



RENAULT 20

Les circonstances économiques, les limitations de vitesse, la cherté de l'essence, tout milite en faveur de la formule Simca Ariane : un petit groupe dans une grosse caisse. Renault a donc suivi ce fil qui fut à l'époque un bon filon pour accoucher de la 20. Il lui a suffi d'adapter un moteur de 16 dans une carrosserie déjà toute prête, celle de la 30 TS.

SECURITE ET CONFORT

Nous ne jugerons que le comportement routier avec la direction assistée et il faut bien dire que ce perfectionnement apporte aussi beaucoup de sécurité. En effet, le volant très direct permet des changements de trajectoire instantanés tandis que dans les virages serrés, le caractère sous-vireur se trouve à peu près escamoté : si la voiture semble s'écarter de la trajectoire idéale il suffit de braquer un peu plus, les pneus protestent mais l'ensemble s'accroche à la route. La tenue en général est donc tout à fait satisfaisante sauf peut-être sur les routes en mauvais état où on enregistre quelques réactions du train avant retransmises par le volant. En ville cette direction permet des manœuvres de dégagement ou de stationnement très rapides et sans effort. Pour la stabilité en ligne droite, nous n'avons remarqué aucune anomalie mais au contraire une grande impression de sûreté. Il en est de même sous la pluie. Il faut aussi s'estimer très satisfait du freinage qui répond instantanément à la moindre sollicitation et fait preuve d'une bonne endurance. Les ralentissements sont spectaculaires ainsi que les distances d'arrêt. Toutefois, la voiture plonge pas mal au freinage, ce qui déléste les roues arrière qui marquent une certaine tendance au blocage dans les cas extrêmes. Avec ses nouveaux tarages, la suspension de la 20 donne de meilleurs résultats que celle de la 30 à vitesse et à charge égales. Avec moins de poids sur

l'avant, l'amortissement semble plus efficace, les pavés ainsi que les dos d'âne sont absorbés en souplesse. A l'intérieur, les fauteuils avant, bien galbés, maintiennent le dos et procurent un très réel confort même après de longues heures de conduite. La place pour les jambes à l'arrière est appréciable et la banquette bien dessinée, avec un large accoudoir central. La largeur utile ainsi que la visibilité et le silence donnent satisfaction. Pour le niveau sonore, il faut aussi ranger la 20 parmi les voitures silencieuses, sauf une résonance assez désagréable et très courte au point précis de 120 km/h. A haut régime le moteur se montre discret bien que l'échappement soit plutôt sonore à l'extérieur. La climatisation est d'un réglage assez facile et les deux glaces avant sont à commandes électriques. Le tableau de bord est celui de la 30, mais il passe un peu mieux sur une voiture de la classe de la 20 d'autant que plusieurs accessoires ont été améliorés. Le coffre est de bonne taille et l'arrière transformable.

CONCLUSION

Avec la 20, Renault lance un modèle d'actualité grâce à son économie, son confort et son équipement. Les performances réduites peuvent être qualifiées de suffisantes tandis que la direction assistée de la GTL rend la conduite plus facile et plus sûre. Son atout principal est une étonnante économie de carburant. Ce n'est ni une grosse 16 ni une petite 30 mais une voiture ayant sa propre personnalité.

QUALITÉS

- Petite consommation
- Très bonne boîte
- Direction assistée
- Freinage efficace
- Sièges agréables
- Equipement très complet
- Arrière transformable

DÉFAUTS

- Performances réduites
- Résonance à 120 km/h
- Phares insuffisants
- Réactions dans le volant

VITESSE MAXIMALE
158,7 KM/H

1 000 M DEP. ARRETE
35 S 4/5

CONSOMMATION MOY.
7,8 L AUX 100 KM

DIMENSIONS INTERIEURES

Largeur aux coudes à l'avant : 145,5 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 146,5 cm. Garde au toit à l'avant : 94 cm. Garde au toit à l'arrière : 86 cm. Place pour les genoux à l'arrière : 10-33 cm. Volume utile du coffre à bagages : 389 dm³.

VOIR CARACTERISTIQUES COMPLETES PAGE 94

La Renault 20 est proposée en trois versions L, TL et GTL. C'est beaucoup, d'autant que toutes disposent de la même puissance, elles ne diffèrent que par l'équipement. Nous avons essayé la GTL seule avec une direction assistée.

PERFORMANCES

Nous avons obtenu à Montlhéry 158,7 km/h. Néanmoins, la voiture ne donne pas trop l'impression d'être puissante et, sur autoroute, elle atteint facilement son allure maximale, grimant les côtes dans des conditions normales. De même, les accélérations sont satisfaisantes puisque nous avons obtenu 19 s aux 400 m départ arrêté et 35 s 4/5 sur le kilomètre. Les reprises sont plus laborieuses : 20 s 1/5 aux 400 m et 39 s 1/5 aux 1 000 m. Sur routes accidentées et en montagne, on peut néanmoins sentir une nervosité suffisante grâce à une troisième très accrocheuse. De même à bas régime la souplesse est grande et il est tout à fait normal de rouler à 40 km/h en quatrième. Les quatre rapports de la boîte de vitesses sont parfaitement échelonnés et la synchronisation est efficace. Enfin, le levier central se manie avec précision et la sélection des rapports s'opère avec la plus grande facilité. Pour la consommation, à 75 km/h de moyenne nous avons obtenu 7,8 litres et au cours de l'essai routier, 10,45 litres à 102 km/h de moyenne, dont 11,1 litres sur autoroute à 129 km/h de moyenne. Tous ces chiffres sont donc particulièrement satisfaisants.

LE SALON DE L'AUTO 1976

TOUTES
LES VOITURES
DU MONDE



Les bancs d'essai de
l'auto-journal

14/15-1^{er} SEPTEMBRE 1976

NUMERO SPECIAL: 15 F

HOMME **n°7**

Belgique : 145 FB - Suisse : 10 FS
Algérie : 15 DA - Maroc : 17 DH - Tunisie : 1 500 Mm
Italie : 2500 L - Espagne : 200 Ptas