

RENAULT 20 GTD CONTRE PEUGEOT 505 SRD

BUDGET

PRIX D'ACHAT

La Renault 20 GTD coûte 53 800 F soit 54 456 F clefs en main avec pare brise feuilleté en série. Peinture métallisée vernie 1 300 F, vitres teintées 1 100 F, toit ouvrant électrique et vitres teintées 2 780 F.

20/30

CONSUMMATION

Dans le cadre du banc d'essai, nous avons noté 6,85 l/100 à 75 km/h de moyenne et 7,05 l/100 à 100 km/h stabilisés. Au cours du match nous avons relevé 7,15 l/100 à 70 km/h de moyenne et 10,5 l/100 sur autoroute à 120 km/h.

32/40

ENTRETIEN

Espacement des vidanges : 5 000 km. Contenance du carter : 5 litres. Plaquettes de frein : 110,97 F + 0,8 H de main-d'œuvre. Mise au point du moteur : 2,8 H Pneumatiques 165 SR 13 : 254,99 F. Echange standard du moteur : 7 283 F + 9,6 H de m.o.

6/10

REPARATIONS

Aile avant : 323,75 F + 2,9 H de main-d'œuvre. Pare-chocs avant : 318,99 F + 1,6 H de m.o. Bloc optique : 303,64 F + 0,6 H de M.O. Pare-brise : 370 F + 2 H de M.O. Assurance ; coût annuel sans bonus : tiers : 3 500 F. Tous risques sans franchise 6 600 F.

13/20

RENAULT : 7,1 www.nosrenault30.com

PRIX D'ACHAT

Affichée 56 300 F la 505 SRD revient à 56 978 F clefs en main avec vitres teintées et pare-brise feuilleté en série. Peinture métallisée vernie 1 300 F. Toit ouvrant électrique 1 700 F. Boîte de vitesses automatique 3 600 F.

16/30

CONSUMMATION

Au cours du banc d'essai nous avons relevé 7,35 l/100 à 75 km/h de moyenne et 7,4 l/100 à 100 km/h stabilisés. Ce match nous a permis de noter 7,30 l sur route à 70 km/h de moyenne et 12 l/100 sur autoroute à 120 km/h.

27/40

ENTRETIEN

Espacement des vidanges 5 000 km. Contenance du carter 5 litres. Plaquettes de frein : 184 F + 1 H de m.o. Mise au point du moteur : 3 H 25. Pneumatiques 175 HR 14 : 343,64 F. Echange standard du moteur : 5 347 F + 11,75 H de m.o.

6/10

REPARATIONS

Aile avant : 305 F + 4,25 H de m.o. + 3,25 H de peinture. Pare-chocs avant : 525 F + 0,5 H de m.o. Pare-brise : 494 F + 2 H de m.o. Assurance ; coût annuel sans bonus. Tiers 3 400 F. Tous risques sans franchise 6 100 F.

13/20

PEUGEOT : 6,2



VICTOIRE DE LA RENAULT : 7,4 A 7

■ Peugeot n'est-il pas un pionnier du diesel ? Bien sûr ! Nul ne peut le tenir pour un novice en la matière. Il ne paraît pas, non plus, enlaid dans la routine : unique en son genre, sa 604 diesel turbo est étonnante. Comment dès lors expliquer la présence, sur la toute fraîche 505, de ce groupe rassis, manquant de nerf, de discrétion, de sobriété ? La surprise est totale et de la mauvaise espèce.

Peugeot n'est-il pas un constructeur sérieux, prudent, ennemi des audaces surtout quand celles-ci sont visibles ? On le pense. On le dit. Voyez plutôt avec quel soin il dissimule la belle mécanique de la 104 sous une carrosserie qui ne cherche pas à plaire. Eh bien prenez donc place dans une 505 : la gaieté vous y accueille, avec l'harmonie ; le tweed habille les sièges et les portières, les formes et les couleurs sont plaisantes, l'habitacle agréable, le tableau de bord réussi. Ici encore la surprise est vive mais fort heureusement de tout autre nature.

Il ne faut jurer de rien. Sochaux offrirait-il plusieurs visages ? La 104 vaut par son ramage, la 505 SRD par son plumage. Malheureusement pour elle cela ne suffit pas : en face de la R.20 GTD, la 505 s'incline. De cette défaite, le moteur de la Peugeot porte la plus lourde responsabilité. Deux reprises traduisent et trahissent ses faiblesses.

La première, consacrée à la mécanique, fait apparaître un écart de 5 km/h entre les deux vitesses maximales et de près d'une seconde sur le kilomètre départ arrêté. Or les deux berlines accusent le même poids et la Peugeot dispose d'une cylindrée de 10 % supérieure à celle de sa rivale.

Dans la cinquième reprise, vouée au budget, la consommation fait la loi. La Renault gagne encore avec une marge très confortable. Il faut dire aussi qu'à la gourmandise du moteur Peugeot s'ajoute celle du constructeur : la GRD coûte plus cher que sa rivale.

Les trois autres face à face se révèlent, en revanche, à peu près équilibrés.

A l'heure du bilan, la 505 GRD vendue à prix supérieur mais inférieure quant aux performances et à la sobriété est distancée : 7,4 à 7. Pour une rencontre entre deux modèles récents il s'agit d'un écart appréciable. Rappelons qu'à l'issue de Peugeot pourra-t-il longtemps flanquer la brillante 505 à essence de cette version diesel qui a tout simplement besoin d'un moteur moderne ? Une 505 turbo diesel sera lancée aux Etats-Unis l'été prochain. En principe cette version très attrayante ne devrait pas être diffusée pour le moment sur le marché français.

De son côté Renault prépare une R18 diesel puis une R20 diesel turbo. Peugeot est tenu d'offrir soit un nouveau groupe plus musclé, soit un turbo. Et pourquoi, ne dote-t-il pas dès maintenant sa 505 GRD d'une boîte cinq rapports dont on s'étonne de ne pas disposer ?

Gilles GUERITHAULT

MATCH

ENTRE DEUX DIESELS FRANÇAIS



Déjà stimulé par les hausses du carburant, l'intérêt que suscite le diesel vient de rebondir avec l'apparition de la première Renault à gazole. Nous avons donc tenu à confronter la R.20 GTD et la 505 SRD récemment lancée par Peugeot. De conception différente - une traction avant s'oppose à une berline classique - les deux voitures se rendent l'une et l'autre attrayantes par leur équipement, leur finition, leur direction assistée. Le diesel équipe 40 % des R.20, 35 % des 505. »

RENAULT 20 GTD CON



RENAULT 20 GTD

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 10 CV. Cylindrée : 2 068 cm³. Quatre cylindres en ligne. Montés longitudinalement en avant de l'essieu avant. Alésage : 86 mm. Course : 89 mm. Refroidissement par mélange anti-gel en circuit hermétique avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Contenance du circuit de refroidissement : 8,4 litres. Pompe à injection avec régulateur. Réservoir : 64 litres. Contenance du carter : 5 litres. Arbre à cames en tête entraîné par courroie crantée. Batterie 12 V 65 Ah. Alternateur : 50 A. Bloc cylindre et culasse en alliage léger. Puissance maximale : 64 ch DIN à 4 500 tr/mn. Couple maximal : 13 mkg DIN à 2 250 tr/mn. Rap. volum. : 21,5 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme à commande mécanique. Boîte à cinq rapports synchronisés. Levier au plancher.

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Tours de volant : 3. Rayon de braquage : 5,60 m.

■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes, avec quadrilatères déformables transversaux. Barre antidive. Roues arrière indépendantes avec bras transversal porteur et bras longitudinal. Barre antidive. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière avec assistance et double circuit.

■ **PNEUMATIQUES** : 165 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : 5 places. Longueur : 4,52 m. Largeur : 1,732 m. Hauteur : 1,435 m. Poids : 1 270 kg. (800 kg à l'av. et 470 kg à l'ar.).

MÉCANIQUE

PERFORMANCES

Un très récent banc d'essai avait donné pour vitesse maximale 145,6 km/h, Accélérations : 20 s 2/10 sur 400 m et 39 s 3/10 sur 1 000 m. Reprises à 40 km/h en 5^e : 21 s 6/10 et 42 s 1/10 en 4^e : 20 s 2/10 et 39 s 3/10, sur 400 m et sur 1 000 m respectivement.

29/40

MOTEUR

Bloc en alliage léger dérivé de celui de la R.20 TS mais renforcé. Chemises humides spéciales. Arbre à cames en tête. Pistons avec jupes graphitées. Culasse élaborée procurant un réchauffage rapide grâce aux nouvelles chambres de turbulence et bougie. 64 ch DIN.

19/25

BOITE

Très judicieusement, le constructeur a doté cette R.20 diesel de la boîte à cinq rapports de la R.20 TS ; le 5^e peut être utilisé jusqu'aux environs de 40 km/h. Malheureusement, les synchros sont lents, surtout à froid, et la marche arrière se montre un peu rétive.

18/25

EMBRAYAGE

Bonne progressivité et effort mesuré sur les deux voitures. Sur la Renault, les pédales sont un peu plus petites que sur le Peugeot et un peu plus rapprochées. Si la Renault diesel dispose de cinq vitesses, elle n'est pas livrable avec une boîte automatique.

7/10

RENAULT : 7,3

SECURITE

TENUE DE ROUTE

Grâce au train avant revu et corrigé, doté d'un déport négatif, la tenue de la Renault 20 s'est beaucoup améliorée. Mieux équilibrée, la voiture s'inscrit fidèlement dans les virages et manifeste plus d'indifférence à l'égard des vents latéraux. Bon comportement sur sol mouillé.

33/40

DIRECTION

Elle est dotée d'une assistance, perfectionnement qui semble pratiquement indispensable sur une berline diesel de cette importance, assez chargée à l'avant. La démultiplication de 1/16 est bien choisie. Le conducteur n'éprouve aucune fatigue. Rayon de braquage : 5,60 m.

16/20

FREINS

Avec deux disques et deux tambours, ce modèle assez lourd ne bénéficie pas d'un freinage idéal. Au cours de nos essais spéciaux, nous avons dû porter à 25 kg l'effort sur la pédale contre 15 kg sur la 505. La perte d'efficacité après échauffement s'élève à 29 % ce qui est beaucoup.

13/20

SECURITE PASSIVE

A l'actif de la Renault, il faut porter le capot qui s'ouvre dans le bon sens et le réservoir arrière convenablement disposé. L'essuie-glace dispose de trois cadences dont une intermittente. D'autres points sont moins satisfaisants. Ainsi, le rétroviseur n'est pas réglable de l'intérieur.

16/20

RENAULT : 7,8

TRE PEUGEOT 505 SRD



PERFORMANCES

Créditée de 140,9 km/h à l'occasion du banc d'essai, la 505 diesel ne peut faire état d'une vitesse maximale très élevée. Accélération relevées sur 400 m : 20 s 3/10, sur 1 000 m : 40 s 2/10. Reprises à 40 km/h : 400 m, 20 s 8/10, 1 000 m en 40 s 6/10.

MOTEUR

Nous retrouvons ici le groupe de la 504 qui laisse apparaître son âge et qui détonne sur la 505. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Bloc en fonte non chemisé. La puissance est de 70 ch DIN à 4 500 t/m, 64 ch avec ventilateur. Où sont donc ces chevaux sur la route ?

BOITE

Sa maniabilité, la douceur du levier, la synchronisation ne méritent aucune critique. Le conducteur a affaire à une bonne boîte à quatre vitesses. Cela ne l'empêche pas de déplorer l'absence peu explicable d'un cinquième rapport que l'on trouve sur les 505 à essence.

EMBRAYAGE

Ce point n'appelle pas d'observation particulière, l'utilisation de l'embrayage ne suscitant pas de critique. Pédales de bonnes dimensions, assez espacées. Comme la 505 à essence, la 505 diesel est disponible avec une boîte automatique dont le prix est indiqué plus loin.

PEUGEOT : 6,2

25/40

13/25

17/26

7/10

TENUE DE ROUTE

Si la 505 à essence se comporte de façon très satisfaisante, la version diesel plus chargée à l'avant ne semble pas présenter exactement les mêmes qualités. Le train antérieur peut s'écraser dans certains virages. Sur route mouillée, la stabilité n'est pas toujours parfaite.

DIRECTION

Assistée, elle se révèle très agréable sur route comme en ville où l'on manœuvre sans effort. La précision est satisfaisante. Démultiplication 1/17. Trois tours et quart entre butées contre trois tours sur la R.20. Rayon de braquage un peu plus réduit ici : 5,20 m contre 5,60.

FREINS

Equipée de quatre disques, la 505 ne mérite que des compliments. L'effort à la pédale demeure limité pour une grande puissance de décélération et un bon équilibre même en cas d'intervention brutale. Au cours de nos essais spéciaux, la perte d'efficacité à chaud se limite à 17 %.

SECURITE PASSIVE

Caisse mieux protégée que celle de la R.20 ; pare-chocs plus forts et bandes latérales. Bonne visibilité ; grande surface vitrée. Phares, feux arrière, désembuage satisfaisants. Essuie-glace 3 vitesses. Rétroviseur réglable de l'intérieur. Mais le capot bien verrouillé s'ouvre contre le vent.

PEUGEOT : 7,8

29/40

17/20

16/20

16/20

PEUGEOT 505 SRD

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 9 CV. Cylindrée : 2 304 cm³. Quatre cylindres en ligne. Montés longitudinalement et inclinés de 20°. Alésage : 94 mm. Course : 83 mm. Refroidissement par mélange anti-gel avec pompe centrifuge et ventilateur débrayable. Contenance du circuit de refroidissement : 10 litres. Pompe d'injection Roto-Diesel. Filtre à air à bain d'huile. Réservoir : 56 litres. Contenance du carter : 5 litres. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Batterie 12 V 60 Ah. Alternateur : 40 A. Bloc cylindre en fonte. Culasse en alliage léger. Puissance maximale : 70 ch DIN à 4 500 tr/mn. Couple maximal : 13,4 mkg DIN à 2 000 tr/mn. Rap. volumétrique : 22,2 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme à commande hydraulique. Boîte à quatre rapports synchronisés. Levier au plancher.

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Tours de volant : 3,25. Rayon de braquage : 5,20 m.

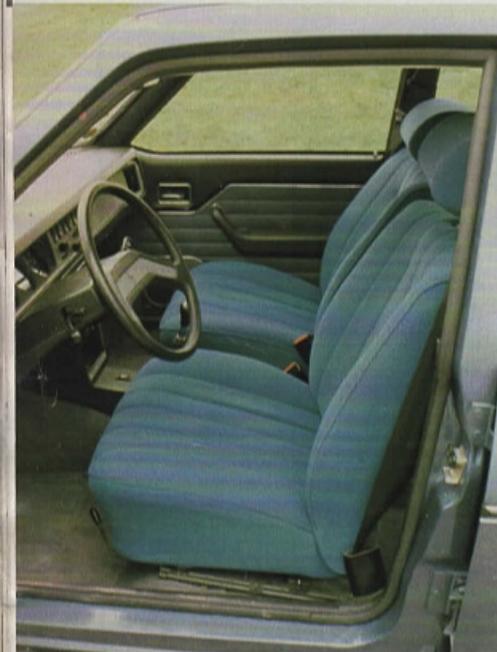
■ **SUSPENSION** : Roues avant indépendantes, type Mac Pherson avec bras triangulés et barre antidévers. Roues arrière indépendantes avec pont suspendu et bras tirés. Barre antidévers. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : Disques à l'avant, tambours à l'arrière, avec assistance et double circuit.

■ **PNEUMATIQUES** : 175 HR 14.

■ **CARROSSERIE** : 5 places. Longueur : 4,58 m. Largeur : 1,72 m. Hauteur : 1,45 m. Poids : 1 294 kg (718 kg à l'avant et 576 kg à l'arrière).

RENAULT 20 GTD COM



La planche de bord est toujours aussi triste. Les sièges s'avèrent confortables mais leurs coussins soutiennent peu les cuisses. Le moteur est moderne.

CARROSSERIE

HABITABILITE

Extérieurement la R.20 est plus large que la 505 d'un centimètre : 1,73 m contre 1,72 m mais à l'intérieur on relève une différence plus sensible entre les largeurs utiles, surtout à l'arrière. En revanche, la Renault souffre d'une mauvaise accessibilité à l'arrière.

31/40

AMENAGEMENTS

Lève-glace électrique sur les deux voitures ; la Renault dispose seule d'un blocage électrique des quatre portières. A l'avant droit, lecteur de cartes utile. Boîte à gants de dimensions et de commodité moyennes. Au tableau de bord, touches non lumineuses la nuit.

16/20

COFFRE

Le hayon offre-t-il toujours un grand intérêt pratique ? Le volume utile, 407 dm³, est équivalent à celui de la 505. L'arrière, transformable à grand peine - il est rétif - demeure finalement encombré par un dossier intempêtif. Un bon point au cric disposé sous le capot.

7/10

ESTHETIQUE

La silhouette de la R.20 est familière. Sans affirmer qu'elle a vieilli, on constate qu'elle supporte assez mal le rapprochement avec la jeune 505. L'intérieur est d'une tristesse affligeante : coloris sévères - ici noir et gris - curieusement choisis et s'harmonisant mal.

17/30

RENAULT : 7,1

CONFORT www.nosrenault30.com

SUSPENSION

Comme toutes les Renault - à l'exception de la 18 pourvue d'un essieu arrière rigide - la R.20 est dotée de quatre roues indépendantes. Les débattements sont toujours importants et l'amortissement suffisant. La voiture n'est pas fatigante même sur de longs parcours.

32/40

SIEGES

Sur les deux voitures on trouve des appuis-tête à l'avant, un accoudoir central à l'arrière, un bon confort. Toutefois les coussins des sièges avant de la R.20 soutiennent assez peu les cuisses. La position des sièges avant sur les glissières est réglée par un levier.

19/25

SILENCE

De l'extérieur et en particulier au départ, le moteur ne passe pas inaperçu : c'est le lot des diesels. Mais celui-ci ménage les passagers. L'insonorisation est bonne, les vibrations n'apparaissent qu'à froid et au ralenti et le bruit, acceptable, qu'à grande vitesse.

15/20

CLIMATISATION

A chaque extrémité de la planche de bord se trouvent deux aérateurs latéraux non reliés au ventilateur alors que les deux bouches centrales peuvent débiter un volume réglable d'air chaud ou d'air froid. Bon chauffage. Commande centrale par tirettes horizontales.

11/15

RENAULT : 7,7

NOTRE PEUGEOT 505 SRD



HABITABILITE

A l'avant nous relevons 142 cm de large contre 146,5 sur la R.20 et, entre accoudoirs, 130 cm contre 133,5. A l'arrière 130 cm contre 136 entre accoudoirs et 132 cm contre 138 au dossier ; sur la banquette, trois personnes sont moins à l'aise que sur la R.20. Bonne accessibilité.

28/40

AMENAGEMENTS

Vaste boîte à gants bien conçue. Petits bacs dans les portières avant comme sur la Renault. Pochettes commodes au revers des dossiers. Petite montre centrale un peu vieillotte. Cendrier peu pratique. Commandes de clignotants de phares et d'essuie-glace enfin normalisés.

15/20

COFFRE

Il est classique, assez plat et offre un grand volume utile : 399,5 dm³. Le panier contenant la roue de secours est de commande moins aisée que sur la R.20, dans le coffre, le cric est peu accessible. Une bonne idée : le triangle réfléchissant disposé à l'intérieur du couvercle de la malle.

6/10

ESTHETIQUE

La carrosserie plaît au regard ; elle est nette et bien dessinée. Quant à l'intérieur, c'est une réussite : le tweed des sièges donne de la personnalité et de la chaleur à l'habitacle. On le retrouve sur les portières. Les teintes sont délicates et se marient avec bonheur.

24/30

PEUGEOT : 7,3



SUSPENSION

Bonne suspension à quatre roues indépendantes et confort satisfaisant mais celui-ci ne se situe pas au même niveau que sur les 505 à essence. Le débattement ayant été réduit à l'avant, les inégalités de revêtement peuvent provoquer réactions du train et sautilllements.

30/40

SIEGES

Un peu plus étroits que ceux de la Renault, les sièges avant de la Peugeot possèdent un dossier plus haut, bien dessiné, tandis que les sièges procurent un bon appui aux membres inférieurs. Revêtement agréable. Le glissement des sièges est réglé par une barre commode.

22/25

SILENCE

Il reste encore des progrès à accomplir dans ce domaine. Quelle est la part de l'ancienneté du moteur ? Quelle est celle d'une insonorisation insuffisante ? En tout cas le niveau sonore est supérieur à celui de la R.20, surtout au ralenti et à régime élevé.

12/20

CLIMATISATION www.nosrenault30.com

Deux bouches latérales et deux centrales toutes branchées sur le ventilateur peuvent diffuser de l'air froid ou chaud. Chauffage adéquat. Malheureusement le débit d'air frais est insuffisant. En été, au soleil, conduire glaces fermées épargne le carburant, non la sueur.

11/15

PEUGEOT : 7,5



La 505 se caractérise par une certaine recherche de présentation. L'ensemble est harmonieux et le tweed des sièges remarqué. Le moteur est dépassé.