

SPÉCIAL

N°74 s

10,95 €

BEL : 12,50 €

AUTOMOBILIA

L'HISTOIRE AUTOMOBILE EN FRANCE

TOUTES LES VOITURES FRANÇAISES

1980



René
BELLU

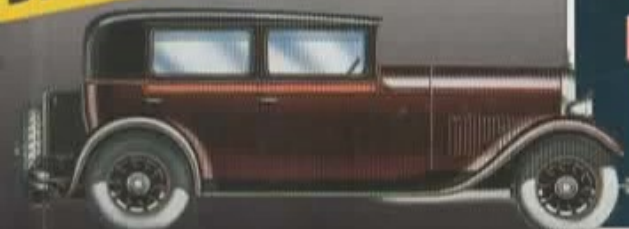
ÉGALEMENT
DANS CE NUMÉRO

TOUTES LES
VOITURES FRANÇAISES

1930

SALON 1929

LA PRODUCTION
AUTOMOBILE
50 ANS
PLUS TÔT

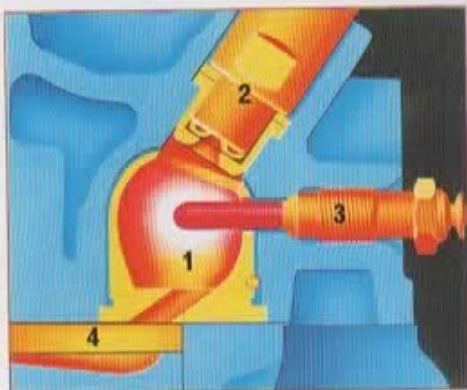


RÉGIE NATIONALE

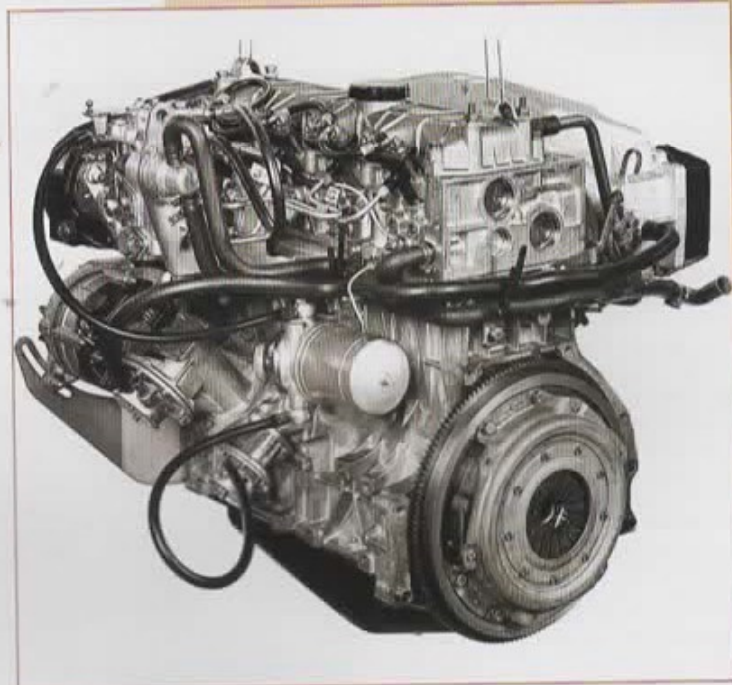
RENAULT LANCE CETTE ANNÉE LES 18 ET 20 D, SES TOUTES PREMIÈRES DIESEL

Bien après Citroën* et surtout Peugeot*, le plus important des constructeurs français s'intéresse à son tour au moteur diesel léger pour automobiles. Les ingénieurs de la Régie ont pris un grand retard dans ce domaine vis à vis de la concurrence mais ils se rattrapent en présentant un produit apparemment fort réussi du premier coup, à la fois robuste et léger. Monté dans la Renault 20 dès la fin de 1979 et dans les berlines ou breaks 18 à partir de juillet 1980, le nouveau diesel de la Régie a les caractéristiques suivantes : 4 cylindres en ligne à arbre à cames en tête, refroidi par un mélange eau - antigel enfermé dans un circuit scellé comportant un dispositif de dégazage permanent, cylindrée : 2 068 cm³ (86 x 89 mm), compression : 21,5 ; puissance : 64 ch DIN à 4 500 tr/m avec une injection indirecte à préchambre de turbulence (système Ricardo-Comet). Le bloc en alliage léger dérive de celui de la 20 TS mais il est renforcé par de solides nervures ; les chemises humides spéciales peuvent résister à de très fortes contraintes, ainsi que les pistons à jupes graphitées et le joint de culasse fort complexe. Avec ce nouveau moteur et une boîte 5 vitesses, la Renault 20 atteint 146 km/h ; de son côté, la 18 diesel roule à 147 km/h en version TD avec boîte 4 vitesses et à 154 km/h en version GTD avec boîte 5 vitesses.

* En septembre 1975, Citroën a abordé pour la première fois la construction en série de voitures particulières à moteur diesel. Beaucoup plus tôt, dès 1959, Peugeot avait été le précurseur en France pour ce genre d'automobiles (voir *Automobilis* Hors-série n° 15, page 39). Avant cela, pendant dix ans (de 1949 à 1959) Mercedes avait été la seule marque à offrir sur notre marché des modèles de tourisme à moteur diesel. En 1972, Opel fut la troisième firme à proposer une voiture diesel, juste avant la crise du pétrole. Enfin, après celle-ci, presque tous les constructeurs européens vinrent au diesel et nous pouvons compter aujourd'hui une vingtaine d'automobiles de ce type commercialisées.

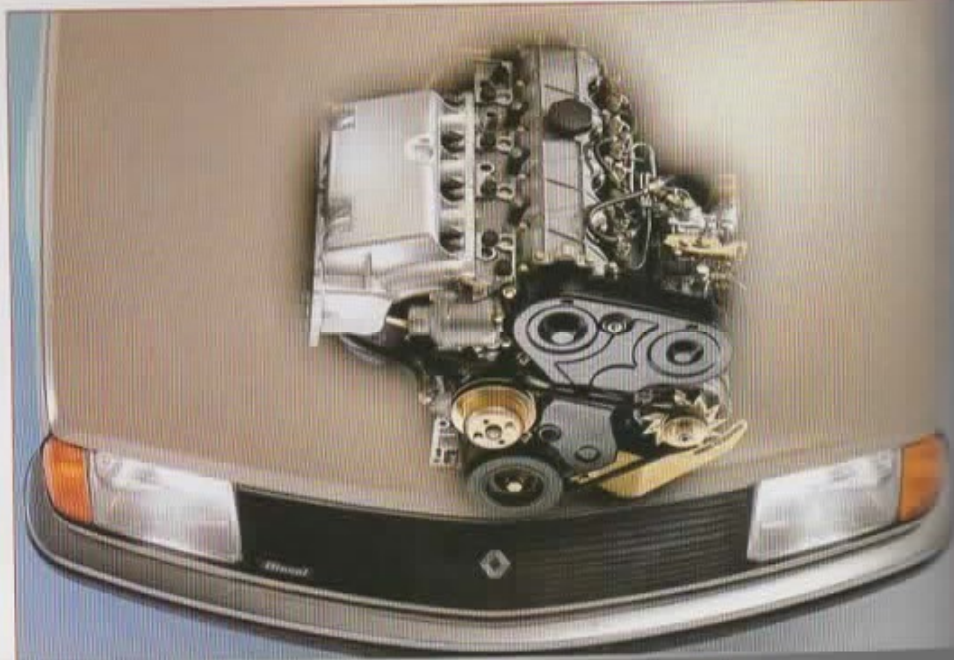


Ci-dessus.
Le système d'alimentation du nouveau diesel Renault comprend une préchambre de turbulence (1), un injecteur (2), une bougie de préchauffage (3) et une chambre de turbulence (4).



Ci-dessus et ci-contre. Van de l'extérieur, la nouvelle Renault 20 à gazole ne se distingue de ses sœurs à essence que par ses nuances de style avec jante bicolorée et son minuscule monogramme « Diesel » apposé sur la calandre. Construit par la Société Française de Mécanique Douvrin, le nouveau 2 litres diesel adopté par Renault singularise par son arbre à cames en tête et son bloc en alliage d'aluminium. Lors de son lancement en décembre 1979, la Renault 20 coûte 49 700 F en finition TD et 53 800 F en version GTD.

Ci-dessous. À partir de juillet 1980, la Renault 18 accueille aussi le nouveau 2 litres diesel. Elle est vendue 45 400 F en berline TD 4 vitesses, 49 000 F en break TD 4 vitesses et 48 400 F en berline GTD 5 vitesses.



LES RENAULT 20

À côté de la nouvelle 20 diesel présentée page ci-contre, les Renault 20 à essence poursuivent leur carrière ; elles existent en quatre versions (y compris une Automatic) dans la gamme de l'année-modèle 1980. Les 20 TL et GTL datent de novembre 1975 ; la 20 TS est plus récente (juillet 1977) et sa boîte 5 vitesses en option n'est disponible que depuis un an (novembre 1978). Version de base de la gamme Renault 20, la TL ne reçoit pas beaucoup de nouveautés visibles pour 1980, la plus tangible étant son alternateur avec régulateur électronique incorporé. Lancée en même temps que la 20 TL, la Renault 20 GTL possède en série des lève-vitres électriques et une condamnation électronique des portes. Quant à la plus puissante, la 20 TS n'a pas un moteur issu de la Renault 16 comme les autres 20, mais un 2 litres en alliage léger à arbre à cames en tête. Ce moteur est un produit commun de Renault et Peugeot ; c'est pourquoi nous le retrouvons cette année dans l'une des nouvelles 505 et dans les Citroën CX Reflex ou Athéna.



Ci-contre. La 20 TL de base reste très proche de la GTL extérieurement ; dans l'habitacle en revanche, la différence des équipements semble plus évidente. Afin d'expérimenter le futur moteur diesel, cinq Renault 20 TL de ce type (transformées en prototypes diesel) ont circulé dans Paris en 1979, déguisées en taxis de la compagnie G7.



Ci-dessus. Équipé de deux phares larges comme toutes les Renault 20, la GTL utilise un moteur 1 647 cm³ issu de la Renault 16. Elle n'a pas les joncs latéraux ni les pare-chocs avec bourrelets caoutchouc de la 20 TS.



Ci-dessus. Modèle le plus puissant de cette famille, la Renault 20 TS dispose d'un moteur 1995 cm³ développant 109 ch DIN qui permettent d'atteindre 170 km/h. La version Automatic a exactement le même aspect que cette 20 TS.

LES RENAULT 30

Révéla au Salon de Genève en mars 1975 (voir *Automobilia* n° 72 S, page 53), la 30 TS évolue peu pour 1980 ; seules, les barrettes de sa calandre prennent un aspect chromé et son alternateur comporte un régulateur incorporé.

La version 30 TX à injection date seulement du dernier Salon de Paris qui a eu lieu en octobre 1978. Version améliorée de la 30 TS, cette TX bénéficie d'un moteur de 142 ch DIN, soit quatorze de plus que la 30 TS à carburateur de même cylindrée. La 30 TX se différencie de sa sœur par son logo « Injection » ajouté sur la calandre et ses roues d'un nouveau style dont le dessin semble très agréable.



Ci-contre. Équipée à ses débuts d'un moteur V6 alimenté par deux carburateurs à ouverture décalée, la 30 TS est revenue depuis quelque temps à un seul carburateur double corps, plus classique et autorisant une puissance à peu près équivalente.



Ci-contre. Reconnaisable à ses élégantes roues de style formant un croisillon, la Renault 30 TX ne révèle la présence de son moteur à injection que par un très discret logo plaqué sur la calandre. Équipée de joncs latéraux sur sa caisse et de quatre phares ronds comme la 30 TS, la TX reste fort réservée et cache bien toutes les possibilités de son magnifique V6 alimenté par un système Bosch K-Jetronic.