

l'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N° 11 - 15 JUIN 1973 - PRIX : 3,50 F

RECIT COMPLET DES

24 H **DU MANS**

EXCLUSIVITE MONDIALE

LA NOUVELLE V6 RENAULT

TOUTES LES PHOTOS



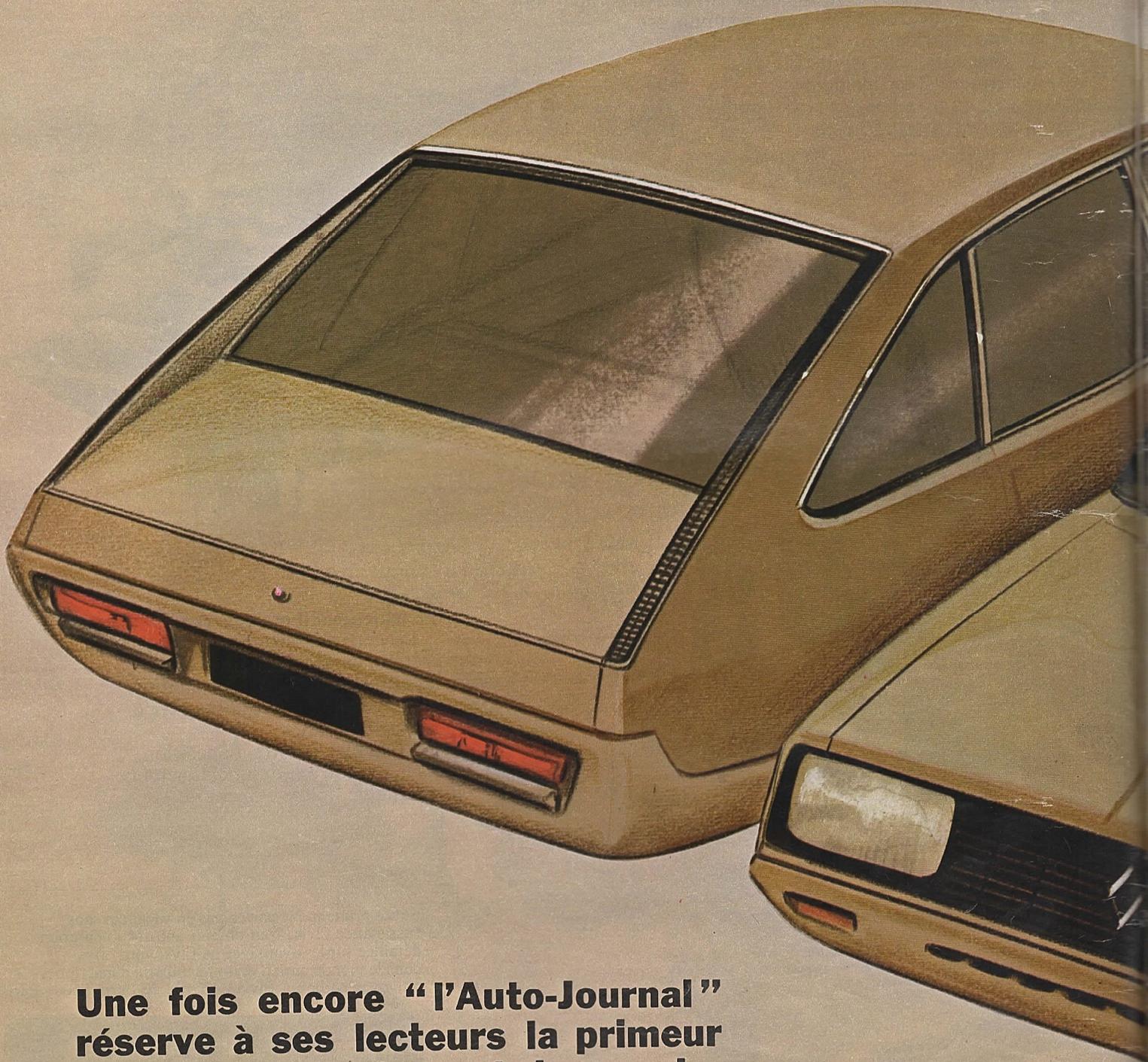
www.nosrenault30.com

Belgique : 35 FB - Suisse : 3 FS - Italie : 350 L - Espagne : 45 P - Maroc : 3,67 DH - Tunisie : 350 Mm - Algérie : 3,50 DA - Canada : 80 C.

HOMME



LA NOUVELLE



Une fois encore "l'Auto-Journal" réserve à ses lecteurs la primeur de ses informations et de ses documents exceptionnels relatifs à un nouveau modèle : la Renault 23 une traction avant à moteur V 6.

RENAULT 23



**EXCLUSIVITÈ
MONDIALE**

www.nosrenault30.com



EXCLUSIF

RENAULT

23

PERSONNE, avant nos lecteurs, n'a jamais vu la R 23. La voici sous tous les angles. Nous l'avons longuement guettée avant de la surprendre. Impossible de s'y tromper : ce prototype a bien été conçu à Billancourt.

Si, au téléobjectif, la calandre rappelle un peu celle de la 504, l'allure générale n'a rien d'une Peugeot ; elle représente plutôt un heureux compromis entre la R 16 et la R 17. On y retrouve en particulier le grand porte-à-faux avant des R 15/R 17.

Ce porte-à-faux s'explique par la présence d'un V 6 disposé longitudinalement devant les roues antérieures. L'espace entre le passage des roues avant et la porte avant demeure très court, au contraire de celui que l'on trouve sur la R 16, dont le moteur est situé derrière les roues.

Dans l'ensemble, la voiture frappe plus par sa grande largeur que par sa longueur, assez raisonnable : celle-ci ne dépasse pas 4,50 m contre 4,23 m pour la R 16. Nous sommes loin des 4,87 m de la DS. Mais la R 23 est très large, avec 1,80 m, contre 1,65 m pour la R 16.

A l'arrière, la ressemblance avec la R 17 paraît frappante. Les feux rouges, placés bas, se trouvent encastrés dans le pare-choc. On remarque également : le grand hayon ouvrant (R 16, R 17), les sorties d'air en dépression courant de haut en bas de l'arrête latérale (R 5), la sortie d'air qui paraît aménagée au-dessus de la lunette, le pare-choc AR qui englobe le bas de caisse jusqu'au passage de roues formant ainsi bouclier.

De profil, la R 23 se caractérise par sa grande surface vitrée, son pare-brise très incliné, ses poignées de portes verticales, la forme légèrement arrondie du bas de caisse, l'absence heureuse de pli de tôle à hauteur de la ceinture de caisse (contrairement à la R 17), les panneaux latéraux très plats, l'absence de déflecteurs.

Il s'agit, rappelons-le, d'une traction avant : Renault demeure fidèle à cette technique tout au long de sa gamme, mais la suspension à quatre roues indépendantes et barres de torsion de la R 23 offrira le moelleux de la R 16, infiniment préférable à la sécheresse des R 12/R 15/R 17.

Le moteur est un V 6 inédit de 2,3 litres (13 CV), construit dans les nouvelles usines du nord de la France pour Renault, Peugeot, Volvo, avec deux arbres à cames en tête (un par rangée). Certains prototypes ont circulé avec des 2 litres (11 CV) ou des 2,6 litres (15 CV), quelquefois alimentés par injection Kugelfischer. Les freins sont à quatre disques.

La R 23 n'a pas d'ambition sportive. C'est une berline spacieuse, souple, bien suspendue, rapide : au moins 180 km/h. Prix : 25 000 F environ. Date de lancement probable : octobre 1974.

Jean MISTRAL





La nouvelle limousine qui va venir s'accrocher au sommet de la gamme Renault porte indiscutablement la griffe des stylistes de la Régie placés sous la férule de Gaston Juchet. On retrouve notamment le dessin caractéristique de l'arrière fuyant qui avait été déjà retenu avec bonheur sur les Renault 15 et 17. La proue à pan incliné est également une solution éprouvée à la Régie puisqu'on l'a vue pour la première fois sur la Renault 5. Le principe des pare-chocs intégrés est devenu cher aux stylistes de Renault depuis qu'il a été mis en pratique sur les R 15 et R 17 et plus récemment sur la R 5. Il est vrai que cette méthode est originale à la fois sur le plan esthétique et sur le plan fonctionnel. Enfin, on est resté fidèle à la silhouette, dite "semi-utilitaire" par ses détracteurs, qui fut inaugurée il y a près de dix ans par Philippe Charbonneaux sur la Renault 16. Sur les modèles que nous avons surpris, la calandre comporte deux phares rectangulaires mais quatre phares ronds sont également prévus. ➤

www.nosrenault30.com

EXCLUSIF

RENAULT

23



une berline ambitieuse

■ Assis depuis une demi-heure dans mon bureau, les deux enquêteurs me posaient les questions les plus diverses sur le marché français. Lorsqu'ils procèdent à une étude de ce genre, agences et organismes spécialisés de France et de l'étranger tiennent à prendre l'avis de « l'Auto-Journal ».

Donc, il y a quelques semaines, ces visiteurs manifestaient, avec beaucoup de tenue, une curiosité sans retenue. Soudain, l'un d'eux me lança :

« Si vous étiez président de Renault, préféreriez-vous présenter une berline située au-dessus de la R16 TS ou une voiture placée au-dessous de la R5 ? »

J'exprimai aussitôt mon sentiment : priorité au véhicule de trois mètres, que Renault a d'ailleurs mis au point. En fait, cette création intelligente ne sortira pas, en tout cas pas avant longtemps. M. Pierre Dreyfus m'a expliqué lui-même pourquoi (« A.-J. » du 1^{er} février 1973) : les études de marché qu'a effectuées la Régie « ont montré que les débouchés ne sont pas très importants pour un tel modèle ». Je persiste à déplorer la décision de Renault.

Donc, ce constructeur se prépare à lancer une berline étoffée, à la pointe d'une gamme qu'il veut encore élargir. Il a longuement hésité à le faire. En effet, à ce niveau, la clientèle se raréfie et Citroën détient des positions très solides avec sa DS. Ministres

et P.-D.G. l'utilisent largement. Tous les soirs, le journal télévisé diffuse des images de DS évoluant devant des préfectures ou des ambassades, et transportant les personnalités les plus importantes du pays. Ce « feuillet » quotidien représente un atout exceptionnel pour Citroën.

Malgré ce double handicap (étroitesse du marché et situation privilégiée d'un concurrent) Renault et son associé Peugeot ont enfin décidé d'entrer en lice, en opposant un V6 moderne au quatre cylindres ancien du quai de Javel.

Afin d'élargir ses débouchés, la Régie proposera sans doute le choix entre deux cylindrées : 2 litres et 2,3 litres. De toute façon la R23, de longueur et de prix très étudiés se placera immédiatement au-dessus de la R16 TS. La R23 s'attaquera à la DS 23, à l'Opel Commodore, à la Ford Consul, mais non aux B.M.W. et aux Alfa.

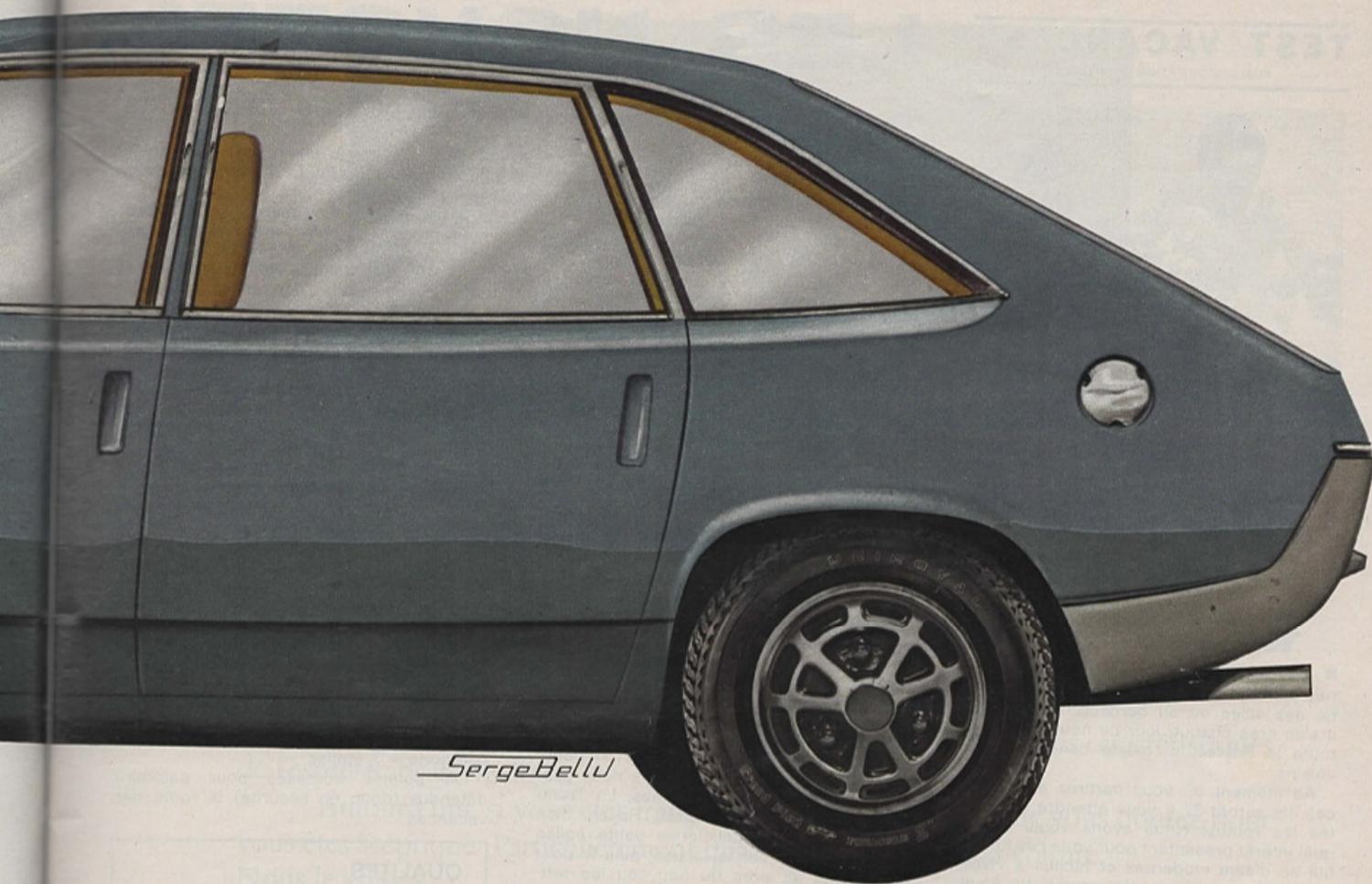
Afin de mieux étager dès maintenant sa gamme, Renault présentera au prochain Salon, sa R16 TS en version R16 TX, plus puissante et dotée d'une boîte 5 rapports. En même temps, d'ailleurs, Chrysler France lancera à côté de sa 1100 S une 1100 TI (deux carburateurs double corps, nouveaux sièges, nouveau tableau de bord) qui atteindra 165 km/h, c'est-à-dire exactement la vitesse de la R16 TS. On observera que ces deux nouvelles versions poussées,

R16 TX et 1100 TI, abandonnent la lettre S. Le vent tourne...

Initialement, Renault et Peugeot avaient pensé, semble-t-il, à commercialiser deux modèles à peu près identiques, afin de ne pas disperser leurs efforts. Mais cette solution n'a pas été retenue. En particulier il était difficile, pour Sochaux, de diffuser une grosse traction avant en haut de gamme alors que la marque a toujours préféré la transmission classique (504) au-dessus d'une certaine cylindrée. Donc, Peugeot lancera de son côté une berline 604 à roues arrière motrices, différente de la R23, mais dotée du même moteur V6 plus étoffé : 2,3 et 2,6 litres ; on verra sans doute apparaître un peu plus tard un coupé 604. Il ne faut pas oublier que si Renault part d'une 1,6 litres (la R16) Peugeot a pour tremplin une 2 litres (la 504). Dès lors, Sochaux mettra en avant le 2,6 litres qui sera utilisé également par Volvo sur un nouveau modèle que l'on prépare à Göteborg. Peugeot et Volvo ont toujours entretenu d'excellents rapports.

Un nouveau V6 fabriqué dans le nord de la France équipera ainsi deux modèles français et un modèle suédois : l'Europe peut se faire aussi, par le sommet, dans l'automobile.

Gilles GUÉRITHAULT



Serge Bellu

...trois rivales sérieuses

CITROEN DS 23

- La gamme D de Citroën constitue pour le moment le sommet de la production automobile française, dans le domaine des berlines tout au moins. Toutefois le gros quatre cylindres de la DS 23 aura du mal à faire longtemps bonne figure en face d'une concurrence ralliée aux 6 cylindres.
- Moteur 4 cylindres en ligne - 2 347 cm³ - 115 ch DIN à 5 500 tr/mn - arbre latéral.
- Traction avant - boîte 5 vitesses, ou 4 vitesses hydraulique ou automatique.
- Suspension hydropneumatique - 4 roues indépendantes.
- Longueur : 487 cm - Largeur : 180 cm.
- Vitesse : 180 km/h.
- Prix : 25 500 F.



FORD CONSUL GT

- De 1,7 litre à 3 litres, Ford présente une large gamme de grandes berlines qui, selon la finition, s'intitulent Consul ou Granada. Leurs mécaniques comme leurs carrosseries s'avèrent beaucoup plus classiques que celles de la Renault 23.
- Moteur 6 cylindres en V - 2 293 cm³ - 108 ch DIN à 5 000 tr/mn - arbre à cames central.
- Transmission classique - boîte 4 vitesses ou automatique.
- Suspension par ressorts hélicoïdaux - Quatre roues indépendantes.
- Longueur : 457 cm - Largeur : 179 cm.
- Vitesse : 165 km/h.
- Prix : 20 865 F.



OPEL COMMODORE

- Pour ses Rekord et Commodore, Opel a choisi de dissimuler une mécanique très classique sous une carrosserie attrayante. Elle veut séduire un public encore réticent devant la ligne arrière des R 16 que rappelle un peu la nouvelle Renault.
- Moteur 6 cylindres en ligne - 2 490 cm³ - 115 ch DIN à 5 250 tr/mn. Arbre à cames dans la culasse.
- Transmission classique - boîte 4 vitesses ou automatique.
- Suspension par ressorts hélicoïdaux - essieu arrière rigide.
- Longueur : 457 cm - Largeur : 175 cm.
- Vitesse : 175 km/h.
- Prix : 24 810 F.

