

autoscopie

ESSAIS VÉHICULES CONCURRENTS

ARGUMENTATION
ARC EN CIEL
AR JET A ON
AR L'ÉTA ON
AR JET A ON
AR JET A ON
AR L'ÉTA ON
ARGUMENTATION
CITROËN

Renault 20 GTD

OUI,



Moteur

Diesel, en alliage léger,
4 cylindres en ligné, longitudinal,
arbre à cames en tête,
2068 cm³ (8 CV).
Puissance maxi DIN : 64 ch.
à 4500 tr/mn.
Couple maxi DIN : 13 m.kg.
à 2250 tr/mn.
Régime de régulation :
4800 tr/mn.

Transmission

Traction AV.
Embrayage monodisque à sec.
B.V. mécanique à 5 rapports.

Suspension

4 roues indépendantes,
ressorts hélicoïdaux,
amortisseurs hydrauliques,
barres anti-devers AV et AR.

Structure

Châssis-coque,
conduite intérieure
4 portes et hayon,
Toit ouvrant en option.

Direction

GTD : Crémaillère assistée.
Démultiplication : 15,8 à 1
Diamètre de braquage HT :
11,4 m.
TD : Crémaillère non assistée.
Démultiplication : 22,23 à 1
Diamètre de braquage HT :
10,9 m

Freins

Disques ventilés à l'AV.
Tambours à l'AR.
Double circuit en X.
Assistance par servo-dépression.
Limiteur de pression à l'AR.

MAIS...

N° 26 - JANVIER 1980

www.nosrenault30.com



Le tableau de bord



Commande d'essuie-glace trop proche de la clé de contact



Coffre CX

Coffre R 20
(une valise en moins)

Equipement

OUI,

La GTD est dotée en série de :

- direction assistée,
- verrouillage central des 4 portes,
- lève-vitres AV électriques,
- pare-brise feuilleté clair,
- phares à iode H 4,
- réglage des projecteurs à commande intérieure.

MAIS...

La version TD ne possède :

- ni direction assistée,
- ni verrouillage central des portes,
- ni pare-brise feuilleté,
- ni lève-vitres électriques,
- ni ceintures AR à enrouleur.

MAIS...

Même sur la GTD, il manque des équipements aussi utiles que :

- le réglage en hauteur du siège conducteur,
- la commande à distance du rétroviseur extérieur,
- des vide-poches sur les dossiers de sièges AV,
- des haut-parleurs derrière les grilles,
- une jauge d'huile électrique,
- un voyant de température d'huile moteur.

La visibilité AR est limitée par la faible surface du désembuage.

Certains accessoires sont curieusement disposés, par exemple :

- le cendrier AV, dans le flux des aérateurs centraux,
- la commande d'essuie-glace trop près de la clé de contact.

OUI,

Le tableau de bord regroupe les informations essentielles.

MAIS...

La planche de bord a conservé l'aspect vieillot des autres R 20.

Il n'y a pas de témoins de codes, et les autres témoins sont dispersés entre le 1^{er} et le 4^e cadran.

La couleur rouge des signaux d'alerte se confond avec l'orangé des signaux de renseignement.

La jauge de carburant est peu fidèle : la position de l'aiguille est la même 80 ou 400 km après le plein.

Moteur

OUI,

Le groupe en alliage léger, arbre à cames en tête, est dérivé de celui de la 20 TS.

Il donne une impression d'aisance et de vivacité dans les accélérations.

Le couple, bien situé, permet une utilisation prolongée de la 5^e vitesse.

MAIS...

Le moteur est très bruyant à froid.

Les claquements subsistent à chaud à bas régime et sont surtout perceptibles en ville.

Le niveau sonore est élevé à grande vitesse.

la consommation est, suivant les allures, supérieure de 1 à 2 litres aux 100 km à celle de la CX 2500 D BV 5.

La faible section de la goulotte du réservoir impose beaucoup de patience pour faire un plein correct. Dans la plupart des cas, l'autonomie s'en trouve réduite.



Mauvaise conservation de l'assiette en charge, notamment à l'accélération

Par ailleurs...

OUI,

Les modifications apportées au train AV procurent une meilleure stabilité et une conduite plus précise que celle de la 20 TS.

L'amortissement de la suspension AV est amélioré.

MAIS...

La flexibilité des ressorts étant la même, l'écrasement sous la charge est important, surtout à l'AR.

OUI,

Les nouveaux circuits de freins en X améliorent la stabilité.

MAIS...

La baisse d'efficacité due à l'échauffement est notable.

Le freinage est paresseux en cas d'arrêt d'urgence.

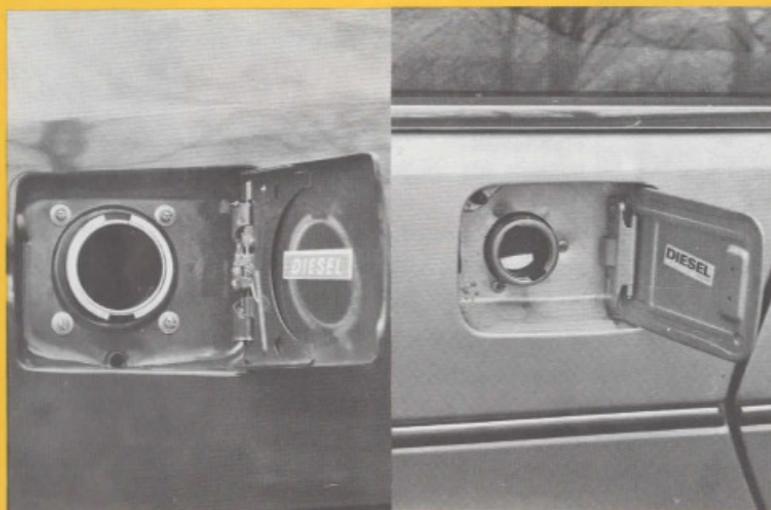
OUI,

La boîte de vitesses à 5 rapports est bien étagée.

MAIS...

Sa commande gagnerait à être plus précise.

Le passage de la 1^{re} n'est pas toujours facile.



Orifice de remplissage du réservoir

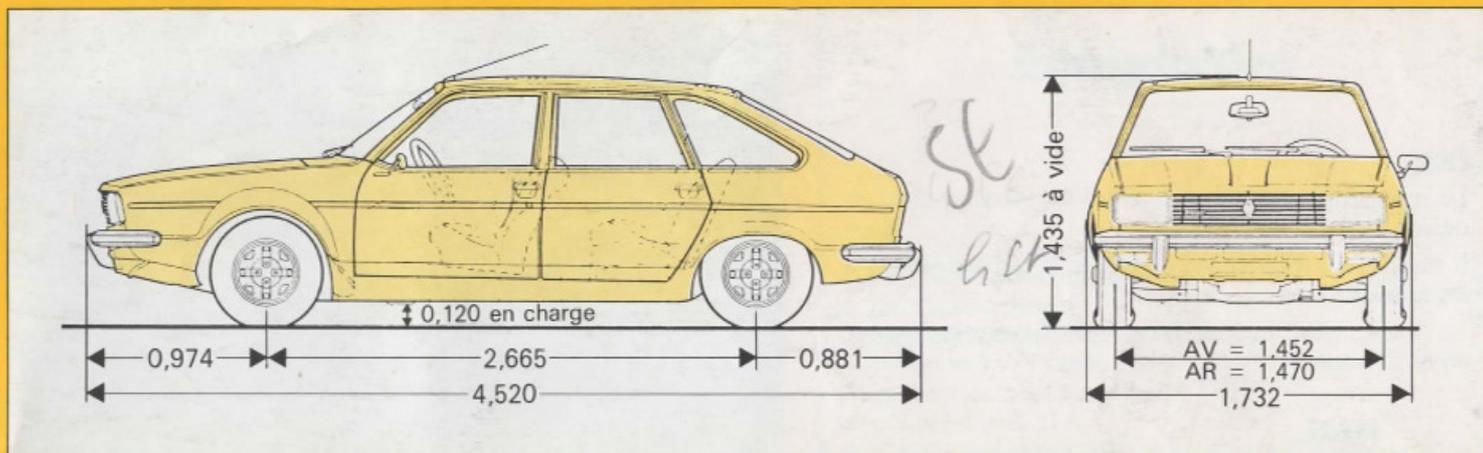
CX : 60 mm

R 20 : 38 mm

Options

(Tarif en vigueur au 4-2-80)

Sellerie simili	440 F
Peinture métallisée vernie	1 400 F
Sellerie cuir (sur GTD)	4 400 F
Vitres teintées, pare-brise feuilleté	1 140 F
Idem + toit ouvrant électrique	2 920 F



CX 2500 D BV 5			R 20 D BV 5	505 D BV 4	Opel Rekord D BV 4	Fiat 132 D BV 5	Datsun 220 C BV 5
10 2500 93 x 92 75 à 4250 15,3 à 2000	Moteur puissance fiscale cylindrée alésage x course puissance maxi DIN couple maxi	CV cm ³ mm ch-tr/mn m.kg-tr/mn	8 2068 86 x 89 64 à 4500 13 à 2250	9 2304 94 x 83 70 à 4500 13,4 à 2000	9 2260 92 x 85 65 à 4200 12,7 à 2500	9 2445 93 x 90 72 à 4200 15 à 2400	9 2164 83 x 100 64 à 4000 14,3 à 1800
4,67 x 1,75	Dimensions H.T. longueur x largeur	m	4,52 x 1,73	4,58 x 1,72	4,62 x 1,73	4,39 x 1,64	4,78 x 1,69
1,43-1,42	Habitabilité Largeur aux coudes AV-AR	m	1,46-1,47	1,43-1,41	1,44-1,44	1,46-1,47	1,43-1,43
1330 1300	Poids à vide remorque avec frein	kg kg	1250 1300	1230 1300	1255 1250	1280 1340	1415 N.C.
156 20,4 37,7 17,1	Performances vitesse maxi 400 m D.A. 1 000 m D.A. 0 à 100 km/h	km/h sec. sec. sec.	146 21,0 39,5 20,6	141 21,4 40,3 20,2	140 22,0 41,0 22,0	150 20,8 38,5 18,5	132 20,0 43,5 N.C.
6,1 8,1 8,9 68	Consommations à 90 km/h à 120 km/h en parcours urbain Réservoir	l l l l	6,1 8,7 9,2 67	6,9 9,6 8,7 56	6,7 9,8 8,5 65	7,1 9,8 10,2 56	6,9 9,8 10,0 67
Confort 54900 BV5 Super ① 60920	Prix clés en main (en vigueur au 4-2-80)	F	TD 49700 GTD 57300	GRD 51700 SRD 56300	L 47065 Berlina 60340	49650	52900

① CX 2500 D Super, BV 5 + verrouillage central des portes.

EN FIN DE COMPTE

La première berline Diesel de la Régie présente des qualités qui peuvent la rendre compétitive sur le marché français.

Son apparition tardive laissait présager des progrès notables par rapport aux autres Diesel, surtout sur des points aussi sensibilisants que le niveau sonore et la consommation.

Or, précisément :

- le démarrage à froid est très bruyant, les vibrations persistent à chaud à bas régime, et à partir de 120 km/h, le moteur rappelle qu'il s'agit bien d'un Diesel;
- les consommations pratiques aux différentes allures ne font pas de cette nouvelle Renault la championne de l'économie.

Enfin, globalement, une R 20, Diesel ou pas, n'est qu'une R 20.