

Renault 14

Un style d'avance

Jean-Luc Armagnacq



4

**Préface
Avant-propos**

6

Conception

30

**Production
et lancement**

40

**La gamme initiale
1976-1978**

56

**Extension
de gamme
1979**

66

**Restylage et
évolutions
1980-1983**

78

**Un coupé
d'avant-garde
secret**

86

**Données techniques
et statistiques**

96

**Remerciements
et bibliographie**

91

**Couleurs
et selleries**



Conception

Le positionnement dans La gamme Renault

Depuis 1961 avec la Renault 4, et plus encore depuis 1965 avec la Renault 16, le constructeur s'est positionné sur le marché automobile avec le concept de voitures dont l'habitabilité est modulable, suivant les nécessités de transporter une famille et ses bagages ou bien des objets encombrants. La gamme est développée au cours des années suivantes avec la Renault 6 en 1968, modèle étoffé de la Renault 4 avec des réminiscences stylistiques de la Renault 16. En 1969, la Renault 12 vient occuper le segment des 7 CV, reposant sur une architecture classique pour séduire un grand nombre d'automobilistes peu soucieux de modernisme, berline



Le modelage d'une maquette au 1/5 du projet 121 au bureau de style de Rueil-Malmaison. (Renault Communication, DR)

tricarps avec habitacle traditionnel puis break en 1970, moteur longitudinal avant et essieu arrière. En 1971, la Renault 6 TL complète la gamme en 6 CV, mais elle s'avère étiquée face à la concurrence, et Renault ne dispose pas d'une familiale 6 ou 7 CV vraiment moderne.

Les Peugeot 204, depuis 1965 puis 304 depuis 1969, en 6 et 7 CV, carrosserie tricarps, avec moteur transversal, la Citroën GS, depuis 1970, en 6 et 7 CV, carrosserie bicorps sans modularité, et surtout la Simca 1100, depuis 1967, en 5 et 6 CV, carrosserie bicorps avec modularité, occupent alors le marché, cette dernière semblant même être la Renault manquante...

En 1966, Peugeot et Renault s'associent pour développer en commun des composants mécaniques et partager ainsi les investissements concernant des éléments invisibles de leurs voitures afin de garder bien distinctes les identités des deux marques.

Le projet 121 est lancé dans la foulée pour une voiture d'entrée de gamme, positionnée aux côtés des Renault 4 et 6, dans un style moins rustique, pour une clientèle plus urbaine. Pour Peugeot, le modèle équivalent est placé sous la 204 et en reprend l'architecture à moteur transversal : ce sera la 104 présentée en 1972. Toutefois, le coût de cette mécanique est considéré trop élevé pour Renault, qui lance alors le projet 122 en 1967, avec moteur longitudinal comme la Renault 4, et qui aboutit à la Renault 5 en 1972. Le 121 est alors repositionné plus haut dans la gamme, entre Renault 6 et Renault 16, en alternative à la Renault 12 en offrant les atouts des quatre roues indépendantes, la

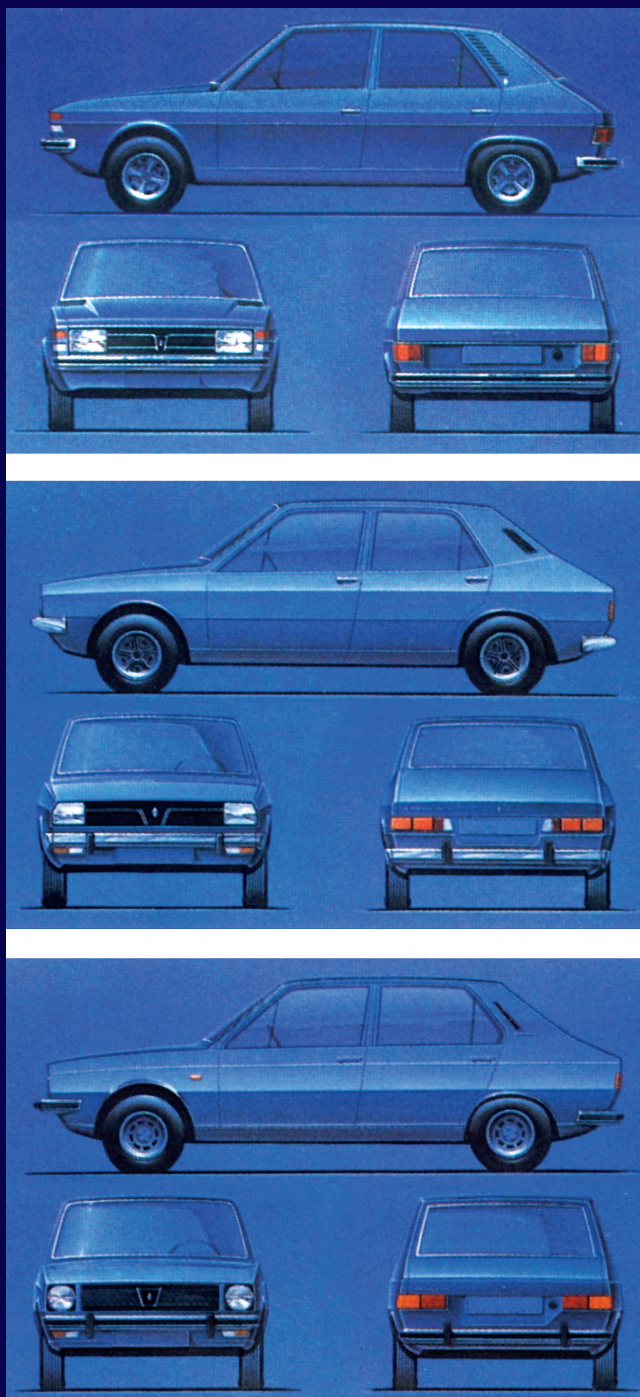
Trois propositions de
Giorgetto Giugiaro/ItaI
Design, croisement de
Simca 1100 et de Renault 12.
(Renault Histoire)

modularité avec cinq portes, et bénéficiant du moteur transversal favorable à un bon rapport encombrement/habitabilité.

Pendant le développement du projet 121, la concurrence présente ses propres modèles, démontrant la validité du concept d'une voiture compacte à destination des jeunes familles, dont chaque constructeur propose sa version : la Simca 1100 est la voiture la plus vendue en France en 1972 ; les Alfa Romeo Alfasud en 1972 et Austin Allegro en 1973 sont des berlines bicorps sans modularité ; la Volkswagen Golf en 1974 est bicorps avec modularité, mais moins habitable. Et, avec Fiat, Ford et Opel qui préparent de nouveaux modèles pour la fin des années 1970, la bataille commerciale promet d'être rude...

Le PROJET 121

Renault ayant financé la moitié du coût d'études et d'industrialisation du moteur qui équipe tout d'abord la Peugeot 104, le cahier des charges du projet 121 est établi sur une base technique commune, utilisant ce moteur, mais aussi la boîte de vitesses, la transmission, le train et la suspension avant, la direction, le pédalier, le système de freinage et d'échappement. Un premier plan carrossier fut présenté le 26 septembre 1970. Il définissait les dimensions hors tout et les cotes techniques internes des points à respecter impérativement, liés aux éléments mécaniques : moteur, suspension, direction, réservoir de carburant, garde au toit de l'habitacle.





Dessins d'études réalisés
par les stylistes Renault.
(Renault Histoire)



naturelle et avec davantage de recul, plus proche de la vie courante. Les propositions les plus novatrices nécessitent souvent une accoutumance qui se produit au fil du temps, octroyant ainsi un délai plus long qu'une présentation unique de courte durée. De plus, les personnes conviées à ces présentations sont probablement dans un état d'esprit différent de celui des acheteurs, puisqu'elles ne sont pas activement en recherche d'une voiture, dont elles ignorent la marque, qu'elles auraient éventuellement écartée de leur choix. Le risque majeur est donc de valoriser les propositions les mieux acceptées au moment de ces tests, convergeant vers une certaine banalité et tendant à uniformiser les voitures des différents constructeurs. Un unique test fut réalisé pour le projet 121, en 1973, à un

moment où l'originalité du style de la Renault 5 était unanimement appréciée et confortée par ses ventes. Son extrapolation pour le projet 121 engendra des avis partagés, pour moitié opposés et pour moitié favorables, en ayant légèrement forcé le résultat... En réaction à cette situation mitigée, le choix de l'anticonformisme et de la modernité détermina la décision finale, risquée et assumée, pour la voiture la plus originale.

LA MATURATION D'UN STYLE AVANT-GARDISTE

La finalisation des lignes extérieures se déroula sur plusieurs mois, afin de prendre en compte les contraintes techniques et financières, pour aboutir à la carrosserie définitive.

Les premières retouches sont apportées sur la maquette de décembre 1971, qui est dotée de phares larges et d'un anneau autour de la calandre masquant les jeux d'assemblage des ailes, du capot et des phares, et facilitant les réparations en cas de léger choc frontal ainsi que d'éventuelles évolutions de style ultérieures. Le côté droit de la voiture fut modifié pour évaluer la pose d'une gouttière au-dessus des portières, et la vitre de la portière arrière fut séparée en deux parties pour permettre une descente maximale au lieu d'une vitre unique descendant partiellement, conformément au cahier des charges du style.

En octobre 1972, les pare-chocs boucliers en matériau synthétique de la Renault 5 étaient parfaitement au point et contribuaient à son succès ; les pare-chocs cintrés en acier du projet 121 furent remplacés par des boucliers. L'anneau de calandre fut supprimé, ainsi que la gouttière de pavillon, améliorant l'aérodynamisme (comme sur les Renault 16, 20 et 30) ; les phares furent légèrement moins larges et plus anguleux du côté jointif de la grille de calandre à maille carrée. Du fait de la hauteur du bouclier supérieure à celle du pare-chocs classique, les feux arrière furent réduits en hauteur et élargis de part et d'autre de la plaque d'immatriculation, ce qui en estompait l'aspect tombant. Quelques



La maquette au 1/5 de Robert Broyer sélectionnée pour la réalisation à l'échelle 1. (Renault Histoire)



À gauche : la proposition de Jean Thoprieux, avec un lettrage « Renault 9 » grâce au retournement astucieux du 6. (Renault Histoire)



variations subtiles furent évaluées : position de la rainure de l'aile avant, plus ou moins marquée, plus près de l'arête supérieure du capot moteur ou de l'arche de roue ; intégration du support du rétroviseur sur la porte avant ; dessin de la porte arrière droit ou incliné.

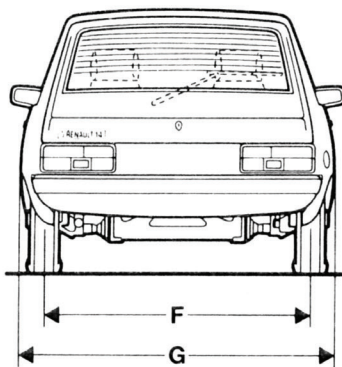
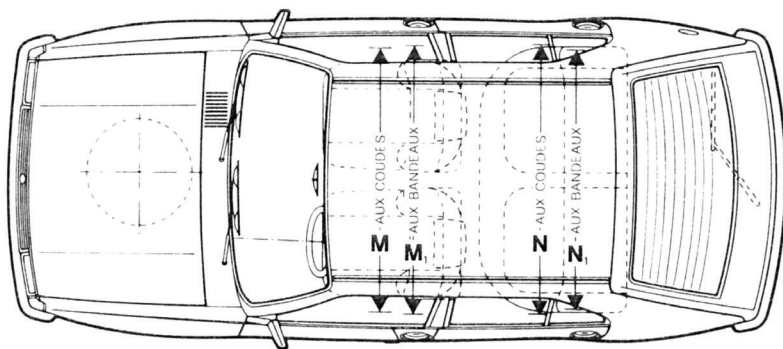
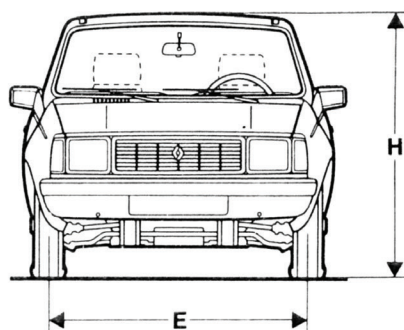
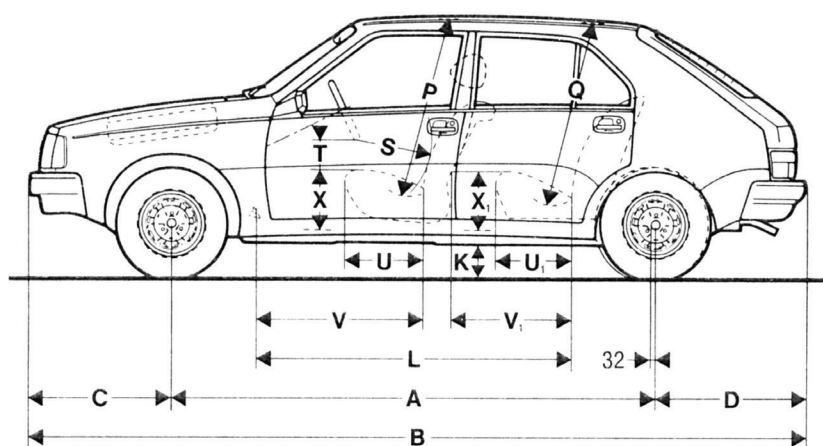
Dix-huit mois plus tard, en février 1974, la carrosserie est définitive : phares, calandre avec grille à barrettes horizontales, ailes avant, prise d'air sur le côté droit du pare-brise, jantes et leurs enjoliveurs. Si l'aile avant a conservé le galbe de l'arche de roue, il n'a pu en être de même pour l'aile arrière, qui a été simplifiée en gommant les contre-courbes de la maquette



La proposition de Pierre Mignon présentée en décembre 1971, avec un lettrage latéral « Renault 6 », est fidèle aux maquettes 1/5. (Renault Histoire)

initiale, qu'il n'était pas possible de produire selon les spécialistes de l'emboutissage. Enfin, la lunette arrière fut légèrement réduite en hauteur au bénéfice de la capacité du coffre à bagages. Quelques interrogations subsistaient quant au retour latéral des boucliers, court ou jusqu'à l'arche de roue, ainsi que pour la finition des cadres de vitres, noire ou chromée.

Données techniques et statistiques



A = 2530	E = 1352	à vide	en charge	L = 1740	P = 940	U = 430	X = 260
B = 4025	F = 1372	H = 1405	H = 1306	M = 1332	Q = 930	U ₁ = 425	X ₁ = 355
C = 726	G = 1624			M ₁ = 1322	S = 400 ^{+63 -105}	V = 970 ^{+63 -105}	
D = 769				N = 1346	T = 180	V ₁ = 655 ^{+105 -63}	
				K = 150	N ₁ = 1305		

Plan quatre vues, Renault 14 TS
millésime 1980. (Archives de l'auteur)

VERSIONS

version	14 L - 14	14 TL	14 TL - 14 GTL	14 TS	14 TL - 14 GTL	14 TS
Année	1976-1978	1976-1978	1979	1979	1980-1981	1980-1981
Type	1210	1210	1210	1211	1210	1212
Dimensions						
Longueur (m)	4,025	4,025	4,025	4,025	4,025	4,025
Largeur (m)	1,624	1,624	1,624	1,624	1,624	1,624
Hauteur (m)	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405
Empattement (m)	2,53 - 2,50	2,53 - 2,50	2,53 - 2,50	2,53 - 2,50	2,53 - 2,50	2,53 - 2,50
Porte-à-faux avant (m)	0,726	0,726	0,726	0,726	0,726	0,726
Porte-à-faux arrière (m)	0,769	0,769	0,769	0,769	0,769	0,769
Poids à vide (kg)	865	865	865	880	865	890
Moteur	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne	4 cylindres en ligne
Type	129-A7	129-A7	129-A7	129-A9	129-A7	150-700
Cylindrée (cm³)	1218	1218	1218	1218	1218	1360
Alésage (mm)	75	75	75	75	75	75
Course (mm)	69	69	69	69	69	77
Taux de compression	9,30: 1	9,30: 1	9,30: 1	9,30: 1	9,30: 1	9,30: 1
Alimentation	Carburateur simple corps Solex 32 SHA	Carburateur simple corps Solex 32 SHA	Carburateur simple corps Solex 32 SHA	Carburateur double corps Solex 32 MMI	Carburateur simple corps Solex 32 SHA	Carburateur double corps Solex 32 MMI
Puissance (ch DIN)	57 à 6000 tr/min	57 à 6000 tr/min	57 à 6000 tr/min	69 à 6000 tr/min	57 à 6000 tr/min	70 à 6000 tr/min
Couple (m.kg)	9,4 à 3000 tr/min	9,4 à 3000 tr/min	9,3 à 3000 tr/min	9,8 à 3000 tr/min	9,3 à 3000 tr/min	10,8 à 3000 tr/min
Puissance fiscale (CV)	7	7	7	7	7	7
Boîte de vitesses	408	408	408	408	408	408
Rapports	4	4	4	4	4	4
1	3,083 - 6,87 km/h	3,083 - 6,87 km/h	3,083 - 6,87 km/h	3,083 - 7,48 km/h	3,083 - 6,87 km/h	3,083 - 7,48 km/h
2	1,823 - 11,62 km/h	1,823 - 11,62 km/h	1,823 - 11,62 km/h	1,823 - 12,65 km/h	1,823 - 11,62 km/h	1,823 - 12,65 km/h
3	1,192 - 17,77 km/h	1,192 - 17,77 km/h	1,192 - 17,77 km/h	1,192 - 19,35 km/h	1,192 - 17,77 km/h	1,192 - 19,35 km/h
4	0,827 - 25,64 km/h	0,827 - 25,64 km/h	0,827 - 25,64 km/h	0,827 - 27,88 km/h	0,827 - 25,64 km/h	0,827 - 27,88 km/h
5	-	-	-	-	-	-
Recul	2,833 7,48 km/h	2,833 7,48 km/h	2,833 7,48 km/h	2,833 8,14 km/h	2,833 7,48 km/h	2,833 8,14 km/h
Couple conique	15 x 58	15 x 58	15 x 58	16 x 57	15 x 58	16 57
Train avant	Ressorts hélicoïdaux	Ressorts hélicoïdaux	Ressorts hélicoïdaux	Ressorts hélicoïdaux	Ressorts hélicoïdaux	Ressorts hélicoïdaux
Barre antiroulis	22 mm	22 mm	22 mm	24 mm	22 mm	24 mm
Flexibilité	49,5 mm/100 kg	49,5 mm/100 kg	47,0 mm/100 kg	45,0 mm/100 kg	47,0 mm/100 kg	45,0 mm/100 kg
Train arrière	Barres de torsion	Barres de torsion	Barres de torsion	Barres de torsion	Barres de torsion	Barres de torsion
Diamètre	19,7 mm	19,7 mm	19,7 mm	19,7 mm	19,7 mm	19,7 mm
Flexibilité	40,0 mm/100 kg	40,0 mm/100 kg	40,0 mm/100 kg	40,0 mm/100 kg	40,0 mm/100 kg	40,0 mm/100 kg
Barre antiroulis	-	-	-	13 mm	-	13 mm
Freinage	Disques 241 mm	Disques 241 mm	Disques 241 mm	Disques 241 mm	Disques 241 mm	Disques 241 mm
Avant	Tambours 180 mm	Tambours 180 mm	Tambours 180 mm	Tambours 180 mm	Tambours 180 mm	Tambours 180 mm
Arrière	Commande hydraulique	Commande hydraulique	Commande hydraulique	Commande hydraulique	Commande hydraulique	Commande hydraulique
Circuit	Double circuit	Double circuit	Double circuit	Double circuit	Double circuit	Double circuit
	Limiteur de pression	Limiteur de pression	Limiteur de pression	Limiteur de pression	Limiteur de pression	Limiteur de pression
	Servofrein	Servofrein	Servofrein	Servofrein	Servofrein	Servofrein
Direction à crémaillère						
Démultiplication	21,6: 1	21,6: 1	21,6: 1	21,6: 1	21,6: 1	21,6: 1
Tours de volant	4	4	4	4	4	4
Rayon de braquage	10,60 m	10,60 m	10,60 m	10,60 m	10,60 m	10,60 m
Électricité						
Batterie	12 V - 36 Ah	12 V - 36 Ah	12 V - 32 Ah	12 V - 32 Ah	12 V - 32 Ah	12 V - 32 Ah
Alternateur	40 A	40 A	40 A	50 A	50 A	50 A
Pneumatiques	145 SR 13	145 SR 13	145 SR 13	145 SR 13	145 SR 13	145 SR 13
Capacités						
Carburant	38 l	38 l	48 l	48 l	48 l	48 l
Huile moteur et boîte	4 l	4 l	4 l	4 l	4 l	4 l
Refroidissement	6 l	6 l	6 l	6 l	6 l	6 l
Performances						
Vitesse maximale	143 km/h	143 km/h	143 km/h	158 km/h	143 km/h	157 km/h
Accélération 1 000 m	39,0 s	39,0 s	38,0 s	35,7 s	38,0 s	35,7 s
Consommation 90 km/h	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,4 l/100 km	6,5 l/100 km	6,4 l/100 km
Consommation 120km/h	8,9 l/100 km	8,9 l/100 km	8,9 l/100 km	8,1 l/100 km	8,5 l/100 km	8,7 l/100 km
Consommation ville	9,1 l/100 km	9,1 l/100 km	9,1 l/100 km	10,3 l/100 km	9,3 l/100 km	9,1