

14/15-SEPTEMBRE 1981 - NUMERO SPECIAL 25 F

SALON 81

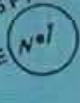
DE **l'auto-journal**

**TOUTES LES
VOITURES
DU MONDE**

**LES
BANCS D'ESSAI**

TOUS LES PRIX

BELGIQUE : 180 FB — SUISSE : 12 FS — ITALIE : 5000 L — ESPAGNE : 375 PTAS
ALGERIE : 25 DA — MAROC : 28 DH — CANADA : \$ 5,95

HOMME 

1118.014/015 - 25 F

■ Même si la Régie Renault entend bien montrer les dents aux quatre coins d'un vaste catalogue, toutes les tâches ne sont pas aussi excitantes les unes que les autres. Pour donner de la carrure à la R20, son 2 litres a été « soufflé » jusqu'à 2,2 litres. Le procédé est connu mais il n'a pas toujours donné les résultats escomptés par ses auteurs.

QUALITÉS

- Performances en progrès
- Suspension plus confortable
- Tableau de bord plus avenant
- Finition assez satisfaisante
- Bonne habitabilité

DÉFAUTS

- Réactions de direction
- Insonorisation discutable
- Boîte peu convaincante



Renault 20 TX 2.2

■ Emmenée sur l'anneau de vitesse de l'autodrome de Montlhéry, la 20 TX a tourné à 177,4 km/h, ce qui apparaît conforme aux assertions de son constructeur. Avec deux personnes à bord, les 400 mètres départ arrêté ont été couverts en 17 s 5/10 et les 1000 mètres en 32 s 6/10. Par rapport à la 20 TS, le progrès est sensible : 7,8 km en vitesse de pointe ; huit dixièmes de seconde aux 400 mètres départ arrêté et 1 s 7/10 aux 1000 mètres.

Pourtant, l'augmentation de la course ne paraît pas avoir rendu ce moteur plus silencieux et plus doux. Bien au contraire, l'apparition d'un amortisseur de torsion semble indiquer que des problèmes vibratoires nouveaux sont survenus.

Côté consommation, la Régie nous annonce un moteur plus économique. En comparant les courbes de consommation à vitesse constante relevées lors de notre dernier essai de la 20 TS puis au cours de nos essais de la 20 TX, nous relevons à 60 km/h 5,85 l pour la TS et 5,65 l pour la TX ; puis 7,25 l pour la TS et 6,9 l pour la TX à 90 km/h ; 8,8 l pour la TS et 8,4 l pour la TX à 110 km/h ; 10,65 l pour la TS et 10,2 l pour la TX à 130 km/h ; et enfin 15,5 l pour les TS et TX à 160 km/h. Les choses étant ainsi considérées, il y a donc progrès indiscutable. Cela étant dit, la consommation notée durant l'essai routier, accompli en demandant beaucoup

à la voiture, est en hausse par rapport à la 20 TS : 14,2 litres dans le premier cas contre 15,1 litres pour la 20 TX.

Alors que les R20 TL, TD, GTD, LS et TS bénéficient du nouveau train avant à déport négatif, également utilisé sur la Fuego, la 20 TX doit se contenter de l'ancien équipement, revu et corrigé. On nous annonce des flexibilités ainsi que des réglages revus. Il est vrai qu'il y a progrès : la voiture ne se vautre plus comme naguère en virage. Elle est plus ferme et, simultanément, plus confortable. Pourtant, les très désagréables réactions de direction dont la TS est coutumière — en dépit de la direction assistée — n'ont pas disparu.

La 20 TX est une voiture facile à conduire, surtout si l'on se cantonne dans un style de pilotage « coulé ». Elle est tranquille en ligne droite, absorbe sans façon les courbes et virages standard, et sa nouvelle assise contribue dans les pires situations à rassurer son conducteur, lui permettant ainsi de s'exprimer. Nous sommes pourtant loin de nous trouver en face d'une voiture tant soit peu sportive.

Donnant souvent l'impression de peser son poids, la 20 TX n'en freine pas moins très honnêtement. Elle est bien équilibrée, sa puissance de décélération est satisfaisante, ce qui ne m'a pas empêché de voir les distances d'arrêt augmenter de manière assez considérable en

usage intensif à grande vitesse sur route sinueuse. Il est vrai que le refroidissement s'effectue très rapidement.

Je ne parlerai pas de l'esthétique de cette carrosserie. Tout a été dit à son sujet et les babioles dont on a pu extérieurement l'agrémenter ne peuvent modifier grandement les données du jugement.

Intérieurement, une petite révolution : le tableau de bord est nouveau. Etant donné l'aspect de l'ancienne planche de bord il eût été surprenant que les stylistes de la Régie ne soient pas parvenus à faire mieux.

L'équipement général est complet. Il comporte en série les glaces avant à commande électrique — pendant qu'on y est, pourquoi pas les glaces arrière ? — le blocage électro-magnétique des portières — mais pas de la malle ni de la trappe à essence — un vide-poches éclairé et fer-

mant à clé, des appuis-tête à l'avant et à l'arrière, un cendrier éclairé, un rétroviseur extérieur à commande manuelle intérieure, un balai d'essuie-glace conducteur doté d'un « pantographe », un pare-brise feuilleté, une lunette arrière chauffante.

Les sièges sont confortables mais, à mon avis insuffisamment enveloppants.

Avant de vérifier, chrono en main, j'avoue que son comportement par rapport à la TS ne m'enthousiasmait pas. Elle est pourtant capable d'aller plus vite, d'être plus nerveuse et même plus souple. Elle n'en procure pas moins une certaine impression de lourdeur qui, j'en suis persuadé, ne sera pas perçue par une clientèle soucieuse au premier chef de confort. Pour ceux-là, la TX représente vraisemblablement un compromis plus logique que la R 30.

VITESSE MAXIMALE
177,4 KM/H

1 000 M DÉPART
ARRÊTÉ : 32 S 6/10

CONSOMMATION
ÉCONOMIQUE
7,8 L AUX 100 KM

DIMENSIONS
INTÉRIEURES

Largeur aux coudes à l'avant : 144 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 145 cm. Garde au toit à l'avant : 93 cm. Garde au toit à l'arrière : 85 cm. Place pour les genoux à l'arrière : 41-14 cm. Volume utile du coffre à bagages : 407 dm³.