



www.nosrenault30.com

RENAULT 30 TS

BANCS D'ESSAI: CITROËN GS X2/FIAT 133

l'auto-journal

PARAIT LE 1^{er} ET LE 15 DU MOIS - N°6 - 1^{er} AVRIL 1975 - PRIX: 5 F

HOMME **N°7**



LA R 30TS

**PEUGEOT/RENAULT
C'EST LA GUERRE!**

LA PEUGEOT 604



Belgique : 45 FB - Suisse : 4 FS - Italie : 850 L - Espagne : 70 P
Maroc : 5,8 DH - Tunisie : 500 Mm - Algérie : 5 DA - Canada : 1 D 30.

LE PRIX DE REVIENT DE VOS VACANCES 75

GENÈVE : LA GUERRE ÉC

DEUX nouvelles voitures françaises au Salon de Genève ! Nos amis suisses ne s'attendaient pas à pareille aubaine. Et les intéressés n'ont pas lésiné ; en ces temps difficiles, ils n'ont pas joué la facilité : visant au sommet, Renault et Peugeot ont abattu en même temps leur plus belle carte, la R 30 et la 604.

Certes, ces deux gros modèles étaient attendus ; dotés du même moteur 15 CV 6 cylindres PRV (Peugeot-Renault-Volvo), ils ont été mis au point parallèlement pour faire leur apparition en 1975, mais à six mois d'intervalle ; la R 30 en mars, la 604 en septembre. Or, la guerre a éclaté à Genève.

Que s'est-il passé ?

On ne peut pas dire qu'une harmonie exemplaire règne entre Renault et Peugeot depuis que ce dernier a pris la barre chez Citroën. Si la collaboration technique se poursuit entre les deux associés (et comment pourrait-il en être autrement ?), leur rivalité commerciale, admise et prévue, prend un ton de plus en plus âpre. Soit dit en passant, la clientèle française peut se féliciter d'avoir affaire à des ensembles concurrents ; à tous égards, une telle formule est préférable à la constitution du bloc unique et monstrueux dont rêvaient certains idéologues et doctrinaires qui se disent, d'autre part, hostiles à tout monopole...

Quoi qu'il en soit, la tension semble croître. Ainsi chez Peugeot, quelques-uns se sont étonnés de voir la Régie diffuser prématurément, bien avant Genève, des informations relatives à la R 30, au moment même où Citroën (contrôlé par Peugeot) recevait une distinction pour sa CX. De là à parler de geste inamicale...

SELON le calendrier établi par les deux associés, Peugeot devait commercialiser sa 604 au début de septembre. Mais une conférence d'état-major tenue le 7 mars au siège de la société, avenue de la Grande-Armée à Paris, a décidé brutalement qu'il était utile de faire connaître officiellement ce modèle (présenté ici à nos lecteurs le 1^{er} mars) le plus tôt possible. Un camion bâché transportant la 15 CV de Sochaux est parti peu après à destination de Genève. Ainsi R 30 et 604 sollicitaient en même temps l'intérêt du public... Les hostilités étaient ouvertes.

Si, contrairement à ce qui avait été prévu, Peugeot prend position dès le prin-

temps, c'est pour retenir l'attention d'une clientèle qui aurait pu, d'ici au mois de septembre, se laisser attirer par d'autres modèles...

Il est évident que désormais certains de ceux qui se tournent d'habitude vers Mercedes ou BMW vont songer à la 604 qui offre, pour un prix inférieur, une habitabilité et une finition intéressantes avec, rappelons-le, une transmission et un style classique l'un et l'autre, comme ceux des berlines allemandes.

De toute façon, une partie des utilisateurs de 504 s'orientera tout naturellement vers la 604, voiture sans surprise comme sans audace.

De son côté, la R 30 attirera des propriétaires de R 16 : elle est pratique et de ligne moderne mais il ne manque pas d'automobilistes pour estimer que la formule semi-utilitaire convient mal à une grande berline luxueuse.

EN prenant position dès maintenant, Peugeot est à même de prospecter la clientèle des chefs d'entreprise (à commencer par ses fournisseurs) et de l'administration (ministères, préfectures) que Renault a déjà attaquée. R 30 et 604 se disputent ainsi un marché dominé traditionnellement par Citroën. Nous verrons des ministres, des préfets, des présidents directeurs généraux troquer leur DS pour une R 30 ou une 604 qu'ils pourront préférer à une CX.

A la vérité, si Peugeot a abattu si vite ses cartes, s'il ne veut pas se laisser distancer par Renault, c'est parce que les deux marques visent l'une et l'autre les propriétaires de Citroën qu'elles aimeraient très vite attirer chez elles.

La CX produite à quelque 350 unités par jour, se vend bien mais cette voiture intelligente ne peut satisfaire les fidèles de la DS (les jours de celle-ci sont d'ailleurs comptés) qui rêvent d'autre chose, par exemple d'un moteur six cylindres, d'une boîte automatique, d'une direction assistée. N'oublions pas que la CX est une quatre cylindres à boîte mécanique et que sa direction assistée n'est pas encore livrable. On ne peut pas reprocher à Citroën d'avoir conservé, en l'améliorant, son quatre cylindres éprouvé. On peut s'étonner, en revanche, qu'il se prive de l'automatisme ; celui-ci représente sur une 11-12 CV un atout utile en France, indispensable sur des marchés plus évolués. Ainsi en Allemagne les grandes berlines en sont très souvent équipées.

LA R 30 et la 604 offrent l'une et l'autre ces caractéristiques et ces perfectionnements ; elles vont s'attaquer au « vivier » représenté par les Citroënistes exigeants, vivier d'autant plus précieux que ni Renault ni Peugeot ne peuvent, dans les circonstances actuelles, espérer vendre un nombre élevé de leurs 15 CV : chaque client sera le bienvenu.

Ainsi, s'affrontant en une période difficile pour diffuser leur modèle le plus coûteux, Renault et Peugeot vont se tourner vers le marché de Citroën : la DS 23 était, jusqu'à maintenant, à la pointe de la production française. En fait, au-delà de l'affrontement commercial entre deux marques, c'est la situation de la troisième qui se joue.

La partie n'est pas symétrique. Grignoter Citroën, c'est gênant pour Peugeot, c'est bénéfique pour Renault. La Régie vise d'abord, et sans trêve, Citroën. Elle ne s'attaque pas de front à Peugeot, solide, bien assis et qui, après tout, demeure son associé en même temps que son rival. Mais elle accentue sa pression sur Citroën que Peugeot soutient, on le sait, à bout de bras. Il est surprenant que Peugeot, installé quai de Javel ne fasse rien pour s'opposer à cette stratégie.

Les nouveaux patrons de Citroën ont réussi à rallier à eux même les collaborateurs de l'ancienne direction, les fidèles de Pierre Bercot. Ils adoptent le style de la maison, semblant même se laisser séduire par ceux qu'ils ont en réalité absorbés. La confiance revient. L'avenir s'éclaircit. Mais pendant ce temps-là, Renault s'attaque à des éléments de valeur qui ne restent pas tous insensibles à ces appels. Qu'on en juge plus tôt.

DEJA, la Régie a enrôlé sous son patronage 125 (je dis bien : cent vingt cinq) agents Citroën.

Et ce n'est pas tout. La direction commerciale de Renault, inlassable et vigilante, continue d'attirer à elle les meilleures individualités du réseau au double chevron. Elle en a déjà recruté beaucoup. Elle vient de s'assurer le concours du directeur de Citroën pour l'Allemagne, Daniel Goeudevert, agrégé d'allemand de 33 ans, brillant et actif. Il avait montré son efficacité en Suisse avant d'être nommé, l'été dernier, à Cologne. Il appartient maintenant à l'équipe commerciale Renault, déjà riche en animateurs.

Autre départ troublant : le chef stylist

LATE EN PAYS NEUTRE !

de Citroën, Robert Opron, responsable en particulier de la GS et de la CX, vient de rallier les rangs de Renault. C'est une recrue de qualité.

L'hémorragie continue. La Régie mène à bien son opération « presse-citron ».

Mais, dira-t-on : pourquoi ces personnalités abandonnent-elles leur maison alors que celle-ci, prise en main par une firme sérieuse, paraît sauvée ?

Parce que la plupart des éléments de valeur et de caractère qui ont longtemps souffert de l'aveuglement de l'ancienne direction, attendaient de Peugeot un coup de barre et des coups de hache : l'élimination des médiocres et des courtisans. Or, les courtisans, ralliés, restent en place. Certains anciens fidèles de Pierre Bercot se pressent aujourd'hui autour de Georges Taylor, nouveau patron venu de chez Peugeot. Alors, l'amertume au cœur, beaucoup s'en vont parmi les plus brillants. Et ils savent où aller...

QUE l'on me comprenne bien. Je sais la tâche inhumaine que doit accomplir la nouvelle direction du quai de Javel. Je n'ignore pas tout ce qu'elle doit redresser, en particulier dans le domaine de l'organisation et de la finance. J'ai la plus grande estime pour Georges Taylor que l'on a vu à l'œuvre chez Peugeot. Mais j'avoue que je ne comprends pas très bien sa politique à l'égard des hommes. Certes, il a su redonner courage aux anciens de la marque qui, à travers les moments difficiles, sont restés attachés à la maison qu'ils aiment. Malheureusement, il a dû accepter aussi l'homme bien calculé des médiocres qui avaient contribué par leur docilité à l'effondrement de Citroën. Ceux-là commencent à relever la tête... quand ils ne l'inclinent pas devant leur nouveau maître. Georges Taylor a adopté une politique prudente : il s'imprègne de l'esprit Citroën. Mais ne sous-estime-t-il pas la gravité de certains départs ? Le quai de Javel peut-il vraiment se permettre cet affaiblissement continu ?

Fallait-il ainsi temporiser, se concilier à la fois les vrais fidèles et les opportunistes, ou bien fallait-il rénover, choisir, retenir les plus agissants ? On a le droit de se le demander. L'avenir tranchera.

D'ici là, Renault tranche à sa façon et se frotte les mains.

G. Guérintraud



■ Ce matin, sous la grisaille d'un hiver tardif, Genève s'est réveillée à l'heure française. En effet, deux grandes vedettes venues de notre pays jouent à bureaux fermés sur la scène du célèbre théâtre automobile local.

L'une, la Renault 30 TS dont la venue était annoncée depuis longtemps espérait bien monopoliser l'attention des spectateurs. En dernière minute, la Peugeot 604 a franchi le Jura (Sochaux n'est pas loin) et joue les trouble-fêtes. Chacun peut apprécier cette manière de comprendre une association qui de jour en jour se transforme en concurrence sauvage. Nous y voyons pour notre part la preuve du retournement total des alliances au sein de la construction française. Désormais Peugeot et Citroën font bloc contre Renault qui s'est assuré, ces derniers temps, 40 % du marché français à lui seul.

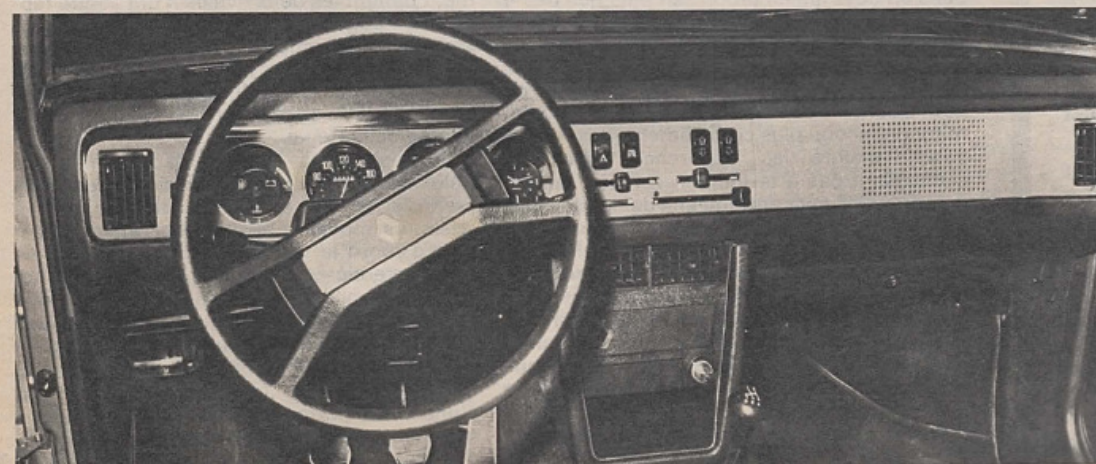
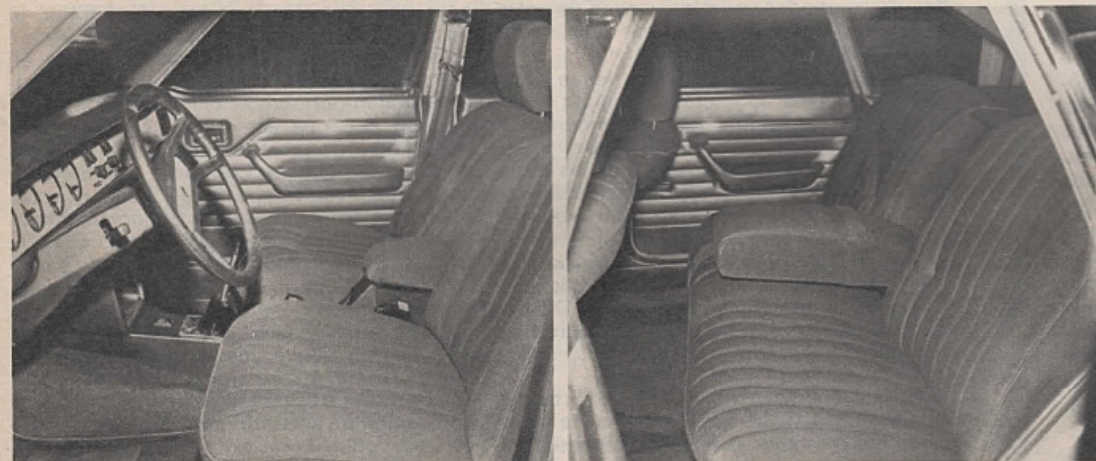
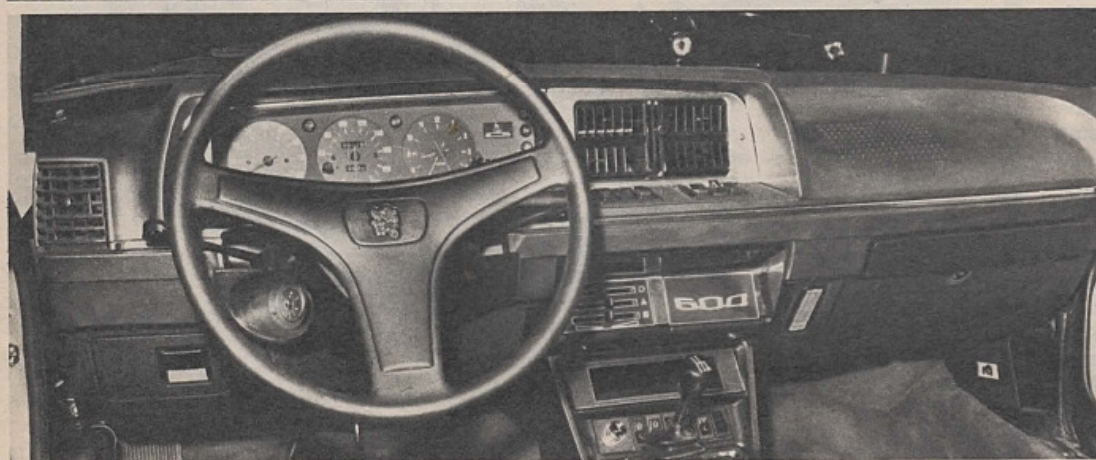
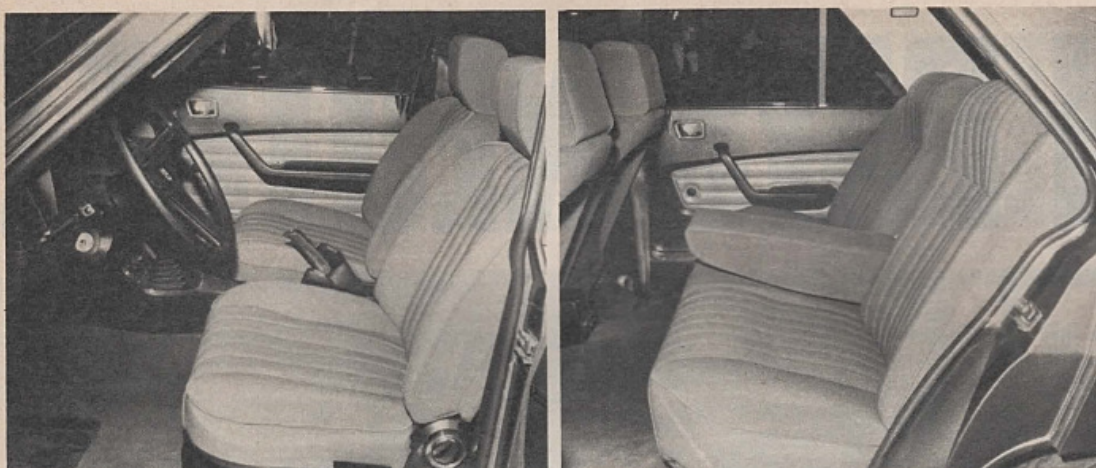
L'autre événement du jour, est la sortie simultanée de deux grosses voitures de haut de gamme à moteur 6 cylindres, construites dans un pays qui ne produisait plus que des 4 cylindres depuis la disparition de la 15-six Citroën. Après avoir examiné longuement la Peugeot pratiquement à l'état de prototype, puis la Renault déjà assemblée en série, on peut aisément démontrer qu'elles sont finalement beaucoup plus complémentaires que rivales : malgré les apparences elles ne s'adressent pas à la même clientèle. Certes, le moteur V6 est commun aux deux nouvelles venues, mais, chacune a gardé jalousement la philosophie propre à la marque. La Renault 30 TS se présente avec une ligne moderne de R 16 affinée et garde son hayon arrière, sa banquette repliable en plusieurs positions suivant les utilisations. C'est bien entendu une traction avant à moteur en porte-à-faux fidèle à la technique R 12. Les quatre roues sont indépendantes, à grand débattement, mais les barres de torsion ont été abandonnées au profit de ressorts hélicoïdaux aussi

flexibles. Rappelons que le moteur de 2 664 cm³ développe 131 ch DIN et que pour une longueur hors tout de 4,52 m, le poids en ordre de marche est de 1 320 kg.

La Peugeot 604 peut être considérée au contraire comme une très classique limousine plus importante et plus luxueuse que la Renault. Sa ligne est réussie dans un style très différent, moins aérodynamique mais plus impressionnant. Elle garde l'architecture de la 504 avec quatre roues indépendantes et un pont arrière suspendu. Sa longueur hors tout atteint 4,72 m soit 20 cm de plus que la Renault et son poids est donné pour 1 480 kg ce qui fait une masse respectable. La puissance du moteur est de 136 ch DIN à un régime un peu plus élevé que la R 30. Dans les deux cas on trouve une direction à crémaillère assistée, quatre freins à disques dont deux ventilés à l'avant, un réservoir d'essence en position de sécurité, quatre phares à iode et une option boîte automatique. Visuellement parlant les deux rivales n'ont aucun rapport, la Peugeot s'adresse à une clientèle plus sérieuse, plus officielle ; la Renault cherche des conducteurs plus jeunes, amateurs de solutions d'avant-garde. Il y aura aussi certainement une différence de prix à l'avantage de la voiture de la Régie.

En dépit de sa situation géographique, le Salon de Genève n'est pas réservé aux seuls Français et les étrangers lui ont réservé quelques modèles absolument inédits. C'est tout d'abord la General Motors qui sort en toute première vision la Vauxhall « Chevette », première étape d'un modèle au destin mondial puisque à quelques détails près il doit être fabriqué ultérieurement par Opel en Allemagne, par Chevrolet aux Etats-Unis, au Brésil et même au Japon par Isuzu. Il s'agit d'une deux portes à pont arrière classique mais avec un hayon arrière et des formes aérodynamiques. Si Chevrolet décide vraiment de

suite page 20



PEUGEOT 604

■ Les sièges pourvus d'appuie-tête peuvent être livrés avec sellerie tissu ou cuir. A l'arrière le dossier remonte assez haut. La place pour les jambes sera améliorée par le creusement des dossiers de sièges avant. Les portières pourvues de serrures classiques rappellent celle des 504, mais les quatre glaces sont commandées électriquement. Sur le modèle exposé à Genève les ceintures restent classiques. Sur la planche de bord qui rappelle un peu celle des B.M.W. les trois cadrans sont groupés derrière une vitre commune. Cette planche de bord englobe les aérateurs centraux. Le volant comporte trois larges branches. De part et d'autre de la planche de bord deux aérateurs complètent la climatisation. Un emplacement radio est évidemment prévu, de même que le logement du haut-parleur à droite de la planche de bord mais, il ne semble pas possible de faire une installation stéréo dans les portières. Pour le rangement, à droite nous trouvons une boîte à gants fermant à clef complétée par une autre, à couvercle également, côté conducteur. Une lampe de lecture est aussi prévue côté passager. Sur la console centrale sont situées les commandes de lève-vitre à côté de l'allume-cigarettes.

RENAULT 30 TS

■ D'origine, les sièges sont en tissu mais sur option ils peuvent être garnis de simili ou encore de cuir. Entre les deux sièges avant se trouve un petit accoudoir. Comme sur la Renault 16, la banquette arrière peut occuper plusieurs positions augmentant la capacité du coffre à bagages. Les portières sont pourvues d'un système de verrouillage électromagnétique commandé par un nouveau type de barillet à clef cylindrique. Mais seules les glaces des portières avant sont à commande électrique. Les ceintures de sécurité sont à enrouleur. La planche de bord ne semble pas avoir fait l'objet d'une très grande recherche bien qu'elle soit très complète. Le volant lui-même ne ralliera pas tous les suffrages et rappelle quelque peu celui des premières 504. L'aération semble bien répartie avec deux bouches latérales et deux centrales situées au-dessus de l'emplacement radio. L'emplacement haut-parleur figure sur la planche de bord, il ne semble pas qu'il en soit de prévu dans les portières. Côté passager, la large boîte à gants ferme à clef, des objets peuvent également être déposés dans un petit vide-poches situé sur le pontet central. Le levier de frein à main est placé entre les deux sièges.