

# Renault 25

**Populaire et haut de gamme**

Rémi Godot

**4**

**Avant-propos**

**6**

**Les études**

**12**

**Le tour du  
propriétaire**

**22**

**Le lancement**

**32**

**La V6 Turbo**

**38**

**L'éphémère  
limousine**

**46**

**Une onéreuse  
option**

**50**

**Les modèles 1987**

**54**

**Le PRV passe  
à 2,8 litres**

**58**

**Les miniatures**

**60**

**Le millésime  
1989**

**70**

**Le catalyseur  
arrive**

**74**

**Une gamme  
rénovée**

**80**

**Une fin de  
carrière associée  
aux sports  
d'hiver**

**82**

**Épilogue**

**84**

**Annexes**

# Les études

## « Une Berline quatre portes avec fonctionnalité arrière »

Le cahier des charges du projet de la future 25 – connu sous le nom de « 129 » en interne – est élaboré comme il se doit à partir de la critique de celle qu'elle remplace au moyen d'enquêtes de satisfaction, auprès d'un important échantillon de la clientèle, qui révèlent :

- l'attachement au hayon, héritage de la révolutionnaire « R16 » de 1965 ;
- le rejet de la ligne ;
- de trop fortes consommations en carburant dans un contexte de renchérissement du prix des carburants à la suite du premier choc pétrolier ;
- le désagrément causé par les mouvements de caisse – roulis et tangage – surtout mal perçus à l'étranger ;
- mais aussi la qualité du montage à améliorer.

En conséquence, le cahier des charges prévoit :

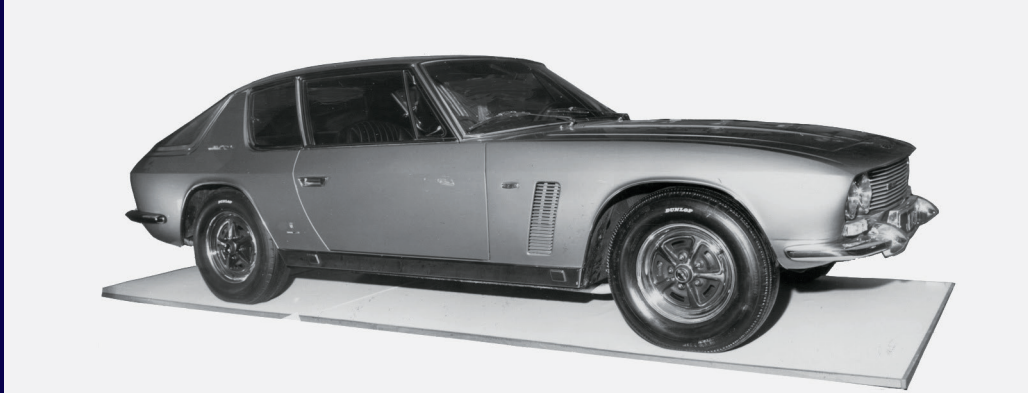
- le maintien du hayon ;
- une ligne innovante, mais non clivante ;
- une auto allégée et plus aérodynamique emmenée par des moteurs à la souplesse améliorée ;
- des suspensions revues ;
- la consultation des agents de fabrication et des techniciens, afin de prévoir un montage aisé dès le stade de la planche à dessin, en concertation avec les concepteurs de l'outillage et les fournisseurs extérieurs, puis l'installation d'une

mini-chaîne expérimentale, qui ne fabriquera pas moins de quatre cents voitures de présérie, où l'opérateur répètera le geste « qualité » avec le concours d'une aide audiovisuelle. Ce qui n'empêchera pas les premiers clients de connaître quelques déboires, et le P-DG Raymond H. Lévy de déclarer quelques années plus tard que sa Renault 25 se retrouvait chaque mois au garage alors qu'il n'était pas encore à la tête de la Régie !

## Les deux pères de la 129

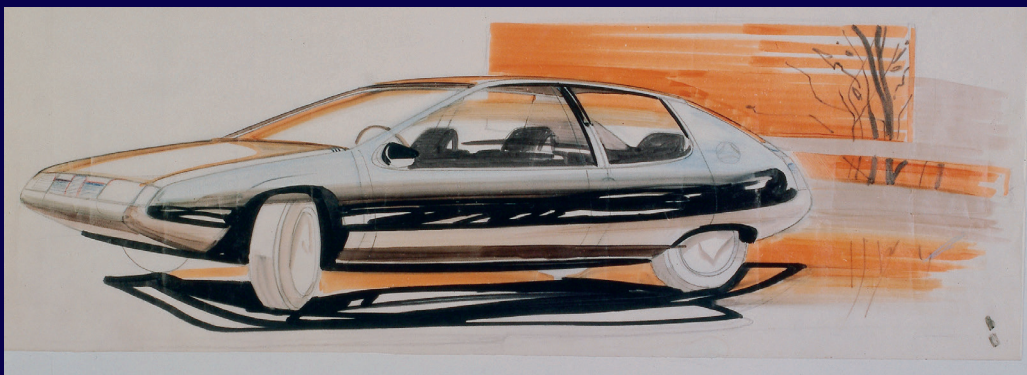
Deux hommes ont été décisifs lors du développement de la 129 qui commence à l'automne 1977, l'un est un styliste talentueux mais discret, l'autre est un directeur général ayant du flair. Quand Gaston Juchet – l'auteur de toutes les Renault depuis les années 1960 – esquisse une voiture baptisée Bic-aéro (pour bicorps-aérodynamique), celle-ci plaît au directeur du style Robert Opron. D'autant qu'elle comporte bientôt une imposante bulle vitrée à l'arrière, le nouvel élément distinctif de la marque qu'il a imposé sur la Fuego puis sur la 11, avec l'aval du directeur général Bernard Hanon. En cette année 1979, le dirigeant apprécie aussi cette auto, car son profil lui rappelle la Jensen Interceptor, un élégant coupé anglais de grand tourisme. Qui plus est, la deuxième maquette restée en lice lors du préchoix, la « Rafale » de l'équipe du style avancé, présente des lignes si aérodynamiques qu'elle peut laisser à penser





La **Jensen Interceptor**. (Archives E-T-A-I)

La **bulle arrière** est présente dès les premières esquisses, parmi lesquelles celle-ci, due à Jean-Pierre Venet. (Renault Communication/DR)



La **Bic-aéro** de Gaston Juchet. En dépit des apparences, ce séduisant coupé est en fait... une berline ! (Renault Communication/DR)

## un certain sens de l'accueil

Contrairement à la 11 Electronic, le tableau de bord reste fidèle aux cadrans à aiguille éclairante pour le tachymètre, le compte-tours, le thermomètre de liquide de refroidissement, les niveaux de carburant et d'huile. Non seulement ils sont plébiscités dans les enquêtes de clientèle menées en République fédérale d'Allemagne (RFA), mais en outre, ils se révèlent plus parlants au premier coup d'œil qu'un affichage à cristaux liquides ! Abritée par une large casquette antireflet, la partie gauche de la planche de bord, qui prend la forme d'un pupitre, accueille au centre les commandes des fonctions radio et climatisation (température, répartition des flux, mise en route générale et motoventilateur). Cette dernière, qui a demandé près de sept mille heures d'études, intègre un chauffage dont la



**La nuit**, le tableau de bord joue l'harmonie bleu-vert. Au centre, l'écran de l'ordinateur de bord. (Renault Communication/DR)



particularité est d'être en permanence en état de saturation thermique, toujours prêt à fournir la température maximale, par conséquent, il suffit de doser l'air frais pour obtenir avec précision la chaleur désirée du mélange mixé. L'aspect inédit de l'avenante planche de bord, qui fait écho au style novateur de l'auto, est signé Marcello Gandini. En effet, l'ex-responsable du design de chez Bertone, devenu consultant, allège l'emploi du temps surchargé des équipes internes tandis qu'il apporte des idées. Deux de ses projets, qui ne furent pas retenus sur la 25, présentaient de surprenantes particularités. L'un fermait le tableau de bord par un volet articulé qui, lorsque le conducteur actionnait le contact, découvrait le combiné en s'encastant dans la casquette. L'autre ajoutait

**L'originale casquette** inspirera celles des Renault 21 et Safrane. Les commandes sur le volant sont celles du régulateur de vitesse. (Renault Communication/DR)





À l'abri de la casquette, le combiné, la centrale des commandes de la climatisation et le boîtier de commande des fonctions radio (de gauche à droite). (Renault Communication/DR)

Une planche de bord jamais vue sur une voiture de grande série. (Renault Communication/DR)



# Le lancement

## ESPÈce en voie D'APPARITION

Début 1984, lors de la présentation dynamique de la voiture à la presse, la Régie donne rendez-vous devant le château de Vincennes, point de départ d'un parcours commun menant à Vaux-le-Vicomte où les journalistes prennent le volant des Renault 25 présentes. Pour sa part, *l'Auto-Journal* considère que la 25 est une voiture réussie : à la fois capable d'être performante et sobre en version GTX, elle n'en est pas moins confortable et généreuse en habitabilité. De plus, la tenue de route fait l'objet de louanges quand Bernard Carat écrit à l'issue de son essai : « La Renault 25 a montré une très grande stabilité directionnelle, aussi bien dans

les lignes droites que les virages. Elle est fort bien équilibrée sur ses quatre roues et dispose d'une adhérence assez étonnante des roues avant motrices ». Quelques pages plus loin dans « le Point de vue de madame », Marianne Antoine et Florence Rémy, favorablement impressionnées par la richesse de l'équipement, considèrent que l'agencement du tableau de bord est une « fête aux instruments » dont peut profiter le passager. En fin de compte, la 25 mérite les deux récompenses décernées par les journalistes qu'elle recevra en fin d'année : le « Volant d'or 1984 » en RFA et le « *Top Car of the Year Award* » en Grande-Bretagne.



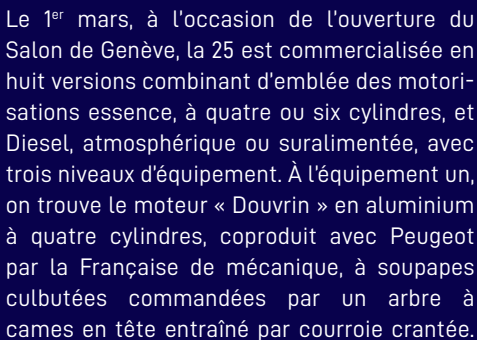
Fin 1983, la presse spécialisée dévoile la Renault 25.  
(Archives E-T-A-I)

Le premier banc d'essai de la Renault 25 dans *l'Auto-Journal* du 1<sup>er</sup> mars 1984.  
(Archives E-T-A-I)





Le lancement au printemps, d'abord en France et au Benelux, s'accompagne d'une campagne publicitaire vantant notamment l'aérodynamisme jamais encore égalé et la beauté de l'auto, résultats annoncés d'une rupture esthétique résumée par l'accroche « Renault 25. Espèce en voie d'apparition. ». Laquelle renvoie au spot télévisé où l'auto progresse dans un décor de commencement du monde.



La nouvelle Renault 25 à la une  
du premier numéro de l'édition  
française du *Moniteur Automobile* en  
mars 1984. (*Le Moniteur Automobile*)

L'affiche est aussi élégante  
que la voiture. (Publicis)

En essence 1 995 cm<sup>3</sup>, alimenté par un carburateur à double corps à starter automatique, il développe 103 ch sur la TS, et en Diesel atmosphérique 2 068 cm<sup>3</sup>, 64 ch sur la TD. Le premier possède un allumage électronique intégral dont le réglage de l'avance s'adapte précisément en fonction du régime et de la charge moteur ; il est servi par la boîte longue à cinquième rapport allongé qui abaisse la puissance fiscale à 7 CV et la consommation annoncée à 7 litres aux 100 km à vitesse stabilisée. Grâce à une traînée moindre des pneumatiques et du radiateur de refroidissement, la TS est la plus aérodynamique des 25. En ce qui concerne l'équipement, la dotation de base comprend déjà un compte-tours, une montre à cristaux liquides, un indicateur de niveau d'huile lisible moteur à l'arrêt, une alarme sonore d'oubli d'extinction des feux, un réglage en hauteur du volant, des appuie-tête à l'avant, une longue console centrale comportant un conduit d'amenée d'air chaud et un cendrier pour l'arrière. Un garnissage des sièges en simili noir figure parmi les options.





À partir de deux berlines accidentées, Jean-Paul Pariggi a créé la limousine Narval à Gap. (Jean-Paul Pariggi)



Une séparation intérieure réalisée par un équipementier local à la demande d'Heuliez. (Christophe Gutfrind)



Parmi les aménagements sur mesure figure l'installation d'un téléphone parfaitement intégré dans l'accoudoir central arrière. (Christophe Gutfrind)



Habitacle de la limousine Narval. (Bernard Daurat)

# La limousine présidentielle

Dans la France de François Mitterrand, la Régie nationale est logiquement préférée pour fournir les automobiles des cortèges officiels dans lesquels son nouveau vaisseau amiral, qui devient rapidement omniprésent, prend la place des Citroën CX et Peugeot 604 de l'ère giscardienne. Certains parleront même de la République des R25... À partir d'avril 1986, une limousine blindée par le spécialiste Labbé fut utilisée par le président de la République François Mitterrand pour ses déplacements jusque-là le plus souvent effectués en Renault 30. À l'extérieur,

la teinte bleu Schiste remplace pour la première fois l'habituel gris métallisé. Tarifée un million de francs, l'auto comporte des tôles de 6mm, des vitres de 33mm d'épaisseur et des pneumatiques increvables. Dans l'habitacle, entre les deux sièges avant, trône une petite télévision reliée à un magnétoscope, à l'intention des passagers arrière. La 25 Présidentielle a été commandée lors d'une visite officielle à Cerizay début novembre 1983; le prototype de la limousine est alors montré au président de la République dans un box installé pour l'occasion à l'intérieur de l'usine.



Parallèlement à l'évolution du modèle de série, la Renault 25 présidentielle fera l'objet d'une modernisation de ses extrémités, ici la première version. (Renault Communication/DR)



Derrière les sièges arrière, la vitre de séparation est à l'épreuve des balles. (Renault Communication/DR)



Les options pack executive et console bar ont été retenues. (Renault Communication/DR)





La Renault 25 Camargue, les pare-chocs sont gris encore pour quelque temps. (Renault Communication/Élisabeth Deschamps)

## L'utilité du pot catalytique

En passant dans la structure en nid-d'abeilles du catalyseur composée de céramique et revêtue d'une fine couche de métaux précieux (platine, rhodium, iridium), les polluants (monoxyde de carbone, oxydes d'azote) s'oxydent et la combustion des hydrocarbures imbrûlés est accélérée.

Le pot catalytique constitue ainsi un filtre des gaz d'échappement et réduit leurs émissions nocives.

Sa présence provoque une baisse des performances plus ou moins sensible selon les moteurs.

(Source : Renault)

des 11 CV. En revanche, la GTX n'est plus livrable en version automatique. En option, les versions à partir de la TXE peuvent recevoir une alarme anti-intrusion en cours de millésime.

En octobre, une série spéciale nommée Camargue reprend en l'améliorant la recette utilisée naguère sur la série Manager. Aux GTS, TX, TX V6, GTD et Turbo D, elle apporte un autoradio lecteur de cassettes avec commandes sous le volant, un motif de sellerie aux fines rayures et des accoudoirs de porte habillés. À l'extérieur, elle arbore des jantes en alliage léger Galaxie, des vitres teintées, des rétroviseurs extérieurs





La Renault 25 Fairway est disponible dans un grand nombre de versions extérieurement toutes similaires. (Renault Communication/Sylvie Kreiss)

peints au ton de la carrosserie, des projecteurs additionnels antibrouillard et un choix de sept teintes métallisées (beige Antique, bleu de Prusse, bleu Ozone, gris Tungstène, gris Argent, rouge Titien et vert Tyrol) rehaussées d'un filet latéral or ou bleu intégrant la silhouette de quatre chevaux camarguais sur les ailes avant en arrière des passages de roue et une signature « Camargue » à l'arrière des portes postérieures. La boîte longue est en option sur la GTS et la boîte automatique, sur la GTS et la TX V6. En février 1990, la série Fairway est réactualisée sur la base des TX, TXE, TI, TXI, TX V6 et

Turbo D. La chaîne Hi-Fi, le volant gainé de cuir ainsi que les projecteurs additionnels antibrouillard sont maintenant de série, et sept teintes métallisées sont disponibles (les mêmes que pour la série Camargue). Sur la TXE et la TXI – toutes deux dotées du « pack confort » – le « pack Ergomatic » reste en option. Toutes les versions hormis la Turbo D sont livrables avec la boîte de vitesses automatique optionnelle. À noter que, en dehors de l'Hexagone, la Fairway est toujours déclinée en séries spéciales, Limited en Italie et Monaco en Grande-Bretagne.