

un volant dans les mains

RENAULT 20 TS

une
bourgeoise
calme

Depuis la belle « Frégate », il n'y avait plus de moteur deux litres chez Renault. Le mal est réparé aujourd'hui puisque en voici un tout nouveau et très moderne (culasse en alliage léger, arbre à cames en tête, quatre cylindres en ligne), qui sort à l'usine de Douvrin où la régie collabore avec Peugeot... et donc Citroën.

Il est monté dans une caisse — déjà bien connue — de R 30, mais avec une finition un petit peu moindre pour figurer encore dans la gamme des R 20 sous le sigle TS 2 litres. A 39 700 F clés en mains, son prix se situe assez près de la 30 TS 6 cylindres (44 000 F) mais a un souffle de la 20 GTL (38 300 F) pourtant toujours doté du « vieux » moteur de la R 16. Le moins que l'on puisse dire c'est que cela fait très cher pour l'usager. On ne s'étonne



la mini-fiche technique de la RENAULT 20 TS

Cylindrée : 1 995 cm³ soit 11 chevaux fiscaux.
Puissance (D.I.N.) : 110 ch à 5 500 t/mn.
Couple maxi (D.I.N.) : 17 à 3 000 t/mn.
Vitesse maxi : 170 km/h.
Boîte : 4 rapports tous synchronisés, ou boîte automatique électronique à 3 rapports.
Poids à vide : 1 260 kg.
Coffre : 400 dm³/1 400 dm³ banquette arrière rabattue.
Poids total en charge : 1 690 kg.
Charge tractée : 1 300 kg.
Freins : disques ventilés à l'avant — tambours à l'arrière — circuits séparés — commande hydraulique par servo-frein — indicateur de chute de pression.

plus beaucoup en matière de tarifs automobiles, mais quand même!

Une rapide prise en main nous a permis de découvrir une voiture particulièrement agréable et qui apporte un incontestable « plus » dans la gamme Renault. Le plaisir est grand au volant de ce modèle élégant et discret. La 20 TS est une bonne, une grande routière qui n'a pas hérité, fort heureusement, de la mollesse des autres R 20. Dire pour autant que sa nervosité époustoufle serait exagéré. Non, la 20 TS se situe dans le juste milieu avec de bonnes reprises, une souplesse indiscutable et les remises en vitesse

se font sans à-coup, en douceur. Si la boîte à quatre rapports ne souffre pas de critiques (étagement, précision, vitesse) on aurait malgré tout préféré trouver une 5^e qui, soulageant quelque peu le moteur, ferait baisser la consommation.

Cela ne signifie pas que la R 20 TS soit une dévoreuse, non, bien au contraire. Elle surprend agréablement puisque j'ai eu besoin de 9,2 litres sur un parcours très rondement mené et avec un modèle à boîte automatique. Sur autoroute, la version mécanique a demandé presque 12 litres à des vitesses qu'il ne vaut mieux pas

révéler. A vitesse stabilisée, à 90 km/h, le constructeur annonce, pour sa part, à peine 8 litres. Là encore nous restons dans le raisonnable.

On est à l'aise dans ce modèle très habitable et doté d'un très bon confort, même si la caisse penche beaucoup en virage et plonge désagréablement du nez sur coup de frein efficace. Ces freins-là nous n'avons pas pu les prendre en défaut, ni dans leur progressivité, ni dans leur bonne volonté. En usage normal s'entend.

L'équipement de la 20 TS est très complet, comme il sied à une berline de cette catégorie et la direction assistée est de série. Mais je l'ai trouvée un peu trop assistée à mon goût. Il faudra à la longue s'y habituer.

En somme, c'est une voiture calme, familiale, bien suspendue, bien motorisée. Une bourgeoise bien sous tous rapports avec un grain de fantaisie quand on la bouscule un peu, ce qui n'a rien de désagréable et qui ne la choque pas outre mesure.

Elle doit faire sa place au soleil dans une catégorie, celle des 11 chevaux, où l'on recommence à trouver du choix. Les utilisateurs souhaitent plus aujourd'hui une qualité et une longévité en gamme moyenne, quitte parfois à y mettre le prix, même s'il est, à notre avis, trop élevé.

J.R.T.

la mini-fiche technique de la FIAT 132/2000

Cylindrée : 1 995 cm³ soit 11 chevaux fiscaux.
Puissance (D.I.N.) : 112 ch à 5 600 t/mn.
Couple maxi (D.I.N.) : 16,1 à 3 000 t/mn.
Vitesse maxi : 171 km/h.
Boîte : 5 rapports tous synchronisés.
Poids à vide : 1 140 kg.
Coffre : 300 dm³.
Poids total en charge : 1 600 kg.
Charge tractée : 900 kg.
Freins : Disques à l'avant — tambours à l'arrière — double circuit, assistance par servo-frein à dépression.