

3,99 €

# YOUNGTIMERS



Renault 20 TS - Citroën CX 2000 Pallas - Peugeot 504 GL

## Les routières de nos vacances!



**Maserati 3200 GT**  
Diva rockeuse



**Honda Civic CRX 1.5i**  
Bonzaï express



**Volkswagen Golf I Cabriolet**  
Vamos a la playa!



**Instantanés**  
Les péripéties  
de Young Car à Charade



**Docs d'époque**  
Les Toyota Land Cruiser SW  
dans tous leurs états



**Walkman**  
The Clash  
London Calling

MAG FACTORY

L 18909 - 78 - F: 3,99 € - RD



COTE OFFICIELLE  
**1 000**  
MODELES

# En route pour les vacances!



Renault 20 TS (1978)

Mille mercis à Arnaud, François et Bruno pour s'être rendus disponibles. Mention spéciale à François et Marie-Noëlle qui n'ont pas hésité à nous « servir » leur belle 504 sur un plateau depuis Nantes! Merci également à tous ceux qui nous ont aidés à mettre sur pied ce sujet : Nordahl de l'Agence CX, Christophe de Génération Renault 20 et 30 et Jean-Éric.

À LIRE EN ÉCOUTANT



**Laurent Voulzy – Rockollection (1977)**

Chacun connaît la ritouelle de Voulzy, *Rockollection*, son premier gros succès. Notre trio de routières françaises renvoie à la même nostalgie. Qui n'a pas un ou plusieurs souvenirs liés à l'une de ces trois grosses berlines ? Que ce soit le père, le grand-père, le tonton, si vous êtes né en 1977, vous avez forcément des images qui vont avec ces autos. Elles ont donc « encore un truc qui vous colle au cœur et au corps » !



Peugeot 504 GL (1977)

Citroën CX 2000 Pallas (1977)

**À l'heure de boucler ses bagages pour les congés estivaux, montez dans notre capsule temporelle...**

**Nous voici à l'été 1977, avec un trio de familiales françaises en route pour le Camping des Flots Bleus. CX, 504, R20 : trois façons de voyager « à l'ancienne » !**

Texte **Thierry Astier** – Photos **Adrien Cortesi**

**E**n 2017, on ne sait plus que choisir pour trimballer la petite famille. Faut-il préférer un « SUV », faux tout-terrain, mais à vraies échasses (et suspension en marbre) ? Un monospace ? Un ludospace ? Au point que les breaks et berlines traditionnels sont ringardisés, voire oubliés du plus grand nombre ! En 1977 (belle année puisque c'est celle de naissance de l'auteur de ces lignes...), la situation était bien plus simple : la grosse berline était le choix tout désigné. Le break ? Trop prolétaire et disgracieux pour M. et Mme Dupont ! Bref : la bonne routière était la monture idéale et tout le monde en proposait. À commencer par nos constructeurs nationaux qui dominaient très largement le marché hexagonal et n'avaient pas à rougir de leurs scores à l'exportation. Sous le capot de ces familiales idéales de naguère ? Chacun voyait midi à sa porte, mais le diesel était très féroce marginal, encore bien trop agricole. Et rares étaient les automobilistes qui, dans notre pays, assumaient un bon gros six cylindres... En somme, le deux

litres faisait figure de parfait équilibre, offrant une puissance suffisante pour semer les meutes de Renault 5 et Peugeot 104, en laissant l'excès d'arrogance de la file de gauche aux grosses cylindrées.

Notre brochette s'est donc composée d'elle-même : CX, 504 et R20 ! Faisons les présentations en commençant par la Citroën. À son lancement en 1974, la descendante des ID et DS est plutôt perçue comme une héritière assez sage, presque « conservatrice ». Mais il aurait été suicidaire de vouloir à tout prix battre la révolutionnaire DS sur son propre terrain, a fortiori dans un contexte de quasi-faillite pour Citroën. Quand elle fait ses débuts, Michelin est en train de revendre ses parts à Peugeot ! Aujourd'hui, tout est différent. Sa forte personnalité transparait nettement, avec son profil fuselé à souhait et ses galbes savants, sculptés. Chacun reste libre d'aimer ou non, mais la CX ne pouvait pas porter une autre marque que Citroën... Et ses formes sont à l'évidence plus sophistiquées que la très anguleuse Renault ou la



C'est cela, la CX : une indicible impression de survoler la route et de se jouer des éléments.

504, un rien rétrograde en comparaison. Ouvrez donc la porte... et attention les yeux! La CX est encore plus personnelle, voire étrange quand on pénètre à bord. Tout en formes souples et courbes aériennes, la « science-fictionnelle » planche de bord se distingue par la « Junule » qui regroupe les commandes essentielles au bout des doigts du conducteur.

### CX, un monde à part...

Sans parler, bien sûr, des inénarrables compteur et compte-tours à défilement. Ou encore du volant monobranche. Ah, et vous ai-je parlé du moelleux, particulièrement marquant, des fauteuils, que ce soit à l'avant ou à l'arrière? Quant à l'ergonomie, pour déroutante qu'elle soit de prime abord, elle s'avère excellente après un temps d'adaptation. Mis à part l'implantation de l'autoradio, posé à la verticale en haut de la console centrale. La position de conduite, elle, surprend agréablement, bien plus basse que sur une DS ou XM, tout près du plancher. La clé de contact à gauche façon Porsche ne doit toutefois pas tromper sur la marchandise. Réveille donc la mécanique : le son peu mélodieux du vieux quatre cylindres culbuté (né en 1965 sur les DS

« 5-paliers ») doit vous mettre sur la piste... Dans le même esprit, l'enclenchement du premier rapport n'a rien de particulièrement réjouissant. La commande de boîte, sans être spécialement revêche, a sur toutes les CX quelque chose de « cartilagineux », une sorte d'élasticité qui ne donne guère envie de s'exciter sur le levier de vitesse. De toute façon, le « 2 000 » n'offre que 102 chevaux plutôt essoufflés et sans aucun panache : il se contente de déplacer l'auto, sans joie ni bonne volonté particulière. Au moins se fait-il discret, même si un cinquième rapport (indisponible avec ce moteur) aurait permis de parfaire l'ambiance « pullman ». Car c'est cela, la CX : une indicible impression de survoler la route et de se jouer des éléments, indifférent aux pièges de l'asphalte. À un détail près toutefois : la fameuse direction à assistance variable et rappel des roues en ligne droite, « DIRAVI » dans le jargon Citroën, héritage de la SM, est indispensable. Sur les premières CX, c'est une option (hormis sur Prestige et GTI), mais qui donne toute sa saveur à l'auto. L'impression de virer sur d'imperturbables rails est réelle, à condition d'apprendre à doser le braquage. Toute la conduite est empreinte de cette économie des gestes, la pédale commandant

les freins – surpuissants! – étant dépourvue de course. Pendant que la suspension hydropneumatique s'applique à effacer les pires trous et bosses, même si c'est au prix d'un léger bercement en ligne droite et d'un roulis copieux en virages, pas toujours goûté de tous les estomacs, surtout aux places arrière. Mais la CX conserve des qualités éclatantes de sécurité active qui seront pourtant nettement mieux mises en valeur avec un moteur digne de ce nom... En commençant par le deux litres « Douvrin » de la R20 TS, monté sur Reflex, Athena et 20! Mais n'anticipons pas, voulez-vous?

### Tradition... sochalienne bien sûr!

Allons d'abord voir la sochalienne. Après tout, voilà quarante ans, en termes de volumes de vente, le mètre-étalon, c'est elle! Le plus incroyable étant, au passage, la difficulté infinie qu'il y a à trouver de nos jours une berline 504 en bel état. En dépit d'une production de 3,7 millions d'exemplaires, ce pilier du catalogue Peugeot s'est presque entièrement volatilisé, largement exporté vers l'Afrique, où elle n'en finit pas d'assurer un dur labeur. Esthétiquement, si je fais partie de ceux qui

### Caractéristiques techniques

**Moteur** 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position transversale avant **Cylindrée** 1 985 cm<sup>3</sup> **Puissance fiscale** 11 CV **Puissance max.** 102 ch à 5 500 tr/min **Couple max.** 152 Nm à 3 000 tr/min **Rapport volumétrique** 9:1 **Alimentation** carburateur double corps **Transmission** aux roues avant, boîte manuelle à quatre rapports **Direction** à crémaillère, assistée DIRAVI en option **Freins AV**, disques ventilés, **AR** disques **Structure/carrosserie** berline à quatre portes, cinq places, monocoque en acier à berceau intégral rapporté **Susp. AV** leviers superposés, sphères hydropneumatiques à amortisseur intégré, barre antiroulis, **AR** bras tirés, sphères hydropneumatiques à amortisseurs intégrés, barre antiroulis, correcteur de hauteur sur les deux essieux **Pneumatiques** AV 185 SR14 AR 175 SR 14 **Dimensions** L x l x h : 4,660 x 1,730 x 1,360 m, empattement : 2,845 m, voies AV/AR : 1,470/1,360 m **Poids** 1 265 kg **Coffre** 507 l **Réservoir** 68 l **Performances** Vitesse max. : 174 km/h, de 0 à 100 km/h : 12,8 s, 1 000 m D. A. : 34,4 s **Conso. moyenne** 10,5 l/100 km (SP 98).



# « Une 2 000 dans son jus ! »

Bruno nous présente une très authentique 2 000 Pallas de juillet 1977 qui appartient au président de son club, L'Agence CX.

« Son propriétaire, Nordahl Maillard, n'a pu être présent pendant la séance photos, mais voilà le témoignage qu'il m'a transmis au sujet de sa CX: "Mon grand-père avait une ID 19 noire, puis une GSA Pallas. Mes parents l'ont eue ensuite, et j'ai eu l'occasion de faire de la mécanique dessus. Je voulais la même quand j'ai eu mon permis! Un ami de la famille en avait une à vendre, du moins c'était ce que je croyais. En fait, c'était une CX 2 000 Pallas, celle qui illustre ces pages! Je l'ai donc achetée puis utilisée comme voiture d'étudiant de 1995 à 1997. Je suis tombé amoureux du modèle. En 2006, j'ai fait refaire la carte grise pour qu'elle soit au nom de ma fille. Globalement, je n'ai rien eu à faire, à part quelques travaux sur l'allumage. J'étais tombé en panne de condensateur d'allumage lors de l'inauguration du magasin Citroën C42. Les sphères arrière sont encore celles d'origine, tout juste regonflées. Et, point de vue carrosserie comme sellerie,

elle est restée dans son jus là aussi. En vingt-deux ans, j'ai fait tout juste 15 000 km avec depuis, car j'ai eu d'autres CX, notamment diesel. C'est simplement une voiture de plaisance que je sors le week-end à la belle saison. »

## Guide d'achat

Lancement en août 1974 (millésime 1975): 1 985 cm<sup>3</sup> de 102 ch, boîte 4 rapports. Puis une 2 200 s'ajoute, moteur 2 175 cm<sup>3</sup> de 112 ch. 1976: nouvelles Super, Pallas, Prestige (2 347 cm<sup>3</sup> de 115 ch) et break à empattement allongé de 25 cm, diesel (2 175 cm<sup>3</sup> de 66 ch) et options (direction assistée DIRAVI, boîte semi-automatique C-Matic, clim, cuir). 1977: la 2 400 (2 347 cm<sup>3</sup> de 115 ch) remplaçant la 2 200, nouvelle familiale (break 8 places) et 2 400 GTI de 128 ch à boîte 5 rapports. 1978: Prestige à injection et toit surélevé, diesel porté à 2 500 cm<sup>3</sup> et 75 ch. Console centrale revue. 1980: deux litres « Douvrin » de 106 ch remplaçant le le « 2 000 », finition Reflex ou Athena. Limousine: Prestige à moteur diesel. 1981: option « boîte automatique » remplaçant le C-Matic. 1983: 25 RD/TRD Turbo, 2 500 cm<sup>3</sup> de 95 ch. 1984: sur injection, moteur à 2 500 cm<sup>3</sup> et 138 ch. Limousine Turbo (diesel). 1985: GTI Turbo de 2 500 cm<sup>3</sup> et 168 ch. 1986: Série 2 à pare-chocs en résine et habitacle revu. Nouvelles 22 TRS, à moteur Douvrin 2 165 cm<sup>3</sup> de 115 ch et Prestige Turbo à moteur GTI Turbo. 1987: GTI/Prestige Turbo 2 à échangeur air-air. Puis échangeur et 25 RD/TRD/Limousine Turbo 2 à échangeur air-air (120 ch). 1988: 22 RS break à moteur 2,2 litres. 1990: arrêt des berlines et Prestige/Limousine. 1992: arrêt des breaks et familiales. Production totale: 1 042 460 exemplaires.

### Cote

Fille de DS, la CX commence à avoir ses amateurs. Mais, hors GTI et Prestige, elle se négocie autour de 3 500 à 4 000 €.

### Check-up express

Moteurs et circuit hydraulique très fiables. Rouille endémique: bas de caisse, de portes, soubassements, ailes (notamment l'intérieur à hauteur des feux) et le cadre d'essieux. Si les roues arrière présentent un carrossage négatif façon « R8 Gordini », roulements de bras à changer. Finition médiocre: ciel de toit se décollant sur la plupart des versions, contrepertes qui gondolent et se fendent (série 1), trappes et afficheurs centraux fragiles (série 2), tissus fragiles... Électricité: faux contacts et mauvaises masses. Vidange de l'huile moteur tous les 5 à 10 000 km ou un an (huile 20W50), avec changement des filtres à air et à essence une fois sur deux, du filtre à huile une fois sur quatre. Vidange de l'huile de boîte de vitesses et de différentiel tous les 10 à 20 000 km. Remplacement du liquide hydraulique et nettoyage des filtres du bocal de LHM tous les 30 à 40 000 km. Sur Reflex/Athena/20/22, turbodiesel (et diesel à partir de 1984), courroie de distribution, à changer tous les 120 000 km ou cinq ans.

### Nos bonnes adresses

#### Clubs et forums

- [www.l-agencecx.org](http://www.l-agencecx.org) et [www.lacitroencx.com](http://www.lacitroencx.com)
- [www.cxclubdefrance.fr](http://www.cxclubdefrance.fr)
- [www.generationcx.chez.com](http://www.generationcx.chez.com)

#### Pièces et entretien

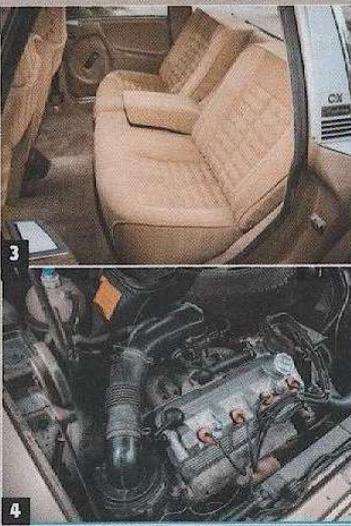
- [www.cx-basis.fr](http://www.cx-basis.fr)
- [www.sphere-discount.com](http://www.sphere-discount.com)
- [www.autoretroservices.fr](http://www.autoretroservices.fr)
- Manuels d'atelier et RTA disponibles sur [www.bibliauto.fr](http://www.bibliauto.fr)

### 5 raisons de vous laisser tenter

- Forte personnalité
- Qualités dynamiques
- Esthétique futuriste
- Confort remarquable
- Charme des CX « série 1 » (chromes)

### 5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Moteur sans attrait
- Pas de boîte « 5 » (sur 2 000)
- DIRAVI obligatoire
- Finition indigne
- Corrosion



- 1 - La CX conserve de loin la silhouette la plus fluide et fuselée de nos trois protagonistes. Elle annonce la couleur!
- 2 - L'habitacle volontairement futuriste lorgne presque sur la science-fiction. Génial, même si la finition n'est pas son fort.
- 3 - L'auto est basse - surtout après immobilisation -, mais le confort est déjà impressionnant à l'arrêt.

- 4 - Ce bougre de deux litres né en 1965 sur les ID et DS n'a rien de bien folichon, hormis sa très réelle robustesse.
- 5 - La « lunule » abritant le compteur et le compte-tours à rouleaux fait bien sûr elle aussi partie du « spectacle ».
- 6 - Frein à main, commande de hauteur et leviers de ventilation/chauffage... On s'y fait!
- 7 - Les très kitsch enjoliveurs « étoile » disparaissent après 1977.





Un rien plus désuète que ses rivales,  
la 504 n'en a que plus de charme...

1

préfèrent la pureté des toutes premières, la 504 m'a toujours plu. Sa robe, cosignée par Pininfarina, et le style du Lion garde une certaine originalité. D'abord par son visage au regard presque belliqueux. Mais qui diable a bien pu lui trouver, en interne, une analogie avec « les yeux de Sophia Loren » ? Et puis, il reste évidemment cet impossible « cul cassé » qui lui donne tout son caractère, assorti de feux au dessin non moins très personnel. Bien sûr, l'auto paraît un rien vieillotte face à ses deux rivales : surface vitrée plus réduite et pare-brise plus droit la trahissent. La tradition a du bon quand on se glisse à bord. Car la CX, certes futuriste, n'est pas un modèle de finition. La 504 n'a pas de quoi vexer une Mercedes 200, mais l'ambiance respire une bourgeoisie bon teint plutôt plaisante, à grand renfort de métal brossé et d'épais velours un brin désuet. Les fameux appuie-tête intégrés au dossier étant à peu près la seule singularité de l'habitacle. Ah si, j'oubliais : la position de conduite reste curieuse. Pas tant l'altitude du dossier que celle du trop grand volant, haut perché, et pas plus réglable que sur ses deux rivales. Le côté « à l'ancienne » de la 504 se ressent pleinement sur la route. Là encore,

cela a aussi du bon : contrairement à la Citroën, qui demande un temps plus ou moins long d'adaptation à ses partis pris, la Peugeot se domestique très facilement. Les grandes pédales semblent taillées pour le 45 fillette, mais le levier au plancher – quoique dépourvu de la géniale onctuosité de la commande au volant des premières – se manie sans arrière-pensée. Les rapports verrouillent vite et bien, mais il ne faut pas s'y tromper : si son architecture de propulsion paraît plus ludique, il faut composer avec le moteur.

### Coups de griffe ?

Culbuté comme le Citroën, le deux litres Peugeot est le moins puissant du trio (93 chevaux), et ne se signale pas par des montées en régime spécialement allégres. En revanche, il peut compter sur sa réelle souplesse pour faire la différence. En prime, la 504 est aussi la plus bruyante (là non plus, pas de boîte « 5 » pour corriger le tir), avec des bruits d'air et de pont arrière qui rappellent à nouveau son âge plus avancé. Cela étant, la conduite reste plaisante, avec notamment un excellent confort, pas tout à fait aussi spectaculaire que celui de la Citroën, mais malgré tout fort plaisant. L'équilibre du compor-

tement reste de très bonne facture, au moins sur sol sec, et la 504 semble malgré tout plus ludique que ses rivales, alliant une réelle précision de comportement à un roulis un peu moins excessif. Attention toutefois de ne jamais oublier cette fichue direction, bien trop démultipliée, et la motricité qui s'évanouit très rapidement sur chaussée glissante. Même en conduite tranquille, cela peut surprendre, et le grand cerceau n'aidera pas vraiment à rattraper les écarts éventuels de la Peugeot. Le regretté André Costa le disait : maîtriser la conduite d'une 504 sur chaussée glissante n'est pas donné à tout le monde... Et la direction assistée n'a, hélas, été proposée que sur la Ti. Une faiblesse regrettable, car le freinage, lui, offre un excellent mordant et une puissance encore d'actualité, même avec l'abandon tardif des disques arrière. Au fond, la 504 ne trompe pas son monde : c'est une propulsion plutôt orthodoxe. Et cela a aussi son charme !

### Bonne à (presque) tout faire

La discrète Renault 20 s'offre à nous en descendant de la Peugeot. À tout point de vue, c'est une sorte d'auto « de compromis ». On le sent en tournant autour

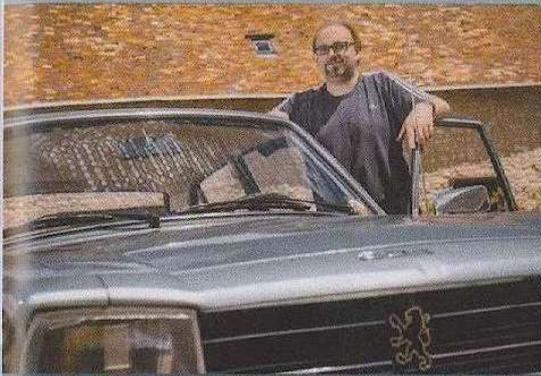
### Caractéristiques techniques

**Moteur** 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position longitudinale avant **Cylindrée** 1 971 cm<sup>3</sup> **Puissance fiscale** 11 CV **Puissance max.** 93 ch à 5 200 tr/min **Couple max.** 161 Nm à 3 000 tr/min **Rapport volumétrique** 8,35:1 **Alimentation** carburateur double corps **Transmission** aux roues arrière, boîte manuelle à quatre rapports **Direction** à crémaillère **Freins AV** disques, **AR** tambours **Structure/carrosserie** berline à quatre portes, cinq places, monocoque en acier **Susp. AV** pseudo McPherson, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques, barre anti-roulis **AR**, bras obliques, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre anti-roulis **Pneumatiques** 175 HR14 **Dimensions** L x l x h : 4,490 x 1,690 x 1,460 m, empattement : 2,740 m, voies AV/AR : 1,420/1,360 m **Poids** 1 230 kg **Coffre** 420 l **Réservoir** 56 l **Performances** Vitesse max. : 164 km/h, de 0 à 100 km/h : 13,1 s, 1 000 m D. A. : 34,8 **Conso. moyenne** 10,2 l/100 km (SP 93).



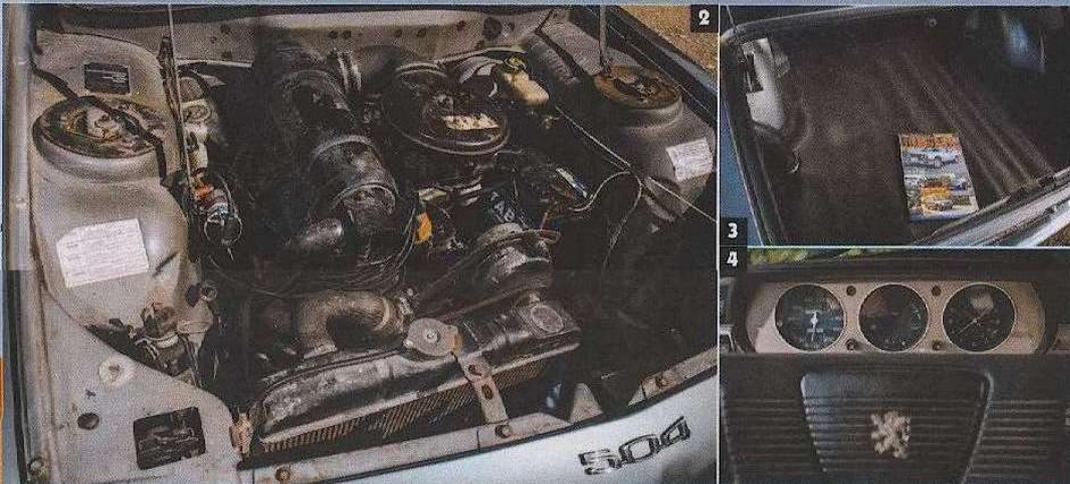
## « Vive les familiales Peugeot ! »

La collection, c'est l'éclectisme ! Telle pourrait être la devise de François qui a alterné les Citroën et les Peugeot. Mais la 504 est plus que cela : sa Madeleine de Proust.



« Quand j'étais enfant, nous avions un grand garage avec une fosse que nous avait laissé mon grand-père. Elle servait couramment à des copains mécaniciens de mon père. C'est ce qui m'a donné le goût des autos anciennes. Des voitures plus typées à mon goût que les modèles actuels ! De fait, quand j'ai obtenu mon permis, j'ai acheté une Ami 8 break. Par la suite, j'ai possédé aussi deux BX, deux 604, dont une GTI. C'est ce qui m'a amené ensuite à découvrir les sorties, les salons. Concernant cette 504, c'est parti d'une envie toute simple. Quand mon père est décédé, voilà deux ans, j'ai eu envie d'acheter une berline 504 comme la sienne, par pure nostalgie. Je suis tombé sur cet exemplaire par hasard sur un parking ! Renseignements pris, le propriétaire habitait tout près de mon domicile. Je l'ai achetée fin 2015, depuis je l'ai remise en route tout doucement. Avec notamment un gros travail sur les freins, la voiture n'ayant pas tourné depuis vingt ans. Idem avec

l'allumage et le réservoir, ce dernier contenant de l'essence transformée en poudre ! Depuis, je n'utilise ma 504 que pour le plaisir, essentiellement sur les manifestations nantaises. J'évite de la sortir les jours de pluie et lui épargne la circulation trop dense. »



- 1 • Traditionnel mais peu orthodoxe, le style de la 504 Peugeot cultive le paradoxe !
- 2 • Le quatre cylindres culbuté garde sa sonorité typiquement « Pigeot », sa souplesse et sa fiabilité à toute épreuve.
- 3 • Malle séparée et seuil haut pour la Lionne, mais la soute présente un volume plutôt généreux.
- 4 • La finition marie métal brossé et plastique noir de

- façon plutôt plaisante, assez « BCBG ».
- 5 • Si le volant est à la fois trop grand et trop haut, la sellerie orangée a la douceur du vieux canapé.
- 6 • Quoi de plus typique que ces appuie-tête formant le haut des dossiers ?
- 7 • Pas moins de quatre leviers pour domestiquer le complexe système d'aération et chauffage !

## Guide d'achat

La 504 n'a que peu évolué durant sa carrière. Lancement en septembre 1968 (moteur 1.8 de 82 ou 97 ch avec injection), mars 1969 en automatique (à carburateur). Millésime 1970, volant à logo recentré et montage de ceintures (avril 1970). Année-modèle 1971 : moteur porté à deux litres de 93 ou 104 ch avec carburateur ou injection, boîte automatique disponible sur injection, lancement des breaks et diesel. 1972 : ajout d'aérateurs sur montants de custode, compte-tours sur injection. 1973 : version Injection devient TI, avec lunette arrière dégivrant et toit ouvrant en série, levier de vitesse au plancher sur GL, lancement d'une berline « L » dépouillée et simplifiée (essieu rigide, instrumentation de 304, moteur 1.8 de 79 ch). 1975 : poignées de portes encastrées. 1976 : vitres électriques sur TI. 1977 : direction assistée sur TI, calandre à deux barrettes horizontales, taux de compression et puissance augmentés (96 et 106 ch). 1979 : arrêt de la TI. 1980 : arrêt de la GL 2 litres, au profit de GR et SR à moteur 1 796 cm<sup>3</sup> de 79 ch qui reçoivent des sièges à appuie-tête classiques (non encastrés). 1983 : suppression de la SR. 1984 : arrêt des berlines et breaks 504 en Europe.

### Cote

Comptez environ 4 500 € pour une belle berline 504, carburateur ou injection. Évitez les diesel, surkilométrés et anémiques.

### Check-up express

La 504 est une coriace ! Même concernant la rouille, mais cela ne dispense pas d'un contrôle attentif, vu l'âge : bas de portes, d'ailes avant et arrière, de caisse, jupe arrière et fond de coffre. N'hésitez pas à démonter les seuils de portes en plastique ou aluminium, véritables nids à humidité, pour les contrôler. Moteur très solide, mais versions Injection supportant mal l'inaction : pompes grippant ou fuyardes, courroie hors d'usage, cette dernière étant disponible en refabrication (200 €). Circuit de refroidissement à surveiller (durits et radiateur). Boîte et pont très robustes, à l'instar des trains roulants : attention tout de même aux négligences (absences ! ) d'entretien, la maintenance étant « à l'ancienne », c'est-à-dire très régulière. Sellerie et finition durantes, hormis le jonc chromé habillant les accoudoirs, facile à remplacer. Vidange et filtre à huile tous les 5 000 km (ou 7 500 km), bougies, filtres à essence et à air, réglage et dépolissage des tambours de frein tous les 15 000 km, vidanges de boîte et pont tous les 20 000 ou 30 000 km. Liquide de frein, d'embrayage et de refroidissement tous les 30 000 km ou deux ans. Jeu aux soupapes tous les 30 000 km.

### Nos bonnes adresses

#### Clubs et forums

- [www.amicale504.fr](http://www.amicale504.fr)
- [www.arpaouest.org](http://www.arpaouest.org)
- [www.504.org/tunnel.htm](http://www.504.org/tunnel.htm)
- [www.museepeugeot.com](http://www.museepeugeot.com)

#### Pièces et entretien

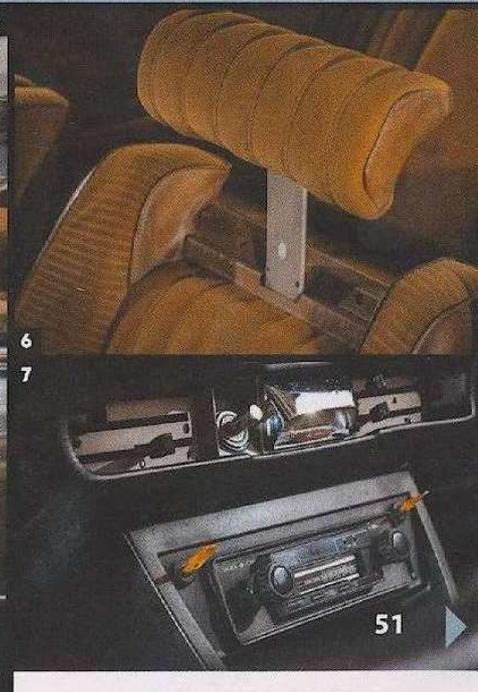
- [www.autoretroservices.fr](http://www.autoretroservices.fr)
- [www.tealmaxlion.com](http://www.tealmaxlion.com)
- [www.serie04.com](http://www.serie04.com)
- Manuel d'atelier, RTA et notice d'emploi sur [www.bibliauto.fr](http://www.bibliauto.fr)

### 5 raisons de vous laisser tenter

- Mythe roulant!
- Robustesse monstre
- La plus « rétro » des trois
- Bonnes qualités routières
- Cote modeste

### 5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Direction trop démultipliée
- Rare en bel état
- Motricité précaire
- Manque d'image (sol glissant)
- Injection parfois capricieuse (TI)



La Renault 20 est une brave fille ! Et cela a du bon, à commencer par le moteur.



1

d'elle : moderne, mais pas trop, ce pourrait être son credo. Tout en partant du même thème que la CX – bicorps et six glaces – la fille de la Régie ne cherche pas le grand spectacle. Son truc, c'est la fonctionnalité sans fioritures. De fait, je vous avoue chercher – en vain – l'accroche-cœur, le détail un peu personnel. Mis à part l'immense porte-à-faux avant, imposé par l'implantation moteur, le style brille par sa neutralité. À bord, c'est un peu la même chanson. Encore que je rejoigne les amateurs des 20 et 30 préférant en général l'ambiance de bord des « séries 1 » (jusqu'en 1980), plus charmante et chaleureuse que le très fade mobilier des dernières. La planche de bord porte tout de même bien son nom : plus rectiligne que ça, tu meurs ! Mais les deux teintes – reprises sur le volant – sont plaisantes, tout comme le pédalier façon « harmonium », si typique des Renault de l'époque. Et, curieusement, la finition semble assez acceptable, en tout cas plus soignée que dans la Citroën. Mais est-ce vraiment une référence ? Comme pour ses rivales, les larges fauteuils ne manquent pas de moelleux, et l'habitabilité rivalise avec la CX : moins de place pour les jambes, mais plus pour la tête. Et puis il y a bien

sûr les petites commodités « à la Renault », qui font toujours mouche : le verrouillage centralisé est de série... et les dernières R20 auront même la télécommande, le fameux « Plip » ! La présence d'un hayon et d'une banquette amovible fait aussi partie des points forts, du moins en théorie. Les anciennes jouent assez rarement les déménageuses... Sans parler de ce système complètement absurde de dossier à suspendre au plafond, hérité de la R16. Retournons donc à la place du chauffeur. La première impression visuelle, finalement, était la bonne : la Renault 20 est une brave fille ! Et cela a du bon, à commencer par le moteur. Ce n'est pas un hasard si le fameux quatre cylindres « Douvrin » se retrouvera par la suite chez ses compatriotes, CX et 505. En effet, chez nos constructeurs perpétuellement indigents en « grosses » cylindrées, ce moteur « tout alu », muni d'un moderne arbre à cames en tête entraîné par courroie, est arrivé à point nommé. Fruit de l'association Peugeot-Renault, il est éterné justeement sur la 20 TS, et on le reverra jusque sur la redoutable 21 2L Turbo. Ici, un carburateur double-corps lui procure 110 chevaux, contre 102 pour la CX et 93 pour la 504. Dès le démarrage, sa modernité est évidente, même

à l'oreille. N'attendez de lui aucun lyrisme particulier, mais voilà un appareil qui bosse bien, sans protester.

### Ne nous fâchons pas

Fort civil, le « Douvrin » fait preuve d'une réelle souplesse, et monte en régime sans donner l'impression qu'on étrangle un vieillard en pleine crise d'asthme. Par ailleurs, la commande de boîte fait preuve d'une précision supérieure à l'os de poulet de la Citroën, et la direction assistée s'avère tout à fait transparente à l'usage. Une bonne fille, cette Renault ! Toutefois, il suffit d'un profil de route un peu difficile, à base de trous et de bosses, pour s'apercevoir de ses limites. Excellent la plupart du temps, le confort souffre des mouvements de caisse mal maîtrisés de la bête qui gigote comme une américaine dans les rues de San Francisco. Mieux vaut alors lever le pied, car la R20, toute « TS » qu'elle soit, est rigoureusement allergique à toute hausse de cadence. Le train avant perd vite le nord, les synchros de boîte se mettent en grève aussi vite que les OS de Billancourt, et la pédale de frein façon « grosse éponge » provoque de spectaculaires plongées dignes d'une Buick fatiguée. Il suffit de le savoir... ■

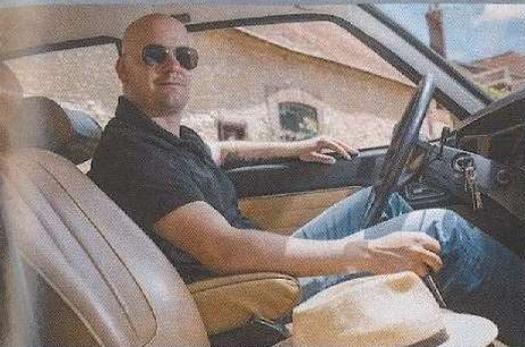
### Caractéristiques techniques

**Moteur** 4 cylindres en ligne, 8 soupapes, en position longitudinale avant **Cylindrée** 1 995 cm<sup>3</sup> **Puissance fiscale** 11 CV **Puissance max.** 110 ch à 5 750 tr/min **Couple max.** 163 Nm à 3 500 tr/min **Rapport volumétrique** 9,2:1 **Alimentation** carburateur double corps **Transmission** aux roues avant, boîte manuelle à quatre rapports **Direction** à crémaillère, assistée **Freins** AV disques ventilés, AR tambours **Structure/carrosserie** berline à cinq portes, cinq places, monocoque en acier **Susp. AV** leviers superposés, ressorts hélicoïdaux, amortisseurs hydrauliques, barre antiroulis, **AR** bras tirés et leviers transversaux, amortisseurs hydrauliques, ressorts hélicoïdaux, barre antiroulis **Pneumatiques** 165 SR14. Dimensions L x l x h : 4,520 x 1,750 x 1,430 m, empattement : 2,670 m, voies AV/AR : 1,444/1,438 m **Poids** 1 280 kg **Coffre** 405 l **Réservoir** 67 l **Performances** Vitesse max. : 170 km/h, de 0 à 100 km/h : N.C., 1 000 m D. A. : 34,2 s **Conso. moyenne** 9,6 l/100 km (SP 98).



## « Bercé à son bord... »

Ses parents n'ont pas eu de Renault 20, mais sa nounou, oui ! N'allez pas chercher plus loin pourquoi Arnaud est amoureux des R20 et 30. Et soigne jalousement sa belle TS...



« J'ai passé une partie de mon enfance à l'arrière d'une Renault 20 TS 'série 1', presque comme celle-là, mais blanche et intérieur tissu bleu. Celle-ci est déjà ma deuxième ! Dans son cas, je l'ai fait restaurer et repeindre complètement. Je voulais absolument rester sur la première série, ma préférée. Pour cet exemplaire, ce qui m'a décidé, c'est qu'elle était déjà connue au sein du club. Mais il m'a fallu aller la chercher jusqu'à Marseille : autant vous dire que j'étais motivé ! En prime, la base était excellente, sans beaucoup de rouille et presque totalement conforme, mis à part les ailes avant et le carénage sous le pare-chocs qui correspondent à une 20 TS série 2. En revanche, bien que je possède tout le nécessaire pour la passer en boîte "5", je préfère finalement lui conserver sa configuration d'origine, d'autant que cette option n'existait pas encore ! Cela étant, depuis qu'elle a été repeinte (en s'efforçant de conserver au mieux le « gris Élysée » d'origine), j'en prends grand soin, tout en essayant de rouler régulièrement avec. C'est toujours un plaisir et mes enfants semblent également l'apprécier ! »

« J'ai passé une partie de mon enfance à l'arrière d'une Renault 20 TS 'série 1', presque comme celle-là, mais blanche et intérieur tissu bleu. Celle-ci est déjà ma deuxième ! Dans son cas, je l'ai fait restaurer et repeindre complètement. Je voulais absolument rester sur la première série, ma préférée. Pour cet exemplaire, ce qui m'a décidé, c'est qu'elle était déjà connue au sein du club. Mais il m'a fallu aller la chercher jusqu'à Marseille : autant vous dire que j'étais motivé ! En prime, la base était excellente, sans beaucoup de rouille et presque totalement conforme, mis à part les ailes avant et le carénage sous le pare-chocs qui correspondent à une 20 TS série 2. En revanche, bien que je possède tout le nécessaire pour la passer en boîte "5", je préfère finalement lui conserver sa configuration d'origine, d'autant que cette option n'existait pas encore ! Cela étant, depuis qu'elle a été repeinte (en s'efforçant de conserver au mieux le « gris Élysée » d'origine), j'en prends grand soin, tout en essayant de rouler régulièrement avec. C'est toujours un plaisir et mes enfants semblent également l'apprécier ! »



- 1 - Les lignes anguleuses de la R20 ont un défaut : trop neutres pour accrocher le regard...
- 2 - En revanche, le deux litres « Douvrin » en aluminium était tout à fait digne de la concurrence du moment. Moderne et plaisant...
- 3 - Qui dit « R20 » dit « phares rectangulaires ». Les quatre projecteurs ronds étaient le strict apanage des R30.
- 4 - La soute de la Renault est accessible par le hayon, et sa banquette arrière se rabat. Même si le dispositif

- n'est guère pratique !
- 5 - Les « séries 1 » (1975-1980) ont une planche de bord très rectiligne, mais bien plus plaisante que les suivantes.
- 6 - Un peu moins logeable que la CX, la R20 reste tout de même très accueillante aux places arrière pour la marmaille.
- 7 - Le verrouillage centralisé était de série sur TS. Un dispositif lancé par Renault avant ses rivaux, dès la R16 TX. Moderne !

## Guide d'achat

Lancement en avril 1975 : R30 TS à quatre phares ronds, moteur V6 2 664 cm<sup>3</sup> de 131 chevaux. Dès novembre, R20 L, TL et GTL : 2 phares rectangulaires, moteur 1 647 cm<sup>3</sup> de 90 ch. 1977 : trappe à essence masquant le bouchon, poignées de portes revues, à palette classique, carburation modifiée sur R30 TS (125 ch au lieu de 131). 1978 : arrêt de la 20 L, moteur porté à 96 ch sur TL/GTL, R20 TS à moteur 1 995 cm<sup>3</sup> de 110 ch. 1979 : 128 ch pour la R30 TS. R30 TX à injection de 142 ch, équipement enrichi. 1980 : 20 TD/GTD à moteur diesel 2 068 cm<sup>3</sup> de 64 ch. 1981 : série 2, planche de bord, garnitures de portes et sièges revus. R20 TX, 2 165 cm<sup>3</sup> de 115 ch. Puissance réduite à 104 ch sur 20 TS et nouvelle 20 LS à boîte longue. 1982 : R30 Turbo D, 2 068 cm<sup>3</sup> de 85 ch. 1983 : R20 Turbo D, même mécanique que la R30 équivalente. Fin de la production en 1983, après 782 668 unités (622 474 R20 et 160 194 R30).

### Cote

Comptez 3 000 € pour une belle 20 TS ou TX, 4 000 € pour une 30 TS, 5 000 € pour une 30 TX.

### Check-up express

Intérieur des joues et bas d'ailes avant, supports de cric, pied milieu, chapelles d'amortisseurs avant, passages de roue arrière, plancher du coffre sous la banquette, panneaux de custode et réservoir côté droit rouillent abondamment. Côté électricité : surveiller la platine des fusibles (déformation), la commande de phares (ressort de rappel fragile) et les paraboles de phares sur la R30 (oxydation). Quatre cylindres solides, mais contrôlez la courroie de distribution (120 000 km ou un an et du filtre à air tous les 15 000 km ou deux ans. Petit conseil : ajouter un filtre à essence « oublié » par Renault... Sur R30, contrôlez l'état de la tuyauterie au centre du « V » (dessèchement), le circuit de refroidissement et la synchronisation des carburateurs Solex (TS). Avec l'injection mécanique, gare à la pompe de gavage et aux bobines, peu durables. Injecteurs et étriers de freins supportent mal l'inaction. Vidange du V6 tous les 10 000 km ou un an, filtre à air tous les 20 000 km ou deux ans et filtre à essence tous les 30 000 km ou quatre ans. Vidange des boîtes (tous modèles) tous les 60 000 km. Les pièces mécaniques sont disponibles chez Renault (Peugeot et Citroën pour les 2/2,2 l et PRV), mais éléments de carrosserie et intérieurs quasiment introuvables.

### Nos bonnes adresses

#### Clubs et forums

- [www.generationrenault2030.eu](http://www.generationrenault2030.eu)
- [www.anciennesrenault.com](http://www.anciennesrenault.com)

#### Pièces et entretien

- [www.melun-retro-passion.com](http://www.melun-retro-passion.com)
- [www.tbrauto.biz](http://www.tbrauto.biz)
- [www.autoretroservices.fr](http://www.autoretroservices.fr)
- Manuel d'atelier, catalogue de pièces et RTA sur [www.bibliauto.fr](http://www.bibliauto.fr)

### 5 raisons de vous laisser tenter

- Moteur moderne, plaisant
- Très abordable
- Fiabilité mécanique
- Confort
- Sens pratique

### 5 raisons d'y réfléchir à deux fois

- Déteste le sport !
- Bruyante sur voie rapides (boîte 4)
- Rouille et finition des séries 2
- Déficit d'image
- Pièces spécifiques introuvables

