# AUTOMOBILE ET TOURISMANNEXCLUSIF: RENAULT 30-V6



MATCH RENAULT 5 LS AUDI 50 GL NOUVEAUTES
DIESEL A L'ESSAI:
Mercedes 240 D 3.0
Peugeot 204 D

4 No 173 • JANVIER 75 35 fr. belges • 500 lires • 2,50 fr. suisses • 45 pences • 1,20 \$ canadien. • 70 pesetas

### **EXCLUSIF**

## LA RE



équipée d'une transmission automatique.

# NAULT 30-V6

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES

On sait déjà, pour en revenir à la Renault 30, qu'elle est équipée du même moteur 6 cylindres en V de 2,7 litres qui a vu le jour d'abord sur la nouvelle série des Volvo 264, puis sur le coupé Peugeot 504 V6. Il n'y a aucune raison de penser que ce moteur, fruit d'une étroite collaboration entre Peugeot, Renault et Volvo (c'est pourquoi on l'appelle le PRV), subisse des modifications radicales. En effet, pour sa berline de haut de gamme (en attendant celle que Peugeot a également dans ses cartons et que l'on verra peut-être au prochain Salon de Paris), Renault dispose de deux possibilités en ce qui concerne le moteur : ou bien adopter le moteur alimenté par carburateur (un double corps et un simple corps pour le ralenti et les bas régimes) comme celui du coupé Peugeot, ou bien offrir en option une version légèrement plus puissante et plus agréable en utilisation avec l'injection électronique Bosch comme celle à laquelle Volvo a eu recours et que Peugeot choisira en toute certitude pour sa grande berline. La Renault 30 peut donc se présenter avec deux options moteur. Côté transmission, le choix est également possible entre la boîte mécanique classique à 4 rapports, voire

à 5 vitesses comme sur la Renault 16 TX, ou la boîte automatique Renault à commande électronique livrée sur les Renault 12, 15 et 16, boîte dont le fonctionnement et l'efficacité sont souvent cités en exemple.

Le reste des caractéristiques techniques ne doit pas donner lieu à surprise. Renault a recherché le même confort que dans ses meilleures versions de la Renault 16 grâce à des suspensions à grande flexibilité. Freins naturellement assistés avec disques à l'avant certainement avec ventilation radiale, direction à crémaillère assistée dont devrait bientôt hériter la Renault 16, etc.

### LUXUEUSE ET FONCTIONNELLE

Indépendamment du moteur qui n'est pas à proprement dit une nouveauté, c'est évidemment la carrosserie qui constitue la nouveauté la plus importante. Comme on le voit sur les photographies du prototype que nous avons surpris, les lignes sont en partie inspirées des études qui ont été faites sur le BRV (Basic Research Vehicule) pour ramener les élucubrations américaines en matière de normes de sécurité sur un terrain plus pratique et susceptible de développements commerciaux, et de

l'expérience acquise à travers certains modèles de la gamme Renault actuelle. C'est ainsi que si toute la partie avant est différente (les ailes du prototype présentent une réelle analogie avec celles de la berline Opel Rekord) avec sa structure déformable intégrée, la conception de l'arrière rappelle à la fois la Renault 16 et les coupés Renault 15 et 17 par la forme de la jupe, l'inclinaison de la lunette arrière, la découpe du hayon.

Car la Renault 30-V6 est une berline spacieuse 5 places 5 portes et tout porte à croire que Renault aura su conserver sur cette voiture de haut de gamme les avantages aujourd'hui si appréciés de la formule « berlinebreak » que la Renault 16 a su si bien mettre à l'honneur. Comme quoi le luxe ne saurait exclure le fonctionnel.

Ajoutons enfin qu'avec ce modèle, dont le prix devrait se situer autour des 28 000 F, Renault a de fortes chances de reprendre à Citroën — moins bien placé de ce point de vue avec sa nouvelle CX qu'avec ses traditionnelles DS — le parc des voitures officielles si nombreuses dans les administrations, les ministères et les préfectures. Quant à sa diffusion dans le public, elle sera, au moins pour un temps, freinée par la conjoncture...

Voici la Renault 30 telle qu'elle devrait se présenter dans sa version définitive. On remarque, par rapport aux autres documents, les 4 phares ronds au lieu de deux rectangulaires; la calandre verticale et non plus oblique ; la partie avant de l'aile moins anguleuse et les pare-chocs proéminents.

On note enfin la présence d'une ba-

guette ceinturant la caisse et les deux nervures de part et d'autre du pavillon, qui ne sont pas sans évoquer celles de la R 16. Les roues, enfin, seront vraisemblablement stylisées.

