

# **l'auto-Journal**

N° 2 - 1<sup>er</sup> FÉVRIER 1975 - PARAÎT LE 1<sup>er</sup> ET LE 15 DU MOIS - PRIX 5 F

HOMME 

## **ESSAI MERCEDES DIESEL 5 CYLINDRES**

# **LA NOUVELLE RENAULT 30**

**ELLE SORT  
EN MARS**



**EXCLUSIF**

## **MATCH SIMCA 1100 LX CONTRE RENAULT 6 TL**

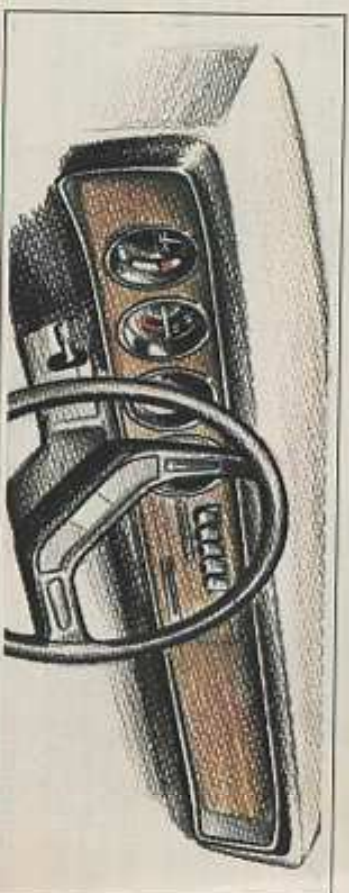
[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

Italie : 6 TL - BMW : 1100 LX - Espagne : 10 TL - Maroc : 6 TL - Tunisie : 500 Mm - Algérie : 5 DA - Canada : 1 D-30



# LA NOUVELLE RENAULT 30 : les premières photos couleurs

■ Une nouvelle Renault ! La gamme de la Rôle ne s'arrête pas déjà un peu fournie ? Est-il vraiment indispensable d'ajouter un modèle à tant d'autres et qui plus est une voiture très difficile ? Telles sont les questions que l'on peut se poser au moment où le premier constructeur français se dispose à abattre une nouvelle carte. Nous allons nous efforcer d'y répondre en présentant en détails cette Renault 30 dont on parlera beaucoup les mois qui viennent. Une fois encore nos lecteurs vont faire connaissance les premiers avec un modèle inédit. Est-il besoin de préciser que la voiture, encore inconnue, que nous dévoilons ici sous tous ses angles est exactement celle qui sortira dans quelques semaines et non quelque prototype abandonné que le constructeur laisse traîner ici et là. Celle-ci se cache aux U.S.A. dans la vallée de la Mort en Californie.



# LA RENAULT 30

## ...vient-elle à son heure ?

■ A quoi rêve donc la Régie ? Elle éprouve déjà certaines difficultés à vendre la R16 et des difficultés certaines à écouler les R15 et R17. Or voici qu'elle vise beaucoup plus haut : la R30 à moteur V6 sera présentée au Salon de Genève à la mi-mars. Ne pourrait-elle pas faire l'économie de cette initiative peu économique ?

En fait il est presque aussi difficile de freiner la progression d'un nouveau modèle que celle d'un train lancé à une grande vitesse. Il s'écoule à peu près cinq ans entre la mise en chantier et la mise en vente d'une voiture. Lorsque l'industrie automobile s'est trouvée atteinte par la récession actuelle, l'étude et l'expérimentation de la R30 avaient déjà coûté beaucoup d'argent. La six cylindres était virtuellement prête. Certes le constructeur aurait pu prendre la décision de l'abandonner. Bien des prototypes ont déjà subi, in extremis, un sort pareil, et cela dans des conditions économiques beaucoup plus favorables à un lancement qu'elles ne le sont actuellement. Or la Régie a tenu à aller jusqu'au bout. Pourquoi ?

Il faut remarquer tout d'abord que Renault n'a pratiquement pas souffert de la crise. Il a même, au contraire des autres constructeurs, renforcé ses positions en France et à l'étranger. Le fléchissement enregistré sur les R15, R16, R17 a été

largement compensé par les progrès accomplis avec les modèles de faible cylindrée, et en particulier la R5. Dès lors Billancourt bénéficie d'une liberté de manœuvre qui fait défaut au moins partiellement à bien d'autres marques.

Dans ces conditions, la Régie s'en tient à ses plans initiaux. Elle songe depuis longtemps à proposer à sa clientèle un modèle de prestige qui couronnerait sa gamme. Elle souhaite s'adresser à tous les publics, et pas seulement comme jadis à celui de la 4 CV et de la Dauphine. Elle ne recule pas, aujourd'hui devant le geste qui va lui permettre de réaliser son rêve.

D'autre part, il ne faut pas oublier que Renault n'agit pas seul. Il se trouve même en excellente compagnie : Volvo et Peugeot lancent tous deux quelques mois avant et quelques mois après lui un nouveau modèle très étoffé (264 et 604) doté du même moteur V6, construit en commun par les trois marques et déjà monté sur le coupé 504. Peugeot et Volvo sont, on le sait, des firmes très bien gérées : elles parviennent à réaliser des bénéfices malgré la dureté des temps ! Or l'une et l'autre, qui n'ont guère l'habitude de gaspiller leur argent s'engagent sur la même voie que Renault.

Existerait-il donc des débouchés importants pour les voitures de 15 CV ? En France, sûrement pas d'autant plus que

Renault et Peugeot vont se partager un marché limité. Mais à l'étranger on peut imaginer des perspectives relativement encourageantes dans certains pays, même s'ils ne sont pas détenteurs de pétrole. Les V6 ne courent pas les rues, et celui-ci réalisé en série par 3 firmes, bénéficie d'un prix de revient très étudié.

Enfin cette R30 V6 précédera de quelques mois sa sœur jumelle un peu moins ambitieuse, la R20 quatre cylindres de 2 litres. La R30 fera en quelque sorte office de locomotive pour un modèle de carrosserie pratiquement identique, mais moins coûteux parce que moins luxueux et doté d'une mécanique plus simple. Cette stratégie est conforme aux règles commerciales les plus sûres. En bas de gamme, il faut monter, passer de la R4 à la R5 par exemple, mais en haut de gamme il faut d'abord frapper haut, attirer l'attention, puis proposer un modèle plus accessible. Nous avons souvent rappelé ici que la Régie s'autorise peu de fautes commerciales alors que Citroën en a trop commis. Ainsi, il a eu tort, croyons-nous de lancer la CX 2000 avant la CX 2200, ou d'autres versions plus coûteuses. Il ne suffit pas de réaliser de bonnes voitures, il faut aussi savoir les vendre. Malgré son habileté et sa puissance, Renault aura fort à faire pour imposer sa R30...

Gilles GUERITHAULT

## fidèle à la traction avant

■ Voici donc la R30 telle que nous la verrons naître au prochain Salon de Genève (13 au 23 mars) ; elle devrait être commercialisée dans le courant d'avril. Ce modèle de pointe de la gamme Renault a plusieurs fois changé de nom ; on a pu penser, quelque temps, qu'il s'appellerait R23 mais la direction commerciale semble avoir obtenu satisfaction : elle estimait que le terme R30 sonnait mieux sur les marchés extérieurs.

Les photographies exclusives en couleur que nous présentons aujourd'hui donnent une idée précise de cette berline à six glaces. La voiture a été surprise à l'ouest des Etats-Unis, au cours d'expériences effectuées dans un désert. Les essais de freins expliquent la présence de roues différentes (grandes ou petites ouïes) ; ces roues n'équiperont que certaines versions, des jantes plus classiques étant retenues au début. Par rapport au prototype que nous avons présenté en juin 1974 on relève plusieurs modifications : la nouvelle calandre, moins rectiligne, est à trois pans ; selon la version l'avant s'ornera de deux ou quatre phares ; le capot, à deux nervures centrales,

ne présente aucun bosselage. La bordure du passage de roues avant débordé largement, dessinant un grand arrondi ; cette mode lancée aux Etats-Unis a été reprise par les stylistes italiens. La ceinture de caisse ne remonte plus vers l'arrière ; elle est pratiquement horizontale. Le pilier placé entre les portes est plus épais.

Ajoutons que les pare-chocs ne sont peut-être pas définitifs. Il n'est pas impensable que le constructeur dote la R30 de boucliers rappelant ceux de la R5. D'autre part l'interruption de la bague latérale paraît surprenante.

Il est toujours difficile de se prononcer sur l'esthétique d'un nouveau modèle. La R30 plaira à certains. Dans l'ensemble elle ne se distingue pas par une élégance ou une originalité très frappante. Avec ses six glaces, son hayon et sa lunette arrière disposée en creux, elle s'apparente à la R16 (ce qui n'est pas un compliment quant à la ligne) mais elle évoque la R15 et plus encore la Passat. Décidément les berlines à six glaces se portent bien. Aux portes avant, Renault a conservé le décrochement des vitres qui permet d'agrandir les surfaces.

La nervure sur le toit a été conservée pratiquement depuis le premier prototype. L'arrière a très peu évolué depuis 1973 (nos premiers documents publiés sur la R23 remontent au 15 juin 1973).

Cette traction avant dispose du même V6 à 90° PRV (Peugeot, Renault, Volvo) en aluminium que les 604, coupés 504, et Volvo 264. Il n'est pas alimenté par injection mais par carburateur comme chez Peugeot et sans l'allumage électronique adopté sur le coupé 504. Il développe lui aussi 136 ch DIN à 5 750 tr/mn pour une cylindrée de 2 664 cm<sup>3</sup> (88 x 73). La voiture pourrait dépasser 180 km/h. Précisons toutefois que depuis un an environ les techniciens de Peugeot et Renault s'attachent surtout à diminuer la consommation de ce groupe et non pas, bien au contraire, à développer sa puissance. La R 30 sera livrable dès son lancement avec une boîte automatique.

Certes la clientèle intéressée par la R30 ne fait pas passer la sobriété avant toute autre qualité, mais le vent est à l'économie... Le prix de la R 30 serait voisin de 30 000 F.

Jean MISTRAL