

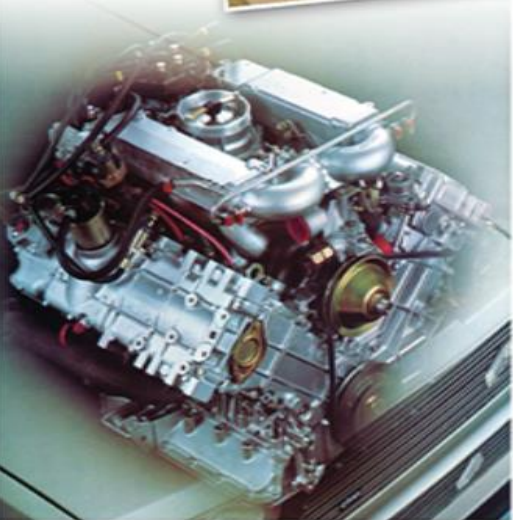


▲ La gamme R20 et R30 prend la succession de la R16, mais avec deux modèles, la R30 constituant le haut de gamme en version TS (moteur V6 PRV à carburateurs) puis TX (moteur identique mais à injection). Sur les deux modèles, l'aplomb de bord évolue sensiblement en 1982 (ici centre à droite), avec un aménagement rappelant celui de la populaire R5 de 1979.



▲ ▼ Berline très haut de gamme chez Peugeot, la 604 est la concurrente de la Renault 30. Elle est d'ailleurs motorisée par le même V6 PRV. Appréciée par le président de la République Valéry Giscard d'Estaing lui-même, elle fait pourtant une carrière en demi-teinte à cause de son moteur très gourmand. La version turbo-diesel de 1979 était plus sobre mais manquait de puissance pour une berline de grand standing.

ronde qui remplacent les optiques rectangulaires de la R20. Haut de gamme de la marque, elle opte pour le moteur V6 PRV. Mais cette noble mécanique, conçue pour concurrencer les grandes berlines allemandes de l'époque, offrait un rendement assez médiocre au prix d'une consommation élevée malgré l'adoption d'une injection en 1977. On retrouve ce moteur sous le capot de la 604, mais le V6, mal perçu en temps de crise pétrolière, impose aux constructeurs de proposer des alternatives : la 604 est finalement disponible avec un moteur turbo-diesel Indenor dès 1979, mais ce bloc 4-cylindres de (seulement) 80 ch avait une fâcheuse tendance à ne pas démarrer par temps froid, une carence dont souffraient d'ailleurs la plupart des moteurs Diesel Peugeot. La R20 sera quant à elle motorisée la même année par le « moteur Douvrin » Diesel atmosphérique de 2 068 cm³ et 63,5 ch, mais ce moteur est ensuite suralimenté en 1982 et atteint 85 ch. Il est adopté non seulement par la R20 mais aussi par la R30.



STARS DES ANNÉES 1980

Au début des années 1980, l'industrie automobile française entre dans une période charnière. Après les décennies de forte croissance des Trente Glorieuses, le secteur est confronté à une série de difficultés : ralentissement économique, concurrence internationale accrue et évolution rapide des attentes des consommateurs. Cette décennie sera celle des remises en question profondes, mais aussi des mutations décisives. Pourtant, la période est loin d'être morose et l'automobile parvient à rebondir avec des modèles emblématiques à succès.



▼ La Peugeot 205 est incontestablement la voiture qui a sauvé la firme de Sochaux du désastre économique. Elle va rester au catalogue pendant près de 15 ans, de 1983 à 1998, et redonner du souffle à la marque.

Et puis la France bascule dans les années 1980. La rupture de 1981 est l'événement fondateur de la décennie. L'élection de François Mitterrand met fin à 23 ans de pouvoir de droite. Le gouvernement Mauroy lance une vague de nationalisations (grandes banques, industries), abolit la peine de mort grâce à Robert Badinter, abaisse la retraite à 60 ans et instaure la cinquième semaine de congés payés. Mais face à la rigueur économique imposée en 1983, le tournant libéral s'impose. En 1986, la première cohabitation de l'histoire voit Jacques Chirac coexister avec Mitterrand à l'Élysée. Le début de la décennie est difficile : inflation élevée, chômage en hausse (1,6 million de demandeurs d'emploi en 1981, 2,5 millions en 1989) et franc sous pression. La rigueur de 1983 est un virage douloureux mais décisif. Après 1986, les privatisations inversent la tendance : la



▲ Le 10 mai 1981, l'élection de François Mitterrand marque une rupture politique majeure. Pour la première fois sous la V^e République, un homme de gauche devient chef de l'État. Beaucoup de Français placent leur espoir dans celui qui incarne « La force tranquille ».



▲ La concurrente de la Peugeot 205 est la Renault Supercinéma. Elle succède donc en 1984 à la Renault 5 mais sa carrosserie n'a en fait rien en commun avec sa devancière.

Bourse de Paris s'emballe, une culture de l'entreprise et du profit émerge pour la première fois en France. Pendant qu'une partie du pays se désindustrialise, le yuppie français fait son apparition. La montée du chômage crée de nouvelles fractures. La crise du SIDA, longtemps ignorée, ravage silencieusement une génération. SOS Racisme et la « Marche des Beurs » de 1983 posent les bases du débat sur l'intégration. L'explosion des radios libres (NRJ, Fun Radio, Europe 2) après 1981 transforme le paysage médiatique. La France invente le Minitel, réseau télématique accessible à tous avant même l'internet grand public : annuaires, réservations, messageries roses. Le TGV Paris-Lyon est inauguré en 1981, symbole d'une modernité nationale. À l'école, le Plan Informatique pour tous de 1985 installe des ordinateurs Thomson dans les collèges et lycées. On vit entre deux mondes : l'analogique et le futur électronique. Cette décennie majeure marque le passage d'une économie industrielle vers une économie de services. Mais les téléphones ont encore un fil, il n'y a que trois puis quatre



▲ Surlant sur le succès des F1 Williams à moteurs Renault, le constructeur décide en 1993 de présenter une sportive pouvant servir de base à l'homologation dans les championnats de rallye.



▲ La Renault Clio Williams a certes un tempérament de feu, mais elle est présentée dans les brochures publicitaires comme une voiture à vivre aussi racée qu'élégante.



Au début des années 1990, la guerre des GTI fait rage en Europe. Les petites sportives, compactes et nerveuses, incarnent une certaine idée de l'automobile plaisir. Dans ce contexte, Renault ne compte pas rester en retrait. Déjà forte du succès de la Clio 16S, la marque au losange décide de franchir un cap avec une version encore plus radicale : la Renault Clio Williams.

Contrairement à ce que son nom pourrait laisser penser, il ne s'agit pas d'un simple coup marketing. Certes, l'appellation rend hommage à Williams F1 Team, partenaire de Renault en Formule 1 à l'époque, mais la Clio Williams répond avant tout à une exigence sportive : l'homologation en rallye dans la catégorie des 2 litres. La Clio Williams n'est pas une Clio 16S légèrement améliorée : c'est une voiture profondément repensée. Le cœur de cette transformation est son moteur. Le bloc 1,8 litre est réajusté pour atteindre 2,0 litres, développant 150 chevaux. Mais plus que la puissance brute, c'est le couple supérieur et la disponibilité du moteur qui changent la donne. Là où la 16S exigeait

d'être cravachée, la Williams offre une élasticité et une vigueur nouvelles. Dès son apparition, la Clio Williams impose son style. Sa teinte bleu sport métallisé, associée à des jantes dorées, devient instantanément emblématique. Ce contraste audacieux évoque directement l'univers de la compétition et distingue la voiture de toutes les autres Clio. À l'intérieur, l'ambiance reste fidèle à l'esprit Renault Sport des années 90 : sellerie spécifique, instrumentation claire, plaque numérotée sur les premiers modèles.

Car la première série est limitée à environ 4 500 exemplaires, rapidement écoulés. Face à la demande, Renault va produire encore 7 600 unités, bien plus que les 2 500 exigés par l'homologation en rallye ! Comme beaucoup de sportives de cette époque, la Clio Williams demande un certain entretien. Son moteur, solide mais exigeant, nécessite un suivi rigoureux. Les pièces spécifiques, notamment châssis et trains roulants, peuvent être plus difficiles à trouver aujourd'hui.

Mais c'est aussi ce qui fait son charme : une voiture



◀ La Clio Williams sera produite en deux phases. La première (4 500 exemplaires) est un véritable collector car les voitures sont assemblées et arborent une plaque sur le tableau de bord. La peinture bleue et les jantes dorées sont spécifiques à ce modèle.

► Sportive dans l'âme, la Renault Clio Williams renoue avec la grande tradition des petites bombes des années 1980. Contrairement à la Supercar GT Turbo, le moteur de la Clio Williams est un 4-cylindres atmosphérique issu de celui de la Clio 16S dont la cylindrée a été augmentée de 1 764 à 1 998 cm³, la puissance passant de 140 à 150 ch.

