

# RENAULT-AMC

## 1988 premières médailles?

Lors du salon de Chicago, Renault-AMC a dévoilé sa future carte maîtresse, la Premier. Un nom paradoxal lorsqu'on sait qu'il s'agit en fait du dernier atout maître de la Régie pour s'implanter définitivement sur le marché américain... 1987 sera encore une année de transition, 1988 sera décisive.

par Christophe BONNAUD



**P**remières médailles en 1988 ? Jeu de mot doux (!) basé sur le nom des nouvelles Renault Premier et Medallion. Avec leur apparition officielle respectivement au salon de Chicago et au salon de Los Angeles, Renault dévoile ses batteries, ce qui permettra à AMC de disposer d'une gamme désormais complète. Seul manque à l'appel le fameux coupé

José Dedeurwaeder présente la Premier à Chicago. Ci-dessous, la Medallion, la R21 américaine !



« X-59 » réalisé sur la plateforme Renault Premier et qui apparaîtra l'an prochain.

### 1987 : transition

Présenter la Premier plus de six mois avant sa commercialisation montre bien dans quelle situation se trouve actuellement AMC. Cette opération a certes été dictée à l'occasion du plus grand salon mondial, celui de Chicago, mais elle a surtout tempéré l'impatience du réseau AMC qui devra cette année encore se contenter de la gamme Alliance (les Encore prennent l'appellation de Alliance) et des nouvelles Re-

nault-AMC Medallion importées de France.

La Renault Premier ne sera commercialisée que dans le courant du mois d'octobre prochain. Heureusement, AMC pourra encore se reposer sur sa gamme complète de Jeep ! Tout sera différent par contre dès la fin de cette année et Renault espère retirer les bénéfices de ses lourds investissements dès l'année prochaine. Investissements colossaux en fait. La Renault Premier a nécessité 325 millions de dollars de recherches qui ont bénéficié également à l'étude du coupé Premier. La grande berline Renault-AMC sera construite au

Canada dans une usine entièrement nouvelle qui a demandé 350 millions de dollars d'investissements, une usine robotisée il va s'en dire, située à Bramalea près de Toronto. Cette dernière aura une capacité de production de 150 000 véhicules par an et les objectifs de la Régie visent la commercialisation de 90 000 Renault Premier dans la première année pleine (1988) et 20 000 dès cette année. De toute évidence, c'est avec ce modèle et son prochain dérivé Coupé (60 000 ventes à lui seul en 1989) que Renault espère tirer un profit financier de sa filiale américaine. Il semble effectivement que ce ne soit pas

avec le modèle de gamme moyenne Medallion (Renault 21 américaine) que les bénéfices seront les plus grands. Bien au contraire, puisque cette gamme de modèles, berline et break, est fabriquée en France dans l'usine de Maubeuge et exportée aux Etats-Unis. Avec un dollar actuellement à 6 francs, la Renault Medallion est vendue sans bénéfices... voire même à perte ! Et ce n'est pas la diffusion restreinte de Renault Alpine V6 Turbo (2 300 unités par an) qui améliorera les bilans, cette berlinette étant vouée principalement à promouvoir l'image de Renault aux USA.

On comprend mieux dès lors les responsabilités qui reposent sur les ailes de la grande berline Renault Premier ! Une carte maîtresse, mais la dernière... C'est en fait l'aboutissement d'un programme qui a duré cinq années. Cinq ans durant lesquels Renault a travaillé d'arrache pied pour mettre en place une gamme cohérente en Amérique, cinq ans durant lesquels AMC a dû se battre avec peu de moyens en vénérant la bonne tenue des ventes Jeep !

### L'Alliance à bout de souffle ?

Au début de ces cinq années, l'alliance Renault et AMC s'est traduite par l'arrivée d'un modèle nouveau, la Renault... Alliance produite aux Etats-Unis. Aujourd'hui, avec la baisse du prix du pétrole, les conditions ont très défavorablement évolué pour cette gamme de produits qui se situe en outre dans un segment où la concurrence fait rage !

Pourtant cette année encore, l'Alliance devrait être le modèle le plus vendu de la gamme Renault-AMC. La Régie compte en immatriculer 53 000 en plus des 20 000 Premier et 43 000 Renault Medallion.

Ces cinq années de labeur parfois teintées d'un optimisme dénotant ont été longues mais s'ouvrent aujourd'hui sur un dénouement qui doit obligatoirement être bénéfique pour la Régie, le contraire l'entraînerait vers une issue fatale concernant sa position sur le marché américain.

José Dedeurwaeder, vice-pré-



Pendant ces cinq dernières années, AMC a essentiellement compté sur sa gamme Jeep...

Un habitacle beaucoup plus « chaud » sur la Renault Medallion construite en France.



**La Renault Premier, première Renault conçue exclusivement pour le marché américain, est construite au Canada.**

«nier» a expliqué José Dedeurwaeder. A ses côtés, outre le président d'AMC, M. Cappy, on remarquait la présence discrète de M. Raymond Lévy, le nouvel homme orchestre de la Régie Renault. Ce dernier a fait comprendre qu'il ne remettra pas d'argent pour renflouer AMC dans le cas où le besoin s'en ferait sentir...

### Renault Premier

La Renault Premier est une voiture de la « classe-5 », considérée comme une voiture de taille moyenne aux USA. Berline tri-corps, offrant six places (!), la Renault Premier mesure 4,90 m de long et a été dessinée par le styliste Giugiaro d'Ital Design. Son style peut paraître repoussant pour des yeux européens, mais il paraît qu'elle a réalisé des scores enviables lors des traditionnels « tests-clinic ». Il n'empêche qu'elle a beau être destinée au seul marché américain, elle se trouve en face d'une concurrence au style... européen, comme les nouvelles Ford ou General Motors ! Selon les observateurs américains du monde de l'automobile, l'ob-

jectif de 90 000 ventes de Renault Premier en une année pleine sera difficile à atteindre dans ce créneau des voitures dites intermédiaires. Les principales rivales, Ford Taurus et Mercury Sable (les Ford Scorpio américaines) viennent d'être vendues à 350 000 exemplaires par an et monopolisent quelque peu le marché ! Ces observateurs estiment que la Premier arrive trop tard. Malgré cela, les dirigeants d'AMC ne veulent pas envisager un échec qui réduirait sans doute le constructeur américain à un simple fabricant de Jeep utilitaires très certainement voué à passer sous le contrôle de ses grands rivaux. Sombres perspectives auxquelles on ne veut pas croire et les efforts entrepris par Renault et AMC montrent à quel point ils désirent une issue favorable !

La Renault Premier bénéficiera de deux motorisations, l'une de quatre cylindres de 2.5 litres, l'autre, le V6 PRV porté à 3 litres de cylindrée. Cette dernière motorisation équipera 80 % de la gamme Premier et la boîte automatique (4 rapports) est prévue sur... 90 % des

90 000 Premier qui seront écoulées. La Premier est le... premier modèle étudié par Renault pour le seul marché américain.

### Renault Medallion

Contrairement à la Renault Alliance et Renault Premier, la Medallion n'est pas produite sur place mais assemblée dans l'usine de Maubeuge en France et exportée ensuite vers les Etats-Unis. Elle sera commercialisée sur le marché américain dès le premier mars, précédant de peu l'arrivée de l'Alpine V6 Turbo.

Cette berline d'une habitabilité semblable à la Renault 21 mais à la finition tout américaine sera disponible en trois versions : berline DL, berline LX et break DL. Le prix de base ne dépassera pas les 10 000 dollars pour la berline et le tarif en vigueur pour la Medallion « station wagon », homologue de notre Nevada, est inférieur à 11 000 dollars.

Côté motorisation, la Medallion délaisse le deux litres de la Renault 21 française et opte pour le 2.2 litres en version



**La gamme des Renault Alliance. Elles seront les AMC les plus vendues en 1987.**

**La Medallion « Station Wagon » n'est disponible qu'en une seule version. Bientôt le V6 et le 4 x 4 ?**



dépolluée qui ne développe du coup que 103 ch à 5 000 t/m. La transmission fait appel à une boîte mécanique en série mais l'option boîte automatique est évidemment au catalogue. Un reproche cependant, il s'agit d'une boîte à 3 vitesses contrairement à la boîte automatique à 4 rapports de la Renault Premier. Le freinage reprend le schéma de la version française actuelle avec deux disques et deux tambours, l'ABS n'étant pas prévu dans l'immédiat contrairement aux futures Renault 21 Turbo et TXE françaises.

Toutefois, la Medallion bénéficie d'un équipement optionnel de toute première classe avec l'air conditionné, le système « cruise contrôle » qui stabilise le véhicule à une vitesse donnée et j'en passe ! 3 ans de garantie anticorrosion sont inclus dans la garantie d'origine contre 5 ans en France.

### Sur le marché

D'après les responsables d'AMC, Renault compte immatriculer 1,5 million Medallion pour une année pleine, un chiffre important si on le compare aux 43 000 espérées cette année. Ses principales rivales ont pour nom Toyota Camry, Mazda 626, Honda Accord et Nissan Stanza.

Giugiaro, qui s'est occupé du design de la Medallion (mais également de la Renault 21 française et de la Premier !), a réussi à ne pas trop détériorer le Cx. Sur la berline Medallion il

descend de 0,33 à 0,34 et le break américanisé affiche 0,35.

La Medallion et ses deux sœurs Alpine et Premier constituent l'armada de choc qui doit absolument permettre un retour à l'équilibre financier en 1988, voire dès la fin de cette année. Si tel n'était pas le cas, Renault aurait échoué dans sa deuxième tentative d'implantation américaine après la rocambolesque arrivée de milliers de Dauphine à la fin des années 50 ! Avec AMC, Renault a longuement travaillé le produit mais quelles seront les possibilités de réplique d'AMC face aux rabais en tout genre consentis aux USA et notamment les crédits à 0 % !!

AMC entend de son côté profiter à court terme de la situation monétaire pour développer ses exportations de Jeep vers l'Europe et l'Afrique en fixant un objectif de 10 000 Jeep en 1987 contre 3 000 seulement l'an dernier. Au-delà, American Motors compte lancer un nouveau modèle de Jeep, dès 1989. Ce nouveau modèle pourrait être construit dans l'usine de Kenosha où sont actuellement produites les Renault Alliance deux et trois volumes.

Cette unité de production ne fabrique aujourd'hui que 150 Alliance par jour pour une capacité totale de production de 900 unités. Durant les deux prochaines années, Kenosha aura également la charge de produire 350 Chrysler par jour suite à un contrat entre les deux constructeurs américains. Mais à partir de l'année 1989, l'avenir de cette usine de Kenosha n'est pas assuré et pourrait trouver avec la nouvelle Jeep une issue à condition de la rénover totalement et que... Chrysler justement participe à cette remise en forme ! Il est bien évident que si Chrysler investit à Kenosha, des modèles de la marque pourraient être assemblés en parallèle à la future Jeep. Les liens entre AMC et Chrysler seraient ainsi renforcés. Mais les dirigeants d'AMC ont bien réaffirmé à Chicago leur souci d'indépendance en indiquant que, contrairement à des rumeurs, il n'est pas question qu'AMC passe sous le giron de Chrysler, pas plus d'ailleurs que d'un autre constructeur... Fut-il asiatique !