

## EQUIPEMENT



Réduire les dimensions ne signifie pas pour les américains renoncer à une certaine forme de confort. Ainsi, la Buick Skylark est-elle livrée en série avec un certain nombre d'équipements que nous rencontrons moins fréquemment de ce côté-ci de l'Atlantique. Citons en vrac un volant réglable, un réglage électrique en 3 dimensions du siège avant (dommage que les sièges conducteur et passager soient solidaires), une radio en série (sans grandes ondes), 4 vitres électriques, une batterie sans entretien, etc. A l'inverse certains gadgets nous laissent sceptiques quant à leur utilité c'est le cas

de cette horripilante sonnerie qui se déclenche chaque fois qu'une porte est mal fermée, cela part d'un bon sentiment, mais en pratique on ne tarde pas à la prendre en grippe. Nous regrettons également l'absence de poignées de maintien et d'accoudoir central arrière. Plus préoccupant, ce rétroviseur intérieur de forme convexe qui donne l'impression que les voitures venant derrière sont plus éloignées qu'elles ne le sont en réalité. Qu'il n'y ait pas de compte-tours sur une telle voiture ne nous gêne guère. En revanche, la lisibilité des différents cadrans, chiffres dorés sur fond clair, n'apparaît guère évidente de même que la montre à minuscules aiguilles. Quoi qu'il en soit, indéniablement la Buick l'emporte sur la voiture française bien que celle-ci soit très correctement équipée. Un mot pourtant de celle-ci quand on fait une voiture à vocation véritablement pratique, on veille à ce que la transformation arrière en break soit rationnelle — celle de la R 30 est grotesque.

### Avantage U.S.A.

## BILAN SONORE

Les idées toutes faites ne résistent pas au sonomètre. Nous pensions que la Buick allait aisément l'emporter dans cette épreuve mais sa victoire est en fait assez étriquée. Si sur accélération brutale suivie de 2 tours d'anneau de Montlhéry à la vitesse maxi, l'américaine s'avère nettement plus silencieuse, en revanche, sur notre circuit étalon sur lequel nous mesurons le Leq (moyenne d'intensité des bruits enregistrés au cours de la mesure) c'est la Renault qui est la plus discrète. Cela s'explique notamment par les chocs de suspension qui sont assez élevés sur l'américaine. Au ralenti, c'est indiscutable

on n'entend pratiquement que le tic tac de la pendule dans la Buick. Il est intéressant de noter de la R30 TX automatique est un peu plus bruyante que la version mécanique essayée dans notre n° 392.

### Avantage U.S.A.



	circuit étalon	bruit maxi	bruit à 130	bruit au ralenti
<b>BUICK</b>	69,6 dB	77,7 dB	73,3 dB	52,1 dB
<b>RENAULT</b>	68,8 dB	81,1 dB	72,5 dB	56,3 dB

## COÛTS DE L'USAGE 100.000 KM EN 4 ANS

Pour établir ce coût de l'usage, nous faisons intervenir la consommation, le coût de l'entretien, nous fiant aux recommandations du constructeur, l'assurance, le coût des pneumatiques ainsi que la dévaluation. Le tout sur 100.000 km parcourus en 4 ans.

En ce qui concerne la consommation, nous établissons la dépense au km sur la base de 40 % ville, 40 % route, 20 % autoroute ce qui correspond approximativement à la moyenne nationale. Ce coût de l'entretien au km est plus difficile à établir. Nous sui-

vons le carnet d'entretien fourni par le constructeur : vidanges, remplacement de bougies, des filtres, etc... en respectant les temps de main d'œuvre prescrits. Ainsi on note que la Général Motors conseille une vidange moteur tous les 12.000 km contre 15.000 à la Renault mais en revanche ne réclame le remplacement des bougies que tous les 48.000 km (cela ne nous semble d'ailleurs guère aller dans le sens de l'histoire qui veut qu'un bon allumage soit facteur d'économie de carburant) contre 15.000 km à la régie Renault. Sur les deux voitures nous excluons les interventions sur l'allumeur, celui-ci étant électronique sur la Buick et du type à capteur magnétique sur la R30.TX automatique. En revanche nous tablons sur 4 jeux de plaquettes de freins avant (+ 2 à l'arrière sur la Renault 30) en 100.000 km soit un de plus que pour les voitures à transmission mécanique. Un jeu de transmissions latérales nous semble également indispensable avant les 100.000 km. Avantage de l'automatisme, on ne remplace pas l'embrayage mais nous pré-

voyons un remplacement de la batterie par précaution avant les 4 ans sur la Renault. Bénéfice de la nouveauté, la Buick qui reçoit en série une batterie sans entretien paraît-il plus fiable que les batteries classiques, ne sera donc pas imposée à ce poste. Bien sûr pour la Buick, le coût de l'entretien est plus élevé en raison notamment du tarif élevé de certaines pièces comme les transmissions latérales qui valent 3 450,56 F hors taxes pour la droite et 3 262,35 F pour la gauche contre 810 F pièce pour la R 30 ! On sait que les tarifs d'assurance dépendent de multiples paramètres. Nous avons donc chisi de tabler sur un contrat destiné à un salarié sédentaire, habitant Paris, avec responsabilité civile au tiers (extension famille, incendie, vol, bris de glace, et défense recours sans bonus ni malus. En ce qui concerne les pneumatiques, nous tablons sur un changement tous les 25.000 km, enfin, nous avons établi, la dévaluation à 75 % en 4 ans pour les deux voitures.

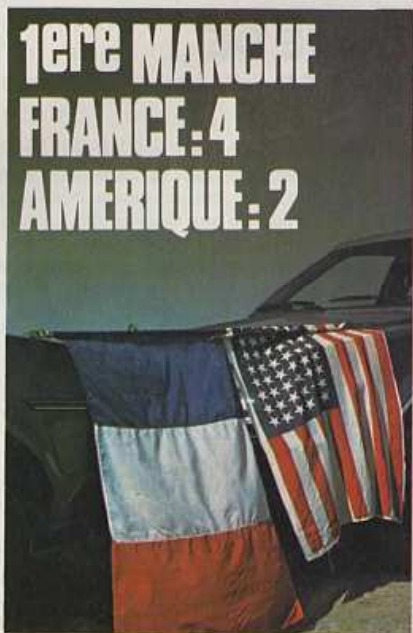
### Avantage France

	carburant au km	entretien au km	Assurance vignette au km	Pneus au km	Dévalua. au km	Coût total au km
<b>BUICK</b>	0,401 F	0,130 F	0,163 F	0,050 F	0,449 F	<b>1,19 F</b>
<b>RENAULT</b>	0,384 F	0,081 F	0,162 F	0,050 F	0,444 F	<b>1,12 F</b>

## APTITUDES URBAINES

S'il ne s'agissait d'un mach nous serions tentés de les renvoyer toutes deux à dos tant il est évident que ces deux voitures ne sont pas du tout à l'aise en usage urbain ne serait-ce qu'en raison de leur gourmandise en carburant. S'il faut trancher, la Renault un peu plus économe, plus vive et surtout se dégageant plus facilement d'une place de stationnement 1,50 m contre 1,92 m emporte cette manche.

### Avantage France





# MATCH FRANCE

# LES «PETITES» U.

Jimmy Carter a fait ses comptes. 200 millions d'américains qui consomment à eux seuls le tiers de l'énergie mondiale produite chaque année, cela ne peut plus durer. D'autant que les pays producteurs se chargent de lui rappeler (et à nous donc !) que le temps du pétrole abondant et bon marché est révolu. C'est pourquoi, le Président des États-Unis, a enjoint fermement aux constructeurs automobiles américains de renoncer à leurs énormes "paquebots" dévoreurs

de carburant. Et pour être plus convaincant, il leur a imposé de respecter des normes de consommation plus sévères chaque année jusqu'à atteindre 27,5 miles par gallon comme moyenne pour la gamme (8,5 l aux 100 km) en 1985, faute de quoi chaque voiture produite serait très fortement imposée. Il faut dire que les constructeurs et la General Motors en particulier avaient anticipé sur le plan Carter et depuis 1974, la GM a investi 3 milliards de dollars pour la







# AMERIQUE

# S DEBARQUENT!

réalisation de sa nouvelle génération de voitures de tourisme : les X cars. La Buick Skylark qui dissimule son aile sous la bannière étoilée est une des représentantes de ces petites américaines que le premier constructeur mondial envisage de construire à 1 million d'exemplaires dès les premiers dix-huit mois et dont 35 000 (15 000 en France) sont destinés à l'Europe dans le même temps. Il faut préciser que si au premier abord cette Buick demeure très américaine d'aspect, un examen

plus poussé réserve des surprises : 4,59 m de long, pour 1,71 m de large, traction avant, moteur V 6 2,8 l monté en position transversale, direction à crémaillère, freins à disques à l'avant, bref, des dimensions, une conception et même un prix très européens. Le match s'imposait donc et c'est à la Renault 30 TX automatique que nous avons confié le soin de défendre les couleurs du vieux continent face à ces nouvelles américaines aux dents longues.





# LES FORCES

# EN PRÉSENCE



## RENAULT 30 TX AUTOMATIQUE

**MOTEUR :** 15 cv, 6 cylindres en V en position longitudinale 2664 cm<sup>3</sup> (88 x 73 mm) 142 ch (102,5 kW) à 5 500 tr/mn - 22,3 mkg à 3 000 tr/mn - rapport volumétrique : 9,2 : 1 - Injection K jetronic, réservoir 67 litres, refroidissement à eau.

**TRANSMISSION :** roues avant motrices, boîte de vitesses automatique à 3 rapports.

**DIRECTION :** à crémaillère avec assistance hydraulique - Diamètre de braquage : 11,4 m.

**FREINS :** 4 disques double circuit, servo-frein, frein de stationnement sur les roues arrière.

**SUSPENSION :** 4 roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV et AR.

**PNEUMATIQUES :** 175 HR 14

**CARROSSERIE :** Berline 5 places, 4 portes et hayon AR - Poids : 1 340 kg. Longueur : 452 cm, largeur : 173,2 cm, hauteur : 143,1 cm - Empattement : 267,1 cm - Voie AV/AR : 144,4 - 143,8 cm.

**PRIX CLES EN MAIN : 59 300 F**

**PRIX EN SUISSE : 22 800 FS.**

**OPTIONS :** peinture métallisée : 1 000 F. Toit ouvrant : 1 500 F. Sellerie cuir : 3 800 F. Conditionneur d'air : 4 500 F. Pneus TR X plus jantes : 880 F.



## BUICK SKYLARK

**MOTEUR :** 13 CV, 6 cylindres en V, en position transversale, 2 835 cm<sup>3</sup> (89 x 76 mm) 115 ch (86 kW) à 4 880 tr/mn 20,7 mkg à 2000 tr/mn. Rapport volumétrique : 8,5 : 1 carburateur Rochester, double corps, allumage électronique, réservoir 53 l, refroidissement à eau.

**TRANSMISSION :** roues avant motrices, boîte automatique à 3 rapports.

**DIRECTION :** à crémaillère avec assistance hydraulique. Diamètre de braquage : 11,7 m.

**FREINS :** disques ventilés à l'avant, tambours à l'arrière double circuit, servo-frein, frein de stationnement sur les roues arrière.

**SUSPENSION :** du type Mac Pherson à l'avant avec barre stabilisatrice à l'arrière, essieu rigide avec bras de réaction et barre transversale, ressorts hélicoïdaux.

**PNEUMATIQUES :** 185 x 13.

**CARROSSERIE :** berline 5 places, 4 portes. Poids : 1 150 kg - Longueur : 459 cm - largeur 171 cm - hauteur : 132 cm - Empattement : 2,66 m - Voies AV/AR : 149,2 - 144,7 cm.

**PRIX : 59 900 F + frais de transport.**

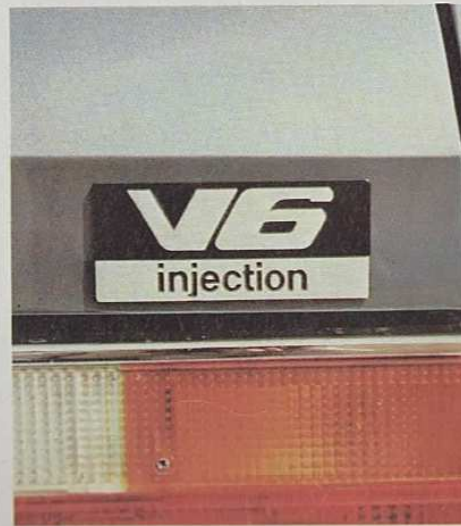
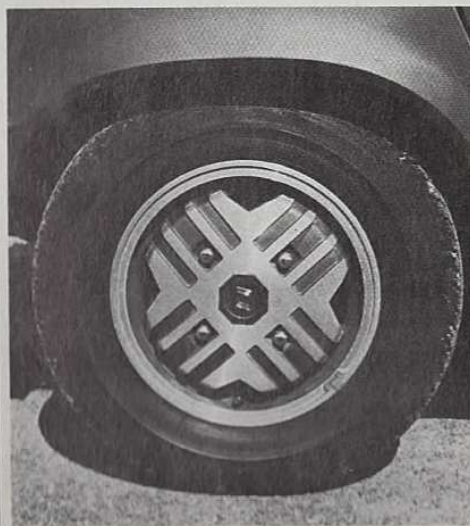
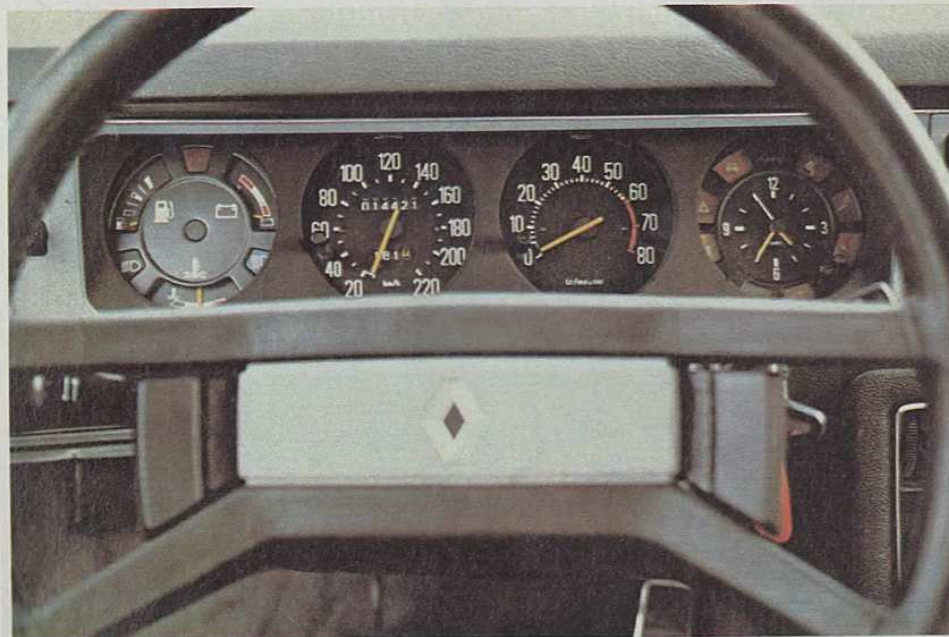
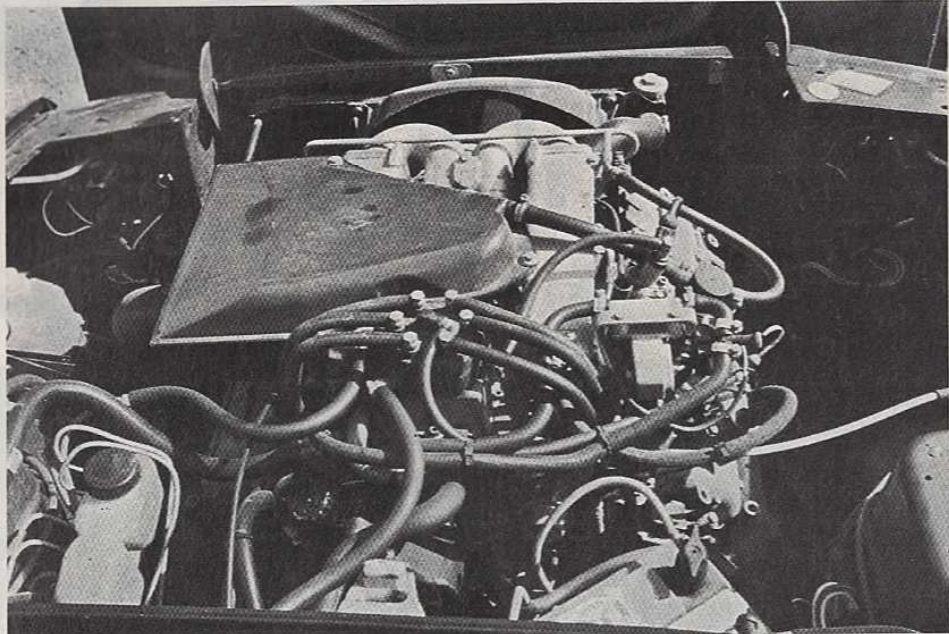
**PRIX EN SUISSE : 19 200 FS équipement Suisse.**

**OPTIONS :** Cruise control : 656 F, air conditionné : 3 563 F ; vitres teintées : 439 F - Pneus Michelin XVS : 1 500 F.



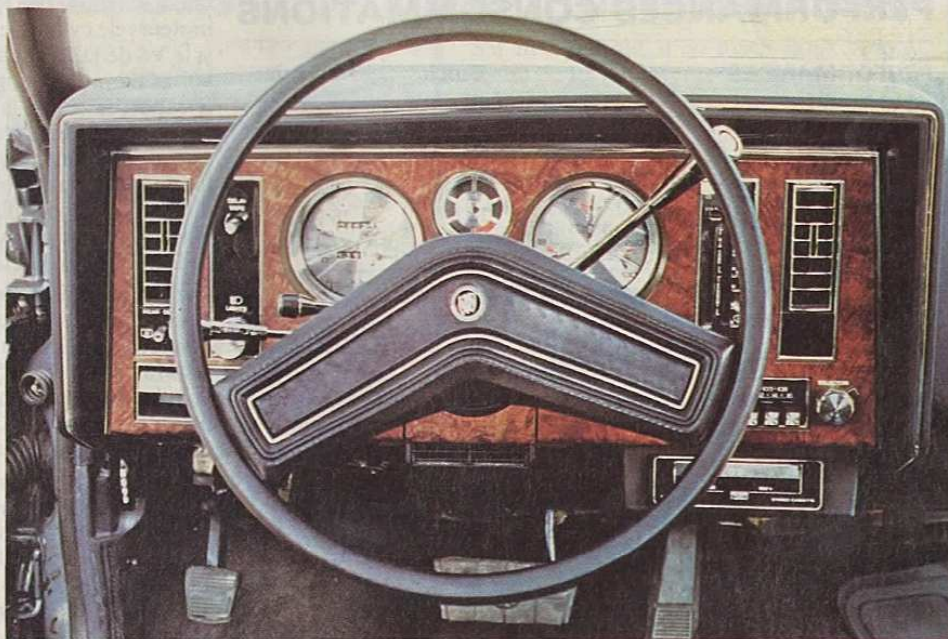
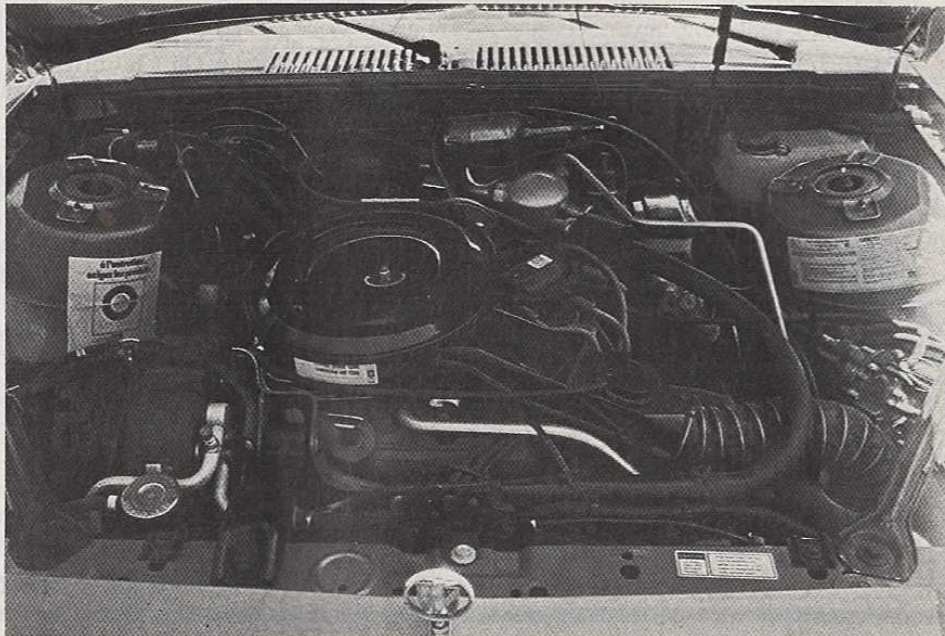


La Renault 30 TX possède l'avantage d'une puissance supérieure ce qui lui autorise de meilleures performances et surtout une nervosité supérieure. L'accessibilité mécanique, sans être un modèle du genre est tout de même meilleure que sur la Buick, encore certain changement de bougie nécessite un outil spécial, fourni avec la voiture bien sûr. La présentation intérieure de la voiture est simplement moyenne, et est plus axée sur l'aspect pratique que sur une recherche du luxe. A noter pourtant que la voiture est munie, en série, de très jolies jantes en alliage.

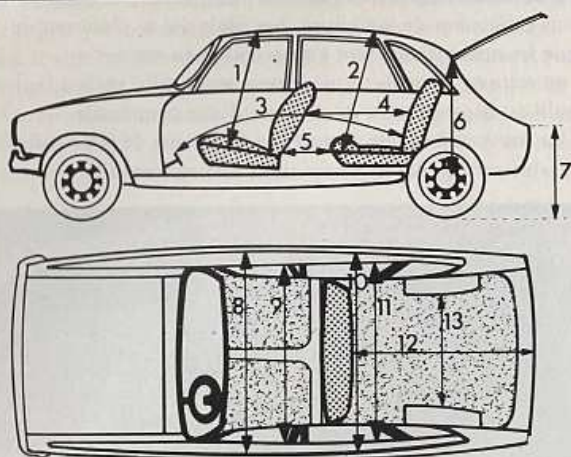




La Buick Skylark est équipée d'un moteur monté en position transversale, ce qui a permis de réduire les dimensions extérieures de la voiture. Les seuls qui se plaignent de cette disposition sont sans doute les mécaniciens, tant l'accessibilité au moteur est mauvaise. Côté présentation, on reste en revanche typiquement américain, mais il faut avouer que cela a du bon et qu'il est bien agréable de disposer d'une commande de réglage de siège électrique. La voiture est munie d'une roue de secours de taille réduite (toujours le gain de place) utilisable sur de courtes distances et à vitesse réduite.







## HABITABILITÉ

La lecture des fiches techniques fait apparaître des dimensions assez voisines, la Buick est plus longue de 7 cm, la Renault plus large de 2 mais pourtant surprise, les français ont mieux su exploiter le volume qui leur était dévolu. Oh ! la différence n'est guère importante et porte surtout sur la largeur disponible aux épaules ou la Renault creuse l'écart. Les passagers arrière déploreront sans doute dans la Buick l'impression d'exiguïté due aux grands appui tête avant qui leur bouchent presque complètement la vue. En ce qui concerne le volume des coffres que nous mesurons au moyen de notre série de valises Delsey, nous avons obtenu 299,5 dm<sup>3</sup> pour la Buick contre 318 pour la Renault (611 banquette rabattue).

### HABITABILITE EN CM

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
<b>BUICK</b>	90	83	186	62,5	25	46	80	144	133	143	132	103	100
<b>RENAULT</b>	88	84	188	72	23	47	82	143	138	145	138	157	104

## Avantage France

### BUICK      RENAULT

Température d'eau	Oui	Oui
Voltmètre	Oui	Oui
Compte tours	Non	Oui
Montre	Oui	Oui
Lunette ar. dégivrante	Oui	Oui
Voyant frein à main	Oui	Oui
Essuie-glace	1 + rhéostat	2 + int.
Feu de recul	Oui	Oui
Feu arrière de brouillard	Non	Oui
Pratique des commandes	Bien	Bien
Climatisation	Bien	Bien
Accès. jauge d'huile	Moyen	Bien
Aisance remplis. huile	Bien	Bien
Accessibilité bougies	Mal	Mal
Accessibilité batterie	Bien*	Bien
Accès roue de secours	Bien	Moyenne
Transformation arrière	Non	Médiocre
Verrouillage central des portières	Oui de l'intérieur	Oui
Essuie phares	Non	Non
Lève vitres électrique	Oui	Oui à l'avant
Condamnation du coffre	Non	Oui
Rétro ext. réglable int.	Oui	Oui
Réglage élect. sièges	Oui	Non
Volant réglable	Oui	Non
Appui-tête arrière	Non	Oui
Bas de porte éclairés	Oui	Non
Avert. ceinture sécurité	Oui	Non
Avert. porte mal fermée	Oui	Non
Radio en série	Oui	Non
Volant de direct. réglable	Oui	Non

\*La batterie est du type sans entretien donc peu importe qu'elle soit ou non accessible.

## PERFORMANCES CONSOMMATIONS

PERFORMANCES	Buick	Renault
1 Vitesse maxi :	170,1 km/h	179,8 km/h
400 m départ arrêté :	18 s 6/10	18 s 3/10
1 000 m départ arrêté :	35 s	33 s 4/10
Reprises : 400 m depuis 40 km/h	15 s 6/10	15 s 9/10
Reprises : 1 000 m depuis 40 km/h	33 s	31 s 4/10

### CONSOMMATIONS A VITESSE STABILISEE en litres aux 100 km

40 km/h	10	10,4
50	9,50	10
60	9,60	9,75
70	10,10	9,65
80	10,60	9,80
90	11,25	10
100	12	10,25
110	12,80	10,75
120	13,90	11,50
130	15,10	12,60
140	16,60	14
150	18,60	15,80
160	19,90	18,30
170	26,40	21,50
180		26

### CONSOMMATIONS

Ville (19 km/h de moyenne)	17,5	16,7
Route (73 km/h de moyenne)	11,22	10,91
Autoroute (120 km/h de moyenne)	12,73	12,07

### DÉPENSE CARBURANT AUX 100 KM (40 % ville, 40 % route, 20 % autoroute)

www.nosrenault30.com	38,48 F	40,13 F
----------------------	---------	---------

On se trouve en présence de deux moteurs de cylindrées comparables mais si le V6 de la Renault forme un angle de 90° et est monté longitudinalement sous le capot, le V6 de la Buick est ouvert à 60° et est monté en position transversale, ce qui constitue une véritable révolution technique outre Atlantique. Cette disposition a permis de gagner de la place, donc du poids, donc de réduire la consommation. C'était le but recherché.

Avec une puissance de 142 ch pour 2 664 cm<sup>3</sup> de cylindrée, la française développe 53,3 ch au litre alors qu'avec ses 115 ch pour 2 835 cm<sup>3</sup> la Buick offre la très sage puissance de 40,5 ch par litre de cylindrée. Cela se traduit par des performances assez quelconques.

170,1 km/h en vitesse maxi sur l'anneau de Monthéry, c'est environ 175 sur route, dans ce cas, l'aiguille du compteur de vitesse oscille entre 180 et 185. La Renault est plus rapide de presque 10 km/h et alors son compteur marque 190/200 km/h pour un régime de rotation de 5 800/6 000 tr/mn. Même rapport de force en ce qui concerne les accélérations où la Buick se contente d'un médiocre 35 secondes au kilomètre départ-arrêté. Avec les deux voitures nous avons monté les régimes manuellement c'est-à-dire 10 km/h plus haut que lors du passage automatique mais nous n'avons noté aucune différence. Il y a quelques années encore, manœuvrer la transmission à la main permettait de gagner quelques dixièmes de secondes, aujourd'hui, les boîtes de vitesses automatiques sont tout à fait au point et font aussi bien leur travail que le meilleur bras humain.

Nous avons mesuré également l'aptitude de ces deux voitures à réaccélérer depuis 40 km/h. Bien entendu en enfon-

çant l'accélérateur la boîte de vitesses rétrograde jusqu'en 1<sup>er</sup> sur la Buick, en 2<sup>e</sup> sur la Renault, ce qui explique que l'américaine tienne la tête jusqu'aux 400 mètres pour la céder au passage des 1 000 m.

En circulation courante, il faut noter l'excellente disponibilité du moteur de la Buick dont le couple de valeur, pourtant inférieure, à celui de la R30, est situé au régime très favorable de 2 000 tr/mn contre 3 000 à la française.

Venons-en maintenant au chapitre essentiel de cette manche : la consommation. Et bien disons tout de suite que les américains ont en partie gagné leur pari, ce qui ne veut pas dire pour autant qu'il ne leur reste pas du pain sur la planche jusqu'aux fatidiques 8,5 l de 1985. Mais les valeurs que nous avons notées sont tout à fait européennes, disons plutôt pour nuancer qu'elles sont du même ordre que celle de la R30 TX qui n'a cependant pas la réputation d'être sobre. Quoiqu'il en soit, l'écart entre les deux voitures, la française alimentée par injection, l'américaine par carburateur, est très faible. Rappelons pour fixer les esprits qu'en mesure urbaine avec une 604 T1 (n° 392), mécanique celle-ci, nous avions obtenu 17,9 litres aux 100 km, plus qu'avec la Buick Skylark. On remarquera même qu'en vitesse stabilisée la Buick devance la Renault jusqu'à 60 km/h. Si on ne se soucie pas des limitations de vitesse les deux voitures atteignent immédiatement des consommations déprimantes et dans ce cas, on est obligé de faire le plein tous les 200 km avec la Buick dont l'autonomie (réservoir 53 l) est notoirement insuffisante.

## Avantage France