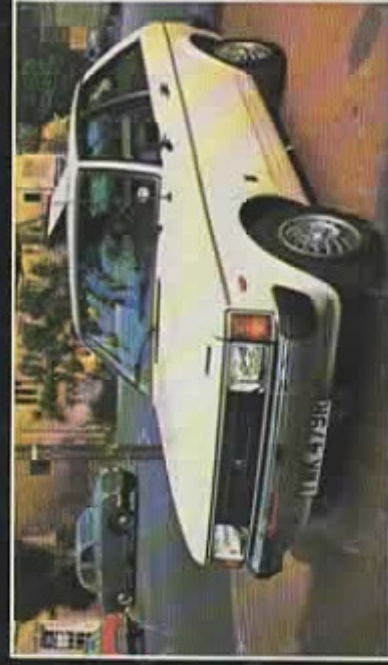


**ACTION**  
**automobile**  
**& touristique**

au Maroc  
en camping-car  
et en famille

**TOUTES LES**



**NOUVEAUTÉS 78**

**MATCH R20 TS**  
face à ses rivales

4 F • N° 204

• SEPT. 77

• 35 fr. belges • 500 lire

• 2.50 fr. suisses

• 45 pence • 1.50 \$ canadiens • 70 pesetas

# LA RENAULT 20 TS

face à ses rivales  
par A. Bertaut et J.-P. Malcher

La disparition de la Frégate voici 17 ans avait laissé un vide que Renault vient seulement de combler avec la 20 TS. Ce vide ne concernait d'ailleurs pas seulement la gamme Renault — encore que la Renault 16 se soit acquittée pendant longtemps et avec bonheur de son rôle de voiture porte-drapeau avant l'apparition de la Renault 30 TS — mais aussi la classe des voitures françaises de 2 litres où l'on avait pris l'habitude de trouver aussi bien Citroën (ID, DS, CX) que Peugeot (504) et Chrysler (2 l). L'apparition de la Renault 20 TS est donc un événement important. En raison, d'une part, du complément logique qu'elle constitue au sein de la gamme Renault où elle occupe la place qui lui était dévolue de longue date (la Renault 20 L, TL et GTL n'étant que l'expression opportuniste d'une situation née de la crise). D'autre part, parce que la classe des berlines de 2 litres (actuellement 11 CV fiscaux) est particulièrement riche en Europe (Alfa Romeo, BMW, Chrysler-Simca, Fiat, Ford, Mercedes, Lancia, Opel, Peugeot, Triumph, Volvo) et que les hypothèses les plus sérieuses laissent entrevoir son développement dans les prochaines années. On s'attend en effet à voir glisser vers le haut l'intérêt de la clientèle jusqu'ici attirée par les berlines 1500/1800 cm<sup>3</sup>.

Parmi les nombreuses « grandes 2 litres » — on doit aussi compter avec les japonaises — il nous a fallu faire un choix. Ce choix s'appuie en premier lieu sur la vocation familiale des berlines ici présentées. Cela signifie que nous avons dû écarter les « pursang » qui répondent à d'autres critères. La Renault 20 TS se trouve donc confrontée ici avec ce que la construction européenne produit de meilleur dans cette catégorie. Mais il ne faut pas omettre d'accorder toute son importance au prix. La cylindrée est sans doute un critère de sélection facile à comprendre mais le prix donne des bases de comparaison plus étendues car il peut être intéressant de comparer ce qui est offert sur le marché à un prix donné.

N.B. : La notation est sur 10.



## Un équilibre rationnel

La Renault 30 TS est apparue sur le marché en février 1975, juste un an après le début de la crise de l'énergie. Il n'y a donc pas lieu de s'étonner qu'avant même sa sortie les « commerçants » de la Régie aient cherché une position de repli et demandé aux techniciens une version économique de la 30 TS, mieux adaptée aux exigences du moment. Ce fut, en novembre 1975 (qu'il a fallu faire vite !), la Renault 20 L, TL et GTL, équipée du moteur de la vaillante Renault 16 qui venait de fêter ses 10 ans...

Mais, en réalité, la Renault 20 était prévue, dès l'origine, pour être quelque chose de très différent d'une « Renault 30 sous-développée ». Il s'agissait bel et bien d'une version de la Renault 30, mais propulsée par un moteur 2 litres entièrement nouveau, produit par la Française de mécanique à Douvrin dans le Nord, et qui connut quelque retard dans sa mise au point, si bien qu'il fallut bien trouver une solution économique de remplacement.

### Un moteur seulement

Voici la vraie Renault 20 — la 20 TS — dans sa version définitive, officielle pourrait-on dire. De quoi s'agit-il ? Simplement d'une Renault 30 dans laquelle on a remplacé le moteur V6

de 2664 cm<sup>3</sup> par un 4 cylindres en ligne de 2 litres à simple arbre à camées en tête entraîné par courroie (une première chez Renault).

Nouveau moteur, très à l'aise sous le capot, en porte-à-faux devant l'essieu avant, légèrement incliné sur la gauche pour abaisser le carburateur double corps, avec l'admission et l'échappement de part et d'autre de la culasse, mais moteur volumineux (est-ce parce qu'il est en alliage léger comme la culasse ?) si on le compare au 2 litres Fiat double arbre par exemple. Laissons à Luc Augier (voir « Le Mois d'Auto ») le soin de vous en dire plus sur ce moteur dont on attend diverses applications chez Citroën notamment, chez Peugeot aussi, et enfin en Formule 3 où il entend concurrencer le monopole de Toyota.

Du point de vue technique, pratiquement tout est repris des deux modèles précédents — 30 TS ou 20 — avec, toutefois, quelques adaptations nécessaires. Ainsi, pour la transmission, la boîte de vitesses à 4 rapports est celle de la Renault 30 TS mais, étant donné que le moteur est de 12 % moins puissant que le V6, il a fallu adopter un couple conique 5,7 % plus court qui, avec des pneus de 165 SR 14 (20 TS) au lieu de 175 HR 14 (30 TS), donne un facteur de performance 7,66 % plus « court » : 29,53 au lieu de

31,98 km/h à 1 000 tr/mn. Adaptati aussi en matière de suspension d'amortissement, de freinage (dus à l'AV seulement), de direction (à crémaillère assistée), enfin d'aménagement intérieur.

Il faut savoir encore que la transmission automatique Renault à commande électronique est disponible en option, que les jantes sont étanchées pour pouvoir recevoir des pneus sans chambre, que le réservoir contient 67 litres (plein difficile à faire à cause du diamètre ridicule de la goulotte) que l'on peut demander l'air conditionné.

### Le bilan

● **EQUIPEMENT — FINITION** — modèle intermédiaire entre la Renault 20 GTL et la Renault 30 TS, on pourrait penser que la Renault 20 TS se place mi-chemin quant à sa présentation et ses équipements. Il n'en est rien car elle beaucoup plus proche de la 30 que la 20 GTL. Elle bénéficie en particulier d'une finition soignée, de sièges en tissu d'un pare-brise feuilleté, du même système de réglage à distance des phares situés, des glaces AV à commande électrique, du verrouillage magnétique à 4 portes, d'un plafonnier supplémentaire à droite qui fait office de lecteur de carte. On déplore les essuie-glace sans lavage intermittent et qui laissent un

portant angle mort à gauche, l'absence d'appui-tête et de témoin de réserve d'essence. D'autre part, la tige de la jauge d'huile est trop courte et l'on peut facilement se brûler au collecteur d'échappement. Enfin, la roue de secours, logée sous la voiture à l'arrière, fera pester bien des conductrices et même des conducteurs !

● **CONFORT — BRUIT** : confort général de bon niveau, en particulier

grâce aux sièges et au niveau sonore bien en dessous de la moyenne des voitures concurrentes dans la zone des vitesses les plus courantes. On doit cependant regretter quelques trépidations des trains roulants, certains cliquetements d'amortisseurs sur mauvaises routes, l'efficacité moyenne des amortisseurs (en détente surtout) et la tendance assez prononcée au roulis en virage.

● **HABITABILITE** : on sait que Renault a modifié l'aménagement du compartiment arrière lorsque fut étudiée la version « administration » de la Renault 30. On note un bénéfice en habitabilité aux places arrière, la distance entre le dossier des sièges AV et celui de la banquette AR étant passée de 63 à 72 cm, et l'espace pour les jambes de 19 à 26 cm. D'autre part, pour ce qui est de la largeur aux coudes, la Renault 20 TS, avec 146,5 cm, se révèle presque aussi généreuse que l'Audi 100.

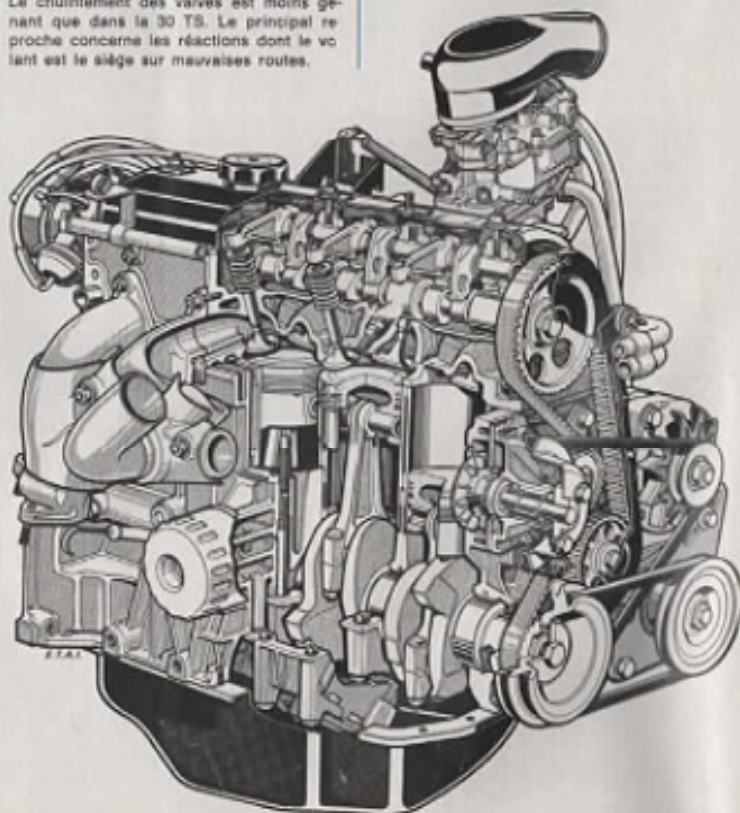
● **COFFRE** : l'adoption de béquilles pneumatiques pour aider l'ouverture du hayon AR est la bienvenue. Grand coffre (400 dm<sup>3</sup>) garni d'un tapis de feutre, pourvu d'un éclairage, mais diminué du volume des passages de roues. Bonne accessibilité mais seuil de chargement très haut. Il faut aussi se rappeler que la Renault 20 TS peut être aménagée de cinq façons différentes, la dernière dégageant complètement l'arrière comme dans un break, la tablette et la banquette AR complètes pouvant être déposées. On dispose alors d'un plan de charge de 207 cm de long (maxi) offrant un volume de 1,40 m<sup>3</sup>. Il s'agit d'une particularité propre à la Renault 20 TS par rapport à ses concurrentes.

● **MOTEUR** : la nouveauté, au moins dans le comportement global, se situe au niveau du moteur. Disons-le tout net : il est paisible et les 110 ch sont mis à rude épreuve par le poids (1 260 kg). Dans son utilisation courante, il a le mérite d'être docile, correctement souple, mais surtout silencieux. S'il monte dans la zone des 6 000 tr/min (limite autorisée), c'est sans beaucoup de bonne volonté. Son inertie est assez importante. Il fait bien ce qu'il faut et, pour le soulager quelque peu, on l'a gratifié de rapports de transmission relativement « courts » si bien qu'à la vitesse de pointe l'aiguille du compte-tours flirte avec la zone rouge. Reconnaissons-lui enfin une bonne sobriété en consommation. En somme, il

est dommage que le gabarit de la voiture ne permette pas à ce nouveau groupe propulseur de se mettre mieux en évidence.

● **TRANSMISSION** : la commande hydraulique donne beaucoup de douceur à l'embrayage qui n'est absolument pas fatigant en circulation urbaine, bien progressif et apte aux démarrages rapides (il est vrai qu'en ce cas le patinage des roues motrices confie aux pneus le rôle de l'embrayage !). Boîte de vitesses excellente, remarquablement synchronisée, douce, presque silencieuse. Mais la grille est très légèrement désaxée et la course du levier un peu trop longue. On aimerait d'autre part qu'il soit possible d'atteindre plus de 80 km/h en 2<sup>e</sup> et plus de 127 en 3<sup>e</sup>.

● **DIRECTION** : c'est celle qui équipe la Renault 30 TS, l'assistance étant assurée hydrauliquement. Volant de 39 cm de diamètre que l'on a bien en mains (il est gainé) et démultiplication logique : 3,3 tours de butée à butée. Généralement agréable, elle devient pesante lorsque la voiture est en appui en virage et, dans ce cas, manque de rappel. Elle est fidèle mais son efficacité est handicapée par le guidage moyen du train avant du fait des pneus un peu justes en section. Le chuintement des valves est moins gênant que dans la 30 TS. Le principal reproche concerne les réactions dont le volant est le siège sur mauvaises routes.



● **TENUE DE ROUTE** : si l'on compare la moyenne réalisée à Mont-

Béry en septembre 1973 avec une Renault 16 TX (93 ch et 5 vitesses) et celle de la Renault 20 TS (110 ch et 4 vitesses), on ne manque pas d'être étonné : 111,370 km/h avec la première, 111,376 km/h avec la seconde, toutes deux ayant le même rapport poids/puissance (11,45 kg/ch). Voilà pour le rendement global.

Une analyse plus fine de la tenue de route révèle, pour la 20 TS, un comportement curieux ou, plutôt, plusieurs comportements. Cela tient à plusieurs choses : le choix des pressions des pneus (sous-virage marqué avec les pressions d'origine), la qualité de la route (survirage brusque si la suspension AR se détend brusquement après une bosse en virage), le mode de conduite adopté (écrasement de la suspension sur la roue AV en appui avec tendance à l'accentuation du braquage).

Assez floue sur ses suspensions, la voiture n'a pas toujours une assiette bien stable. Ceci, bien entendu, à travers le prisme que constitue le redoutable circuit routier de Montlhéry. Heureusement, pour une conduite normale, telle ou telle caractéristique risque de n'apparaître qu'en cas de situation critique. On regrette alors simplement que le roulis ne soit pas mieux maîtrisé et que les pneus soient sous-dimensionnés.

● **FREINS** : nous avons trouvé les freins agréables en conduite tou-

ristique familiale grâce à leur douceur, leur progressivité, la facilité du dosage, le servo remplissant bien son rôle. Mais les freins sont devenus moyens dès que les contraintes ont été plus dures : il a fallu augmenter la pression sur la pédale dont la course s'est allongée et les décélération ont perdu de leur efficacité. Troisième stade : tout s'est considérablement détérioré en conduite sportive : impression de freiner « sur du bois », blocages parasites (les pneus compliquaient la situation), instabilité. Tout étant ensuite rapidement rentré dans l'ordre, on ne pouvait conclure qu'à une passagère perte d'efficacité à chaud.

● **CONSUMMATION** : on remarque que, par rapport à la Renault 20

GTL, la 20 TS a une consommation très légèrement supérieure à 120 km/h sur autoroute (10,83 l/100 km contre 10,75) malgré la cylindrée 21% plus forte. En revanche, sur routes à 75 km/h de moyenne (parcours varié), le 2 litres plus généreux en reprises prend l'avantage sur le 1600 cm<sup>3</sup>, permettant d'obtenir en effet 8,81 l/100 km avec la 20 TS contre 10,20 l/100 km avec la Renault 20 GTL. Ces résultats sont à rapprocher de ceux mesurés avec la Renault 30 TS : 11,81 l à 120 km/h et 10,93 l à 75 de moyenne. La comparaison avec les autres berlines de 2 litres place la Renault 20 TS en 2<sup>e</sup> position juste der-

rière la Fiat 132 aidée, il est vrai, par la boîte 5 vitesses.

Il faut aussi remarquer que la R 20 est plus lourde que la CX et la 504 d'ailleurs, est relativement lourde. Son poids (1 260 kg) passe en effet de 120 kg celui de la R

● **CONCLUSION** : peut-être, avec ce

déjà, Renault dispose enfin de la voiture moyenne supérieure qui lui manquait puis la disparition de la Frégate. La sensation, l'équipement, la recherche de silence, les concessions faites au confort en optant pour une suspension faiblement amortie sont autant de témoignages de choix qui ont été faits et qui tendent à placer cette berline compacte et maniable parmi les familiales utilitaires de bon standing. Nous ne pensons pas qu'il faille regretter qu'elle tourne résolument le dos au « brio sportif ».

**POUR**

- Equipement
- Confort et silence
- Berline-break
- Boîte de vitesses

**CONTRE**

- Comportement variable
- Freinage irrégulier
- Détentes suspension AR
- Réactions direction



## L'AUDI 100 2000 GLS

Un moteur et de la place



C'est au cours de l'été 76 qu'Audi — marque filiale du groupe VW — a procédé à la mise à jour de son sommet de gamme. Tout en conservant la même appellation, l'Audi 100 a bénéficié d'importantes modifications, dont la plus significative fut le changement de carrosserie, afin de permettre à ce modèle de gravir encore un échelon dans la hiérarchie des modèles de la classe moyenne supérieure. A quelques différences d'équipement et de présentation près, l'Audi 100 est offerte en trois versions — 1600, 2000 et 2200 — la berline de haut de gamme devant commencer sa carrière commerciale cet automne-ci.

**EQUIPEMENT — FINITION :** le remodelage de la planche de bord n'entraîne pas un changement radical de l'ambiance générale assez austère. C'est net, propre, simple, fonctionnel, efficace mais sans une touche de fantaisie. Tout concourt à donner l'impression de solidité. Un peu trop de revêtements plastique à notre goût mais tenue assurée dans le temps. Equipement qui ne compte que fort peu de lacunes (appel de codes, réglage du volant en hauteur, témoin de réserve d'essence ou d'éclairage en lanternes). On n'a pas lésiné sur les bouches d'aération (7) et les portes AV sont dotées de vide-poches. Finition sobre, sérieuse, soignée, sans recherche esthétique particulière comme sans mauvais goût.

**CONFORT ET BRUIT :** niveau sonore général sensiblement inférieur à celui des concurrentes en utilisation courante. Sollicite au maximum, le moteur ne se fait pas oublier mais ce n'est pas vraiment désagréable. Quant au

confort, si l'on excepte une certaine tendance au tressautement des roues (aussi bien à l'AR qu'à l'AV surtout) si le revêtement n'est pas parfait, il est tout à fait conforme à ce que l'on attend d'une voiture de cette catégorie, la qualité du confort devant être portée au crédit des sièges (très bon maintien), de l'espace vital et de l'amortissement.

**HABITABILITE :** de toutes les berlines ici confrontées, l'Audi 100 est la plus généreuse par ses dimensions intérieures (148 cm de largeur aux coudes à l'AV comme à l'AR) ce qui en fait certainement celle dont la vocation familiale est la plus affirmée. Il faut reconnaître aussi que le gabarit extérieur est le plus important (470 x 177 cm).

**COFFRE :** très grand, il correspond parfaitement aux possibilités de transport de la voiture. Par ses formes, il est, de plus, très facilement utilisable. Mais la roue de secours est couchée à plat dans le plancher.

**MOTEUR :** on pourra peut-être reprocher à ce moteur 4 cylindres à simple arbre à cames en tête de manquer de douceur mais on doit lui reconnaître une efficacité de premier ordre. La qualité des reprises et les accélérations en témoignent. S'il manifeste sa présence dès qu'on le sollicite vigoureusement, il sait se montrer docile et discret dans la plupart des cas. L'incidence du gabarit n'est pas négligeable au chapitre de la consommation.

**TRANSMISSION :** faut-il rappeler qu'il s'agit d'une traction avant ? Embayage agréable à actionner et efficace. Boîte de vitesses à 4 rapports seulement mais réussie quant à l'échelonnement et irréprochable quant à la synchronisation. La grille de sélection gagnerait peut-être à être un peu plus resserrée. Court levier central bien placé. Sélection de marche AR parfois problématique.

**DIRECTION :** la servo-direction offerte en option est loin d'être un luxe, disons tout net qu'elle est d'une impérieuse nécessité. Notre voiture d'essai n'en était pas pourvue. D'où un volant de très grand diamètre (41,5 cm), une démultiplication démentielle (4,66 tours). Cet inconvénient, majeur en ville, s'estompé quelque peu sur route. La jante du volant est trop fine, d'où l'obligation de crisper les mains sur routes sinueuses.

**TENUE DE ROUTE :** une fois que nous aurons regretté les petites trépidations continues du train avant, la perception du couple agissant sur les roues motrices quand on accélère très fort, il reste à souscrire sans réserve au rendement global nettement au-dessus de celui des autres berlines ici confrontées. Le contrôle de l'angle de roulis permet une meilleure exploitation des possibilités de traction et, malgré l'importance de la carrosserie, la maniabilité en parcours sinueux (direction mise à part) donne la mesure parfaite de la tenue de route, une des meilleures que nous ayons trouvée parmi les traction-avant.

**FREINS :** comme sur la Fiat il faut déplorer l'élasticité de la pédale et la décélération très moyenne pour les freins peu appuyés, comme en circulation urbaine par exemple. Il y a d'autre part la tenue à chaud qui reste médiocre et qui impose des distances de freinage nettement allongées. Ceci malgré la ventilation des disques avant. C'est dommage car le freinage est bien équilibré mais l'assistance n'est pas assez positive.

**CONSOMMATION :** comme il a été dit, le volume de la carrosserie (poids et maître-couple) ne favorise pas les très basses consommations. Mais l'Audi 2 litres fait quand même preuve d'une bonne sobriété : entre 9,5 et 12 litres sur 2 000 km de routes variées.

**CONCLUSION :** L'Audi 100/2000 est une grande voiture, grande routière, sportive si on le lui demande, pratique grâce à sa capacité de transport, agréable par son confort. Mais elle ne peut absolument pas se passer d'une direction assistée.

### POUR

- Habitabilité
- Coffre
- Performances
- Tenue de route
- Confort

### CONTRE

- Direction
- Freinage
- Bruit moteur
- Trépidations à l'AV
- Eclairage

UNE OFFRE UNIQUE DE PAYER 2 FOIS MOINS CHER  
**Chez Euromar, cet ensemble complet, façon fourrure, coûte le prix de 2 housses avant.**



Option:  
Housses assorties, adaptables sur toutes les formes pour sièges avant munis de repose-tête.  
**36 F la paire.**



Les 2 sièges  
la banquette

**99 F**  
seulement

Modèle zibeline  
sable doré

Modèle extensible universel, s'adaptant à tous les sièges de voiture (sans siège avant intégré).



Vous trouverez  
aussì cette offre  
dans tous les magasins  
Euromar

Seul Euromar peut  
vous offrir cette qualité à ce prix là.

Cet ensemble complet comprend deux housses pour sièges avant et une housse pour banquette arrière. De coloris sable doré, soyeuses et élégantes comme la fourrure, les housses zibeline réchauffent et épousent parfaitement la totalité du siège, même l'arrière du dossier avant. 100 % acrylique, elles sont d'un entretien facile et lavables en machine. Pose et dépose simples et rapides.

Nouveau... voilà des accessoires assortis:



**couvre-volant** extensible, taille universelle, zibeline sable doré.  
**18,60 F**



**Coussin "zibeline"** sable doré très confortable - 40 x 40 cm.  
**24,50 F.**

### SATISFAIT ou REMBOURSE

Tous nos articles sont garantis pour vous donner entière satisfaction. Sinon vous avez 10 jours pour nous les retourner et en demander le remboursement intégral.

**C'EST UNE GARANTIE EUROMAR**  
le spécialiste de l'équipement auto.

PARIS 1 - 156 rue Saint-Hovère (Palais Royal) - 12 - 135 bd Diderot (Narbon) - 15 - 50 rue des Entrepreneurs (Charles Michels) - 17 - 12 av. de la Grande Armée (Escale) - 17 - 27 bis bd Pasteur (Wagram) - 17 - 145 av. de Clichy (Séverin)  
 REGION PARISIENNE : 32 CHAVILLE (Station TOTAL) 44 bis rue R. Sévère - 32 MONTROUGE - 60 av. A. Briand (RN20 Porte d'Orléans) 93 - MONTREUIL/BOIS - Centre Cie Terminal 93 (Mairie de Montreuil) - 93 - ST DENIS - 14 rue Gabriel Péri (St Denis - Porte de Paris)  
 PROVENCE : 06 - CADANES/SEMER - 1 rue Pascalini - 06 NICE 11 bd de Riquier - 10 TROYES - 103 rue Ch. de Gaulle - 21 TOULOUSE - 9 rue des Taurins - 33 BORDEAUX - 10 cours A. Briand - 175 rue du Palais Gallien - 37 TOULON - 14 rue de Constantine - 54 NANCY - 11 rue du Faubourg St-Martin - 57 METZ - 6 place St-Martin - 63 - CLERMONT-FERRAND - 6 av. Jules - 66 PERPIGNAN - 4 rue des Deux Vives - 67 STRASBOURG - 55/61 Grand'Rue - 71 TONCEREAUX - Centre Commercial "La Pilon".

**BON DE COMMANDE A RETOURNER A EUROMAR**  
50 rue des Entrepreneurs 75738 Paris Cedex 15

Adressez-moi 1 ou ... (jeu(x) complet(s) réf. 11004 de housses à 99 F le jeu.  
 1 ou ... (paire(s) de bonnettes réf. 11056 à 36 F.  
 1 ou ... couvre-volant réf. 26664 à 18,60 F.  
 1 ou ... coussin(s) réf. 11138 à 24,50 F.  
 Je paierai au facteur à réception (plus frais de remboursement).  
 Je tiens à économiser les frais d'envoi en joignant:  
 Chèque bancaire / Mandat lettre  
 Chèque postal (joindre les 3 lettres) C.C.P. 19.284.09 PARIS.  
 Voulez-vous me faire parvenir gratuitement votre catalogue Euromar.

Si je ne suis pas entièrement satisfait je vous retournerai mon envoi dans un délai de 10 jours et je serai intégralement remboursé.

(+ 9 F de participation pour frais de port et d'emballage par commande).  
 Nom \_\_\_\_\_ Prénom \_\_\_\_\_  
 Adresse \_\_\_\_\_  
 Code postal \_\_\_\_\_ Ville \_\_\_\_\_

R 20 TS FACE A SES RIVALES

# LA CITROEN CX 2000 SUPER

## Mollesse oblige !

ors que la version 2200 de la CX a été remplacée par la 2400 qui a elle-même donné naissance à des versions Pallas, puis Prestige et tout récemment GTI, la 2000 elle, n'a pas subi de modifications importantes depuis son lancement en 1974. Dotée d'une forte personnalité (suspension hydro-pneumatique et moteur transversal), la CX a, dans cette version 2000, des qualités évidentes mais aussi des caractéristiques étonnantes. Ainsi, parmi les sept modèles deux ans que nous avons réunis, la CX est, de loin, la moins brillante en accélérations et en reprises, ce qui ne l'empêche pas d'être plus rapide (elle seule dépasse les 180 km/h !).

**EQUIPEMENT — FINITION :** on ne se souvient pas de l'intérieur de la CX, mais on ne peut nier l'intelligence de conception du boîtier occupant l'instrumentation, témoins lumineux et commandes. Que l'on veuille manœuvrer l'indicateur de direction, la commande de phares, d'essuie-glace ou de lave-glace, tout est là, regroupé à portée de doigts, sans avoir à lâcher le volant. L'équipement de cette 2000 Super est assez complet puisqu'il comprend, par exemple, outre les ceintures à enrouleurs et la lunette arrière dégivrante, une montre électrique, les vitres électriques à l'avant et à l'arrière, un système très complet de voyants lumineux ne comprenant pas moins de trois témoins pour les freins (surcharge des plaquettes, circuit hydraulique et frein de stationnement). A signaler également la présence au tableau de bord d'une jauge d'huile pneumatique.



● **CONFORT ET BRUIT :** en dehors de la tendance que manifeste la suspension à talonner sèchement au fond des cuvettes, le confort de la CX est excellent. Les sièges sont larges et moelleux, et la suspension efface presque toutes les irrégularités des routes. A noter, tout de même, l'absence d'appui-tête. Le niveau sonore est dans l'ensemble très acceptable mais la CX pourrait encore mieux faire si les revêtements insonorisants lui étaient dispensés avec moins de parcimonie.

● **HABITABILITE :** la largeur de l'habitacle n'est pas extraordinaire. Elle est pratiquement identique à celle de la 504 mais sensiblement inférieure à celle de la R20 ou de l'Audi 100. Mais, et cela s'avère beaucoup plus utile, c'est la CX qui offre le plus de place aux passagers arrière avec 74 cm du dossier avant au dossier arrière et 28 cm d'espace pour les jambes. Ceci avec un siège avant correctement réglé pour une personne de taille moyenne.

● **COFFRE :** son seul atout est d'être parfaitement parallélépipédique. Sa contenance est relativement faible puisqu'elle ne dépasse pas (selon nos relevés) 436 dm<sup>3</sup>. Enfin, si le seuil de chargement à la hauteur d'être bas, l'accès n'est généralement pas très pratique.

● **MOTEUR :** c'est le principal responsable de notre jeu de mots : « Mollesse oblige ». Cette mollesse oblige bien entendu à changer de vitesse très souvent, en particulier lorsque l'on désire effectuer des dépassements rapides et sûrs. Le manque de couple de ce moteur, même dans le cadre d'une conduite paisible, constitue réellement un handicap tant pour l'agrément de conduite que pour la sécurité. Une dizaine de chevaux supplémentaires et 1,5 mkg de couple de plus seraient les bienvenus. Il a aussi beaucoup trop d'inertie.

● **TRANSMISSION :** l'embrayage est progressif, mais cette progressivité va de pair avec une course trop longue de la commande. La boîte de vitesses, bien qu'assez lente, fonctionne bien, la synchronisation est bonne et la commande nous a donné satisfaction tant au point de vue douceur que précision.

● **DIRECTION :** notre CX était dotée de l'option direction assistée (1800 F). Ferme mais remarquablement précise, cette direction ne pêche que par la violence désagréable du rappel en

ligne. La note 4 sur 10 correspond à la direction non assistée livrée en série qui, sans être aussi pesante que celle de l'Audi 100, n'en demeure pas moins lourde et imprécise car trop démultipliée (4,5 tours de volant de butée à butée).

● **TENUE DE ROUTE :** sur sol sec, la CX, grâce à son excellente suspension, donne l'impression d'être sur des rails et il faut vraiment conduire très vite pour ressentir des problèmes d'adhérence. Lorsque la route est mouillée, en revanche, il faut se méfier du sous-virage dû en partie à la répartition des masses trop axée sur l'avant (56% du poids). En fait, la tenue de route est supérieure aux limites de confort qu'autorise la suspension qui n'apprécie pas d'être brutalisée.

● **FREINAGE :** la CX est dotée d'un freinage très puissant et équilibré et les ralentissements, même énergiques, s'effectuent en ligne sans blocages parasites. Nous avons cependant noté une perte d'efficacité en utilisation intensive sur le circuit de Montlhéry, défaillance qui ne s'est jamais reproduite même en montage.

● **CONSUMMATION :** l'aérodynamisme compensant le manque de brio du moteur et le poids sur route ou sur autoroute, la CX 2000 affiche un appétit raisonnable comme un témoin nos relevés : 10,74 l/100 à 120 km/h stabilisés et 8,82 l/100 à 75 km/h de moyenne sur route et une consommation générale moyenne de 11,25 l/100 km sur 2000 km d'essais.

● **CONCLUSION :** spacieuse, confortable, sûre et peu gourmande, la CX 2000 est une excellente routière mais son gabarit est mal adapté à la circulation en ville, surtout lorsque l'on n'a pas dépensé 1800 F de plus pour la direction assistée.

### POUR

- Habitabilité
- Confort
- Tenue de route
- Equipement (conduite)
- Consommation

### CONTRE

- Direction
- Moteur
- Gabarit
- Coffre (accès)
- Finition

# LA FIAT 132 2000

## Politique de la raison



Par rapport à la Fiat 132/2000 dont l'essai a été publié dans l'A.A.T. de juillet dernier, un élément technique est intervenu qui a nécessité de reprendre la voiture pour des mesures complémentaires. En effet, un rapport de pont différent — plus « court » de 7,8% — est également proposé sans modification de prix. Ainsi, au choix, on peut opter soit pour le pont « long » dont le facteur de performance est de 37, 120 km/h à 1000 tr/mn en 5<sup>e</sup> (12 x 41), soit pour le pont « court » (11 x 41) qui donne 34,230 km/h en 5<sup>e</sup>, toujours à 1000 tr/mn. Il convient de noter que cet essai complémentaire a porté également sur les tout nouveaux pneus Pirelli P6 (185/65 HR 14) dont le rendement s'est révélé excellent.

● **EQUIPEMENT — FINITION :** progrès significatif en ce domaine par rapport à l'ancienne 132. L'équipement est très complet (lunette AR chauffante, glaces AV électriques, pare-soleil AV latéraux, compte-tours, volant réglable, etc.). C'est surtout dans la présentation intérieure que l'effort est le plus sensible. On a cherché — et réussi — à donner l'impression que la Fiat 132 est une voiture cosuée.

● **CONFORT ET BRUIT :** si l'on parle silence de fonctionnement le bilan est satisfaisant encore que se situant dans la moyenne. Les rapports de transmission longs réduisent sensiblement le régime moteur, ce qui est bien, mais la boîte et le pont surtout manifestent trop leur présence (engrenages à revoir) et les bruits de roulement ne sont pas assez filtrés. Confort de suspension honnête, grandement valorisé par les sièges, mais



réactions verticales et transversales désagréables à l'arrière sur routes de qualité moyenne. Très bons sièges soutenant bien.

● **HABITABILITE :** par rapport à la concurrente, la largeur aux coudes tant à l'AV qu'à l'AR n'est pas très généreuse. Cela importe peu devant où l'on est très bien installé, mais à l'arrière trois personnes seront plus à l'étroit sur la banquette. C'est cependant satisfaisant.

● **COFFRE :** grand coffre, large, profond et bien tapissé. Fiat annonce un volume utile de 400 dm<sup>3</sup>. Le réservoir est dans l'aile AR droite ; la roue de secours est logée à plat dans le plancher ce qui n'est pas pratique, la jupe AR non découpée reporte haut le seuil de chargement.

● **MOTEUR :** sa qualité principale est sa sobriété. Le brio est quelque peu « gommé » par l'option faite en matière de transmission mais un usage approprié des rapports intermédiaires permet d'obtenir une nervosité de bon aloi. Peu à l'aise aux bas régimes (bourdonnement et quelques à-coups parfois), le moteur, par ailleurs efficace quand on le sollicite à plein, devrait gagner encore en agrément, même avec le pont « court ».

● **TRANSMISSION :** ainsi le client a le choix entre deux définitions de transmission. L'utilisation familiale paisible plaide en faveur de la moins grande démultipliée (12 x 41) d'autant plus qu'on gagne en niveau sonore (c'est agréable) et un petit peu en consommation. En revanche, gain appréciable en accélération et en reprise avec le pont plus démultiplié (11 x 41). Excellente boîte 5 vitesses et embrayage très agréable.

● **DIRECTION :** l'apport de la servo-direction (en série) est apprécié non seulement pour l'importante diminution de l'effort qu'elle implique, mais aussi pour tout l'agrément qui en découle et dont profite toute la voiture. Le choix des pneus comme leur pression de gonflage sont déterminants quant à la précision. Bien dans l'ensemble, pas de réactions, mais diamètre de braquage à revoir.

● **TENUE DE ROUTE :** la limite se situe au niveau des trépidations du train AR si la route est bosselée. Comportement sous-vireur caractérisé, amplifié avec les Goodyear, atténué avec les Pirelli, ces derniers (en option comme les Michelin TRX) plus précis permettant une « glisse » progressive qui rend la conduite

plus alerte. En conduite normale, nous aimerions une attaque plus positive du train avant en entrée de virage et moins de plongée au freinage. Comportement sans histoire mais qui s'accommode sans bonne grâce à la conduite sportive.

● **FREINAGE :** effort modéré sur la pédale, assistance très agréable, dosage précis ; en général bon confort de freinage. Mais : décélération hasardeuse en fin de zone de freinage appuyé, nécessité d'une très forte augmentation de l'effort à chaud, allongement de la course de la pédale et perte d'efficacité en usage intensif (Montlhéry). Après refroidissement, tout redevient normal. En fin, pédale élastique sous le pied. On peut avoir confiance à condition de ne pas trop demander.

● **CONSUMMATION :** l'option importante concernant l'allongement de la transmission ajoutée encore à la sobriété du moteur. Dans les limites permises par les radars et dès lors qu'on adopte une conduite harmonieuse, les consommations relevées restent toujours basses. A 120 km/h, le gain est de 0,25 l/100 km ; à 75 km/h de moyenne (en respectant les 90), il est de 0,50 l/100 km toujours avec le pont le plus « long ». La consommation moyenne générale oscille entre 9,5 et 11,5 l/100 km.

● **CONCLUSION :** la nouvelle Fiat 132/2000 témoigne d'un changement important dans la définition de la berline familiale. Le brio cède le pas à la recherche du confort et de l'agrément grâce à un équipement plus complet et une meilleure impression de qualité. La voiture est en progrès, mais la suspension est encore perfectible à l'arrière. Sans vouloir l'avouer franchement, Fiat a donné la priorité à la sagesse et à la raison. Cette politique sera intéressante à suivre.

### POUR

- Présentation intérieure
- Boîte de vitesses
- Consommation
- Direction assistée

### CONTRE

- Freins (à chaud)
- Bruits transmission
- Esthétique austère
- Comportement (pluie)

# Motorcraft



## La meilleure solution pour vous.

Voulez-vous prendre soin de votre voiture?  
Alors, essayez Motorcraft - C'est une grande marque de pièces de rechange se montant sur la plupart des véhicules européens et même japonais. Elles sont faciles à monter; avec elles votre voiture sera toujours en forme...



**Les bougies Motorcraft**  
Une étincelle plus ardente et une durée de vie accrue; cela a été prouvé en rallyes et en circuits. Changer vos bougies pour des Motorcraft ne prendra guère plus d'un quart d'heure... mais la différence, vous la constaterez immédiatement.

vous la constaterez immédiatement.



**Les amortisseurs Motorcraft Auto-Flex Super**  
Ils sont garantis à vie ou vous les montez sur votre véhicule et aussi longtemps que vous en resterez propriétaire, plus un sou à payer en amortisseurs, nous le garantissons.

Régler selon les caractéristiques de votre véhicule. Ils vous assurent des milliers de kilomètres de conduite sans histoire. Vous pouvez aussi choisir les Auto-Flex standards (qui bénéficient de la garantie normale Ford), d'une qualité telle que Ford en équipe sa production d'origine.



**Les filtres Motorcraft (Air et Huile)**  
Des filtres neufs peuvent prolonger notablement la vie de votre moteur. L'installation, des maintenant, de filtres Motorcraft neufs pourait très bien libérer votre

moteur pour lui assurer un fonctionnement. Rappelé vous, un moteur propre est un moteur efficace. Vous en tirez plus pendant plus de kilomètres.



**Pièces d'allumage Motorcraft**  
Faites régler votre allumage et vous ne reconnaîtrez plus votre voiture. Les vis platines, condensateurs, bras de rotor et fillets de distributeur Motorcraft assurent une performance

exceptionnellement sûre pendant plus longtemps.



**Les balais et bras d'essuie-glace Motorcraft**  
Nous vous garantissons comme les balais d'essuie-glace d'origine. Ils remplacent par des Motorcraft. Leur lame moule de haute précision résiste mieux aux attaques et

à l'érosion atmosphérique, à la pollution, à la poussière et au sel des routes. Vous y verrez plus clair en toutes saisons.



**Les pièces Motorcraft de circuit de refroidissement**  
Quand le circuit de refroidissement va mal, tout va mal. Alors contrôlez soigneusement durites, joints, colliers, thermostat, bouchons de radiateur et courroies

de ventilateur. Et remplacez les aussi qu'ils ne vous "lâchent" par des pièces Motorcraft. À la longue, vous y trouverez avantage. De même pour l'antigel, choisissez Motorcraft. Utilisé correctement, il vous assure deux pleines années de protection totale tout en empêchant le corrosion. Et, le savez-vous, en été il agit comme un réfrigérant qui protège bien mieux que de l'eau pure.



GARANTIE PAR FORD

Des pièces de marque pour Audi - Citroën - Daf - Datsun - Fiat - Ford - NSU - Peugeot - Renault - Simca Chrysler - Toyota - Volvo... entre autres!

Bougies • Amortisseurs • Courroies de ventilateur • Filtres • Amortisseurs • Pièces d'allumage • Pièces de circuit de refroidissement • Balais et garnitures d'essuie-glace • Antigel • Roulements • Produits d'entretien.

LA R 20 TS FACE A SES RIVALES

## LA FORD TAUNUS 2000 GHIA

Toute de séduction



Chez Ford, comme chez Opel d'ailleurs, la politique de conception des nouveaux modèles diffère sensiblement de celle des constructeurs français. L'objectif prioritaire, immuable, est d'offrir à la clientèle des voitures à l'aspect coquet pour des tarifs raisonnables. Dans ce but on minimise les études et recherches sur le plan technique, on se contentant d'améliorer très progressivement des éléments mécaniques existant depuis des années. Ainsi, la Ford Taunus souvent critiquée par les essayeurs pour sa suspension AR, demeure-t-elle un excellent cheval de bataille.

**EQUIPEMENT — FINITION :** chez Ford, qu'il s'agisse d'Escort, de Fiesta, de Taunus ou de Granada, la version Ghia est toujours remarquablement présentée. Ainsi, la Taunus 2000 Ghia bénéficie-t-elle de projecteurs à lode, d'un pare-brise en verre feuilleté, de ceintures à enrouleurs, de roues en alliage léger, etc. Les Ghia se distinguent en outre par un toit vinyl. Dans l'habitacle, le tableau de bord sobre et classique est bien présenté, la moquette est belle et épaisse, les intérieurs de portes reçoivent une belle sellerie.

**CONFORT ET BRUIT :** au niveau des sièges, le confort est très satisfaisant car, contrairement à la tendance germanique dans ce domaine, ils sont assez moelleux et largement dimensionnés. Côté suspension en revanche, impossible d'ignorer les méfaits de l'essieu rigide sur les routes au revêtement dégradé. Les passagers arrière sont malheureusement les plus concernés. Le silence de

fonctionnement, élément déterminant au niveau du confort, demeure excellent en ville ou sur route à 90 km/h, mais devient comparativement moins bon sur autoroute à 130-140 km/h et médiocre si l'on sollicite réellement le moteur qui rechigne à monter en régime.

**HABITABILITE :** la Taunus existe donc en 1300, 1600, 2000 et 2300. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que ce modèle jugé très spacieux dans la catégorie 1300 soit ici, dans sa configuration 2000 et, comparé à la concurrence, crédité d'une habitabilité moyenne. La largeur aux coudes de 139 cm à l'avant comme à l'arrière est suffisante, mais l'espace entre les sièges avant et arrière, comparé à ce que peuvent offrir la CX ou la R 20 par exemple, paraît insuffisant.

**COFFRE :** comme celui de la 504, il bénéficie d'une largeur exceptionnelle : 145 cm. Ses cotés, qui correspondent à des valeurs moyennes relevées par nos soins, donnent un excellent volume.

**MOTEUR :** la puissance revendiquée par le constructeur est de 98 ch DIN à 5 200 tr/mn. Elle se situe donc à un niveau comparable à ce qui est annoncé par Peugeot pour la 504 TI (100 ch DIN) ou par Citroën pour la CX 2000 (102 ch DIN). Paradoxalement, les performances de ces trois modèles sont très différentes. Mais au-delà des performances chiffrées, il y a l'agrément d'utilisation et, sur ce plan, le moteur de la Taunus serait très agréable s'il montrait plus de bonne volonté à monter en régime et s'il était un peu plus sobre.

**TRANSMISSION :** la boîte de vitesses, comme le moteur et la suspension, est classique et de conception ancienne. Mais sa simplicité et la précision de sa commande font qu'elle fonctionne remarquablement bien. Les verrouillages sont fermes, le guidage est précis, la course du levier n'est ni trop longue ni trop courte, c'est impeccable. De la même manière, la synchronisation comme l'étagement sont corrects, de même que le silence de fonctionnement.

**DIRECTION :** n'étant pas assistée, elle est assez lourde à manœuvrer en ville. Toutefois, bien que plus directe que les directions non assistées d'Audi ou de Citroën l'effort à fournir (pour parquer par exemple) demeure raisonnable. Sur la route, sans offrir une

précision exemplaire, la direction de la Taunus s'avère agréable.

**TENUE DE ROUTE :** la tendance soucieuse de ce modèle à été sensiblement atténuée par les modifications qui ont été apportées au train avant en 1976. Bien sûr, l'essieu arrière rigide demeure un handicap lorsque la route est mauvaise mais, dans le cas contraire, le comportement est sain et, compte tenu de la puissance relativement modeste du moteur, la moyenne honorable réalisée sur le circuit routier de Monthéry (113,5 km/h) le prouve.

**FREINAGE :** en dehors d'une très légère « élasticité » de la pédale, les freins de la Taunus 2000 fonctionnent très bien. La pression à exercer sur la pédale est raisonnable, les ralentissements, même violents, s'effectuent généralement en ligne et sans problème de blocages de roues dès lors que le revêtement de la route est bon.

**CONSUMMATION :** dans ce domaine, on remarque à la lecture du tableau des performances (page 48) que les différences entre les modèles de cette catégorie ne sont pas très importantes. La Taunus figure cependant, d'après nos relevés, parmi les plus gourmandes avec 11,50 l/100 km à 120 km/h sur autoroute et 9,44 l/100 km à 75 km/h de moyenne sur route.

**CONCLUSION :** des roues arrière indépendantes et un moteur plus brillant feraient de la Taunus Ghia 2000 un modèle redoutable pour la concurrence. Pour l'heure, son rapport encombrement/habitabilité, sa qualité de présentation et son prix constituent déjà de sérieux atouts qui s'ajoutent à une solidité reconnue.

### POUR

- Présentation
- Sièges
- Habit./encombrement
- Coffre
- Boîte de vitesses

### CONTRE

- Essieu AR rigide
- Moteur
- Consommation
- Direction (ville)



## L'OPEL REKORD 2000 E BERLINA

Résolument sérieuse



teur. La boîte à gants est minuscule comme le plafonnier.

● **CONFORT-BRUIT** : le travail fait en matière d'insonorisation porte ses fruits. De ce point de vue, la Rekord marque un progrès. Cela rend cependant plus perceptibles aussi bien le sifflement léger de la boîte que les résonances de roulement. Plusieurs voitures essayées ont révélé un maintien latéral des sièges plus ou moins efficace. Suspension souple, incorrectement amortie.

● **HABITABILITÉ** : généreuse et parmi les plus satisfaisantes de cette catégorie. Gain appréciable en aisance sans que les dimensions hors-tout aient été dénigrées. Espace assez limité pour les jambes des passagers AR.

● **COFFRE** : le constructeur annonce une capacité de 480 dm<sup>3</sup>, soit un gain de 20 % par rapport à la précédente Rekord. Il est de fait que le coffre est grand et pratique. La roue de secours est logée verticalement dans l'aile AR gauche mais le cric est mal placé.

● **MOTEUR** : par rapport au moteur à carburateur, l'injection (L-Jetronic Bosch) a fait gagner 10 % (110 ch) en puissance. On ne s'en rend pas tellement compte ni en vitesse, ni en accélération. La différence est plus sensible au niveau des reprises et, en définitive, c'est ce qui est important pour l'agrément de la conduite. La qualité première est certainement d'accepter les hauts régimes.

● **TRANSMISSION** : si l'on excepte le léger sifflement de boîte déjà mentionné, la transmission est excellente qu'il s'agisse de la commande de boîte, de l'embrayage (qui n'aime pourtant pas les démarrages « course »), de l'échelonnement ou de la synchronisation de la boîte.

● **DIRECTION** : l'inconvénient majeur de la direction (boîtier à billes) réside dans l'imprécision au voisinage du « point zéro ». Cette sensation de « flou » est gênante en tenue de cap et au début du braquage à l'entrée d'un virage. La précision n'est pas exemplaire mais la fidélité est bonne et l'on doit souligner l'absence de réactions et l'effort peu important en courbe. Mais la servo-direction est en option...

● **TENUE DE ROUTE** : en progrès tout en restant parfaite au niveau notamment de l'amortissement beaucoup trop faible. D'où des mouvements de « pompage » de la voiture sur ses suspensions. Comportement normalement souplesse évoluant progressivement vers une tendance à survirer. Guidage efficace du train avant. Tenue de route bien équilibrée qui ne se trouve perturbée par l'essieu AR rigide que sur mauvaises routes.

● **FREINAGE** : nous n'avions pas le circuit routier de Montlhéry à notre disposition pour cet essai de prise en mains. Moyennant quoi les freins ont été à la hauteur des services demandés. Tout juste avons-nous déploré une certaine élasticité de la pédale et une course longue manquant d'efficacité pour un dosage précis.

● **CONSUMMATION** : nous remettons à plus tard nos mesures habituelles que les circonstances ne nous ont pas permis de faire. Il ne fait pas de doute cependant qu'aussi bien l'amélioration des formes de la carrosserie que l'adoption de l'injection ne devraient pas manquer d'avoir une influence positive dans ce domaine.

● **CONCLUSION** : les modifications dont profite l'Opel Rekord sont plus profondes qu'il n'y paraît. Si rien n'est révolutionnaire, du moins relève-t-on le souci d'une plus grande homogénéité que l'on constate dans le climat général du nouveau modèle, climat qui, sans négliger les performances, met en évidence une ambiance plus saine au service de l'agrément de conduite.

### POUR

- Présentation
- Silence
- Transmission
- Coffre

### CONTRE

- Direction imprécise (\*)
- Freins élastiques
- Amortisseurs mous
- Roulis en virage

(\*) La servo-direction, qui est en option, devrait être de série.

## LA PEUGEOT 504 TI

Une valeur sûre



La 504 existe maintenant depuis neuf ans. Sa réputation n'est plus à faire. Au cours de ces années, les modifications ont été peu nombreuses mais toujours judicieuses. En définitive, l'amélioration la plus positive et la plus attendue n'est apparue que sur les modèles TI 77 : il s'agit de la direction assistée. En effet, cette berline familiale, robuste, confortable et brillante souffrait jusqu'alors d'une direction lourde, démultipliée à l'excès, désagréable et fatigante.

● **EQUIPEMENT — FINITION** : avec son pare-brise en verre feuilleté, ses vitres teintées, ses glaces AV électriques, ses ceintures à enrouleur, sa lunette arrière chauffante, son compte-tours, ses appuie-tête, etc. la 504 TI est bien équipée. La présentation de l'habitacle est, à l'inverse de la CX, résolument classique. Et nous devons reconnaître que si cette présentation ne brille pas par son originalité, elle a incontestablement le mérite d'être soignée tant au niveau des matériaux que de la réalisation.

● **CONFORT ET BRUIT** : la suspension de la 504 offre un compromis confort-tenue de route très satisfaisant et de toute manière nettement supérieur au résultat obtenu par la Ford ou l'Opel. Les sièges, bien que perfectibles sur le plan du maintien, assurent un bon confort grâce à leurs dimensions généreuses et à leur moelleux. Le niveau sonore, quant à lui, est très raisonnable surtout aux basses allures, ceci étant particulièrement agréable en circulation urbaine.



● **HABITABILITÉ** : intrinsèquement la 504 offre une bonne habitabilité avec 140 cm de largeur aux coudes à l'arrière et 20 cm d'espace libre pour les jambes des passagers arrière. Mais, comparée aux R 20, Audi 100 et CX, ces cotes s'avèrent juste suffisantes. Ceci dit, quatre, voire cinq, personnes de taille moyenne voyageront confortablement.

● **COFFRE** : ses dimensions très généreuses lui permettent d'accueillir une quantité respectable de bagages. Qu'on en juge : 130 cm de largeur pour 107 cm de profondeur et 44 cm de hauteur. Il est dommage que le seuil de chargement soit aussi haut. Mauvais emplacement de la roue de secours.

● **MOTEUR** : la puissance annoncée est assez modeste puisqu'elle ne dépasse pas 100 ch DIN (ou 106 ch DIN lorsque le ventilateur est débrayé). On remarquera cependant à la lecture du tableau des performances (page 46) que les 100 ch de la 504 TI sont, sur le terrain, nettement plus efficaces que les 110 ch de la R 20 TS. En effet, si elles font jeu égal en ce qui concerne la vitesse de pointe avec près de 174 km/h, la Peugeot prend un net avantage en accélération, en reprises et, surtout, en rendement global, comme le prouvent les 114,4 km/h de moyenne enregistrés sur le circuit routier de Montlhéry contre 111,3 km/h pour la Renault. Ce moteur est d'ailleurs aussi agréable que performant grâce à sa plage d'utilisation très large et l'on doit le considérer comme l'un des meilleurs 4 cylindres 2 litres.

● **TRANSMISSION** : la commande de boîte, au plancher, se manœuvre aisément. Les verrouillages sont francs, la sélection est facile et l'emplacement du levier est parfait. La synchronisation ne pose pas de problème particulier, l'étalement des rapports non plus. On pourrait seulement souhaiter que le silence de fonctionnement soit encore amélioré, surtout lors des décélérations. La commande d'embrayage est douce et progressive.

● **DIRECTION** : 3,5 tours de volant contre 4,3 sans assistance. Ceci transforme complètement la 504. Les manœuvres se font avec précision et sans fatigue, la circulation devient plus agréable ; sur la route les réactions sont plus vives, plus précises. Le confort du conducteur et l'agrément de conduite ont fait

beaucoup de progrès grâce à cette direction assistée.

● **TENUE DE ROUTE** : la 504 est dotée d'un bon équilibre général et d'une suspension bien étudiée. La plus grande précision de la direction contribuant pour une bonne part à l'amélioration du comportement routier, la 504 TI est devenue une voiture facile à conduire, à la fois efficace et sûre. Il faut d'ailleurs constater que son comportement s'est également amélioré sur routes mouillées ou enneigées. A la limite d'adhérence, on connaît toutefois des problèmes de sous-virages et de motricité.

● **FREINAGE** : progressif, efficace, endurant, le freinage de la 504 TI donne une grande confiance. Même dans les conditions d'utilisation très difficiles que nous leur avons imposées sur le circuit routier de Montlhéry, les freins de la 504 se sont toujours montrés à la hauteur. Agrément confirmé en utilisation courante.

● **CONSUMMATION** : compte tenu de son gabarit relativement compact pour une 2 litres et du fait qu'elle possède un moteur alimenté par injection, la consommation peut être considérée comme assez élevée et, ce, malgré les progrès réalisés par Peugeot dans ce domaine. Nos relevés indiquent : 11,20 l/100 km à 120 km/h stabilisés et 9,44 l/100 km à 75 km/h de moyenne sur le circuit routier de Montlhéry.

● **CONCLUSION** : des performances remarquables, une fiabilité prouvée, une habitabilité satisfaisante, un équipement complet et un comportement routier sain, amélioré encore par la direction assistée, font de la 504 TI une excellente voiture aussi bonne routière que maniable en ville, une valeur sûre en somme, qui n'accuse pas trop le poids des ans.

### POUR

- Performances
- Fiabilité
- Direction
- Equipement
- Coffre

### CONTRE

- Silence boîte
- Consommation
- Roue de secours
- Tableau de bord

# Les équipements

	RENAULT 20 TS	AUDI 100 GLS	CITROEN CX	FIAT 132	FORD TAUNUS	OPEL REKORD	PEUGEOT 504
<b>● CONDUITE</b>							
Starter à main	—	—	●	—	—	—	—
automatique	—	—	—	—	—	—	—
Lave-pare-brise à main	●	●	●	●	●	●	●
électrique	●	●	●	●	●	●	●
Compteur kilom. partiel	—	—	—	—	—	—	—
Essuie-glace	2 v	2 v	2 v	2 v	2 v	2 v	2 v
balayage intermittent	—	—	—	—	—	—	—
surface balaie	Moy	AB	B	AB	Moy	B	AB
Appel de phares	●	—	●	—	—	●	—
de codes	—	—	—	—	—	—	—
Phares	B	AB	TB	B	B	B	B
Compte-tours	—	—	—	—	—	—	—
Mans pression huile	—	—	—	—	—	—	—
Voltmètre	—	—	—	—	—	—	—
Commande de phares	TB	B	TB	AB	TB	B	TB
Anti-brouillard	—	—	—	—	—	—	—
Feux de recul	●	—	●	—	●	—	—
Thermomètre eau	—	—	—	—	—	—	—
Feu AR brouillard	—	—	—	—	—	—	—
Proj. longue portée	—	—	—	—	—	—	—
<b>● CONFORT</b>							
Direction assistée	●	—	Opt.	●	—	Opt.	●
Volant réglable	—	—	—	—	—	—	—
Lunette AR chauffante	Rh	3 v	3 v	2 v	Rh	Rh	Rh
Ventil. Climatization	TB	TB	B	TB	TB	TB	TB
Commandes climatization	—	—	—	—	—	—	—
Boîte à gants	●	●	●	—	●	●	●
avec serrure	—	—	—	—	—	—	—
avec éclairage	—	—	—	—	—	—	—
Vide-poches AV	1	2	1	1	1	1	3
AR	—	—	—	—	—	—	—
portes AV	—	—	4	—	2	1	—
dossiers AV	—	—	—	—	—	—	—
accoudoirs AV	—	—	—	—	—	—	—
AR	—	—	—	—	—	—	—
central AR	—	—	—	—	—	—	—
Rétroviseur jour-nuit	●	—	—	—	—	—	—
Pare-soleil orientables	●	—	—	—	—	—	—
fixes	—	—	—	lat.	—	—	—
Miroir de courtoisie	●	—	—	—	—	—	—
Poignées de maintien	3	3	4	3	3	3	4
Plafonnier	2	—	—	3	2	1	2
avec com. portes	AV	AV	AV	AV	AV-AR	AV	AV-AR
Aérateurs AV	4	7	5	4	2	6	2
Réglage sièges AV distance	●	●	●	●	●	●	●
inclin.	—	—	—	—	—	—	—
hauteur	—	—	—	—	—	—	—
Montre électrique	—	—	—	—	—	—	—
Sièges couchettes	—	—	—	—	—	—	—
Éclairage instrum., rhéostat	—	—	—	—	—	—	—
Allume-cigare	—	—	—	—	—	—	—
Cendriers AV	1	1	1	1	1	1	1
AR	2	2	2	2	2	2	1
Glaces AV électriques	—	—	—	—	—	—	—
Appui-tête	—	AV	—	AV	AV	AV	AV
Éclairage moteur	—	—	—	—	—	—	—
coffre	—	—	—	—	—	—	—
Cintures de sécurité	Enr.	Enr.	Enr.	Enr.	Enr.	Enr.	Enr.
Garniture plancher	Tap.	Tap.	Tap.	Moq.	Moq.	Moq.	Moq.
<b>● VOYANTS LUMINEUX</b>							
Starter	—	—	●	—	—	—	—
Circuit freins	●	●	●	—	●	●	●
Frein à main	—	—	—	—	—	—	—
Usure freins	—	—	—	—	—	—	—
Pression d'huile	—	—	—	—	—	—	—
Température d'eau	—	—	—	—	—	—	—
Lunette AR chauffante	—	—	—	—	—	—	—
Réserve essence	—	—	—	—	—	—	—
Charge batterie	—	—	—	—	—	—	—
Lanternes	3	4	2	—	—	—	1
En réserve	—	—	—	—	—	—	—
<b>● ENTRETIEN</b>							
Accès roue de secours	Moy	Moy.	B	Moy.	Méd.	TB	Moy.
Accès jauge d'huile	AB	TB	TB	TB	B	TB	TB
Maniement cric	TB	AB	TB	B	TB	Moy.	B
Boîte à fusibles	Méd	TB	B	Moy.	B	B	B

## Performances

	AUDI 100 GLS	CITROEN CX 2000	FIAT 132/2000
<b>● VITESSE MAXI</b> Tr/min	178.102 5 890	180.133 5 900	172.998 6 500
<b>● ACCÉLÉRATION</b>			
400 m	17,2	18,7	17,0
1 000 m	32,5	35,0	33,0
0 à 60 km/h	5,1	5,6	4,7
0 à 80 km/h	8,0	9,0	7,6
0 à 100 km/h	11,5	13,6	11,4
0 à 120 km/h	16,4	20,1	18,7
0 à 140 km/h	23,6	30,8	22,8
0 à 160 km/h	36,6	—	39,5
<b>● REPRISES</b>			
30 à 100 en 4*	20,0	26,2	19,5
30 à 100 en 5*	—	—	24,2
40 à 100 en 4*	16,7	21,4	15,9
40 à 100 en 5*	—	—	20,3
80 à 100 en 3*	3,7	4,5	3,3
80 à 100 en 4*	5,6	6,9	5,4
80 à 100 en 5*	—	—	7,0
80 à 120 en 3*	7,0	9,8	7,2
80 à 120 en 4*	10,3	14,0	11,0
80 à 120 en 5*	—	—	14,1
<b>● BOÎTE DE VITESSES</b>			
Régime maxi	6 500	6 000	6 000
Vit. maxi en 1**	52	44,5	48
Vit. max. en 2*	89	82	83
Vit. max. en 3*	138	129	125
Vit. max. en 4*	179,1	180	166
<b>● CIRCUIT MONTLHERY</b>			
Meilleur tour	4'33"9	4'48"3	4'40"6
Moyenne	118.291	112.371	115.466
<b>● CONSOMMATION</b>			
Autoroute à 120 km/h	11,67	10,74	10,28
Route (moyenne 75 km/h)	9,71	8,62	8,59
<b>● NIVEAU SONORE (dB/A)</b>			
Ralent.	48	48	50
A 60 km/h	65,5	66	69,5
A 80 km/h sur pavés	82	89	81
A 90 km/h	71	70	74,5
A 110 km/h	73	74	76
A 130 km/h	75,5	76,5	78

(\*) Estimation

## Données chiffrées

	AUDI	CITROEN	FIAT	FORD	OPEL	PEUGEOT	RENAULT
<b>● MOTEUR</b>							
Alésage course (mm)	86,5 x 84,4	86,0 x 85,5	84,0 x 90,0	90,8 x 76,9	95,0 x 69,8	88,0 x 81,0	88,0 x 82,0
Cylindrée (cm³)	1 984	1 985	1 995	1 993	1 979	1 971	1 995
Puissance DIN (ch)	115	102	112	88	110	100	110
Régime (tr/min)	5 500	5 500	5 400	5 200	5 400	5 200	5 500
Couple maxi (mkg)	16,8	15,5	16,9	15,4	16,2	17,0	17,0
Régime (tr/min)	3 500	3 000	3 400	3 900	3 000	3 000	3 000
<b>● BOÎTE</b>	4 vit.	4 vit.	5 vit.	4 vit.	4 vit.	4 vit.	4 vit.
<b>● SUSPENSION AR</b>	Ess. rig.	Indép.	Ess. rig.	Ess. rig.	Ess. rig.	Indép.	Indép.
<b>● FREINS A DISQUE</b>	AV	AV/AR	AV	AV	AV	AV/AR	AV
<b>● DIRECTION (SERVO)</b>	Non	Opt.	Oui	Non	Opt.	Oui	Oui
Tours de volant	4,66	2,55	3,25	3,75	3,75	3,50	3,30
<b>● DIMENSIONS/POIDS</b>							
Longueur (cm)	470	468	439	438	459	449	452
Largeur (cm)	177	173	164	170	173	169	173
Poids (kg)	1 150	1 280	1 140	1 080	1 120	1 230	1 260
<b>● HABITABILITÉ</b>							
Largeur aux coudes AV	148	143	138,5	139	145	143	146,5
Largeur aux coudes AR	148	140,5	137	139	144	140	146,5
Dist. dossiers AV-AR	67	74	71	64	66	64	72
Espace jambes à l'AR	20,5	28	23	16	18	20	26
<b>● COFFRE (dm³)</b>							
Largeur (cm)	640	475	400	485	480	545	400/1 400
Profondeur (cm)	115	109	111	145	126	130	110
Hauteur (cm)	110	87	105	90	105	107	85/195
	41	48	50	41	44	44	47

## CONCLUSION

L'apparition sur le marché de la Renault 20 TS coïncide avec la faveur de plus en plus nettement affirmée de la clientèle pour des berlines moyennes de classe supérieure. Voici quelques années une berline familiale de 1 600 cm³ (9 CV) était déjà considérée comme une grande voiture. Aujourd'hui, par suite d'une amélioration générale du standing, par le confort notamment, le rôle autrefois dévolu aux 1 600 cm³ est l'apparage des 2 litres. Les conditions actuelles de circulation autant que les exigences économiques (on investit peut-être plus volontiers dans une grande berline que l'on gardera plus longtemps) expliquent aussi ce « glissement vers le haut ». Car l'agrément passe par un moteur ayant du souffle, le confort par le volume habitable et le silence de fonctionnement, l'utilité par un grand coffre et de bonnes performances. Catégorie privilégiée des prochaines années, la classe des 2 litres est aussi à la charnière des options techniques fondamentales : sur les 7 voitures ici présentées, 3 sont des traction-avant et 4 des modèles à propulsion classique.

## Bilan chiffré

	Audi 100 2000	Citroën CX 2000 Super	Fiat 132 2000	Ford Taunus 2000 GHIA	Opel Rekord 2000 E	Peugeot 504 TI	Renault 20 TS
PRIX (F TTC)	42 770	38 180	34 500	36 030	36 550	39 700	39 700
EQUIPEMENT/ FINITION	7	7	8	9	7	7	8
CONFORT/BRUIT	7	8	6	6	7	8	8
HABITABILITE	8	9	7	6	7	7	8
COFFRE	9	7	7	8	8	9	9
MOTEUR	8	5	7	6	7	8	7
TRANSMISSION	7	7	8	9	8	7	8
DIRECTION	5	4	8	6	6	8	7
TENUE DE ROUTE	8	8	7	7	7	7	6
FREINAGE	5	7	5	7	6	8	6
CONSOMMATION	6	8	9	6	7	6	8
MOYENNE	7,0	7,0	7,2	7,0	7,0	7,5	7,5

