



le Salon de *l'auto-journal*

79

**TOUTES
LES VOITURES
DU MONDE
TOUS LES PRIX
LES BANCS D'ESSAI**

14/15. SEPTEMBRE 1979
numéro spécial : 20^F

ESPAGNE : 330 Ptas. - ITALIE : 3 800 L. - SUISSE : 10 F.S. - CANADA : 3 6 - BELGIOUE : 160 FB - ALGERIE : 20 DA - MAR

■ La carrosserie de la Renault 20 ayant été créée pour le V6 de la 30, le moteur hérité des R 16 — qui équipe les versions de base — s'y révèle un peu juste. Le 1 995 cm³ à arbre à cames en tête qu'elle a reçu pour la version TS lui apporte la puissance qui lui faisait défaut. Il a permis la création de cette variante cinq vitesses dernière née des 20 et l'une des plus diffusées.

QUALITES

- Bonnes performances
- Légère économie de carburant
- Boîte agréable à manier
- Direction assistée très réussie
- Equipement complet

DEFAUTS

- Freinage peu résistant
- Réactions de direction en virages

Renault 20 TS



■ Rappelons-le, le moteur de la 20 TS est une œuvre commune Peugeot-Renault-Volvo que l'on retrouve depuis peu sous les capots des nouvelles 505 Peugeot et Citroën Reflex et Athéna.

PERFORMANCES

Dans sa version 5 vitesses, la 20 TS présente des performances pratiquement identiques à celles de l'ancien modèle. Mesurée sur l'anneau de vitesse de Monthéry, la vitesse de pointe est de 169,9 km/h contre 169,2 km/h précédemment et le 1 000 mètres départ arrêté est couvert en 34 s 3/10 contre 35 s. En reprises à partir de 40 km/h dans le rapport le plus long, le passage aux 400 mètres a été noté en 21 s 3/10 et celui aux 1 000 m en 40 s. Auparavant, les 400 mètres étaient couverts dans les mêmes conditions, mais en quatrième, en 19 s 8/10 et les 1 000 mètres en 37 s 4/10 et là, la différence est sensible. En ce qui concerne la consommation moyenne, il convient d'opérer des comparaisons d'après les courbes de consommation obtenues à vitesse constante. Ainsi, la 20 TS 4 vitesses consomme 7,8 litres à 90 km/h tandis que la 5 vitesses se contente de 7,6 litres. A 110 km/h, nous obtenons 9,15 litres contre 9,05 litres. Enfin, la consommation à 130 km/h constants s'établit à 11,9 litres aux 100 km avec la boîte 4 vitesses et à 11,4 litres avec la boîte 5 vitesses. La comparaison entre ces divers résultats semble donc nous donner une différence de consommation de

l'ordre de 0,2 litre aux 100 km, au bénéfice de la boîte 5 vitesses. C'est appréciable, mais c'est beaucoup trop peu par rapport au prix de l'option boîte 5. Il est juste de préciser que la voiture supporte très correctement cette cinquième qui n'exige pas d'être abandonnée dès l'apparition de la moindre rampe. Au contraire, le gain en silence est sensible et la conduite sur autoroute a gagné en agrément tandis que, sur route, les manœuvres de boîte sont inévitablement plus nombreuses qu'en version quatre vitesses, d'où perte en agrément, en temps et, à la rigueur, en longévité d'embrayage.

SECURITE ET CONFORT

Qu'elle soit équipée en quatre ou en cinq vitesses, la 20 TS est une voiture agréable à mener en raison des qualités de sa direction assistée. L'asservissement ne semble pas aussi puissant que sur la 505 et le contact avec la chaussée est conservé, ne serait-ce qu'au point de vue psychologique. Avec 3,3 tours de volant d'une butée à l'autre, la ville aussi bien que la montagne ou l'autoroute peuvent être abordées avec la même confiance. En ce qui concerne la tenue de route, nous dirons que cette voiture est remarquablement bien adaptée à la conduite relativement rapide. Elle est stable et tranquille en ligne droite, accepte les grandes courbes avec flegme et se tire bien d'affaire dans les virages serrés, grâce à la vivacité de sa direction assistée qui escamote en partie sa

tendance à sous-virer. Notre satisfaction n'ira quand même pas jusqu'à son terme car il suffit d'adopter une cadence de conduite rapide sur route sinueuse pour découvrir des réactions de direction que nous n'hésiterons pas à qualifier d'inacceptables. Même compte tenu du filtrage opéré par la direction assistée — à moins qu'il s'agisse d'un phénomène hydraulique dû à cette dernière — un violent shimmy se déclenche dans les appuis énergiques et prolongés. Qu'une berline familiale accepte mal de glisser comme une BMW du championnat des voitures de production, cela se conçoit, mais qu'elle ne soit pas capable de négocier à fond de seconde un virage à angle droit sans réagir au volant comme une Range Rover privée d'amortisseur de direction, cela prouve que la Régie ne traite pas sa clientèle avec la considération qu'elle mérite. Cela étant, le confort est généralement satisfaisant mais les freins sont toujours insuffisants et ce, d'autant plus que la cin-

quième n'offre qu'un frein moteur limité. Le tableau de bord est ce qu'il est. Il a progressé mais le passager ne dispose toujours pas d'une tablette vide-poches convenable. Les aménagements du volume arrière sont toujours aussi ridicules, avec un extravagant dossier se relevant à l'horizontale et barrant une bonne partie du volume qui devrait théoriquement rester utilisable.

CONCLUSION

Que la 20 TS, voiture d'un bon niveau de confort, équipée d'un moteur moderne, ait gagné en silence grâce à sa cinquième, cela est indéniable. Qu'une certaine économie en carburant puisse être enregistrée par comparaison avec la boîte 4 vitesses, nous ne le discuterons certes pas. En revanche, nous ne pensons pas que les économies réalisables soient en rapport avec le montant malheureusement trop élevé de l'option 5 vitesses.

VITESSE MAXIMALE
169,9 KM/H

1 000 M DEPART
ARRETE : 34 S 3/10

CONSUMMATION
ECONOMIQUE
8,4 AUX 100 KM

DIMENSIONS

INTERIEURES

Largeur aux coudes à l'avant : 145,5 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 146,6 cm. Gardé au toit à l'avant : 94 cm. Gardé au toit à l'arrière : 86 cm. Place pour les genoux : 20-33 cm. Volume utile du coffre à bagages : 389 dm³.

■ Apparue voici un an, la version TX se situe tout à fait au sommet de la gamme Renault. Par rapport à la 30 TS elle apporte quelques améliorations substantielles tendant vers l'économie de carburant. Dans cette version elle est notamment alimentée par injection, comme sa rivale directe la 604 TI, avec laquelle elle continue d'ailleurs de partager le même moteur V6.

QUALITES

- Moteur puissant
- Bonne boîte cinq
- Consommation diminuée
- Bonne suspension
- Voitures silencieuse

DEFAUTS

- Freinages sans progrès
- Tableau vieillot
- Voitures sous-vireuse
- Arrière mal transformable



Renault 30 TX

■ Par rapport au moteur à carburateur de la 30 TS, celui de la TX a gagné 14 ch, ce qui n'est pas négligeable. Elle est en outre équipée d'une boîte à cinq rapports.

PERFORMANCES

A Monthléry nous avons atteint 188,4 km/h contre 177 précédemment pour la TS, l'écart est appréciable, d'autant que ce maxi est atteint assez rapidement. En accélération, nous avons franchi les 400 m en 17 s 1/10 et les 1 000 m en 31 s 7/10 soit aux 1 000 m une seconde de moins que la 30 TS. Aussi bien sur route dégagée qu'en ville, la 30 TX laisse une bonne impression d'aisance, de souplesse et aussi de nervosité sur les intermédiaires. L'étagement de la boîte de vitesses est bien étudié par rapport à la puissance disponible. La cinquième n'est pas trop longue et ne s'écroule pas à la moindre côte ou au plus petit ralentissement. Quant à la consommation à 75 km/h de moyenne sur le circuit de 200 km nous avons obtenu 9,3 l au lieu de 9,9 l pour la TS. De même au cours de l'essai chronométré nous avons mesuré sur le même parcours et à la même moyenne générale, de 104,1, obtenue un peu par hasard, 11,3 l au lieu de 12,1 l. La différence entre les deux est plus sensible sur l'autoroute que sur la route avec 12 l exactement au lieu de 13,2. Dans ces conditions on peut dire que la consommation de la 30 TX est devenue tout à fait normale particulièrement si l'on tient compte des dimensions de la voiture.

SECURITE ET CONFORT

La 30 TX bénéficie d'un nouveau tarage d'amortisseur qui durcit très légèrement la suspension, mais il est bien évident que le confort n'a pas été sacrifié à la stabilité, en toutes circonstances. La voiture conserve de grands débattements, elle se couche en virage et se balance un peu d'avant en arrière. Malgré tout l'adhérence des quatre roues reste bonne et, en ligne droite à grande vitesse, elle se contrôle avec une extrême facilité. Il en est de même dans les courbes. Malgré ses performances élevées, son comportement n'a absolument rien de sportif et il convient d'aborder les petites routes très sinueuses avec quelques précautions sinon le comportement sous-vireur revient au galop ! La 30 TX est avant tout la voiture des longues étapes sur routes plutôt droites, plus ou moins bien entretenues, sous la pluie ou avec des rafales de vent. Elle est moins à l'aise en montagne. La direction n'a pas changé et son degré d'assistance ainsi que sa démultiplication semblent fort bien s'accorder aux autres caractéristiques de la voiture. Le volant ne demande aucun effort et reste suffisamment précis. Les freins n'ont pas non plus été améliorés ce qui est dommage car ils sont un peu dépassés par les nouvelles performances. En effet, la voiture plonge toujours très fort sur coup de frein brutal ce qui déleste les roues arrière, et peut compromettre la stabilité dans les cas extrêmes. Sur le plan strict du confort, la suspension conti-

nue à donner entière satisfaction. A vide ou en charge la voiture ménage ses occupants sur n'importe quelle route et après de longues heures la fatigue n'est pas au rendez-vous. Les mêmes compliments s'appliquent aux sièges avant avec des appuis-tête bien conçus et à la banquette arrière munie de petits appuis-tête fixes. Bien entendu les dimensions intérieures n'ont pas du tout évolué, et, comme c'est le cas chez presque tous les constructeurs, l'empattement n'est pas tout à fait suffisant pour donner une grande aisance en longueur à l'arrière. La visibilité générale reste bonne sous tous les angles. Le silence de fonctionnement est très appréciable. La transmission est tout à fait discrète et à très grande vitesse on entend davantage les bruits d'air que le moteur. Ce moteur si décrié, ne passe pas par des régimes de résonance et tourne maintenant fort bien, au ralenti aussi. Le tableau de bord, malgré quelques améliorations depuis les débuts de la voiture, reste

l'élément le plus discutable. A l'arrière, la transformation en break n'est toujours pas très facile et elle se complique encore avec la présence des ceintures à enrrouleur.

CONCLUSION

Sur le plan mécanique la 30 TX ne nous a nullement déçus puisqu'elle roule nettement plus vite, accélère mieux et consomme moins que la 30 TS. L'injection d'essence transforme littéralement ce moteur tandis que la boîte à cinq vitesses donne de nouvelles possibilités, intéressantes à tous points de vue. Pour le reste nous restons un peu sur notre faim en pensant que de tels avantages techniques auraient dû s'accompagner au moins d'une nouvelle étude du tableau de bord. Mais, avec son grand confort, sa direction et son silence, ce modèle conserve d'indéniables arguments de base, renforcés par la baisse assez sensible de consommation enregistrée.

VITESSE MAXIMALE
188,4 KM/H

1 000 M DEPART
ARRETE : 31 S 7/10

CONSOMMATION
ECONOMIQUE
9,3 L AUX 100 KM

DIMENSIONS INTERIEURES

Largeur aux coudes à l'avant : 144,5 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 145 cm. Garde au toit à l'avant : 94 cm. Garde au toit à l'arrière : 86 cm. Place pour les genoux à l'arrière : 11-50 cm. Volume utile du coffre à bagages : 389 dm³.