deux voitures sœurs s'effacent devant la R25 qui, sous une appellation unique, va offrir des versions très diverses dont le prix pourrait s'échelonner de 80 000 à 100 000 F environ.

Ainsi, la Régie donne la priorité au renouvellement de son haut de gamme. On s'étonnera sans doute de voir la vieille R5, née en 1972, maintenue en activité alors que les R20 et R30, apparues trois ans plus tard en 1975 cèdent maintenant la place à un modèle inédit. Cette situation paradoxale découle d'une erreur et d'une ambition.

Tout d'abord, Renault ne croyait pas à l'urgence d'un remplacement de la R5. La marque avait sous-estimé l'attrait de la R205, qui recueille 700 commandes par jour en France et 650 à l'étranger pour une production quotidienne de 1 000 unités, à Mulhouse ; la fabrication de ce modèle démarre actuellement à Poissy et, en Espagne, à Villaverde. Le succès obtenu par la R205 à essence, puis par la version diesel, a très vite acculé à la défensive la R5, que son constructeur s'efforce de maintenir à flot avec l'aide de séries spéciales et de diverses formules de promotion, sans cesse appelées à la rescousse d'une ancienne vedette sur le déclin.

Voilà pour l'erreur. Quant à l'ambition, c'est celle, fort louable, de disposer d'une voiture qui, avec les adaptations nécessaires et d'ailleurs prévues, puisse être vendue aux Etats-Unis et y procurer des bénéfices. Outre Atlantique, les Alliance (R9) et Encore (R11) sortant d'une et l'autre de l'usine d'American Motors remportent un vif succès, mais sont fabriquées à perte, jusqu'à maintenant du moins. Une grande berline se montre toujours plus bienfaitante qu'une petite.

DANS LE VENT

Mais, avant d'attaquer l'Amérique, Renault pense naturellement à la France et à l'Europe où il nourrit l'espoir de diffuser plus largement la R25 que les R20/R30, ce qui, à première vue, ne semble pas poser de problèmes insurmontables. Tout de même, deux chiffres situent l'importance de la progression souhaitée par Billancourt. De l'usine de Sandouville, les R20/R30 ne sont jamais sorties à



une cadence supérieure à 480 par jour, alors qu'on pense à 650 pour la R25.

Voilà qui témoigne d'un bel optimisme. En effet la dureté des temps ne stimule guère la vente des modèles de haut de gamme. Au surplus, ce marché paraît solidement tenu par quelques modèles vedette, souvent étrangers.

Cela dit, Renault estime que sa R25 dispose d'atouts précieux qui lui permettront de s'imposer.

UNE ARME : LE Cx

Tout d'abord, cette berline affiche le Cx le plus bas des modèles de série : 0,28. A ceux qui douteraient de l'efficacité commerciale de cet argument, je rappellerai que l'Audi 100, titulaire jusqu'à maintenant du Cx record, avec 0,30, a vu, pour les modèles à essence, ses ventes progresser de plus de 80 % en France, de 1982 à 1983 (sept premiers mois). A titre de comparaison la diffusion de l'Audi 80 à essence demeurerait en même temps immuable, celle de l'Audi 80 diesel s'écroulait, alors que l'Audi 100 à gazole progressait légèrement. Il est certain qu'un Cx record facilite les ventes ; il confère une auréole aux modèles qui en bénéficient. En haut de gamme surtout, l'automobile est plus passionnelle qu'on ne l'imagine.

Autre argument de vente pour la R25, son équipement, dont il est question d'autre part.

Enfin, on a vu que la voiture propose trois moteurs à essence, à quatre et à six cylindres, et deux diesels atmosphérique et turbo.

Dans ces conditions à quel modèle la R25 s'attaque-t-elle en priorité ?

En France, la 505 et la CX apparaissent comme ses cibles favorites. Un peu plus petite que la R25, la berline Peugeot, née en 1979, semble moins vulnérable que naguère à l'apparition d'une rivale. La GTI et la GTD affermissent sa position, tandis que sa version de pointe, la turbo

injection, sera, au début de 1984, livrée -enfin !- avec un échangeur qui en réduira sensiblement l'appétit sans rien ôter à sa fougue exceptionnelle. En outre la 505 est, on le sait, une voiture à transmission classique comme les Mercedes et BMW : la formule a de nombreux adeptes en haut de gamme.

La situation de la CX apparaît moins confortable, en dépit de la sortie récente des turbo diesel et GTI 2500 cm³ bien accueillies. Née en 1974 la CX affiche son âge ; sa carrosserie ne sera pas rajeunie dans un avenir immédiat. Le handicap est certain. Il paraît toutefois équitable d'ajouter à ce sujet deux indications peu connues.

Est-ce vraiment un hasard ? Les dimensions de la R25 et celles de la CX sont identiques : 1,77 m de large dans les deux cas ; 4,65 m de long pour la R25 et 4,66 m pour la CX. Mais je note que l'empattement diffère sensiblement d'une voiture à l'autre. Il est plus généreux sur la CX, 2,84 m, que sur la Renault 2,72.

D'autre part, je crois savoir que la CX turbo essence, dont la sortie a été maintes fois différée, apparaîtra en juillet 1984 en affichant 230 km/h.

UN TIR GROUPÉ

En fait, l'ambition de Renault est d'attaquer les modèles étrangers et en particulier les berlines allemandes les plus en vue : Mercedes, Audi 100, BMW, et de les attaquer sur leur terrain lui-même avec une belle audace et, pourquoi ne pas le dire, avec un certain courage. Cette offensive servira à la fois l'image du constructeur et ses intérêts.

En effet, Renault a grand besoin de ranimer ses ventes en République fédérale, qui fléchissent. Qui plus est, ce marché très actif réserve une place exceptionnelle aux véhicules de haut de gamme. Ils y représentent 26,6 % du total des immatriculations ; la Suisse suit de près, en pourcentage naturellement,

avec 24 %. Ces taux remarquables sont à rapprocher de ceux que l'on relève en Grande-Bretagne et en France et qui sont deux fois moins élevés : 13 % et 12 % respectivement. L'Italie doit se contenter de 9 %.

Autre élément à considérer. Le gazole étant largement représenté en haut de gamme, en France, en Belgique, en Allemagne, en Italie, la Régie pourrait améliorer sa situation dans ce domaine, grâce à sa nouvelle grande berline proposée avec un moteur diesel, atmosphérique ou suralimenté. Chez Renault, la diffusion des versions diesel s'écroule. Sur les sept premiers mois de l'année, la R18 à gazole est tombée à 44 % des chiffres de 1982 et la R20 à 31 %... !

UN ARRIÈRE EN VUE

Sans même parler de la récente CX diesel turbo, on constate, dans le réseau Citroën que, pour les ventes de BX diesel, 40 % des reprises sont représentées par les R18 et R20 à gazole... D'autre part, la jeune R9 diesel se trouve maintenant attaquée de plein fouet par la 205 diesel, moins spacieuse qu'elle, mais plus rapide (155 km/h contre 140) et plus sobre (4,8 l/100 de moyenne pour les trois consommations conventionnelles, contre 5,9 l/100). On le voit, un redressement de l'image des diesel Renault serait la bienvenue. La R25 devrait y contribuer.

La nouvelle Renault, est porteuse d'atouts et d'espoirs. Avant longtemps, le public se prononcera. A ce sujet, on peut, je pense, se poser, en concluant, une question, à vrai dire essentielle. Comment la clientèle jugera-t-elle l'arrière composite de la R25 où se mêlent une bulle héritée de la Fuego (en plus discret, fort heureusement) et un faux coffre à becquet, rappelant la Ford Escort ? Jusqu'à maintenant les acheteurs de haut de gamme ont toujours accordé la préférence la plus marquée aux coffres classiques de lignes nettes. Ainsi les Mercedes, BMW, Audi, Volvo, Peugeot bénéficient-elles de situations bien établies. La nouvelle R25 qui, à l'arrière, néglige résolument les usages, s'imposera-t-elle aussi largement que le souhaite le constructeur. La partie audacieuse jouée par Renault sera intéressante et instructive à suivre de près.

Gilles GUERITHAULT