

**L'ACTION
AUTOMOBILE**

SALON



ESSAIS: RENAULT 5
CX TURBO • BXGT • 305 GTX
OPEL KADETT

15F

N° 282 • OCTOBRE 84

LES RENAULT



L'appellation et la silhouette ont été conservées mais tout le reste est nouveau à l'exception des moteurs.

Appellation contrôlée

Jeune, amusante, pratique et économique : la Renault 5 s'est immédiatement imposée, dès sa présentation en 1972, comme LA voiture populaire française. Indépendamment de ses qualités propres, elle avait, il faut le souligner, bénéficié d'une campagne de lancement particulièrement réussie. Douze ans plus tard, complètement dépassée techniquement, elle capitulait devant la R 11 et la 205 en tête du hit-parade des ventes. Consciente de ce capital sympathie et notoriété, la Régie a donc opté pour une R5 complètement nouvelle du point de vue technique, mais qui conserve silhouette et appellation.

Cette option était-elle la bonne ? C'est discutable. Car si la Renault 5 a connu jusqu'à présent un succès considérable, il ne faut pas oublier qu'elle s'est aussi imposée facilement en l'absence quasi-totale de concurrents.

Avec les Peugeot 205, Fiat Uno, Ford Fiesta et autres Opel Corsa, les temps ont changé. Mais ce qui risque, à notre humble avis, de freiner le succès de cette nouvelle R5, c'est cette remarque qui va forcément se propager comme une traînée de poudre : « Ah, c'est la nouvelle R5 ? Elle n'a pratiquement pas changé ! ... » Nous avons nous-mêmes, bien sûr, eu ce premier réflexe avant de l'examiner en détail, de l'essayer et de l'apprécier. Mais, pour l'automobiliste qui ne prend pas la peine de lire la presse spécialisée, la R5 était devenue vieille et elle n'a pas beaucoup changé. Un point, c'est tout.

La balle est maintenant dans le camp des publicitaires. Ils doivent parvenir à convaincre que la nouvelle R5 est vraiment nouvelle. Ce sera difficile car les constructeurs ont déjà fait preuve de beaucoup d'"imagination" pour prouver que leur dernier modèle bénéficiait des derniers raffinements techniques après un simple rajeunissement des lignes assorti de quelques modifications de détail.

Nous pensons, malgré tout, que la nouvelle R5

connaîtra le succès qu'elle mérite. Car la Régie ne s'est pas contentée de demi-mesures. Tout a été mis en œuvre pour qu'elle redevienne une excellente voiture conforme aux exigences 1985, sans concession aux économies à court terme. A l'exception des moteurs, tout est nouveau, revu, corrigé, allégé, amélioré. Les objectifs prioritaires étant : la réduction maximum du budget d'utilisation, l'amélioration du comportement routier et des performances, l'amélioration du confort et de l'agrément.

La gamme se compose de 10 versions, dont une automatique. Plus une onzième destinée à la compétition : la R5 « Coupé ». A noter que la nouvelle R5 n'est proposée, contrairement aux Peugeot 205 et Fiat Uno, qu'en 3 portes. La GTL 60 ch que nous avons essayée, et qui sera sans doute le cheval de bataille de la gamme, est proposée à 53 700 F tandis que la luxueuse et brillante TSE atteint 61 900 F. A titre indicatif, les Peugeot 205 comparables — les XR 60 ch et XT 80 ch (3 portes) — sont proposées à 53 700 et 59 200 F. Toujours par rapport aux Peugeot 205 et Fiat Uno, on peut regretter l'absence d'une version Diesel, mais le moteur de la R9 Diesel devrait bien pouvoir prendre place sous le capot de la R5 dans quelque temps.

IT SUPER 5



Structure/carrosserie : plus spacieuse, plus légère, mais 3 portes seulement.

En dépit de la ressemblance évidente avec l'ancien modèle, aucun élément de carrosserie, aucun accessoire n'ont été réutilisés. La nouvelle R5 a pris quelques centimètres avec une longueur HT de 3,59 m (contre 3,56 m) et une largeur de 1,58 m (1,52 m). L'empattement (240,7 cm) reste pratiquement inchangé, à ceci près qu'il est désormais symétrique grâce à la nouvelle suspension arrière. Les voies, enfin, sont notablement élargies. Nous verrons que le gain en habitabilité est,

effectivement, sensible. Pourtant, grâce à un souci d'allègement systématique, la R5 d'aujourd'hui se révèle délibérément plus légère. A titre indicatif, le poids de la GTL 1108 cm³/3 portes a chuté de 785 à 715 kg ! Il est intéressant de savoir que 14 kg ont été gagnés sur la coque (qui a cependant progressé en rigidité grâce à la conception assistée par ordinateur), 1,2 kg sur le radiateur (qui ne pèse que 3,3 kg), 4 kg sur la boîte de vitesses, 1,1 kg sur la direction, etc. Dans le

même temps, le réservoir est passé de 38 à 43 litres de capacité sans s'alourdir. Et, en dépit d'une surface vitrée en augmentation de 20%, le poids des vitres est resté stable grâce à l'utilisation de verre mince. A noter, enfin, l'amélioration du Cx qui passe de 0,38 à 0,35. Renault aurait sans doute pu mieux faire, mais les impératifs de style (conserver l'ancienne silhouette), de facilité de construction et de réparation représentaient un handicap pour atteindre des valeurs comparables à celles de la Kadett par exemple. A noter qu'en dépit de l'augmentation du maître-couple, le SCx régresse de 0,66 à 0,62.



LES RENAULT SUPER 5

Moteurs : adoption de la disposition transversale.

Cinq moteurs pour la « Supercinq » qui abandonne la disposition longitudinale (derrière l'axe des roues) pour une disposition transversale beaucoup plus moderne et rationnelle. En bas de gamme, le 956 et le 1108 cm³ sont directement dérivés des moteurs qui équipaient l'ancien modèle. A niveau de gamme équivalent, les nouvelles R5 sont toutefois mieux motorisées et ces deux moteurs développent respectivement 42 et 47 ch. Ils équipent les C ou TC et les L, TL et GTL.

En milieu et haut de gamme, on trouve le 1397 cm³ qui développe 60 ch pour la GTL, 68 ch pour l'Automatic et 72 ch dans sa définition TS/GTS et TSE.

Contrairement aux 956 et 1108 cm³, ces moteurs ont été empruntés à la gamme R9/R11 mais demeurent néanmoins des groupes connus depuis longtemps dans l'arsenal Renault. On peut leur reprocher une

FLINS USINE PILOTE

Pour produire la nouvelle R5 dans les meilleures conditions, 3,2 milliards de francs ont été investis dans l'usine de Flins qui dispose désormais de 6 lignes de presses automatisées et de plus de 100 robots. Le montage de la nouvelle R5 pourra ainsi être effectué en 20 h contre 25 h pour l'ancienne. Les cadences de production prévues sont les suivantes : 975 véhicules/jour en oct., 1 545 en nov., 1 775 en déc. et plus de 2 000 en janv. Afin d'améliorer la qualité, de nombreuses innovations ont été lancées dans cette usine :

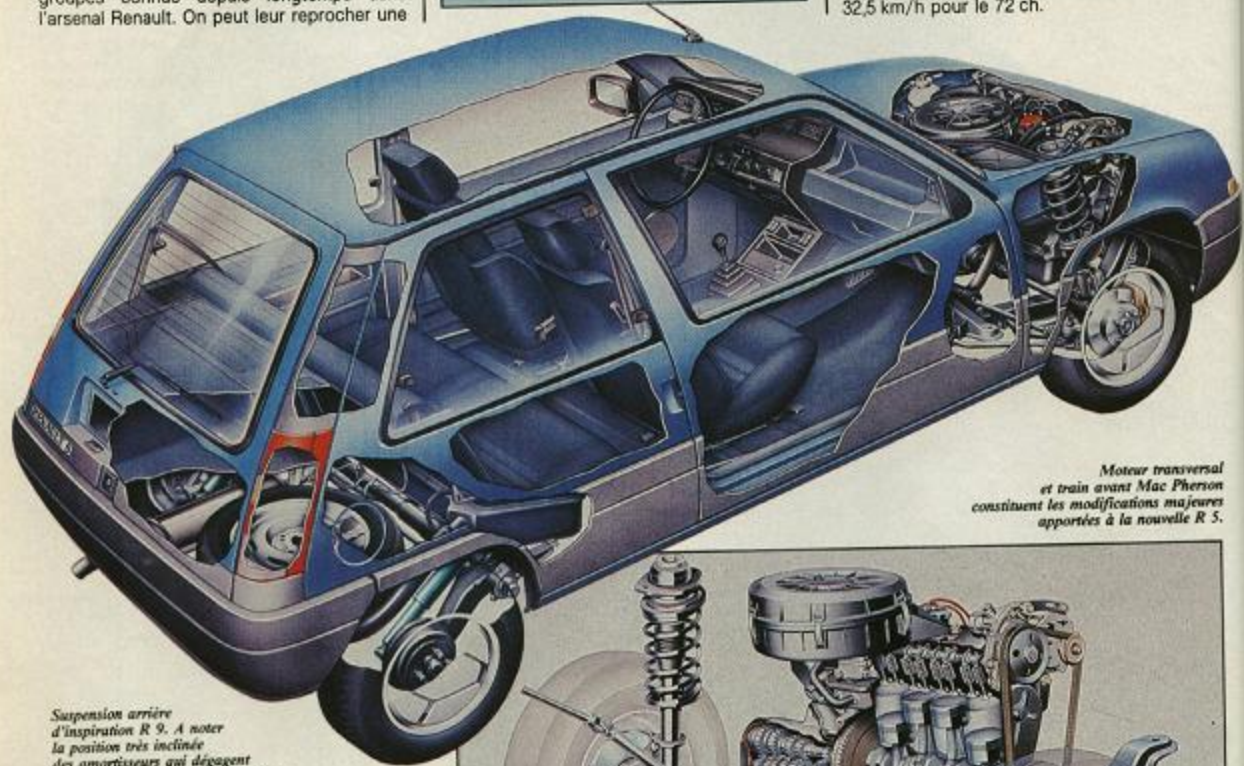
- Une action de qualité prévisionnelle qui permet de saisir très en amont dans la production le niveau de qualité des véhicules et d'analyser à 100 % les défauts.
- Une action de partenariat étroit avec les fournisseurs de l'usine, pour favoriser les échanges et l'assistance mutuelle.
- Un système d'intéressement du personnel aux résultats obtenus.
- Le suivi du véhicule par les hommes qui le fabriquent (stages dans le réseau).
- Enfin, une action intense de formation.

certaine rusticité (bloc fonte, arbre à cames latéral entraîné par chaîne...), mais ils bénéficient d'un allumage électronique (intégral pour le haut de gamme) et fonctionnent très honorablement comme nous aurons l'occasion de le vérifier.

Transmissions : issues de la gamme R9/R11.

Disposées transversalement en bout du moteur, les boîtes de vitesses montées sur la gamme R5 reprennent l'architecture de celles qui équipent les R9, mais diffèrent cependant par un gain de poids d'environ 4 kg (arbres creux, pignons plus étroits, etc.). Seuls les modèles C et L ne sont livrés qu'en boîte 4, tous les autres disposant en série (ou en option pour les TC et TL) d'une boîte 5 à l'exception, bien sûr, de l'Automatic (transmission électronique 3 vitesses).

La vitesse pour 1000 tr/mn en 5^e est de 30,6 km/h pour le moteur 42 ch, de 36,2 km/h pour le 47 ch, 37,8 km/h pour le 60 ch et 32,5 km/h pour le 72 ch.



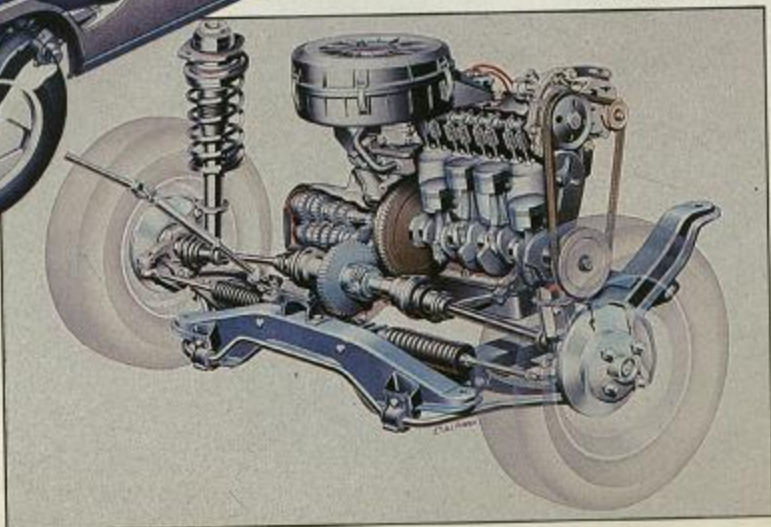
Moteur transversal et train avant Mac Pherson constituent les modifications majeures apportées à la nouvelle R 5.

Suspension arrière d'inspiration R 9. A noter la position très inclinée des amortisseurs qui dégagent ainsi le coffre. La roue de secours prend place sous la voiture.

LA GAMME

10 modèles - 5 moteurs - 3 boîtes de vitesses.

- R5 C et TC : 956 cm³ / 42 ch à 5 750 tr / 6,6 mkg à 3 000 tr
- R5 L/TL/GTL : 1 108 cm³ / 47 ch à 5 250 tr / 8,2 mkg à 2 500 tr
- R5 GTL : 1 397 cm³ / 60 ch à 5 250 tr / 10,6 mkg à 2 500 tr
- R5 Autom. : 1 397 cm³ / 68 ch à 5 250 tr / 10,8 mkg à 3 000 tr
- R5 TS/GTS/TSE : 1 397 cm³ / 72 ch à 5 750 tr / 10,8 mkg à 3 500 tr





Tout en étoquant l'ancien modèle, la nouvelle calandre est indiscutablement plus moderne et aérodynamique.

Lunette arrière et feux agrandis, intégration de l'éclairage de plaque : transformation réussie.



6 cm de plus en longueur, légère augmentation des porte-à-faux, augmentation sensible de la surface vitrée.

R 5 ANCIEN MODÈLE



Suspension : nouvelle à 100 %, c'était impératif !...

A l'avant, les barres de torsion ont disparu au profit d'un combiné ressort/amortisseur style McPherson avec triangle inférieur. Le déport négatif a été adopté et une barre anti-roulis de

22 mm équipe toutes les versions. A l'arrière, le dispositif conserve des barres de torsion et des bras tirés, mais avec un montage proche de celui de la R9. L'empattement de la nouvelle R5 est donc désormais symétrique. A noter aussi que les amortis-

PRINCIPAUX ÉQUIPEMENTS

	L	TL	GTL/GTS	TSE
Rétro. ext. régl. int.			●	●
Bouchon ess. verrouill.		●	●	●
Vitres AR pivotantes			●	●
Lunette AR chauffante		●	●	●
Essuie-glace AR			●	●
Feu AR de brouillard			●	●
Phares H4			●	●
Feu de recul			●	●
Totalisateur partiel	●	●	●	●
Compte-tours		●	●	●
Appuis-tête		●	●	●
Montre digitale		●	●	●
Pré-instal. radio compl.		●	●	●
Glaces électriques			●	●
Vitres teintées			opt.	opt.
Verrouillage central				●

seurs télescopiques ont été placés très inclinés de manière à dégager un plus grand volume de coffre. Une barre anti-roulis de 15,5 mm est montée sur tous les modèles. Enfin, et surtout, la flexibilité aux roues AV oscille désormais entre 39 et 41 mm pour 100 kg contre 56 à 45 mm pour l'ancienne R5 ce qui explique le roulis excessif dans les virages !...

Freins : circuit en X et nouveau limiteur arrière.

Nous verrons que le freinage est considérablement amélioré de façon indirecte par la nouvelle suspension. Mais les freins eux-mêmes bénéficient simplement d'une petite augmentation de puissance : les disques avant sont un peu plus grands et les tambours arrière un peu plus larges. Et le circuit en X a bien sûr été adopté. Le limiteur de freinage pour l'essieu arrière travaille en fonction de la pression sur la majorité des versions, mais il est asservi à la pression ainsi qu'à la charge sur les versions 68 et 72 ch.

Direction : légère à tous points de vue.

Dérivée de celle de la R9, la crémaillère de la nouvelle R5 a été allégée. D'autre part, pour faciliter les manœuvres pour Madame, les axes de rotation des roues avant ont été montés sur roulements à aiguilles ! Ainsi se présente, sur le papier, la nouvelle R5. Voyons maintenant ce qui se passe sur la route au volant des GTL et TSE...

ENTRETIEN / RÉPARATION

De nombreuses dispositions ont été prises pour limiter le budget d'entretien et de réparation.

- **Protection anti-corrosion** : 25 % de la tôle utilisée est électrozinguée ; les passages de roues reçoivent une pulvérisation à base de zinc et toute la partie inférieure de la coque reçoit un mastic antigraillons qui polymérise lors du passage dans les étuves de cuisson.

- **Entretien simplifié** : vidanges et réglages tous les 10 000 km. Révision générale tous les 50 000 km.

- **Accessibilité améliorée** : il faut dire que ce n'était pas le point fort de l'ancien modèle. Le gain de temps est particulièrement net en cas d'intervention sur la suspension avant, sur les disques de freins, sur le démarreur et sur le bouclier avant.

LES RENAULT SUPER 5

Pendant 30 secondes, la nouvelle R5 nous a déçu... Elle ressemble vraiment trop à l'ancienne. Impossible de penser autre chose. Et pourtant, très vite, après quelques heures en sa compagnie, nous nous sommes surpris à considérer l'ancien modèle avec compassion. Non seulement dépassée du point de vue technique « Super-car » a, cette fois, pris un sérieux

coup de vieux. Son héritière lui ressemble-t-elle trop ? Est-elle plus ou moins mignonne que la 205 très en vogue ? Difficile de se prononcer, mais une chose est sûre : la nouvelle R5 est, globalement, très réussie. Ses caractéristiques techniques sont séduisantes, sa ligne agréable. Bref, elle a tous les atouts pour assurer dignement la relève.

Lorsqu'on examine de face la nouvelle R5, on pense que certains éléments, tels les phares, proviennent directement de l'ancien modèle. C'est faux ! Tout a été changé : les phares sont plus larges et moins hauts, le bouclier est plus sobre, le capot est plus plongeant, le pare-brise est plus large, etc. De profil, l'augmentation de la surface vitrée saute aux yeux. Mais l'immense panneau de



Dans ce virage pris à la même vitesse, et même sans doute un peu plus vite avec la nouvelle, la différence de roulis est étonnante.

protection latérale en matériau synthétique gris ne se marie pas avec toutes les teintes. D'une manière générale, une carrosserie foncée fera oublier sa présence et nous ne voyons pas qui s'en plaindra !

Vue d'arrière, on apprécie les grands feux prolongés vers le haut par un cache assorti aux panneaux latéraux. Les feux de l'ancien modèle paraissent maintenant ridiculement petits. La garniture de bas de hayon complique un peu un arrière qui aurait pu être parfaitement sobre. C'est dommage, mais ce n'est pas dramatique.

A l'intérieur, le changement de décor est encore plus net. Au premier coup d'œil, nous n'avons pas aimé le tableau de bord, un peu massif. Mais, à la réflexion, cela peut se discuter et l'on ne peut qu'apprécier la clarté des instruments et la disposition des commandes. A l'exception de celles des vitres électriques sur la TSE.

Côté finition et sellerie, la TSE est vraiment bien traitée avec les sièges enveloppants, la moquette épaisse. La GTL demeure assez accueillante mais, en bas de gamme, le tapis se fait moins moelleux et la sellerie plus modeste.

Pour ce qui est des **équipements**, un petit tableau vaut mieux qu'un long discours, mais notons tout de même, sur la GTL, les phares à iode, les appuis-tête, la montre à affichage digital, la pré-installation radio complète, l'essuie-glace arrière et le rétroviseur extérieur réglable depuis l'habitacle. Les vitres électriques, le verrouillage central commandé à distance, le feu arrière de brouillard, le réglage en site des projecteurs, la banquette arrière rabattable en deux parties inégales sont réservés à la TSE.

En **habitabilité**, le progrès est assez sensible. La largeur aux coudes passe, à l'avant, de 127 à

U
S
L
S
S
X
a
a
L
t
S
e
a
J
a
s
s
t
a
e
s
t
a
n
v
t
x
a



136 cm, valeur exceptionnelle pour une voiture de cette catégorie (130 cm pour la 205). A l'arrière, les comparaisons sont plus délicates en raison des évidements que l'on peut ou non prendre en compte lors de la mesure. Celle-ci varie entre 130 et 138 cm. La garde sur sièges est correcte (91,5 cm à l'avant et 87 cm à l'arrière sur la TSE), mais l'espace réservé aux jambes des passagers arrière demeure modeste : nous avons mesuré 61 cm de dossier à dossier et 18 cm pour les jambes pour un réglage moyen du siège avant. Avec 66 et 19 cm, la Peugeot 205 demeure un peu plus généreuse. Avec 68 et 24 cm, la Fiat Uno l'est encore plus.

Banquette arrière en place, le coffre est donné pour 233 dm³ contre 215 pour l'ancien modèle, 225 pour la Fiat Uno et 216 pour la 205.

TECHNIQUE

- **Moteur** : AV transv. : 4 cylindres en ligne ; 1 397 cm³ (76 x 77 mm) ; GTL : 60 ch à 5 250 tr/mn ; couple maxi. 10,6 mkg à 2 500 tr/mn ; 5 CV fisc. ; TSE : 72 ch à 5 750 tr/mn ; couple maxi. 10,8 mkg à 3 500 tr/mn ; 7 CV fisc.

- **Transmission** : traction AV ; BV 5 ; vit. pour 1 000 tr/mn en 5^e : 38,3 km/h (GTL) et 32,5 km/h (TSE).

- **Suspension** : roues indép. AV et AR ; McPherson AV, triangles inférieurs et déport négatif ; bras tirés AR (barres de torsion) ; barres anti-roulis AV et AR.

- **Freins** : disques à l'AV et tambours à l'AR ; double circuit en X, servo et répartiteur AR commandé par la pression (asservi à la charge sur la TSE).

- **Direction** : crémaillère ; 3,85 tours de volant ; diam. de braquage : 9,80 m (entre trottoirs).

- **Roues** : 4,5 ou 5 x 13 ; pneus 155/70 x 13 (165/65 x 13 en option sur notre TSE d'essais).

- **Dimensions/capacités** : Cx : 0,35 ; SCx : 0,62 ; longueur : 359,1 cm ; largeur : 158,4 cm ; hauteur : 139,7 cm ; empattement : 240,7 cm ; voies AV/AR : 132,3/128,0 cm ; poids à vide : 730/750 kg ; charge utile : 400 kg ; remorque avec ou sans freins : 750/360 kg ; réservoir : 43 l.

- **Habitabilité** : largeur aux coudes AV/AR : 136/130 cm ; garde sièges AV/AR : 91,5/87 cm ; distance dossiers AV/AR : 61 cm (mini : 57, maxi : 74) ; espace jambes à l'AR : 18 cm (mini : 13, maxi : 30).

- **Coffre** : largeur : 103/103 cm ; profondeur : 62/128 cm ; hauteur : 43/81 cm ; volume constructeur : 233/617 dm³.



Instrumentation sobre, mais présentation générale massive (tableau de bord de la R 5 TSE).



Bonne sellerie et sièges « pétales » rendent l'habitacle accueillant. Habitabilité correcte mais non exceptionnelle à l'arrière.



LES RENAULT SUPER 5



Bon coffre (233/617 dm³) mais la banquette rabattable en 2 parties inégales est optionnelle.

Pas de grande nouveauté sur les moteurs, mais l'accessibilité mécanique est en net progrès.



Bonne habitabilité générale pour cette nouvelle R5, qui se contente cependant, pour l'instant, d'une accessibilité moyenne en raison de ses 3 portes seulement.

Comportement routier c'est le jour et la nuit !

Pour mieux mesurer l'évolution, nous avons demandé au service de presse de la Régie de nous confier une R5 Lauréate GTL (l'ancien modèle donc) en même temps que les GTL et TSE dernier modèle. Nous avons souvent eu l'occasion dans nos essais et nos « comparatifs », de critiquer le comportement flou, pour ne pas dire dangereux, de cette R5, mais en reprenant son volant après avoir conduit la « Supercinq », nous avons vraiment eu l'impression de conduire une antiquité ! Un roulis invraisemblable, un freinage hasardeux, une direction lourde, des performances plus que modestes. Bref, une sécurité discutable et un agrément de conduite totalement inexistant.

Métamorphosée sur le papier, la nouvelle R5 l'est aussi sur la route : direction douce et précise, freinage stable et endurant, excellent contrôle du roulis (du cabrage et de la plongée aussi, d'ailleurs). La R5 est devenue saine, précise et amusante à conduire. Pas de phénomène de

PERFORMANCES

	RENAULT SUPER 5	
	GTL	TSE
● Vitesse maxi	158,5	166,2
Vitesse lue	168	176
Régime	-	5 300
● Accélérations		
400 m D.A.	18,9	17,9
1 000 m D.A.	35,6	33,7
0 à 60 km/h	5,4	5,5
0 à 80 km/h	8,5	8,4
0 à 100 km/h	13,3	12,4
0 à 120 km/h	19,8	18,5
0 à 140 km/h	34,2	29,2
● Reprises		
40 à 100 en 4 ^e	16,7	14,1
40 à 100 en 5 ^e	23,2	20,9
80 à 100 en 4 ^e	6,5	5,5
80 à 100 en 5 ^e	9,0	7,4
80 à 120 en 4 ^e	14,5	10,9
80 à 120 en 5 ^e	19,8	16,4
● Boîte de vitesses		
Vit. maxi 1 ^{re}	52	45
2 ^e	94	78
3 ^e	136	110
4 ^e	158	148
5 ^e	153	166
● Circuit de Montlhéry (6,5 km)		
Meilleur tour	327"8	320"2
Moyenne	112,6	116,8
● Niveau sonore (dB(A))		
Au ralenti	51	49
A 60 km/h	69	70
A 60 sur pavés	93	93
A 90 km/h	72	71
A 110 km/h	74	73
A 130 km/h	78	78
● Consommation (l/100)		
A 90 stabil.	5,12	5,30
A 120 stabil.	6,80	7,20
Route moy.		
75 km/h	5,76	6,24
Route moy.		
100 km/h	9,07	9,96
Ville AAT	7,76	8,00

Consommation officielle :
- GTL : 4,4 l/100 à 90 km/h ; 6,2 l à 120 ; 6,9 l en ville.
- TSE : 5 l/100 à 90 km/h ; 6,7 l à 120 ; 7,9 l en ville.

train avant qui engage ou de train arrière qui décroche : elle est très bien conçue et réglée. Le constat est simple : sur le circuit routier de Montlhéry, la GTL (60 ch) tourne à 112,6 km/h de moyenne soit à peu près à la même cadence que la 205 SR, 60 ch également, qui avait réalisé 112,3 km/h.

Au risque de dépitier les propriétaires de l'ancienne R5, rappelons que la GTL (45 ch) ne peut faire mieux que 102,1 km/h de moyenne sur le « routier » de Montlhéry !

Les moteurs, rustiques au demeurant, offrent toutefois des performances satisfaisantes et, surtout, une étonnante sobriété

Les 5,76 l/100 à 75 km/h de moyenne sur le circuit routier pour la GTL ne constituent pas un record mais cependant une jolie performance. Les 6,80 l/100 réalisés à 120 km/h stabilisés sont plus proches du record absolu qui, pour nous, est détenu dans cette catégorie par la VW Polo CLE avec 6,72 l/100.

La TSE demeure, elle aussi, très raisonnable avec 5,30 l/100 à 90 km/h stabilisés, 7,20 l/100 à 120 stabilisés, 6,24 l/100 à 75 km/h de moyenne sur le routier et 9,96 l/100 à 100 de moyenne. Selon notre cycle, les consommations en ville varient entre 7,5 et 8,0 l/100.

Une fois encore, nous sommes assez loin des chiffres « officiels » annoncés par la Régie et les 1000 km d'autonomie revendiqués à 90 stabilisés pour la R5 GTL (1108) avec un réservoir de 42 litres nous paraissent quelque peu utopiques...

En performances pures, nous avons obtenu 166,2 km/h à

5300 tr/mn en 5^e avec la TSE. La 205 GT (80 ch au lieu de 72) est un peu plus rapide avec 170 km/h. Mais en accélération, la R5 talonne la 205 avec un bon 33,7 sec. au 1000 m D.A. contre 33,5 sec. Les reprises sont, elles aussi, très correctes.

Avec la GTL, nous avons obtenu 158,5 km/h en 4^e, 153,5 en 5^e et 35,6 sec. aux 1000 m D.A. C'est tout à fait honorable. L'ancienne GTL plafonnait à 139 km/h sur la 4^e !

LES PRIX

- R5 L : 42 800 F (4 CV)
- R5 TL : 47 600 F (4 CV)
- R5 GTL : 53 700 F (5 CV)
- R5 GTS : 55 800 F (7 CV)
- R5 TSE : 61 900 F (7 CV)

Seuls ces cinq modèles sont commercialisés pour le moment. Les prix des C / TC / L / GTL 1108 et Automatic ne nous ont pas été communiqués.

LES OPTIONS

- Peinture métallisée : 1 160 F
- Peinture noire vernie : 600 F
- Vitres teintées (GTL/TSE) : 840 F
- Pack équip. GTS (vitres élec. / verr. central / vitr. teint.) : 2 920 F

Excellent comportement routier, sobriété, bonnes performances, agrément de conduite grâce à une direction qui est devenue douce et une commande de boîte en progrès, les R5 sont réellement métamorphosées. Elles demeurent, par ailleurs, très confortables et devraient s'avérer très économiques à l'usage si l'on se réfère aux efforts accomplis pour la simplification de l'entretien et des réparations.

La nouvelle R5 arrive un peu tard et la gamme est incomplète : il lui manque les versions 5 portes et Diesel. Mais la concurrence a-t-elle mangé son pain blanc ?

J.-P. MALCHER

POUR

- Comportement routier
- Freinage
- Consommation
- Ligne sympathique
- Confort
- Habitabilité

CONTRE

- 3 portes seulement
- Équipement (sauf TSE)
- Protections latérales inesthétiques

huit rivalessérieuses



PRIX	RENAULT 5 GTL/TSE	PEUGEOT 205 XR/XT	TALBOT SAMBA RALLYE	AUSTIN MG METRO
	53 700/61 900 F	53 700/59 200 F	52 400 F	51 400 F
PUISSANCE (fisc. réelle)	5/60 7/72	5/60 7/80	7/80	6/71
GARANTIE	1 an	1 an - peinture 6 ans	1 an - peinture 6 ans	1 an - peinture 6 ans
PRESENTATION	Très bonne. Sauf panneaux protection latérale.	Très bonne. Et, surtout, très jolie carrosserie.	Assez bonne mais un peu spartiate. Equipement moyen.	Ligne discutable mais belle présentation intérieure.
HABITABILITE	Bonne en largeur aux coudes. Mais moyenne pour les jambes à l'AR.	Bonne. A peu près comme la R 5.	Moyenne et coffre minuscule.	Bonne. Surtout compte tenu de l'encombrement très réduit de la Metro.
COMPORT. ROUTIER	Excellent. Très bonne tenue de route et freinage efficace.	Excellent. Même niveau de sécurité que la R 5.	Excellent. Comparable à celui de la 205 ou de la R 5.	Désagréable. Pas dangereux aux vitesses courantes, mais imprécis sur mauvaises routes.
PERFORMANCES Vit. max. Routier Monthéry	158/166 km/h 112,6/116,8 km/h Bonnes en vitesse de pointe comme en accélérations et reprises.	156/170 km/h * 112,0/119,1 km/h Excellentes. La 205 XT prend un avantage sensible sur la 5 TSE.	168 km/h 119 km/h Excellentes. La Samba Rallye dispose du même moteur que la 205 XT.	163,3 km/h 112,1 km/h Assez bonnes pour le prix. Mais moyennes pour les 71 ch annoncés.
CONSUMMATION 75 km/h sur route	5,76/6,24 l/100 Très raisonnable à toutes les cadences.	6,59/6,29 l/100 La 205 XR est nettement battue par la R 5 GTL.	6,30 l/100 Très raisonnable.	6,47 l/100 Encore très raisonnable.
CONFORT	Excellent à tous points de vue. Sièges, suspension, niveau sonore, conduite...	Excellente suspension. Sièges perfectibles.	Excellente suspension. Sièges perfectibles et niveau sonore assez élevé.	Très moyen. Suspension dure et sautillante. Assez bons sièges en revanche.
OBSERVATIONS GENERALES	Les nouvelles R 5 sont chères, et même très chères comparées aux Fiat, Ford et Opel. Mais elles sont aussi, heureusement, très réussies.	Les 205 sont très mignonnes et très en vogue. Leurs prestations sont comparables à celles des R 5. Mais la 205 XT est plus brillante et moins chère que la R 5 TSE.	Moins récente que la 205 ou la nouvelle R 5, la Samba offre de bonnes prestations pour un prix très intéressant.	Globalement, les prestations sont bonnes pour le prix demandé. Mais il y a cette ligne et cette suspension.



LES RENAULT SUPER 5



PEUGEOT 205 XR



TALBOT SAMBA RALLYE



AUSTIN MG METRO

	FIAT UNO 55 S/70 SX	FORD FIESTA 1.3 Ghia/XR 2	MITSUBISHI COLT GT	OPEL CORSA SR	VW POLO GT
	45 200/50 500 F	49 700/60 200 F	59 695 F	53 830 F	62 200 F
	5/55 6/70	6/69 6/96	6/75	6/70	6/75
	1 an	1 an - peinture 6 ans	1 an	1 an	1 an - peinture 6 ans
elle	Assez bonne, mais les Uno sont moins élégantes que les 205 ou R 5.	Excellente dans ces versions haut de gamme Ghia et XR 2.	Jolie carrosserie. Présentation soignée. Bon équipement.	Très jolie carrosserie, bonne présentation intérieure.	Très joli coupé ou berline 3 portes. Présentation soignée.
nu ré-	Excellente, en particulier aux places AR. Très bon coffre.	Très bonne. Moins de largeur aux coudes AV mais plus de place à l'AR que la R 5.	Excellente en largeur aux coudes. Mais insuffisante pour les jambes à l'AR.	Un peu juste en largeur aux coudes AV. Comparable à la R 5 pour le reste.	Très correcte. A peine inférieure à celle de la R 5. Très bon coffre.
ges, es	Très bonne tenue de route. Mais le freinage devrait être un peu plus puissant.	Imprécis. Le train AV de la Fiesta est loin de valoir ceux de la R 5 ou de la 205.	Excellent. La nouvelle Colt demeure saine et maniable en toutes circonstances.	Excellent. La Corsa colle à la route, freine bien et se conduit avec plaisir.	Superbe. La Polo GT est docile et efficace. Pédale de freins un peu dure.
ix, es	148,2/160,7 km/h 109,8/114,8 km/h Correctes, mais les R 5 sont cependant nettement plus brillantes.	163,0/183,0 km/h - /123,4 km/h Excellentes. Particulièrement pour la XR 2 de 96 ch, il est vrai.	160,9 km/h 111,1 km/h Moyennes, surtout en regard de la puissance annoncée.	168,1 km/h 114,8 km/h Excellentes, sauf en ce qui concerne les reprises.	170,0 km/h 118,0 km/h Remarquables. La R 5 TSE de 72 ch est distancée surtout sur le routier.
	6,18/6,11 l/100 Belle sobriété, en particulier pour la 70 SX.	-/- Non chiffrée, mais les données constructeur sont déjà assez élevées.	6,89 l/100 Correcte, mais la R 5 se montre sensiblement plus sobre.	5,67 l/100 Un record de sobriété surtout compte tenu de ses performances.	6,04 l/100. Un appétit d'oiseau en regard des performances. Mais battue par l'Opel.
on ez	Excellents sièges, mais suspension nettement moins confortable que celle des R 5.	Désormais correct, mais la suspension reste plus ferme que celles des 205 et R 5.	Bons sièges, mais suspension sèche.	Moyen. La suspension et les sièges sont, en effet, plutôt « sportifs ».	Moyen. Suspension et sièges un peu fermes. A la mode germanique.
ca- le a en-	Un peu moins rapides et confortables, les Uno présentent l'avantage d'un prix défiant toute concurrence.	Avec un meilleur train avant, ces deux modèles continueraient des affaires remarquables pour le prix demandé.	D'un gabarit sensiblement supérieur à celui des autres modèles regroupés ici, la Colt est un peu chère pour les performances offertes.	Un prix très intéressant, une allure sympathique... La Corsa est très compétitive.	Pour un prix comparable à celui de la R 5 TSE, la Polo offre moins d'équipements mais de meilleures performances.



OPEL CORSA



VW POLO GT