

L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

LA RENAULT 30 TS mise à l'épreuve



3
ESSAIS

Peugeot 104 GL
Citroën GS X2
Toyota 1800 MK1

4 F • N° 177 • MAI 75

35 fr. belges • 500 lire • 2,50 fr. suisses • 45 pence • 1,20 \$ canadien • 70 pesetas

**SPECIAL
NAUTISME**

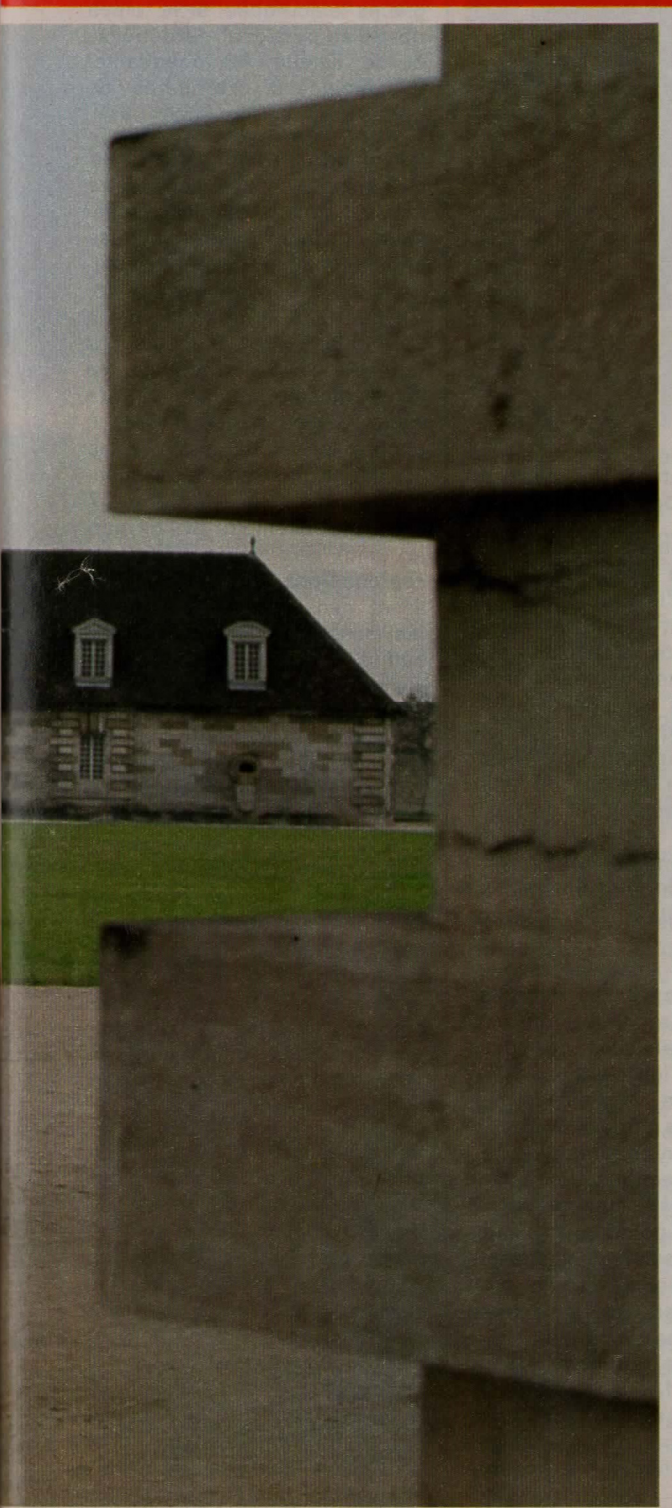
A47 Essai

LA RENAULT 30 TS MISE A



L'ÉPREUVE

la traction avant au sommet



Le délai nécessairement long qu'impliquent l'étude, la réalisation et la mise au point d'un nouveau modèle, fait que la Renault 30 TS arrive au stade de la commercialisation dans une période difficile. Le prix actuel de l'essence, les hausses répétées des voitures neuves, des péages, des réparations, les entraves à la libre circulation ne sauraient plaider en faveur d'un modèle de haut de gamme plus cher, plus puissant, doté de performances plus élevées pratiquement inutilisables aujourd'hui (en France du moins), et consommant davantage.

Cependant, l'entreprise de Renault — comme celle, prochaine, de Peugeot avec sa 604 — a, quand même, une justification commerciale dont la base peut sembler solide. Constructeur à vocation internationale, Renault, suivant en cela l'exemple de Fiat, ne pouvait faire autrement que d'élargir le plus possible l'éventail des modèles proposés à sa clientèle. Ayant, des années durant, mis l'essentiel de ses efforts sur la modernisation de sa gamme de petites et moyennes cylindrées, la Régie n'avait plus que la possibilité de s'étendre vers le haut. La solution fut entrevue avec les travaux menés sur le moteur commun Peugeot-Renault-Volvo de la Française des moteurs et dont l'origine remonte à près de huit ans maintenant. Ce moteur 6 cylindres en V devait normalement posséder en lui toutes les vertus indispensables à la mise en chantier d'une voiture de haut de gamme permettant d'atteindre deux objectifs : d'une part, conférer à son constructeur un certain prestige en affectant à une voiture de luxe la plupart des solutions techniques de base généralisées sur tous les autres modèles de la marque ; d'autre part, accepter de relever le défi d'une concurrence exclusivement étrangère. A la différence de Peugeot, dont la 604 sera de 3 à 4 000 francs plus chère qu'une 30 TS et, partant, en concurrence plus vive avec certaines des 6 cylindres étrangères de grande renommée, Renault entend aussi bien permettre l'accession de sa clientèle la plus aisée vers son nouveau modèle de haut de gamme, que se battre contre quelques constructeurs étrangers dont les modèles sont, parfois, de prix nettement plus élevé. En réalité, il semble que Renault a voulu faire de la Renault 30 TS moins une voiture de prestige qu'une berline familiale de luxe qui soit le prolongement logique, sans solution de continuité, de la Renault 16 TX.

LA RENAULT 30 TS MISE A L'ÉPREUVE



ARC ET SENANS

Au pied des contreforts du Jura, à 34 km de Besançon, non loin des magnifiques gorges de la Loue, la Saline Royale d'Arc et Senans, dont la construction fut entreprise à la fin du 18^e siècle, est l'œuvre originale de Claude Nicolas Ledoux, architecte visionnaire qui vit dans cette usine à sel le prétexte à l'édification d'une ville modèle fondée sur une hiérarchie sociale poussée à son extrême.

C'est dans ce cadre qui se voulait prophétique que, depuis 1972, fonctionne le « Centre International de Réflexions sur le Futur », animé par la Fondation Claude-Nicolas Ledoux à laquelle d'importantes sociétés nationales ou privées apportent leur concours. Chose curieuse, bien que l'automobile soit partie intégrante du présent et conditionne pour une large part l'homme dans toutes ses activités, aucune firme automobile ne figure au « générique » de cette fondation préoccupée de l'avenir...

A.B.

www.nosrenault30.com

● **Conditions de l'essai :** Toutes les conditions météorologiques ont été rencontrées : vent violent (Mistral), soleil, pluie, averses, neige ; température généralement basse. Essai accompli sur 2 500 km environ comprenant 1 200 km d'autoroutes, 150 km d'essais à Montlhéry et un peu plus de 1 000 km de routes très variées empruntées en respectant la limite de 90 km/h.

● **Finition :** On a recherché une certaine homogénéité dans l'harmonie des teintes (carrosserie et intérieur). Si la présentation générale est très correcte, on peut critiquer l'utilisation d'une seule teinte (en plusieurs tons plus ou moins foncés) pour la décoration de l'habitacle et, surtout, le recours à des matériaux de qualité différente : plastique, moquette, jersey, métal floqué (tableau de bord, boîte à gants où les objets finissent par se recouvrir de poussière). Une erreur : le bas des portes est garni d'un bandeau de moquette, là où l'on est certain de le salir avec les chaussures, alors que les panneaux intérieurs sont en plastique. L'inverse eût été plus logique. D'autre part, le pavillon garni de plastique est indigne de la classe de la voiture. Enfin, les bas-

culeurs (contacts) au milieu de la planche de bord sont laids.

● **Équipements :** La liste des équipements (voir plus loin) montre que le problème a été sérieusement étudié et réalisé. A cette liste s'ajoutent sept options : vitres teintées (la voiture en était équipée) ; toit ouvrant électrique ; air conditionné ; boîte automatique ; sièges en simili ou en cuir et peinture métallisée. Tout le reste est livré en série et, en plus des équipements habituels, il faut mentionner : un rhéostat réglant la vitesse de balayage intermittent des essuie-glace (qui n'ont malheureusement qu'une seule vitesse normale), un lecteur de cartes (côté passager AV) en plus des deux plafonniers, les ceintures AV à enrouleur, le verrouillage magnétique des portes (avec condamnation intérieure), la commande hydraulique de réglage des phares à distance. Mais il y a certains points à revoir tels que : la puissance insuffisante des avertisseurs, l'angle mort laissé par les essuie-glace en bas à gauche du pare-brise, le dégivrage de la lunette AR qui n'est effectif que sur la moitié supérieure, le contacteur d'éclairage placé sur le tableau de bord, le témoin de lanterne trop faible, l'absence de té-

moins en éclairage « codes » (de jour on ne sait jamais si l'on est en lanternes ou en feux de croisement), l'absence de zone limite pour le compte-tours, de poignée de maintien pour le passager AV, de témoin de réserve d'essence (impardonnable). De même, il aurait été plus logique de mettre les touches de commandes des glaces électriques à la place de celles du signal de détresse et de lunette AR chauffante. Les poignées extérieures de portes sont mal conçues.

● **Confort :** Si l'on parle de la suspension, on ne peut qu'être satisfait, encore que les discussions risquent d'être longues si l'on compare avec une Citroën ou avec une Renault 16. Un peu plus ferme, celle de la 30 TS n'en reste pas moins très agréable, sans rien négliger de son efficacité en tenue de route. Si l'on parle silence, là encore le résultat est bon, la 30 TS se montrant aussi silencieuse que la Citroën CX 2200, par exemple. Si l'on parle, enfin, des sièges nous leur reprocherons une assise pas assez généreuse pour soutenir les cuisses et des dossiers insuffisamment galbés qui n'offrent qu'un maintien relatif en virage (c'est la même chose pour le dossier de la banquette AR). On a également la curieuse sensation d'être assis « en hauteur », un peu comme dans une Citroën DS dont la suspension serait en position moyenne. D'autre part, les bruits occasionnés par les remous d'air sont très perceptibles aux vitesses normales mais ceci est certainement dû au silence général de fonctionnement. Enfin, signalons qu'en cas de pluie, la lunette AR reste parfaitement sèche !

● **Habitabilité :** Par rapport à une Renault 16 TX, dont nous donnons les cotes entre parenthèses, l'habitabilité est plus généreuse, la 30 TS mesurant 26 cm de plus en longueur et 10,4 cm de plus en largeur hors tout. Avec 146 cm de largeur aux coudes à l'AV comme à l'AR (137/138 cm), la 30 TS peut être considérée comme une vaste 4 places pouvant à la rigueur convenir à 5 personnes. La hauteur sur sièges

donne 93 cm à l'AV (93) et 86 cm à l'AR (84) ; les sièges AV étant en position normale, il reste un espace de 19 cm (15 cm) pour les jambes des passagers AR. Si l'on exclut les appuie-tête, la visibilité est excellente de toutes les places.

● **Coffre** : Dans ce domaine, la Renault 30 TS entend préserver tout l'acquit de la R 16 : vaste coffre de 400 dm³ mesurant 108 cm de largeur, 89 cm de profondeur et 48 cm de hauteur (cotes moyennes), pourvu d'un éclairage et dégagé de la roue de secours placée en-dessous dans un berceau, dont l'accessibilité est très relative. En jouant avec les six possibilités offertes en manœuvrant le dossier et la banquette AR (« départ vacances », « bébé », « rallye », « couchettes », « objets encombrants », « exceptionnelle »), on augmente progressivement la capacité de transport pour obtenir au maximum un volume de 1 400 dm³ (banquette enlevée).

● **Moteur** : Un moteur six cylindres (en ligne ou en V) doit en principe conférer à la voiture qu'il anime un caractère original fait de douceur, de silence et d'agrément. Avec 131 ch pour 2 664 cm³, la puissance spécifique ressort à 49,2 ch/litre, ce qui est modeste. Plus intéressante est la valeur du couple maximal (20,5 mkg) obtenu à 2 500 tr/mn seulement. Ce mo-

teur est pratiquement identique en tous points à celui monté par Peugeot dans ses cabriolets et coupés 504 V 6. Or, nous nous attendions à voir éliminés par les techniciens de Renault certains des inconvénients constatés. Malheureusement, il n'en est rien. Au ralenti (élevé : 1 000 tr/mn), le moteur est désagréable, mal équilibré et vibre au point de mettre en transe la colonne de direction (sur la voiture essayée). Placé en porte-à-faux à l'avant, il est silencieux ; il monte correctement en régime mais sans frénésie et dispense une puissance satisfaisante comme en témoignent les performances et les chiffres de reprises, même à bas régime. Satisfaisant dans la plupart des cas, ce moteur manque de moelleux et ne devient agréable que lorsqu'on le sollicite à haut régime.

● **Transmission** : L'effort à la pédale d'embrayage n'est absolument pas contraignant. L'embrayage, quant à lui, semble avoir un tarage un peu faible pour les démarrages à pleine puissance et, sur l'une des voitures essayées, il manquait de progressivité. La commande de boîte (centrale) est bien placée mais la grille de sélection gagnerait à être plus resserrée. La boîte est très bien étagée, remarquablement synchronisée. Nous lui reprochons un miaulement nettement perceptible à mi-charge à la vitesse critique de 90 km/h.

● **Direction** : Avec une répartition du poids qui donne (à vide) 62,1 % sur l'avant et 37,9 % sur l'arrière, et compte tenu du caractère de la voiture, la servo-direction est la bienvenue. Ainsi, le diamètre du volant gainé n'est-il que de 39 cm et la démultiplication limitée à 3 1/3 tours de butée à butée. Cette direction précise et légère permet de bien « sentir » la route et elle n'entraîne aucune fatigue lors d'un long parcours sinueux. Sur sol bosselé et la voiture étant en appui en virage, quelques réactions parviennent jusqu'au volant. D'autre part, lors des manœuvres à basse vitesse ou à l'arrêt, on est surpris d'entendre nettement des chuintements dus au fonctionnement des vannes hydrauliques.



Les ceintures AV à enrouleur sont guidées le long du pilier

● **Tenue de route** : Les conditions d'utilisation aujourd'hui imposées en France ne permettent pratiquement plus de juger des qualités routières des voitures si l'on respecte les vitesses limitées. Sur les itinéraires empruntés, représentant le plus large éventail de routes, la Renault 30 TS est apparue très à l'aise, bien en deçà de ses possibilités réelles. Il ne nous restait plus qu'à goûter la qualité d'une belle installation stéréo, la conduite ne devenant plus qu'une simple formalité de routine. C'est donc sur le circuit routier de Montlhéry qu'il a fallu pousser la voiture dans ses derniers retranchements. A dire vrai, la Renault 30 TS ne nous a réservé aucune surprise : de sa conception devait logiquement découler un comportement soussireur assez prononcé. C'est bien ce que nous avons trouvé en ajoutant toutefois que, dans ces conditions limites de conduite, nous aurions aimé une plus grande efficacité du train avant en guidage. On remarque aussi, notamment lors des rapides inversions de cap, que la voiture n'est pas suffisamment contrôlée en roulis. Il est curieux également que l'on n'ait pas tenté d'éliminer, en partie du moins, le cabrage à l'accélération comme la plongée de l'avant au freinage. Notons encore une relative sensibilité au vent latéral que l'on remarque surtout à cause de la direction floue au point 0. En usage intensif, la voiture se freine sur l'appui de la



Nouveauté : la clé cylindrique actionnant un barillet à piston

ÉQUIPEMENTS

CONDUITE

Starter à main	—
automatique	●
Lave-pare-brise au pied	—
à main	●
électrique	●
Compteur kilom. partiel	—
Essuie-glace	1 v.
balayage intermittent	AB
surface balayée	—
Appel de phares	●
de codes	—
Phares	B
Compte-tours	●
Mano pression huile	—
Ampèremètre	—
oil-mètre	●
Commande de phares	Moy.
Anti-brouillard	—
Feux de recul	—
Thermomètre eau	●

CONFORT

Verr. autom. des portes	●
Lunette AR chauffante	●
Ventil. climatisation	Rh.
Commandes climatisation	B
Boîte à gants	●
avec serrure	●
avec éclairage	●
Vide-poches AV	2
AR	—
portes AV	—
dossiers AV	—
Accoudoirs AV	●
AR	●
central AV et AR	●
Rétroviseur jour-nuit	●
Pare-soleil orientables	●
Lecteur de cartes	●
Miroir de courtoisie	●
Poignées de maintien	2 AR
Plafonnier	2
avec comman. portes AV	●
Aérateurs AV	4
Défecteurs	—
Réglage sièges AV	●
distance	●
inclin.	●
Montre électrique	●
Sièges couchettes	●
Eclairage instrum. :	—
interrupt.	●
rhéostat	●
Allume-cigare	●
Cendriers AV	1
AR	1
Glaces AR descendantes	●
Glaces AV électriques	●
Appuie-tête	AV
Eclairage moteur	—
coffre	—
Ceintures de sécurité	Enr.
Garniture plancher	Moq.

VOYANTS LUMINEUX

Starter	—
Clignotants	●
Phares	●
Circuit freins	●
Frein à main serré	●
Pression d'huile	●
Température d'eau	●
Lunette AR chauff.	●
Signal danger	●
Réserve essence	—
Charge batterie	●
Lanternes	●
En réserve	—
ENTRETIEN	—
Accès roue de secours	Moy.
Accès jauge d'huile	TB
Maniement cric	B
Boîte à fusibles	Moy.



PHOTOS J.P. BONNIN

LA RENAULT 30 TS MISE A L'ÉPREUVE



LA RENAULT 30 TS MISE A L'ÉPREUVE

roue avant extérieure, la conséquence étant une assez nette tendance au patinage de la roue intérieure si l'on cherche à utiliser toute la puissance disponible.

● **Freinage** : Les quatre disques (ventilation radiale à l'AV) sont assistés par un servo à dépression qui joue parfaitement son rôle. En conduite normale, le dosage est facile et précis, l'effort à la pédale restant toujours modéré. La stabilité ne pose pas de problème. En revanche, en conduite très rapide à Montlhéry, les freins sont vite arrivés à leur limite d'endurance : allongement de la pédale, pesée plus forte sur la pédale, perte d'efficacité à chaud, blocages parasites aussi bien de l'avant que de l'arrière. Une fois re-

froidis, les freins sont redevenus tout à fait normaux. Mais, compte tenu du niveau des performances et du poids, les freins ne semblent pas généreusement dimensionnés, par exemple pour une conduite à pleine charge en montagne.

● **Consommation** : La variété et la longueur du parcours d'essais nous a permis de faire plusieurs relevés de consommation. A Montlhéry, à 120 km/h sur la piste (vitesse stabilisée) : 12,8 l/100 km ; sur le circuit routier à 75 km/h de moyenne sans dépasser 90 km/h : 10,6 l/100 km. Sur autoroute, à 130 km/h : 12,9 l/100 km. Enfin, sur routes variées en respectant les 90 km/h limites : 12,1 l/100 km pour une moyenne de l'ordre de 80 km/h.

conclusion

Grande voiture familiale par son habitabilité et ses nombreuses utilisations possibles, la Renault 30 TS a la même largeur qu'une Citroën CX mais elle est 11 cm plus courte. Dotée de qualités réelles de confort, bien équipée, pratique, agréable par sa grande facilité de conduite, elle est parfaitement à sa place au sommet de la gamme Renault. Les critiques concernant la finition ou quelques erreurs dans l'équipement sont, en réalité, bien

légères en regard du côté positif du bilan global. Il n'en demeure pas moins qu'un moteur plus « velouté » aurait été le bienvenu et, surtout, qu'une carrosserie moins banale — bien que fonctionnelle — lui aurait donné une classe qui lui fait défaut. Mais les responsables de la Régie n'ont-ils pas voulu, justement, dissimuler sous un voile de... modestie quelques signes extérieurs de richesse ?

Alain BERTAUT

les performances

● **Vitesse maxi** 185,644
Vitesse indiquée 195
Régime indiqué 5 950
Régime réel 5 805

● Compteur et compte-tours

Vit. indiquée	40	60	80	100	120	140	160	180
Vit. réelle	36	53,4	72,3	90,9	110,4	130,4	152,4	170,5
Rég. réel	1125	1670	2260	2840	3450	4080	4765	5330
Rég. indiqué	1200	1800	2200	3000	3500	4300	4900	5600

● Accélération (Dép. arr.)

400 mètres :	16,9 sec.
1 000 mètres :	31,7 sec.
0 à 60 km/h :	4,7 sec.
0 à 80 km/h :	7,2 sec.
0 à 100 km/h :	10,5 sec.
0 à 120 km/h :	14,9 sec.
0 à 140 km/h :	21,5 sec.
0 à 160 km/h :	34,0 sec.

● Reprises

30 à 100 km/h en 4 ^e :	18,0 sec.
40 à 100 km/h en 4 ^e :	14,3 sec.
80 à 100 km/h en 3 ^e :	3,5 sec.
80 à 100 km/h en 4 ^e :	5,6 sec.
80 à 120 km/h en 3 ^e :	7,2 sec.
80 à 120 km/h en 4 ^e :	11,0 sec.

● Boîte de vitesses

Au régime maxi de 6 500 tr/mn
Vitesse réelle en 1^{re} : 53 km/h
Vitesse réelle en 2^e : 91 km/h
Vitesse réelle en 3^e : 141 km/h

● Circuit routier (9 km)

Temps : 4'37"0
Moyenne : 116,967 km/h

● Consommation (l/100 km)

Autoroute à 120 : 12,8
Route moy. 75 : 10,6

● Niveau sonore (dB(A))

Ralenti : 53 ; ralenti + ventilateur : 62,5 ; maxi en 1^{re} : 82 ; 60 km/h : 67 ; 60 km/h sur piste : 86 ; 90 km/h : 70 ; 120 km/h : 74 ; 130 km/h : 77 ; 180 km/h : 84.

La concurrence

	PRIX	CYLIND.	PUISSANCE		DIMENSIONS		LARG. AUX CO. DES		ACCÉLÉRATION		VITESSE	CIRCUIT	CONSOMMATION	
	(1)	cm ³	Fisc.	DIN	Long.	Larg.	AV	AR	400 m	1 000	Maxi	Montlh.	75	120
LES 6 CYLINDRES														
RENAULT 30 TS	35 500	2 664	15	131	452	173	146	146	16,9	31,7	185,6	116,967	10,6	12,8
BMW 525	45 430	2 494	14	145	462	169	140	139	17,2	32,0	186,7	117,818	10,3	11,9
FORD Granada GL	32 598	2 551	15	125	457	179	149	147,5	17,8	33,3	174,9	115,006	10,4	12,2
MERCEDES 230-6	48 340	2 292	13	120	468	177	147	147	18,8	34,4	176,0	112,305	9,4	11,8
OPEL Commodore	38 874	2 784	16	130	461	173	142	140	18,0	33,4	183,6	114,727	10,5	13,1
TRIUMPH 2500 Pi	28 610	2 498	14	132	463	165	138,5	137	17,2	32,1	178,0	116,960	9,5	11,1
LES 4 CYLINDRES														
AUDI 100 GL	33 710	1 871	11	112	462	173	135	135	17,5	32,7	182,6	119,410	8,2	10,0
CITROEN DS 23 (2)	39 948	2 347	13	130	488	181	140	136,5	18,2	33,1	190,5	117,542	11,3	11,5
CITROEN CX 2200	31 048	2 175	12	112	463	173	144	141	18,0	33,7	183,6	116,337	10,7	10,9
BMW 520 i	40 170	1 990	11	130	462	169	139	138	17,2	32,2	185,3	117,221	8,6	10,2
LANCIA BETA 1800	31 120	1 756	10	110	429	169	139	138	17,8	32,8	180,0	115,179	8,5	10,4
ROVER 2200 TC	32 860	2 204	13	117	459	168	140	136	18,3	33,6	174,0	113,843	9,1	12,0
SAAB 99 LE (3)	37 650	1 985	11	100	437	169	139	153	17,4	32,9	170,3	114,245	10,5	13,0

NB* (1) Tout compris sauf carte grise et plein d'essence. (2) Injection et boîte 4 vitesses à commande hydraulique; (3) Moteur 110 ch. DIN (1975)
Non encore essayées : BMW 518 (33 900 F) ; Peugeot 604 (38 500 F) ; Volvo 244 DL (35 850 F) et 264 DL (53 100 F)