

# nouveau



Luxueuse et ... ambitieuse

# LA RENAULT 25

**P**our couper court à toute indiscretion, Renault met à la disposition d'une cinquantaine de ses collaborateurs sa nouvelle berline de haut de gamme : la Renault 25. Il s'agit d'un échantillon de « clients » qui sont chargés de dégrossir les premiers essais de roulage en clientèle. Conducteurs triés sur le volet, ils auront pour mission de peaufiner les dernières mises au point, le lancement officiel étant programmé pour le prochain Salon de Genève en mars 1984.

La Renault 25 tombe ainsi dans le... domaine public. Les journalistes que nous sommes ne peuvent rester insensibles à l'apparition d'un nouveau modèle : français - c'est important - sortant de la Régie et de haut de gamme

enfin. D'autant plus que, voici un an exactement, nous avons consacré notre couverture à cette nouvelle voiture. Nous parlions, alors, de la future « Renault de prestige ». Nous l'avions baptisée Renault 40, d'autres voyaient en elle une



# tés



« 21 ». En réalité, on en parlait chez Renault sous le sigle « 29 », son nom de code. En fait, toute appellation faisait – ou tentait de faire – référence à la cylindrée du moteur. Aujourd'hui, le voile est levé : voici la Renault 25, chiffre moyen qui se place entre un moteur de 2,0/2,2 litres et un V6 de 2,7 litres.

La Renault 30 était née au mauvais moment : peu après le début de la crise du pétrole. La Renault 20, partant du 1 600 de la Renault 16 au 2,2 litres de la version TX, se chargea d'asseoir une production satisfaisante du point de vue de la rentabilité. Mais pouvait-on considérer la Renault 30 TX, malgré ses 102 200 F, comme un modèle porte-drapeau ? Voiture de haut de gamme, la Renault 30 l'était, certes. Mais était-elle une voiture de prestige ? A cette question, M. Bernard Hanon, le P.-d.g. de Renault, nous répondit en affirmant que « le prestige coûte trop cher et qu'il est plus raisonnable de ne considérer les choses qu'au niveau de la qualité ». En réalité, peu importe ! L'essentiel est de pouvoir se mesurer à la concurrence.

#### **Une alternative en termes de choix : l'agréable n'exclut pas l'utile**

Or, la concurrence a pour nom Mercedes et BMW, souvent cités en référence, ou encore Volvo et Saab. Alfa Romeo, même, est lâché par le peloton de berlines de luxe où l'on trouve encore des Jaguar, et Rover à un moindre degré.

La « famille » des berlines de haut standing tend à s'amenuiser. De 22,5 % du marché européen en 1978, elle est tombée à 16 % en 1982, les chiffres étant respectivement pour la France de 19 et 12 %.

Cependant, la physionomie des marchés des voitures de haut de gamme est très différente d'un pays à l'autre. Alors que ce type de voitures représente 26,6 % des ventes en Allemagne, il n'intervient que pour 12 % en France, 13 % en Angleterre, 9 % en Italie mais 24 % en Suisse. Il y a donc un parallèle évident entre la diffusion et le niveau de vie (fonction des parités monétaires) et, il ne faut pas l'oublier, la politique générale menée à l'égard de l'automobile (taxes, etc.).

A ce sujet, on ne peut pas dire que les propriétaires de « grosses voitures » soient gâtés en France. Non seulement,

ils acquittent une addition copieuse grâce aux taxes qui grèvent le prix de l'essence, mais la vignette au « super-prix » ne les épargne pas, sans parler de la mauvaise conscience qu'on voudrait leur inculquer pour n'avoir pas acheté français. Comment admettre, également, ce protectionnisme discutable qui consiste à fixer la frontière de la « vignette de luxe » juste au niveau de ce que les constructeurs français ne savent plus faire ou ne peuvent plus offrir.

« La voiture de prestige est une danseuse qui peut coûter fort cher ! », nous confiait M. Jacques Fleury, P.-d.g. de la Division Automobile de PSA (Peugeot-Talbot-Citroën). M. Hanon (Renault) partage cet avis. Mais n'est-ce pas un aveu non d'incompétence mais d'incapacité technique ?

Quoi qu'il en soit, Renault relève la tête. ▶

# LA RENAULT 25

Après la Renault 30, la Peugeot 604, la défunte Talbot Tagora et la Citroën CX Prestige, il était nécessaire d'injecter du sang neuf et que l'industrie française ait SA locomotive.

« C'est le rôle que nous assignons à la Renault 25, nous disait Michel Dubrulle, Directeur du Marketing de Renault. Nous ne pouvons pas nous battre contre Mercedes, BMW, Audi ou Volvo. Il n'est pas question de placer la barre aussi haut, du moins en ce qui concerne les modèles de haut de gamme de ces constructeurs. En revanche, nous pensons qu'il nous est possible d'offrir une alternative différente en termes de choix. Une Renault de haut de gamme peut être - et doit être - une voiture belle, luxueuse mais son prix ne doit pas atteindre des sommets déraisonnables. C'est pourquoi nous nous sommes efforcés de prendre le problème sous un angle particulier.

Beaucoup pensent que la berline de luxe se doit d'avoir une malle arrière, autrement dit, qu'elle doit être une « trois volumes ». Nous ne sommes pas convaincus qu'il s'agisse là d'une nécessité absolue. Avec la « 25 », nous avons cherché autre chose et, sans vouloir nous frotter à la concurrence au sommet de la hiérarchie des prix, nous proposons quelque chose de différent. Pour un prix moyennement élevé, la Renault 25 bénéficie d'une personnalité bien marquée qui lui permet toutes comparaisons avec certains modèles de la concurrence tout en s'en démarquant par certains aspects qui lui sont propres. Ainsi, elle n'a rien à envier en ce qui concerne les prestations et, puis-je l'ajouter ?, pour ce qui est du confort, de l'équipement, de l'agrément de conduite, de l'économie d'utilisation. A quoi elle ajoute une approche originale au niveau du style, et de nombreuses facilités d'utilisation grâce à la partie arrière traitée à mi-chemin entre le break et la berline deux volumes ».

N'ayant pas eu le loisir d'essayer la Renault 25, force nous est de croire Michel Dubrulle qui ajoute :

« Ce n'est pas une voiture de prestige. Mais c'est une voiture que l'on sera fier de posséder. Nous avons recherché l'élégance dans un volume relativement compact, l'efficacité et l'économie en excluant toute apparence bon marché : par le soin apporté au style, par le choix des matériaux, par la qualité des finitions et de la peinture, par le souci du détail. »

## Séduisante, mais sans provoquer le coup de foudre

Renault 20 et Renault 30 sont remplacées par les Renault 25. En fait, il s'agit bien d'une gamme (presque) complète qui se substitue à la précédente. Rien d'étonnant, dès lors, qu'on trouve un certain air de parenté en ce qui concerne aussi bien le style que la mécanique.

Il faut bien l'avouer : sans provoquer le coup de foudre, la Renault 25 est

séduisante, grâce surtout à son classicisme général. La partie avant rappelle beaucoup la 30, aux nervures de capot près, ou encore la 18, notamment si l'on s'arrête à la calandre qui se résume ici à quelques barrettes horizontales.

Le large et grand pare-brise allège la partie supérieure de l'habitacle et la grande glace arrière, solidaire du hayon, évide également l'ensemble en donnant une impression d'espace. Les flancs de caisse nous paraissent un peu épais, mais l'astuce de décoration qui consiste à dissimuler leur partie inférieure arrange les choses. De même, les protections latérales qui prolongent, avec un léger décrochement, les pare-chocs enveloppants, plus discrets que ces boucliers disgracieux dont les stylistes de la Régie avaient abusé avec les R 14, R 5 et Fuego par exemple, contribuent à la décoration.

Quelques détails auraient mérité plus de soin. Ainsi le vide important qu'on trouve dans les ailes avant au-dessus des roues : des « nœuds » formés par différentes lignes, moulures ou raccords qui sont parfois très compliqués : au niveau du pied de pare-brise ou au bas des portes arrière, ou encore à chaque extrémité du petit becquet arrière (malheureusement) rajouté sur l'arête de malle. Quelques points de soudure visibles en certains endroits quand les portes sont ouvertes ne sont pas dignes de la classe à laquelle peut prétendre cette belle voiture.

Rien de l'allure pataude de la 30. Les belles jantes en alliage donnent un air sportif (la roue de secours est, elle, en tôle) et la pente symétrique du pare-brise et de la lunette arrière, font presque penser à un coupé. Avec ses 4,65 m de long et ses 177 cm de large, la Renault 25 offre pratiquement le même gabarit qu'une Citroën CX et elle est 13 cm plus longue et 4 cm plus large que la R 30. On remarque l'empattement 5 cm plus long avec 272 cm (on est encore loin des



285 cm de la CX) et l'élargissement des voies AV et AR : 149 et 147 cm respectivement, soit plus 5 et 3 cm par rapport à la 30.

## Plus rapide grâce au Cx : record du monde avec 0,28

La donnée la plus significative concerne la valeur du Cx (coefficient de forme) qui, dans le meilleur des cas, c'est-à-dire la version de base avec les petits pneus, est de 0,28, battant ainsi le record jusqu'à présent détenu par la fameuse Audi 100. Grâce à un tel Cx, le SCx (forme multipliée par la surface frontale) est abaissé à 0,565, ce qui est remarquable pour une voiture de cette catégorie. De là, l'annonce de performances qui se situent à un niveau nettement supérieur à celui des anciennes 20 et 30. Un gain appréciable est réalisé en ce qui concerne le poids des différentes versions : entre 1 120 et 1 280 kg contre 1 170 à 1 340 kg de la R 20 à la R 30 TX.

Toutes les informations techniques n'ont pas encore filtré. Mais on y voit clair en ce qui concerne les motorisations prévues qui, toutes, proviennent de la gamme 20/30 précédente à l'exception d'un nouveau moteur à injection, et sans compter sur un prochain moteur.

Les moteurs sont donc au nombre de 5 :

- le 2 litres 4 cylindres essence de 1 995 cm<sup>3</sup>/104 ch. ;

- le nouveau 2,2 litres essence à injection électronique Renix, environ 130 ch, qui remplace le 2 165 cm<sup>3</sup> de 115 ch (carburateurs) ;

- le V6 à injection de 2 664 cm<sup>3</sup> dans une définition voisine de 150 ch ;

- le 2 068 cm<sup>3</sup> Diesel Renault de 64 ch en version atmosphérique ;

- le même moteur Diesel 2 068 cm<sup>3</sup>, mais avec turbo donnant 85,5 ch.

Manque à l'appel un développement turbo-compressé du moteur 4 cylindres 2,2 l qui, avec 180 ch, doit permettre à la Régie d'assouvir sa jalousie à l'égard de l'Audi 200 Turbo dans la zone des 225 km/h en vitesse de pointe.

Rien de spécial côté transmission, indépendamment du recours à la boîte 5 vitesses seulement pour la transmission manuelle et à la boîte automatique Renault à commande électronique des 3 rapports, si ce n'est la perspective d'une nouvelle boîte automatique, électronique elle aussi, mais avec un quatrième rapport mécanique rajouté.

Les suspensions sont reprises de celles de la Renault 20/30, mais avec de copieuses adaptations concernant, en particulier, le déport négatif à l'avant, l'adoption d'un dispositif anti-plongée, une géométrie toute modifiée à l'arrière. Freins et direction sont, naturellement, assistés.

## Belle présentation conforme aux prétentions affichées

Sans dissenter plus avant sur la silhouette, attardons-nous un peu sur nos premières impressions en ce qui concerne la présentation d'ensemble et l'équipement, la version présentée étant une



« haut de gamme » V6 à injection. Tout pour plaire, donc !

Impression de luxe général que ne démentent pas la qualité du drap de la sellerie, l'habillage des panneaux intérieurs de porte, la conception « fauteuils club » des sièges avant spacieux et bien enveloppants. La banquette arrière, d'une pièce, est repliable avec une extrême facilité (une seule main suffit) et transforme le compartiment arrière en un vaste plan de charge, comme dans un break. Tout est recouvert de moquette et ce, avec soin. On note que les parties latérales du dossier de la banquette AR



restent en place, ce qui dispense de l'irritant pugilat avec les ceintures de sécurité... Un mauvais point pour la roue de secours logée dans un panier sous le coffre et accessible de l'extérieur : les dames devront compter sur la galanterie pour se tirer d'affaire en cas de crevaillon.

Généreuse utilisation de l'électronique pour le tableau des commandes (voiture et radio-stéréo-héxaphonie), synthétiseur de parole, affichage digital marié à des cadrans classiques, imposant combiné de tableau de bord qui comprend, il est vrai, une partie des commandes radio, visualisation permanente de la consommation d'essence, indication de la température extérieure, climatisation, régulateur de vitesse, volant réglable en hauteur, glaces électriques AV et AR, nouvelle commande à distance (Plip) de la condamnation des portes, toit ouvrant électrique, réglage électrique des sièges AV, rétroviseurs extérieurs dégivrants, etc...

Les prix ne seront fixés que plus tard, la commercialisation étant prévue pour le printemps 84. On sait toutefois qu'il y aura « de bonnes surprises », selon Michel Dubrulle. Est-ce à dire que l'éventail des prix se superposerait à celui de la gamme 20/30 actuelle, soit de 70 000 à 103 000 F environ ? Pour l'instant, Renault dit grand bien de cette R 25, surtout quant au plaisir de conduite et au niveau des performances. Il nous appartiendra bientôt d'en juger... Pour savoir tout de ces nouvelles Renault 25, il vous faudra attendre encore un peu. Disons trois mois.

Alain BERTAUT

