

PATRICE VERGÈS

VOITURES *MYTHIQUES*

DES ANNÉES 1980 ET 1990



SOMMAIRE

Avant-propos ————— 6

Introduction ————— 8

1980 **Sunbeam Talbot Lotus** 18

1980 **Ferrari 308 GTB** 20

1981 **Volkswagen Golf GTI** 22

1981 **Alpine A310 V6** 24

1981 **Alfa Romeo GTV6** 26

1981 **Audi coupé Quattro** 28

1981 **Fiat Panda** 30

1981 **Matra Murena** 32

1982 **Autobianchi Abarth 70 HP** 34

1982 **Talbot Samba** 36

1983 **Citroën BX** 38

1983 **Peugeot 205** 40

1983 **Mercedes 190 E** 42

1983 **Porsche 944** 44

1983 **Renault 5 Turbo 2** 46

1985 **Fiat Uno** 48

1985 **Alfa Romeo 75 Turbo** 50

Hier, c'était déjà aujourd'hui !

Une nouvelle histoire se nourrit toujours de la fin d'une autre. Les automobiles nées au cours de cette double décennie tournèrent insensiblement le dos à celles de la précédente, plus axées sur la puissance et les performances avec la folie des GTI. Elles véhiculèrent de nouvelles valeurs davantage centrées sur la famille, le loisir et la sécurité.



Apparu en 1984, le Renault Espace a bouleversé nos codes de vie en priorisant la famille et son bien-être davantage que son conducteur. Son volume intérieur et sa modularité lui permettaient d'être un deuxième chez-soi mobile. (© Renault)

À travers l'achat de monospaces grands ou petits dont les ventes ne firent que croître, la voiture se mua désormais en porte-vélo, en porte-planche à voile ou en porte-skis. Dans ce nouveau salon roulant, on allait bientôt pouvoir téléphoner, manipuler son PC, jouer avec sa Nintendo, écouter les nouveaux CD Laser à travers six HP. Elle allait devenir un deuxième chez-soi mobile.

En 1990, où en était le paysage automobile français ? Les modèles qui se vendaient le plus chez nous depuis plusieurs années étaient la Renault Supercinq suivie de l'inoxydable Peugeot 205 qu'elle avait détrônée, devançant la Renault 21 et la Renault 19. L'étrangère la plus achetée était toujours la Volkswagen Golf, place que la nouvelle Ford Fiesta allait bientôt lui ravir. Volkswagen AG était devenu le premier constructeur européen tandis que General Motors tenait toujours la tête au niveau mondial devant Ford et Toyota. Fiat, le leader des générations précédentes, s'était écroulé à cause de son manque d'investissement comparé à Volkswagen, dont les ventes ne cessaient de progresser à travers ses quatre marques.

Rachat des marques

Dès 1991, l'apparition de la Clio bouleverse ce classement dont elle prend la tête avec la complicité de l'excellente publicité « Pas assez cher mon fils ! » La Renault restera plusieurs années en tête des ventes, devançant les Peugeot 106 et la 306 avant de se faire ravir sa première place en 1997 par la Mégane, tout en restant dans ses roues.

Ces années furent marquées par des rapprochements entre marques, inaugurés dès 1990 par Opel avec Saab. En 1994, contre 9 milliards de francs, BMW racheta le britannique Rover. Ces rachats se terminèrent mal dans les deux cas et le second coûterait, cinq ans plus tard, sa place à son P-DG, après une perte de 10 milliards de francs. Fin 1989, contre 16 milliards de francs, Ford racheta Jaguar, mal en point, revendu depuis à l'indien Tata. Dix ans plus tard, le géant américain faisait l'acquisition du suédois Volvo contre 37 milliards de francs, coupant l'herbe sous le pied à Fiat qui s'était porté acquéreur après la défection de Renault annoncé comme acheteur de la marque depuis 1989. Marque revendue depuis à un groupe chinois.



Succédant à la 205 Peugeot, la Renault Clio, apparue en 1990, devint la voiture la plus vendue en France pendant de nombreuses années. (© Renault)

TALBOT EST DE RETOUR.

LES CONCESSIONNAIRES CHRYSLER SIMCA DEVIENNENT DES CONCESSIONNAIRES TALBOT.

Le 10 juillet 1979, votre concessionnaire Chrysler Simca change de nom. Désormais c'est un concessionnaire Talbot. La production des modèles Chrysler Simca continue. Désormais ils s'appellent Talbot Simca.

Bien entendu les concessionnaires Talbot assurent le service et l'entretien des modèles Chrysler Simca.

Pourquoi un tel changement ? Depuis près d'un an Chrysler Simca n'appartient plus au constructeur américain Chrysler, mais fait partie du premier groupe automobile européen, au même titre que Peugeot et Citroën. Il n'est donc plus possible de conserver pour des modèles européens le nom d'un constructeur américain.

Il était cependant nécessaire de donner un nom unique, fédérateur et européen à notre marque. Ce nouveau nom est Talbot.

Talbot était non seulement un constructeur français, associé à Simca depuis plus de 20 ans, Talbot était également un constructeur britannique. Talbot avait acquis une solide réputation dans le sport et la compétition automobile. Talbot, c'était l'amour des automobiles, la passion de les conduire, la volonté de les perfectionner sans cesse.

Aujourd'hui, il faut satisfaire les attentes de millions d'automobilistes, il faut respecter l'environnement et économiser l'énergie.

Etre Talbot aujourd'hui, c'est donc répondre aux exigences de notre temps sans sacrifier l'essentiel : le plaisir de conduire. Venez à nous rejoindre.

L'ESPRIT AUTOMOBILE.

TALBOT

Les fusions et les rachats de marque ont toujours déchaîné les passions. Quelques années plus tôt, la vente de Simca Chrysler à PSA qui l'avait rebaptisée Talbot fin 1979 avait suscité une vive émotion : on accusa ce constructeur de l'avoir rachetée pour la faire disparaître. Ce qui arriva en 1986. (Archives de l'auteur)

La Ferrari 308 GTB a permis au constructeur au cheval cabré d'entrer réellement dans l'ère industrielle avec des cadences de production inconnues jusqu'alors.

Née fin 1975, la 308 GTB montrait d'autres d'ambitions que la Dino à qui elle succédait, notamment par son sigle Ferrari. Un adoubement qui fut tout d'abord refusé à la version GT4 lancée deux ans plus tôt, déjà propulsée par la même mécanique. Malgré sa vocation de démocratiser la gamme Ferrari, la 308 n'avait pas vendu son âme au diable, dont elle avait déjà la beauté. Esthétiquement, la 308 signée Leonardo Fioravanti, œuvrant chez Pininfarina, était d'une formidable sensualité, utilisant davantage sa féminité que la virilité avec une allure basse et effilée, très inspirée par celle de sa grande sœur, la BB, et les courbures concaves de la Dino au niveau de sa custode.

Aujourd'hui, c'est sa petitesse qui étonne avec seulement 1,12 m de haut. D'ailleurs, pour mieux admirer une 308 GTB, il faut se mettre à ses genoux. Elle le mérite.

L'habitacle était tout aussi séduisant avec son petit volant gainé de cuir et, en son centre, le fameux cheval cabré, de nombreux petits cadrans, un levier de vitesses qui jaillit d'une grille chromée, une large console centrale constellée de basculeurs. Charme qui faisait passer des tas de défauts à la trappe, comme la visibilité médiocre autant à l'avant qu'à l'arrière, la finition à l'italienne et l'implantation trop horizontale du volant, générant une mauvaise position de conduite.

Son V8 de 3 litres tout en alliage léger monté toujours en position transversale centrale donnait encore 255 bons chevaux. La 308 n'était pas une sous-Ferrari sur le plan des performances. Souple mais puissant, ce quadruple arbre à cames en tête à carter sec l'autorisait à flirter avec les 250 km/h et surtout à accélérer en 26 secondes pour atteindre la borne des 1 000 mètres avec des relances fulminantes à condition qu'on aille chercher les tours auprès du chiffre 7 000 sur le compte-tours.

Son seul gros défaut était, à mon goût, sa sonorité un peu décevante. Les valves électroniques d'échappement n'existaient pas encore. C'était davantage un bourdonnement rauque que le feulement espéré, corrigé sur la version QV à trente-deux soupapes, à la mélodie plus sauvage.

Aussi racée à l'extérieur qu'à l'intérieur

Plus remarquable étaient son comportement routier et le contingent de sensations qu'elle apportait à son pilote. Certes, la boîte à cinq rapports comme l'embrayage, les freins, la suspension, la direction pas assistée évidemment étaient durs, voire raides. Il fallait taper dedans. Sentir à travers ce corps-à-corps toutes ses réactions intimes n'ajoutait que du plaisir physique à l'efficacité. Sur ce chapitre, la 308 GTB offrait le plein de sensations avec son moteur central apportant un équilibre exceptionnel, une précision de conduite royale, des réactions vives, mais franches, et une adhérence magique malgré des pneus 205 x 14 dont la modestie fait sourire aujourd'hui.

La 308 a connu une très longue carrière, autant en coupé qu'en GTS découvrable, aussi longue que les 162 épisodes du feuilleton télé américain *Magnum* qui l'a popularisée. Son succès aux États-Unis lui imposa de perdre ses quatre carburateurs, à cause de leurs émissions de polluants, au profit d'une injection Bosch qui fit s'effondrer sa puissance (214 ch) en 1981. Ferrari la compensa par des culasses à quatre soupapes (Quattrovalve) puis une augmentation de la cylindrée sur la 328, retrouvant les performances des 808 premières versions en polyester sur un total de 12 149 unités et dont la valeur en collection a aujourd'hui explosé.

La 308 reste la meilleure Ferrari pour entrer dans la religion du Cavallino Rampante.

Fabriquée à plus de 12 000 exemplaires, la sublime Ferrari 308 (et ses dérivés 328) permit à la marque au cheval cabré d'élargir sa clientèle sans détériorer son image de constructeur élitiste. (© Ferrari)

1980 •

FERRARI 308 GTB



Emblématique

• 1983

CITROËN BX



Remarquable

Avec sa traction avant, sa suspension hydraulique, ses quatre freins à disque, son mono-essuie-glace, son volant monobranche, ses commandes par satellites, son tachymètre à rouleau, la BX avait l'ADN d'une véritable Citroën comme on se l'imaginait à cette époque.

On invente aujourd'hui des histoires complètement fausses autour de certaines voitures, autant en bien qu'en mal. Parmi elles, on compte la Citroën BX, qualifiée de voiture de « beauf », chef-d'œuvre de laideur, dont Citroën aurait honte aujourd'hui. Rien n'est plus faux... Si c'était le cas, elle n'aurait pas été produite à plus de 2,3 millions d'exemplaires jusqu'en 1993.

Ces chiffres éloquentes permettent d'affirmer qu'elle fut l'un des plus gros succès commerciaux de Citroën. Mais, surtout, elle fut certainement l'un des meilleurs modèles de l'histoire du constructeur : cocktail réussi entre une Citroën, dont elle gomme quelques tics habituels de la marque, et une Peugeot, dont elle prit le meilleur. En effet, c'est la première vraie Citroën qui fut conçue sous l'ère PSA. Proposée en plusieurs motorisations dès sa naissance en fin d'année 1982, la BX inaugurait une mécanique inédite type XU à boîte de vitesses séparée à cinq rapports. Il s'agissait d'un 1 580 cm³ à arbre à cames en tête tout en aluminium libérant 90 ch.

Avec un éventail de moteurs s'étageant de 60 ch à 105 ch, dès 1985 la BX répondit aux goûts d'une large clientèle séduite par son confort, sa tenue de route, son freinage, son habitabilité et un peu moins par sa finition, jugée parfois un peu légère.

Montée en gamme

Fin 1987, cinq ans après sa naissance, la BX battit son record de production avec 294 653 unités. C'est dire qu'elle était toujours actuelle malgré l'apparition de nouvelles concurrentes. Citroën continua à étendre la gamme vers le haut avec une version GTI

au moteur 1,9 litre à injection de 125 ch, épaulée, deux ans plus tard, par une motorisation seize soupapes de 160 ch qui en fit, à 218 km/h, la BX la plus rapide jamais produite.

Face à l'accroissement des ventes de diesels, une turbo diesel de 90 ch compléta la motorisation atmosphérique. D'ailleurs, à partir de cette date, la BX n'exista pratiquement plus qu'à travers des séries spéciales plus cossues nommées Image, Calaque, Évasion, Ourane et Millésime, qui lui permirent de perdurer jusqu'en 1993.

Par ses qualités routières, la BX m'a toujours impressionné à travers ses nombreuses versions essayées : de l'humble 1 360 cm³ jusqu'à la 1,9 litre seize soupapes en passant par la GT, la GTI, l'éphémère Sport, la 4x4, sans oublier les diesels. Pour un reportage, j'ai même traversé une ville sur trois roues, ce qui était possible grâce à sa suspension hydraulique. Une personne avait tapé à la glace de ma BX en déclarant très poliment : « Monsieur, vous avez perdu une roue ! »

Fin 1982, je pris la route au volant de la récente BX le jour où souffla une violente tempête qui causa la mort de six personnes dans le centre de la France. Avec des rafales atteignant parfois 160 km/h et l'impossibilité de pouvoir s'arrêter à cause des arbres qui tombaient, la BX resta obstinément collée à la route alors que d'autres voitures étaient soufflées par le vent.

Au total, je dois avoir parcouru plusieurs dizaines de milliers de kilomètres au volant des diverses BX. Devenu un farouche disciple de cette berline, j'en conseillai l'achat à mon beau-frère et à mon père à la place de sa GS Pallas. Il en posséda deux dont une GTI, dont il fit enlever l'aileron qu'il n'aimait pas.

Lancée fin 1982, la BX accueillit une large motorisation s'articulant de 1,3 litre à 1,9 litre autant en essence qu'en diesel. La version la plus puissante qui l'illustre, apparue en 1988, annonçait 160 ch et la vitesse maxi de 218 km/h.
(© Nicolas Delpierre)

Lorsque l'Alpine GT Turbo vit le jour fin 1985, elle suscita de grands espoirs. La marque française proposait enfin un modèle capable de taquiner sérieusement la Porsche 911 Carrera.

Les souvenirs perçus au volant de l'Alpine V6 GT Turbo s'étaient dilués dans les vapeurs de ma mémoire. Ils sont revenus en la redécouvrant récemment pour une rubrique rétro. J'avais oublié qu'elle était si basse (1,19 m) et que sa position de conduite était autant couchée, jambes tendues, enfoncée sur des sièges étonnamment moelleux pour une sportive. Ma mémoire avait oublié le feulement rauque du gros V6 tapi à l'arrière. Début 1985, la GT avait succédé à l'A310 V6 essayée dans un chapitre précédent. Elle avait chagriné par ses performances jugées encore moyennes, mue simplement par le V6 PRV atmosphérique poussé à 2,8 litres et 160 ch. Un trop timide progrès comparé aux 150 ch de la précédente mouture. Ses performances accrues (235 km/h) étaient simplement dues à sa silhouette lisse hyper-profilée (Cx de 0,28) favorisant plus la vitesse que les reprises. Ce n'était pas avec cette petite puissance que l'Alpine allait s'attaquer à la Porsche Carrera 3,2 litres de 231 ch. Il est vrai qu'elle ne coûtait que 183 500 francs contre 301 150 francs pour l'allemande. Fort heureusement, on savait qu'elle allait être épaulée bientôt par une version turbocompressée qui arriva seulement en fin d'année. Esthétiquement, la Turbo avait conservé sa silhouette toute lisse qui étonnait par sa largeur de 1,75 m, opposée à sa faible hauteur. Elle s'en différenciait par un becquet arrière, une prise d'air avant agrandie et d'originales jantes en alliage type turbine de 15 pouces chaussées de pneus de 195 à l'avant et de massifs 255 à l'arrière, lui donnant un aspect bien plus agressif vue sous cet angle.

Plus de 255 km/h

Elle avait conservé la structure générale de la précédente avec son moteur V6 PRV monté en porte-à-faux. Sur la Turbo, il ne cubait que 2,4 litres, version à vilebrequin à manetons décalés vue sur la Renault 25 Turbo, mais poussée à 200 ch. Bien entendu, sa suspension avait été adaptée à la puissance accrue. La GT Turbo pointait son capot profilé à plus de 255 km/h, engloutissait le 0 à 100 km/h en 7 secondes et le 1 000 mètres en moins de 27 secondes. Comme toutes les voitures à moteur arrière en porte-à-faux, surtout avec un rapport des masses de 62 % contre 37 % à l'avant, elle sollicitait un pilotage bien particulier en avouant un léger manque de stabilité aux hautes allures et une forte sensibilité au vent latéral. En progrès, toutefois, comparée à la précédente. Elle restait cependant assez pointue à haute allure, mais suffisamment rassurante et amusante pour mon niveau de pilotage. Le seul reproche unanime provenait de la plage d'utilisation trop réduite du turbo et surtout de sa planche de bord signée Gandini, réalisée en plastique grossier qui faisait trop bon marché avec des instruments empruntés à la gamme Renault 5. Malgré ses indéniables qualités et des articles positifs dans la presse spécialisée, la GT Turbo ne parvint jamais à concurrencer sérieusement l'allemande. Elle ne fut vendue qu'à 6 594 unités jusqu'en 1991 où la 610 lui succéda avec encore moins de succès. Le nom Alpine n'était plus suffisamment porteur. Il faudra attendre 2017 pour que Renault lui redonne la vie...

*Le montage d'un turbocompresseur
sur le V6 PRV de 2,4 litres
de l'Alpine V6 GT Turbo fit exploser
ses performances. Avec 200 ch,
grâce à sa silhouette très aérodynamique,
la version GT Turbo pointait à 257 km/h.
(© Patrice Vergès)*

1986 •

ALPINE V6 GT TURBO



Acharnée

Fin 1982, lorsque la nouvelle Série 3 E30 vit le jour, les passionnés de la marque à l'hélice furent déçus par la stagnation de ses performances à une époque où elles étaient la principale raison de l'achat d'une BMW.

Les amateurs de performances, nombreux au sein de la clientèle BMW, regrettèrent le manque d'évolution de ces dernières avec seulement 3 ch supplémentaires pour la 320 contre 4 ch perdus sur la 323i tombée à 139 ch. Bref, la nouvelle 323 était moins rapide que la première E21 de 1978. Ils regrettèrent aussi l'embourgeoisement de cette voiture désormais proposée en quatre portes et dont la suspension avait été légèrement assouplie. Au volant, ils goûtèrent son freinage plus efficient dû à des disques plus grands sur des jantes portées à 14 pouces chaussées de pneus plus épais (195 x 14) avec possibilité d'un freinage ABS. Ils savourèrent sa tenue de route en progrès avec un essieu arrière moins voltigeur sur le mouillé. En dépit des quelques critiques portant sur la puissance de la 323, la nouvelle Série 3 restait une référence en matière de plaisir de conduite, autant sur les quatre-cylindres que sur les six.

L'apparition de la Mercedes 190 E montra à BMW qu'elle n'était plus seule dans le segment des berlines moyennes sportives, d'autant que d'autres constructeurs généralistes s'y étaient également lancés avec la Peugeot 505 Turbo injection et la Saab 900 seize soupapes Turbo.

Un moteur enchanteur

Fin 1985, BMW répliqua avec la 325i. Elle était motorisée par un nouveau six-cylindres en ligne dérivé du bloc économique Eta qui avait rencontré un timide accueil. Ce moteur inédit alimenté avec une nouvelle injection Motronic annonçait la coquette puissance de 171 ch, soit 21 ch de plus que

celui des 323 de 1984 dont la puissance avait été portée à 150 ch en raison des critiques.

La 325 retrouvait sa suprématie avec près de 215 km/h, des accélérations plus musclées (28,5 secondes) et surtout des reprises plus vigoureuses dues au couple plus costaud. Bien entendu, elles étaient pénalisées par sa boîte longue permettant une fiscalité de 13 CV. Pour disposer de davantage d'allant, il fallait passer à la boîte sport aux rapports raccourcis (14 CV) proposée un peu plus tard avec une monte de pneumatiques plus large. Ce six-cylindres en ligne plus plein, plus souple, mais plus vif que le précédent, lâchait encore un chant merveilleux. Lors de son essai, BMW avait lourdement insisté sur l'amélioration de son équipement de série, qui semble être le minimum syndical aujourd'hui pour une voiture facturée 140 100 francs en quatre portes (soit le prix de la Mercedes 190 E). Il fallait ajouter au minimum la direction assistée (4 864 francs) et l'ABS (12 568 francs). Elle le valait bien. Parallèlement, nous pûmes essayer sur un parcours enneigé la version IX à traction intégrale qui gomme le défaut principal des deux roues motrices en offrant une adhérence bien supérieure, avec pourtant la sensation de conduire une propulsion sur le sec.

Par son moteur magique, par le plaisir de conduite qu'elle offrait, par la qualité de sa finition, la BMW 325 restait une voiture terriblement attirante. L'E32 remporta un extraordinaire succès puisqu'elle fut produite dans de nombreuses versions jusqu'en 1993 à 2 339 000 exemplaires. Elle le méritait.

*Face à la nouvelle Mercedes 190 E, la BMW 323 jusque-là sans concurrence accusa le coup. Fin 1985, BMW rétorqua avec la 325 poussé à 171 ch, désormais proposée en version cabriolet sans arceau.
(© BMW)*

1986 •

BMW 325



Magnanime

• 1991

RENAULT ESPACE

Clairvoyant



Après avoir produit plus de 190 000 Espace depuis son lancement en 1984, Matra et Renault dévoilaient une nouvelle génération de ce monospace en avril 1991.

C'est en Haute-Savoie à Albertville, futur théâtre des Jeux olympiques d'hiver de début 1992, que nous essayâmes le nouvel Espace Renault. Ces années-là, ce monospace connaissait un véritable engouement avec des délais de livraison en élastique en neuf et des prix déraisonnables en occasion, surtout en diesel, et ce malgré une qualité de finition assez déplorable améliorée sur la Phase 2 début 1988. Si cette nouvelle mouture restait proche de l'ancienne au niveau de sa structure, elle était habillée d'une nouvelle carrosserie plus douce aux angles fluidifiés et aux flancs plus rebondis. Sa silhouette était plus agréable à contempler avec ses poignées affleurantes et ses rétroviseurs intégrés dans la carrosserie.

Meilleure qualité perçue

En ce début des années 1990, le leitmotiv de Renault tournait autour de la qualité, martelé à l'envi dans les conférences de presse. Il est vrai que la Régie souffrait alors d'un fort déficit d'image dans ce domaine. Le constructeur avait fortement souligné l'amélioration de la qualité, la meilleure précision des assemblages de panneaux, évidemment toujours en composite, faisant appel à de nouveaux composants à l'aspect plus lisse. La planche de bord faisait moins bricolage que l'ancienne, de même que les sièges. Mécaniquement, on remarquait un nouveau train avant issu de la Renault 25 améliorant la précision de la direction et des barres anti-dévers plus épaisses. Enfin, la modularité intérieure avait été encore améliorée. Son succès avait ouvert un nouveau marché dans lequel la concurrence s'était engouffrée récemment. L'offre mécanique

était accrue avec l'apparition d'une version V6 qui n'existait pas précédemment. L'Espace héritait donc du V6 PRV qui, rappelons-le, avait été profondément revu, dorénavant à manetons décalés, monté sur la Renault 25. Cubant 2850 cm³, il affichait 153 ch, soit 43 ch de plus que le 2,2-litres quatre cylindres et 65 ch de plus que la version diesel sous-motorisée propulsée par le classique 2068 cm³ turbo de 88 ch. Mû par ce V6, l'Espace était plus agréable, on s'en doute, plus vélocé puisqu'il frisait 200 km/h et plus agressif (31 secondes au 1 000 mètres), surtout en reprises, car il avait près de 1 400 kg à traîner à vide. Heureusement, il n'avait pas perdu ses qualités de confort ni de tenue de route et son étonnante facilité à avaler les autoroutes dans une ambiance sereine en sécurité. Sur parcours serrés, comme précédemment, il laissait percevoir une certaine prise de roulis due à son centre de gravité assez élevé. C'était le lot de tous les monospaces d'alors.

Meilleur compromis

Franchement, la version quatre cylindres de 110 ch apparaissait la plus homogène, meilleur compromis en matière de performances (175 km/h), de consommation moindre de plus de 2 litres sur route, et surtout affichant un tarif inférieur de près de 50 000 francs. Pas négligeable. De son côté, le diesel souffrait de performances modestes (163 km/h) et d'un moteur bruyant compensé par une consommation bien inférieure. Argument que Renault faisait payer au prix fort en le vendant 20 000 francs (plus de 5 000 euros) de plus que l'essence ! Cela dit, vu la surcote dont il disposait d'occasion, le vendeur récupérait une large partie de ce supplément.

*Le nouvel Espace apparu début 1991
affichait une silhouette adoucie,
une modularité améliorée, un confort accru
et un élargissement de ses motorisations
avec l'apparition du V6 PRV de 2,8 litres
de cylindrée. (© Renault)*