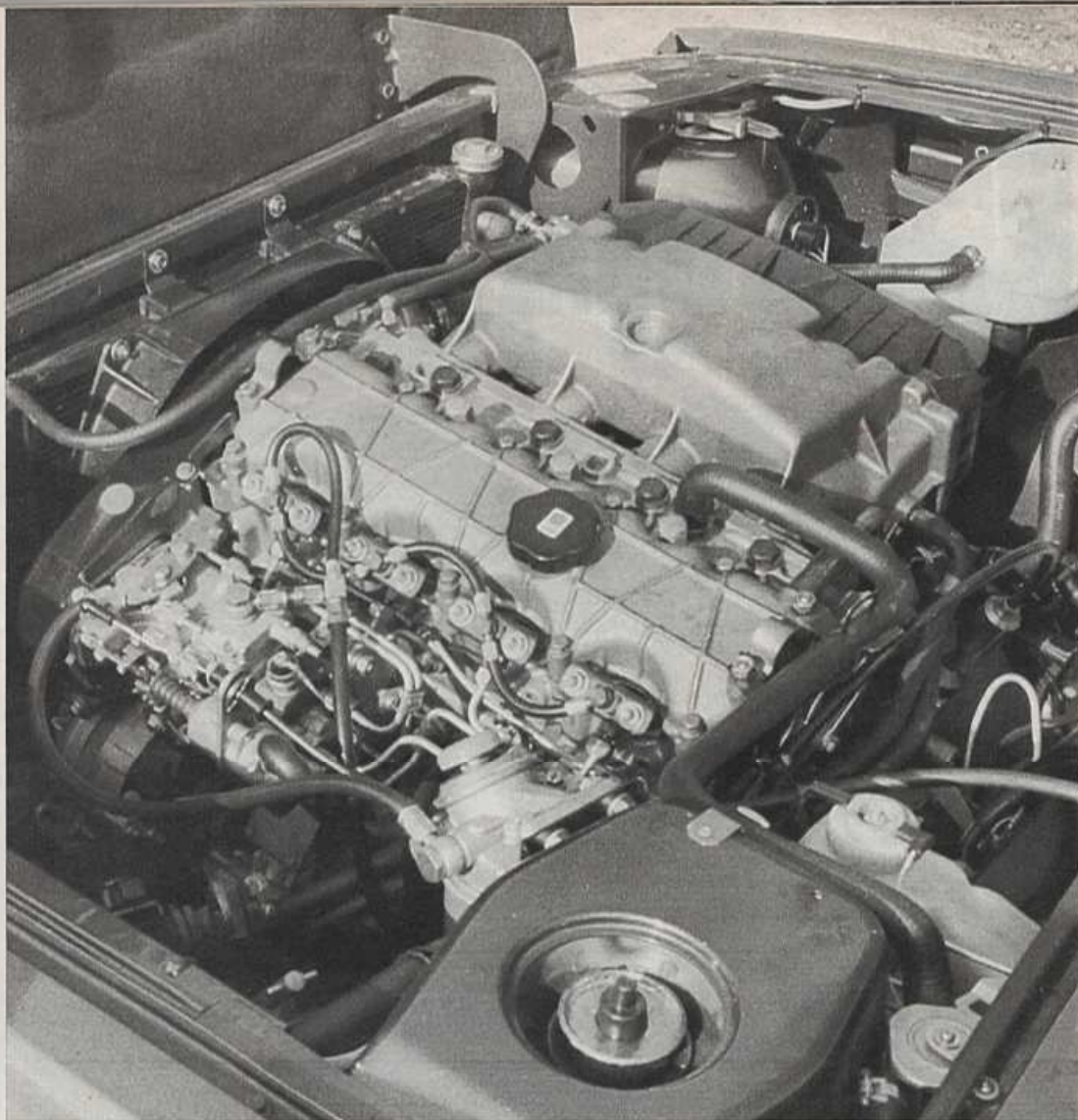


AVEC pas mal de retard, Renault vient de rejoindre le peloton des constructeurs de voitures à moteur diesel. Un vide est ainsi comblé dans la gamme de la grande marque française. Le premier modèle à bénéficier de cette technique est la 20 qui devient TD ou GTD suivant le degré de finition. Pendant plusieurs semaines nous avons pu rouler, en utilisation normale avec une des toutes premières Renault 20 diesel, spécialement bien préparée, ce qui explique peut-être des impressions très favorables. Les chiffres viendront dans un prochain numéro à l'occasion de l'essai complet.

Le moteur, entièrement de conception Renault, est dérivé du bloc à essence qui équipe la 20 TS, la 305 TI ou la CX Athena. Il reste en alliage léger et conserve son arbre à cames en tête par courroie crantée. Cette courroie entraîne aussi les pompes d'injection et d'huile. Bien entendu la culasse est tout à fait nouvelle avec des chambres de turbulence en acier et une fixation renforcée. Le vilebrequin est original, les chemises humides en fonte sont prévues avec une assise spéciale. Nous trouvons aussi un collecteur d'air avec un volume de répartition ainsi qu'un échappement monosortie, 4 dans 1. Les bougies de réchauffage sont nouvelles, donnant à l'extrémité 1 000° en 10 secondes.

La cylindrée exacte est de 2 058 cm³ avec un alésage de 85 mm et une course longue de 89 mm, soit des cotes différentes de celles du moteur à essence. Avec un rapport volumétrique de 21,5 la puissance réelle est de 64 ch DIN à 4 500 tours. Le couple atteint 13 mkg au régime assez bas de 2 250 tours. Sur les deux versions la boîte est à cinq vitesses, avec une cinquième longue ayant à peu près le même rapport que celui de la 20 TS soit 33,4 km/h par 1 000 tours. Nous retrouvons ici les pneus de 165 x 13 sur des jantes spécifiques, plus épaisses avec quatre goujons de fixation. La direction n'est assistée que sur la GTD avec trois tours de volant et un vérin incorporé à la crémaillère. Pour la suspension, peu de changement, les quatre roues restent indépendantes sur ressorts hélicoïdaux mais



LA RENAULT 20 DIESEL

les bras avant ont été revus et pour la première fois Renault utilise un déport négatif de 3 à 5 mm pour favoriser le guidage. La flexibilité reste la même ; le poids en ordre de marche n'est augmenté que de 15 kg sur l'avant ce qui est un résultat intéressant puisque comme on le sait les autres diesel alourdissent, pour la plupart, les voitures de façon beaucoup plus sensible. La carrosserie n'a pas changé, c'est celle de la 20 TL et non pas celle de la 20 TS qui est empruntée à la 30.

Au tableau de bord, seul le compte-tours a disparu mais la finition de la GTD est très soignée avec

entre autres les glaces avant électriques ainsi que le blocage central des portières. En mettant le contact une grosse lampe rouge s'allume à la place du compte-tours, c'est le témoin de pré-chauffage. Après moins de 10 secondes elle s'éteint et le démarrage est instantané, sans aucune autre manœuvre. Le moteur claque à froid comme tous les diesel mais en roulant le bruit n'est pas plus fort qu'avec un moteur à essence, même sur les intermédiaires, même à grande vitesse. Les vibrations sont particulièrement bien filtrées ; au ralenti le moteur ne bouge pas et on a même

supprimé le frein moteur trop fort propre à ce type de combustion. Malgré son poids de 1 260 kg, la GTD accélère normalement grâce à la boîte très bien étagée. Les vitesses passent facilement, la cinquième ne s'écroule pas à la moindre côte et accepte de rouler à 40 km/h ce qui donne une bonne souplesse. En vitesse de pointe le constructeur indique plus de 146 km/h ; nous l'avons chronométrée sur autoroute autour de 150 km/h.

La consommation paraît vraiment modérée. Sur 600 km, comprenant 1/3 d'autoroute et à peu près 1/3 d'agglomération nous avons mesuré 7,75 l aux 100 km ce qui avec le grand réservoir assure une très grande autonomie. Les chiffres officiels sont 6,1 l à 90 km/h et 8,7 l à 120 km/h. Cette économie vient du fait qu'il n'est pas nécessaire de changer souvent de vitesse pour maintenir une bonne moyenne. Parallèlement la tenue de route est plus fidèle grâce au nouveau réglage du frein avant, les freins assistés à double circuit en X, sont efficaces. Le seul point en suspens est la robustesse à l'usage mais le diesel Renault n'a pas manqué son entrée, il s'exprimerait encore mieux dans une voiture plus légère comme... la 18, par exemple.

Bernard CARAT

