

l'auto-journal

1^{er} SEPTEMBRE 1982 - N°14/15

NUMERO SPECIAL 25 F

SALON

TOUTES LES
VOITURES DU
MONDE

83



LES
BANCS
D'ESSAI

TOUS LES PRIX

www.nosrenault30.com

BELGIQUE 200 FB · SUISSE 12 FS · ITALIE 5 000 L · ESPAGNE 375 Ptas · ALGERIE 25 DA · MAROC 28 DH · CANADA \$ 5.95

HOWIE 

014 015 25 F

■ Pour Renault, champion du turbo, il était naturel de marier au plus vite son diesel moderne avec la technique de suralimentation. Cette expérience a été menée à bien sur la 30 et nous assistons ainsi, après la 20 et après la 18, à la troisième étape de la « dieselisation » de la gamme. Il fallait aussi, préserver la 30, plus ou moins en péril.

QUALITÉS

- Puissance
- Niveau sonore
- Consommation
- Bonne direction
- Tenue de route
- Voiture confortable

DÉFAUTS

- Trop de poids
- Caisse ancienne
- Plongées en freinage
- Pas de volant réglable
- Prix plutôt élevé



Renault 30 TD

■ Pour Renault, le choix du premier modèle à équiper était évident : la 30, frappée par la crise, avait besoin d'une version économique pour maintenir ses cadences. En fait il s'agit d'une question de finition puisque les carrosseries de la 20 et de la 30 ne présentent que des différences de détail.

Le moteur diesel Renault conserve sa cylindrée d'origine de 2 068 cm³ mais grâce au turbo la puissance augmente de 22 ch DIN soit 85,5 ch. De même le couple progresse beaucoup et atteint son meilleur niveau au régime très intéressant de 2 000 tours. Sous le capot le turbo monté très haut est parfaitement accessible et on insiste beaucoup sur la présence, pour la première fois sur un diesel de tourisme, d'un échangeur de température qui permet de refroidir les gaz d'admission. La boîte conserve ses cinq vitesses et, en cinquième, on obtient 36 km/h par 1 000 tours. De belles jantes en aluminium sont montées en série avec des pneus plus gros de 175 x 13. Tout le reste de la voiture est conforme à la 30 TX avec un équipement tout à fait complet. Le poids en ordre de marche dépasse tout de même légèrement 1 300 kilos soit 220 kilos de plus que la 18 diesel, une différence lourde de conséquences !

Sur l'anneau de Montlhéry, la 30 turbo D a atteint 156 km/h c'est-à-dire la même vitesse que la 18 D. Toujours par rapport à la 18 les gains en accélérations ou en repri-

ses ne dépassent pas 5/10 de seconde en moyenne ce qui est peu important. La voiture ne manque pas de puissance mais, sur la route, sa vivacité est gênée par un poids trop élevé. La boîte de vitesses a été améliorée l'année dernière ; sa synchronisation est correcte mais elle accuse quand même son âge surtout si on la compare à celle de la Renault 9, beaucoup plus agréable. Au contraire l'étagement est très satisfaisant avec une quatrième que l'on peut monter à 130 km/h au compteur et une cinquième qui fait preuve d'une belle endurance. Tous les chiffres de consommation obtenus sont peu élevés. A 75 km/h de moyenne nous avons mesuré un très intéressant 6,45 litres tandis que durant l'essai routier la dépense n'a pas excédé 7,4 litres à 98 km/h. A allure moyenne l'autonomie est de l'ordre de 850 km grâce au réservoir de 76 litres de gazole.

Même avec des pneus très ordinaires (Michelin XZX) la tenue de route de la 30 turbo D ne pose aucun problème aux vitesses atteintes. En ligne droite la tenue de cap est très facile tandis qu'en virages la voiture s'incline encore pas mal tout en gardant une adhérence suffisante. La direction est très bien assistée et se fait oublier en toute circonstance. Elle est assez directe mais n'exige que peu d'efforts. De même le confort de suspension est toujours réel, le léger durcissement de l'avant ne se

sent guère, même sur de très mauvais revêtements.

Depuis quelque temps le niveau sonore des diesels a fait des progrès considérables mais, là aussi, le turbo apporte quelque chose de plus puisqu'il joue le rôle de pot d'échappement supplémentaire. La 30 est donc particulièrement bien placée et, sauf lors de démarrages à froid, il est vraiment impossible de déceler à l'oreille la présence d'un diesel sous le capot.

Pour l'habitabilité et le confort des sièges, nous ne ferons pas de nouveaux commentaires, cette caisse ancienne est en effet largement répandue, avec des mécaniques très diverses. Précisons tout de même que les sièges sont spécialement bien dessinés mais que la transformation éventuelle de l'arrière, compliquée et incomplète, se trouve définitivement périmée. Autre avantage non négligeable, les démarrages du

moteur sont instantanés à chaud et après une dizaine de secondes seulement de réchauffage à froid. Le freinage demeure sans histoire, puissant et progressif avec toutefois une plongée beaucoup trop importante sur l'avant lors des coups de frein énergiques. La suppression des disques à l'arrière ne se fait guère sentir.

En dépit de son confort supérieur la 30 turbo D ne parvient pas à faire oublier la 18, dotée du même moteur. En effet ses performances sont seulement équivalentes alors que sa consommation n'est comparable que jusqu'au 90 km/h pour s'élever ensuite nettement. Nous attendions un peu mieux du turbo mais la voiture est trop lourde ou bien le moteur est à court de cylindrée. Fait à noter, la diesel turbo n'est pas vendue plus cher que la 30 TX à essence, il est rare qu'une surprime ne soit pas exigée pour un diesel.

VITESSE MAXIMALE
156 KM/H

1 000 M DEPART
ARRETE : 36,1 S

**CONSUMMATION
ECONOMIQUE**
8,1 L AUX 100 KM

**DIMENSIONS
INTERIEURES**

Largeur aux coudes à l'avant : 144 cm. Largeur aux coudes à l'arrière : 145 cm. Garde au toit à l'avant : 93 cm. Garde au toit à l'arrière : 85 cm. Place pour les genoux à l'arrière : 14-41 cm. Volume utile du coffre à bagages : 407 dm³.