

N°186

Rétro
passion

Rétro passion

PETITES ANNONCES GRATUITES



ESSAI AUTO

**TRIUMPH
TR7 1980**



ESSAI AUTO

**RENAULT
30 TS 1976**

SPÉCIALISTE

**2CV MÉHARI
CLUB CASSIS**

PRATIQUE

**LE PRINCIPE DE
LA TRACTION
AVANT**



Cadillac De Ville



Volvo Amazon

www.nosrenault30.com

L 19653 - 186 - F: 4,00 €



N°186 - 4 € - Juin 2005 (DOM : 4,75 €) - Belgique : 4,40 € - Luxembourg: 4,40 € - Suisse : 7,20 CHS - Espagne : 4,60 € - Italie : 4,60 € - Canada: 7,20 -SCA

Renault 30 TS

Bourgeoise mal née



Après l'échec de la Frégate, la marque de Billancourt avait fait une croix sur les voitures luxueuses pour être un constructeur de masse. La sortie de la R 16 en 1965 marquait une étape dans une indispensable politique de diversification. Depuis lors, cette berline très réussie constituait le haut de gamme de la Régie. Au millésime 74, elle était apparue dans une version TX, suffisamment

performante et bien équipée, pour affronter les 504 Ti, DS et des étrangères de plus en plus menaçantes. Bien que jouant dans la cour des 2 litres, la 16 TX demeurait une 1600, subissant la concurrence de modèles plus modernes, comme la Citroën CX. Poursuivant sa politique de diversification, Renault préparait son futur haut de gamme (projet 120) depuis la fin des années 60. Dès le cahier des charges, il

était prévu que partant d'une même caisse on déclinerait deux modèles, un quatre et un six cylindres : les futures 20 et 30.

La première phase de la concrétisation de ce projet arrive au salon de Genève de mars 1975 avec la 30 TS. Cette grande berline est en partie le fruit des accords conclus avec Peugeot en 1966. Ceux-ci ont donné naissance à une filiale commune, la Française de Mécanique et

1976



Présentée au salon de Genève 1975, la Renault 30 TS était la plus grosse voiture de la marque depuis l'Après-guerre. Hélas pour cette grande berline, le succès commercial ne sera pas au rendez-vous et beaucoup verront presque avec soulagement son remplacement par la 25. Ratée ou incomprise, la 30 ? Tentons de le savoir avec 30 ans de recul.

Les quatre optiques ronds de la Renault 30 permettent de la distinguer immédiatement de la 20. La calandre en plastique noir mat ainsi que le support noir des phares seront remplacés par des éléments chromés sur la TX.

De gauche à droite :

Le lot de bord comprenait cette petite trousse d'outils qui est restée en aussi bel état que l'ensemble de la voiture.

Si le tableau de bord manque un peu d'imagination, il est néanmoins assez complet et conforme aux standards de présentation de l'époque. A gauche des jauges, l'interrupteur des phares, pas vraiment pratique.

Les premières Renault 30 sont devenues bien rares. On les reconnaît notamment par l'orifice du réservoir d'essence et les poignées à bouton-poussoir. A compter du millésime 1977, ils sont remplacés par une trappe carrée et des poignées-palette.

Comme sa concurrente 604, la Renault 30 TS arbore fièrement le monogramme « V6 ». A l'époque, il arrivait que d'indélicats personnages s'en emparent pour le recoller sur leur R 12. La classe, non ?

RENAULT 30 TS

à son usine de Douvrin, chargée de produire des moteurs partagés par les deux marques. Parmi les fabrications programmées, on trouve un V6 et V8 dont l'étude est confiée à Peugeot (ce qui dément la version de Renault présentant le PRV comme le fruit d'une étude commune). Volvo a rejoint l'association pour profiter de coûts de fabrication réduits et donner au moteur le nom de PRV (Peugeot-Renault-

Volvo). Malheureusement pour le constructeur suédois qui en rêve pour le marché américain, le V8 est abandonné en 1974 sous l'effet de la crise.

Mauvais départ

Mais entre le lancement du projet 120 et la sortie de la Renault 30, deux événements sont venus modifier la donne. D'abord, l'arrêt

des développements du partenariat Peugeot-Renault qui n'a jamais vraiment enthousiasmé les ingénieurs. Cette décision intervient à l'initiative de Pierre Dreyfus, qui n'a pas apprécié que les dirigeants de Peugeot l'informent seulement la veille du rachat de Citroën. Ensuite, la crise pétrolière, qui porte un coup grave aux fortes cylindrées. De l'avis général, la nouvelle Renault, une 15 CV, arrive à un moment inopportun. Pour ne rien arranger, Peugeot choisit lui aussi le Salon de Genève pour dévoiler sa 604. Le constructeur est revenu sur son engagement de présenter sa grande berline au salon de Paris en septembre, ce qui est certainement une conséquence de la rupture des accords passés. La Renault doit donc partager la vedette avec sa concurrente la plus directe. Rien de tout cela n'est de bon augure pour le succès de l'auto. Lors de sa sortie, la nouvelle 30 est loin de provoquer autant de réactions que la R16 dix ans plus tôt. Cherchant à gagner un nouveau segment du marché, la Régie s'est gardée d'adopter un style novateur. Les formes sont dues à l'équipe de Gaston Juchet, auteur de la 16 ; la parenté de style avec cette dernière est nette et la 30 semble être une R 16 réinterprétée selon les canons esthétiques des années 70. Renault a conservé la formule du hayon qui a fait ses preuves et en fait un argument de vente. Certes, la voiture est la seule de sa catégorie à posséder un AR transformable, faisant passer le volume utile de 400 à 1 400 litres. De là à jurer que c'est un avantage dans ce segment du marché...

La Régie a visiblement conscience de son manque de légitimité en haut de gamme. Cela semble expliquer un prix étudié qui doit, plutôt que la marque de la voiture ou son aspect, emporter la décision d'achat. Valant 37 730 F clé en main à sa sortie, la 30 TS est certes bien plus chère que la CX 2200 (36 920 F) mais bien placée face à la 604 (44 420 F). Face aux étrangères, l'avantage est encore plus net : la Ford Granada Ghia 2,8 l est à 49 990 F, la BMW 525 à 49 618 F, la Mercedes 230-6 à 50 413 F et la cousine Volvo 264 à... 56 727 F. Quant à la cible commerciale, la documentation interne de 1977 révèle qu'il faut cibler en priorité les propriétaires de DS et de 504. Dans les faits, une grande part des acquéreurs seront des clients possédant une R 16.

Bien finie mais pas vraiment luxueuse

La montée en gamme se devait d'être accompagnée d'une ascension de quelques crans dans le luxe. Les chromes sont bien présents mais sans débauche. Quant à l'équipement, il est complet, sans être aussi exceptionnel que le prétend Renault. On trouve notamment en série : lève-vitre électriques à l'AV, condamnation centralisée, ceintures à enrouleurs à l'AV. Il n'est rien de tout cela que ne possède déjà la 16 TX, certes riche. Leurs options sont les mêmes : vitres teintées, toit ouvrant, air condi-



Dans les années 70, posséder la première berline française à moteur V6 était la marque d'un certain statut social... et de revenus suffisants pour remplir le réservoir (67 l). Avec le recul, pourtant, sa réputation de gourmandise mérite d'être tempérée.



Vue de l'arrière, pas facile de distinguer une 30 d'une 20 si ce n'est par ses monogrammes et les feux AR spécifiques, avec leur liseré central à l'aspect chromé.

tionné, sièges cuir ou simili, peinture métallisée et boîte auto.

Néanmoins, l'ensemble a belle allure avec ses garnitures de portes en simili parées de deux joncs chromés, sa sellerie en drap épais (celui des 16 TX), une belle moquette... Quant au tableau de bord, il est certes assez complet et reprend à l'identique les fonctionnalités de celui de la 16 TX. D'un dessin sans la moindre fantaisie, il est entouré d'un plastique bien rembourré qui se veut aussi un argument pour la sécurité passive. Tout cela, sans être très recherché ni d'un luxe évident est, dans l'ensemble, de belle qualité. Toutefois, une CX ou une 604 font aussi bien. Au plan technique, contrairement à la très classique 604, la Renault recourt à la traction avant avec un moteur placé en avant de l'essieu. La suspension est à 4 roues indépendantes mais

on a abandonné les barres de torsion qui ont tant réussi à la 16 au profit de ressorts hélicoïdaux. Probablement pour une affaire de prix de revient, mais on verra que le confort obtenu est comparable. Mais la Renault 30 est surtout attendue pour son V6, premier du genre fabriqué en France et monté depuis quelques mois sur la 504 coupé et la Volvo 264. Oublions un instant la réputation de gouffre à essence qui lui colle au bloc (alu) pour l'apprécier sereinement. Compact car ouvert à 90°, il n'a pas été mis au point sans difficultés, s'agissant notamment de son équilibre. Quoi qu'il en soit, il ne paraît pas étouffer sous le capot où l'énorme gamelle du filtre à air paraît occuper toute la place. Supercarré (88 x 73), il est naturellement à culasses hémisphériques et soupapes en V. Sa cylindrée est aussi raisonnable que sa puis-

sance : 2 664 cm³ et 131 ch à 5 500 tr/mn (136 ch sur la 604). Mais une prise en main vaut mieux que tous les chiffres.

Moteur : agréable avant tout

Quand j'ai entendu la Renault 30 de notre essai arriver, le bruit de son moteur et sa régularité de fonctionnement ont chassé une part de mes a priori. La sonorité typique d'un 6 cylindres laisse imaginer un moteur des plus onctueux. La voiture que j'ai pu essayer est un modèle 1976, soit une des premières Renault 30, une des rares TS survivantes. Son propriétaire, Jean-Marc Lemaitre, animateur du site www.nosrenault30.com, l'a acquise en seconde main avec 144 000 km au compteur et un entretien très suivi. Le moteur, refait dans le passé, paraît dans la meilleure santé comme l'ensemble du véhicule. Ce que l'on constate dès que l'on effleure l'accélérateur. L'impression de couple est réelle, malgré des chiffres modestes : 20,5 mkg à 2 500 tr/min. Ce qui frappe surtout, c'est l'impression d'avoir une grosse réserve de puissance disponible. Ce qui se vérifie dans les dépassements à n'importe quelle allure. La souplesse est cependant moyenne pour un 6 car en reprenant depuis 40 km/h en 4^{ème}, la voiture ne retrouve son aise qu'une fois atteints les 2 000 tours. Passé ce régime, ce moteur, tant décrié, donne toujours envie de mettre le pied dedans et offre un réel agrément. Sur nationale dégainée, la vitesse de croisière est vite atteinte, dans un silence impressionnant. 140 km/h à 4 000 tours. On regrette que la TS n'ait pas été équipée d'une boîte 5 même si le moteur ne donne pas l'impression de mouliner.

Il reste la consommation. « Pas plus de 11 l en conduite normale », assure Jean-Marc Lemaitre. Ce qui ne correspond en rien à la réputation de gourmandise dont on a parlé. Il est vrai que le PRV avait fait l'objet d'un travail de carburation chez Renault en ce sens. D'où

La Renault 30 en collection

La 30 TS est devenue une rareté, tant les premières séries ont été nombreuses à finir prématurément à la casse. La cause est toujours identique : une corrosion endémique. Celle-ci attaque les bas de caisse, les bas d'ailes AV et AR derrière l'arche de roue, les bas de

porte, les joues d'ailes (en particulier sous le bocal du lave-glace), le nez du capot (sous le jonc chromé). Mais la corrosion la plus sournoise attaque autour de la custode, l'eau entrant par les ouïes placées dans l'ouvrant du hayon. Quant au soubassement, il est à inspecter soigneusement. Pour faire actuellement l'expérience de la restauration d'une 30 TS automatique de 1976, Jean-Marc Lemaitre conseille vivement de réserver l'achat à des carrosseries saines. Il rappelle que les pièces de carrosserie, surtout celles qui ne sont pas partagées par la Renault 20, sont introuvables en neuf et que les pièces d'occasion sont souvent en piteux état.

Côté mécanique, les boîtes auto sont peu durantes, tout comme les synchros des boîtes mécaniques qui dépassent rarement 150 000 km. Quant au moteur, il est d'une robustesse à toute épreuve et 300 000 km ne lui font pas peur. Seul point faible : parfois une usure prématurée des culbuteurs.

Alors que leur cote reste très faible (2 500 € pour une 30 en très bel état), c'est le moment de se faire plaisir avec ces autos délicieusement années 70 et parfaitement utilisables sur de longs trajets.



Dans la gamme Renault 1979 on retrouve les modèles 30 TS et 30 TS Automatic.

un montage particulier comprenant un simple corps de 34 ouvert directement par l'accélérateur et un double corps de 35 qui s'ouvre automatiquement. Ainsi, lorsque l'on accélère un peu fort, la dépression dans le simple corps agit, via un tube, sur la membrane commandant l'ouverture des papillons du second carbu. Le système paraît efficace si on ne cravache pas, car à grande vitesse c'est autre chose : les essayeurs de l'époque avaient relevé 27 litres à vitesse maxi (180 km/h) ! A partir du millésime 1977, le second carbu se verra remplacé par un simple corps dans le but de réduire la consommation. La puissance tombera à 125 ch mais en connaisseur des 30, Jean-Marc Lemaitre affirme que cette baisse est pratiquement imperceptible dans la conduite.

Pure autoroutière

La suspension est à la hauteur du confort offert par la 16, référence du genre, et aidée par des sièges moelleux sans grand maintien. Joint au silence de l'auto et à sa puissance, c'est une dévoreuse de kilomètres. La tenue de route de la Renault 30 TS paraît saine. La prise de roulis est tout de même assez importante en virage serré, malgré les barres anti-dévers à l'AV et à l'AR (22,5 et 19 mm). Trop petit, mon ami ! « Quand on la brusque vraiment, le train avant commence à glisser, c'est typiquement une traction avant », précise Jean-Marc Lemaitre qui en a fait l'expérience. Ce qui est facile à deviner tant la conduite laisse une impression de lourdeur sur l'avant du véhicule (65 % du poids + moteur devant les roues). La conception du train avant y est aussi pour quelque chose. Que l'on tente un démarrage canon au feu rouge et on fait cirer les pneus à coup sûr tandis que le nez se lève franchement ! La sous-dimension des pneumatiques n'arrange rien : (175 x 14) et

80 de hauteur, ce qui, de plus, nuit à l'esthétique de la voiture. Ce défaut sera gommé sur la TX disponible avec des roues TRX de 15.

Le freinage, lui, a été mieux calculé. Equipée de quatre disques et de doubles pistons à l'AV, la 30 offre un freinage puissant, bien assisté, mais qui occasionne une forte plongée de l'avant en cas d'arrêt brusque. Quant à la direction, rien à redire sur sa précision et sa douceur, ni sur le volant dont la tenue en main est agréable.

Trente ans après la sortie de la Renault 30, cet essai dément les principales critiques qu'a pu essuyer l'auto. Sa conduite se révèle étonnamment moderne et on a l'impression de l'avoir toujours connue au bout du premier kilomètre. Son comportement comme son moteur sont ceux d'une autoroutière. Spacieuse, silencieuse, bien suspendue, pas si gourmande qu'on le dit, elle n'avait pas à rougir face à la concurrence. La clientèle lui a d'ailleurs réservé un bon accueil : 17 474 ex. produits en 1975 et 32 485 en 1976. Mais par la suite, les ventes s'effondreront régulièrement pour chuter à 2294 en 1983 et faire de l'auto un échec commercial.

Comment l'expliquer ? Sa ligne, vite démodée, l'a sans doute desservie. Mais la caisse d'une BMW série 5 qui faisait tant rêver dans les chaumières, était-elle plus moderne ? L'arrivée de la Renault 20 en 1976 n'a pas dû arranger la situation. Sous motorisées, sous-équipées, les premières versions de cette auto partageant la carrosserie de la 30 ont certainement nuit à l'image haut de gamme de celle-ci. Les difficultés à la revente feront le reste. L'essai de cette première version de la 30 montre que sa réputation désastreuse est injustifiée. Avec le recul, on voit qu'elle n'est affligée d'aucun défaut majeur sans pour autant faire preuve de qualités exceptionnelles. En somme, elle apparaît comme une auto de compromis là où pour

s'imposer dans ce segment, une Renault aurait sans doute dû être plus radicale.

Texte et photos : Sébastien Hobbels

Fiche technique Renault 30 TS 1976

Moteur

Type 112	
6 cylindres en V à 90°	
Placé longitudinalement en avant de l'essieu avant	
Alésage x course	88 x 73 mm
Cylindrée	2664 cm ³
Puissance réelle	131 ch DIN à 5500 tr/min
Puissance fiscale	15 CV
Rapport volumétrique	8,65 à 1
Couple maxi (DIN)	20,5 m.kg à 2500 tr/min
Distribution	
Vilebrequin 4 paliers	
Un arbre à cames en tête par rangée de cylindres	
Entrainé par chaîne simple et culbuteurs	
Soupapes en V	
Graissage par pompe à huile à engrenages	
Refroidissement par circuit hermétique	
Radiateur, pompe à eau, thermostat	
Alimentation	pompe à essence mécanique AC
Carburateurs	Solex 34 TB IA et Solex 35 CEEI
Allumage par allumeur et bobine Ducellier	

Transmission

Traction avant	
Roues indépendantes motrices	
Transmission	arbre à joints tripode
Direction	assistée à crémaillère
Diamètre de braquage	11,40 m
Boîte de vitesses	4 rapports
Direction	
à crémaillère assistée (3,25 tours de volant)	

Suspension

Avant	
par ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis	
Et amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet	
Arrière	
ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis,	
Amortisseurs hydrauliques à double effet	
Freins à disques ventilés à l'avant et pleins à l'arrière	
Servo frein Mastervac	
Batterie	12 V 250/50 Ah

Poids/dimensions/performances

Roues en tôle emboutie	
Jantes	5 1/2 14
Pneumatiques	175 HR 14
Poids à vide	1340 kg
Poids total en charge	1740 kg
Longueur	4,52 m
Largeur	1,732 m
Hauteur	1,431 m
Empattement	2,67 m
Voies AV/AR	1,444 m/1,438 m
Vitesse maxi	183 km/h
Consommation (UTAC)	
à 90 km/h 8,7 l, à 130 km/h 12,3 l.	
Prix en 1976	42 200 F clés en main
Cote en 2006	de 600 à 2500 euros



Le V6 PRV est à l'aise dans son compartiment et paraît plutôt accessible dès que l'on a déposé l'énorme gamelle du filtre à air. Au détriment de la puissance mais au bénéfice de la fiabilité, le ventilateur tourne en permanence.

Héritage de la Renault 16 TX, la commande de lève-vitres est implantée au centre de la planche de bord.

Les garnitures de porte beige tabac, sont réalisées dans un plastique de belle qualité souligné de deux baguettes chromées. Ce coloris peut étonner avec la carrosserie bleu métal (réf. 412) mais l'intérieur bleu était également disponible avec cette teinte.