

*...sans l'entrée de Volvo en 1971 dans le programme des V8 et V6, il n'est pas établi que Peugeot et Renault aient persévéré en direction de moteurs de ces types...*

tiques. À Billancourt les réactions furent vives à l'annonce de ce qui fut ressenti comme une trahison. Et voilà que Peugeot remettait ça ! À partir de là, bien qu'elle ait déjà produit quantité de résultats positifs (l'usine de moteurs de Douvrin la Basé, l'usine PRV, la carrosserie Chausson, la carrosserie Brissonneau et Lotz, l'usine de boîtes de Ruitz, des centaines de brevets déposés), l'association Peugeot-Renault aura du plomb dans l'aile.

Il était entendu que le fameux V6 tant attendu serait présenté à la fois dans la R30 et la 604 au Salon de Paris en octobre 1975. Mais Peugeot, ayant des reproches à faire à Renault, décida de prendre les devants en montant le V6 dans ses jolis 504 coupé et cabriolet. Ce qui permettait, en plus de relancer l'intérêt pour ces modèles, de pratiquer un ultime test dans des voitures de petite diffusion avant de commercialiser le V6 dans la grande berline. Renault n'entendit pas de cette oreille pareil accroc au contrat. La mise en commercialisation prématurée du V6, même dans des voitures de petite diffusion, ne devait pas rester sans réaction de sa part. La R30 étant presque prête, elle sera en repréailles présentée précocement au Salon de Genève en mars 1975. Ne pouvant pas faire autrement que de réagir à son tour, Peugeot y présenta aussi sa 604. Mais celle-ci, contrairement à la R30, était loin d'être finalisée et c'est bien la Renault seule qui tint la vedette en pays helvète. Elle la tint d'autant plus, que contrairement à la Peugeot elle tournait le dos au classicisme un peu orgueilleux et à la banalité. La R30 n'était pas révolutionnaire, mais elle présentait en effet une innovation par le cumul des solutions retenues.

Pour la première fois, apparaissait une voiture de grande diffusion de haut de gamme, traction, animée par un V6, dotée d'une 5<sup>me</sup> porte avec arrière transformable et d'une direction assistée. De plus, résultant d'études sur la sécurité dont la synthèse fut le véhicule expérimental BRV (Basic Research Véhicule, en français, véhicule de recherche de base), la Renault 30 possédait une structure combinant la rigidité de l'habitacle et la déformabilité progressive des parties avant et arrière constituant le logement moteur et le coffre.

Relativement imposante, 4,52 m de long pour 1,73 m de large, mais pas trop, la R30 est à la fois passe-partout de ligne et classique. En tous cas, contrairement à la 604, elle ne peut nullement être considérée comme prétentieuse. Avec elle, Renault a fait le choix judicieux, au regard de la clientèle visée, de ne pas proposer une grosse voiture ayant un caractère aussi fort que celui de la R16.

Les voitures imposantes munies d'un hayon s'étant quelque peu banalisées depuis la sortie de la R16 dix ans auparavant, le fait qu'une voiture d'un niveau de standing tel celui que la R30 revendique à présent une pareille ouverture, jugée aupa-

ravant comme purement utilitaire, n'est plus un inconvénient. En cela, pas de doute, un cran en dessous la 30, la 16 a bien préparé le terrain. Et maintenant, en 1975, un cran au-dessus, c'est la 30 qui vient épauler la 16 avec les mêmes arguments pratiques. Quant à la 20, elle est destinée à terme à remplacer la 16, mais avant d'en arriver là, elles feront un bon bout de chemin ensemble.

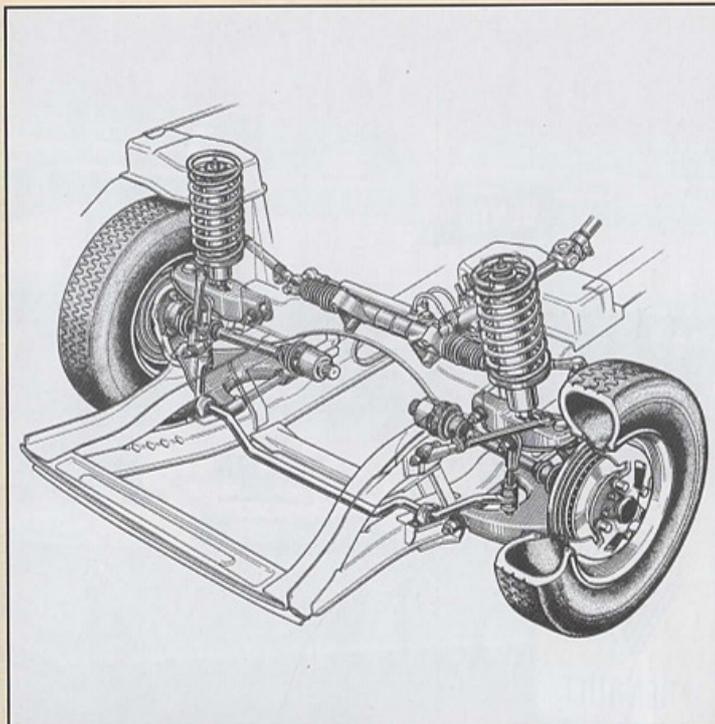
### La R30 fait naître des interrogations...

Nous l'avons vu, l'avenir du projet «R» devenu programme «127» a failli être compromis par des études de marché démontrant qu'un V8 n'avait que peu d'espoir de rapporter d'importants retours sur investissements. C'était vrai pour Renault comme pour Peugeot. Le V6 n'était pas beaucoup mieux loti. Sans l'intervention de Volvo, nous n'aurions certainement pas eu de si tôt l'équivalent du PRV chez nos constructeurs. La crise de l'énergie et les limitations de vitesses remirent sur la sellette le programme «127», mais il était cette fois trop tard pour renoncer. Le point de non retour avait été franchi. Seul un recul en nombre de cylindre et en cylindrée (limite des coûts, de la fiscalité, de la consommation) était encore possible. Le V8 abandonné à jamais, le V6 restait seul pour motoriser nos plus imposantes, performantes et parfois sportives, voitures de construction nationale. Lui au moins il était obligatoire de le poursuivre, car une grosse Renault et une grosse Peugeot sans un gros moteur cela aurait été un non-sens voué à un échec certain. Ceci dit, en pleine crise de l'énergie et en plein pendant la période où les pouvoirs publics instaurent des règles (très fluctuantes au début) sur la vitesse, la R30 tracassa les services commerciaux de la Régie qui furent chargés de définir l'environnement commercial du modèle. Avant que celui-ci ne soit totalement achevé, il était encore temps de le modifier afin qu'il ne soit pas conduit à un cuisant échec de par une trop importante inaptitude aux nouvelles contraintes du marché.

Le rapport fit état que les acheteurs potentiels de haut de gamme avaient environ 45 ans en moyenne et que leurs professions étaient bien sûr parmi les mieux rémunérées. Ils renouvelaient leur voiture tous les deux à trois ans et les 2/3 des reprises dans ce marché étaient faites par les garages vendeurs de la voiture neuve. Il fallait donc préparer le réseau à reprendre des BMW, Mercedes, Ford et autres.

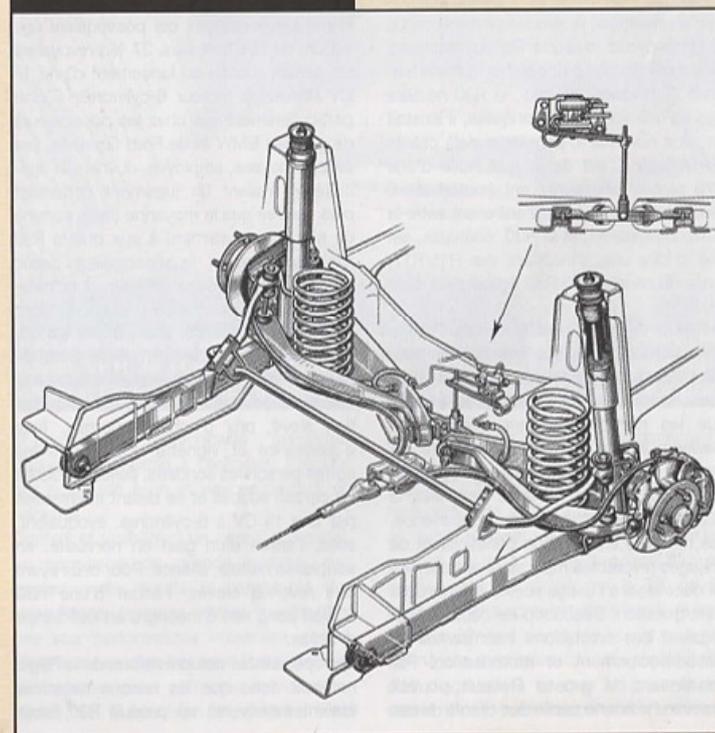
La fidélité à la marque dans le choix d'un véhicule de haut de gamme était déterminée en priorité par le confort et la solidité. Ensuite, venaient l'habitabilité, la ligne, la puissance. Il fallait donc ne pas se loupier sur la fiabilité pour qu'un acheteur de R30 revienne à la R30 et que ne naisse pas une réputation préjudiciable au modèle.

Toujours d'après le rapport, certaines voi-



Ci-dessus : Dessin du train avant. Il s'agit d'une double triangulation avec tirant de réglage de l'angle de chasse, combiné ressort/amortisseur reposant sur l'élément supérieur et barre antirouls ancrée également sur l'élément supérieur. Ce type de suspension permet l'adoption d'une crémaillère précise et constituait en 1975 l'une des meilleures solutions de géométrie et de guidage de roue pour une voiture comme la R30.

Ci-dessous - Dessin du train arrière dit à «3 barres articulées».





La Renault 30 TS au Salon de Genève, en Mars 1975.

tures seront des cibles privilégiées de la grosse Renault, car leurs possesseurs avaient des intentions plus fortes que la majorité des utilisateurs de haut de gamme pour passer à un modèle supérieur. Au lancement de la R30 on établit que c'était le cas des propriétaires de Peugeot 504, Chrysler 180, certaines Alfa Romeo et Mercedes. Avant la R30, chez Renault le haut de gamme c'était la R16 TS/TX dont 52 % des propriétaires annonçaient avoir l'intention de renouveler leur achat. Clients fidèles à Renault, beaucoup d'entre eux auraient aimé passer à plus haut si cela avait existé. Quant à ceux qui ne tenaient pas à racheter une R 16 pour diverses raisons, dans le cas où ils voulaient équivalent ou supérieur, ils passeront forcément à la concurrence puisque Renault est alors incapable de leur proposer ce qu'ils attendent. Conclusion de ceci, la R30 ne sera pas qu'une voiture de conquête, il existait un gros réservoir d'acheteurs déjà clients de Renault. C'est de là que l'idée d'une R20 placée judicieusement (motorisation, prix, équipement, coût d'entretien) entre la R 16, vieillissante, et la R30, coûteuse, est née (à dire vrai, s'inspirant des R15/R17, l'idée du couple R20/R30 flottait déjà dans l'air).

Malgré la conjoncture défavorable, l'image et la notoriété des haut de gamme laissent beaucoup d'espoir à Renault d'imposer son produit. En effet, il se trouvait que les non-possesseurs avaient une meilleure image que les possesseurs sur certains critères à propos de quelques voitures haut de gamme avec lesquelles la R30 sera plus ou moins en concurrence. Les modèles en question bénéficiaient de préjugés favorables mais se révélaient plutôt décevants à l'usage sur les critères dont il est question. Beaucoup de ceux-ci possédaient des prestations insuffisantes en finition/équipement et motorisation. Par conséquent, la grosse Renault pouvait séduire une bonne partie des clients de ces

voitures (au nombre desquelles des Alfa Romeo, Citroën et Peugeot) et séduire une importante quantité de gens n'ayant encore jamais possédé de haut de gamme et désirant franchir le pas prochainement avec un modèle pas trop ostentatoire. Avec un tarif bien placé, Renault pouvait donner l'occasion à une importante frange de clients possesseurs de voitures à la limite du segment dans lequel se situe la R30 de passer à la catégorie supérieure. Les qualités reconnues de la marque, malgré qu'elle n'ait encore aucune notoriété dans le segment des haut de gamme de standing, ainsi que la densité de son réseau (facilité de réparation, d'achat, etc...), les lui permettaient.

Parmi les personnes qui possédaient une voiture de 15 CV et plus, 37 % prévoyaient un certain succès au lancement d'une 15 CV Renault à moteur 6-cylindres. C'était particulièrement vrai chez les possesseurs de grosses BMW et de Ford Granada. Les cadres moyens, employés, ouvriers et agriculteurs avaient un jugement nettement plus réservé que la moyenne (mais comme ce n'était pas vraiment à eux que la R30 allait s'adresser...). Ils annonçaient l'avenir d'une 15 CV comme difficile, principalement à cause du prix de l'essence et des limitations de vitesse. C'est à dire les raisons de la difficile conjoncture du début de l'année 1974. Venaient ensuite les raisons tenant au produit lui-même: coût d'entretien élevé, prix d'achat important, frais d'assurance et vignette. Par contre les autres personnes sondées, celles prédisant un certain succès et se disant intéressées par une 15 CV à 6-cylindres, évoquaient, elles, l'attrait d'un gain en nervosité, en souplesse moteur, silence. Pour ceux ayant des revenus élevés, l'achat d'une R30 n'avait donc rien d'incongru en ces temps difficiles.

Les spécialistes des prévisions de la Régie notèrent donc que les raisons négatives étaient extérieures au produit R30, alors



Tableau de bord du millésime 75.

que les aspects techniques revêtus par la future grosse Renault étaient en général perçus comme des éléments positifs. Comme il était admis que la crise de l'énergie ne durerait probablement pas plus de deux ans, et que l'effet néfaste des limitations de vitesse sur les ventes de grosses cylindrées finirait par disparaître dans la même durée, il parut à Renault pas si inopportun que cela de présenter la R30 à la période prévue. C'est à dire en octobre 1975 (la crise sera alors passée selon toute vraisemblance). Date avancée à mars 1975 pour les raisons que nous avons vues précédemment.

Le rapport, avec son sondage, démontrait que le succès d'une grosse voiture française n'était pas du tout inconcevable, étant donné que les frais d'entretien semblaient se révéler moins élevés à l'usage que les non-possesseurs de grosses voitures pou-

vaient le craindre, que le degré de satisfaction est important et que la principale raison structurelle du marasme actuel allait finir pas disparaître. Restaient les réticences dues aux limitations de vitesse. Mais la Renault 30 ne sera pas une sportive, ce qui la gênera moins, et les automobilistes finiront bien par s'y habituer. Et l'envie de se faire plaisir au volant reviendra alors en force.

### TS, un sigle qui n'était pas anodin...

Depuis la R 16, Renault avait l'intention de faire de l'identification «TS» un sigle à connotation «haute»: hautes performances (relatives) et haut degré d'équipement (relatif là aussi). Mais la marque ne réservait pas le «TS» à occuper le sommet de la pyramide. Toujours depuis la R16, tout en haut elle plaçait le «TX». Par consé-



Renault 30 TS du millésime 75.

quent en 75, quand apparut la R30 siglée TS, et seulement TS, il fallait que le public comprenne que cette première version n'était pas une version de lancement "au rabais", si je puis dire, sous-équipée et sous-motorisée, mais une version d'entrée «placée haut». Renault gardant le «TX» au chaud, on pouvait s'attendre à ce que plus tard la R30 n'en reste pas là. Et effectivement, chez Renault l'affaire était entendue. Pas question de figer la R30 dans sa définition TS. C'est qu'ultérieurement il faudra bien relancer l'intérêt pour le modèle avec une version plus puissante et plus luxueuse. Logiquement, le «TX» lui est réservé. Quant à faire une R30 «base», TL par exemple, c'était hors de question. Le positionnement de cette auto aurait été à l'encontre du but recherché. En fait, c'est tout simplement la R20, particulièrement avec ses plus grosses motorisations, qui tint le rôle de petite R30. Mais pas de sous-R30 ! C'est bien pour cela qu'on assigna un autre numéro à cette voiture à la carrosserie identique animée par des moteurs 4-cylindres. Il fallait au maximum éviter la confusion dans le public et préserver une image qui soit à la fois élitiste et accessible à la R30 TS.

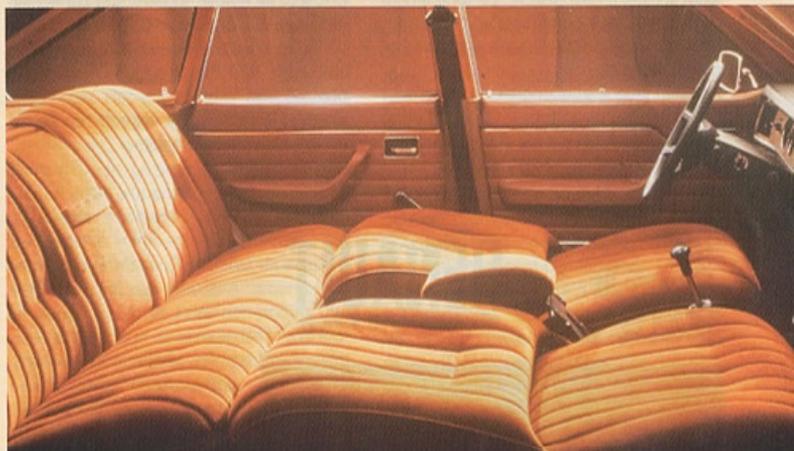
Faire une voiture n'est pas tout, il faut aussi parfois lui modeler une image bien à elle pour correctement la vendre. Ce n'est pas forcément le plus facile. Surtout quand une marque sort de son cadre habituel avec une nouvelle voiture qu'il faut qu'elle impose parmi une concurrence bien installée.

Ce qui était exactement le cas de Renault avec la R30 TS.

### Un style personnel donnant l'apparence de la solidité

Renault ayant décidé d'appliquer à une 6-cylindres son expérience d'une conception automobile particulière sur les plans de l'architecture du véhicule, de la sécurité, de la robustesse et de l'économie d'usage, la R30 ne pouvait pas être un haut de gamme tout à fait comme les autres. Comparez-la par exemple avec les BMW de la série 5 lui étant contemporaines, ou encore avec la 604. Vous admettez qu'il n'y a que très peu de points communs entre ces voitures (parmi d'autres dans le même cas) et la Renault 30. Ne serait-ce qu'esthétiquement. Ce sont des caisses plus «carrées» avec coffre saillant. Et puis ce sont des propulsions, ce qui était la norme dans la catégorie, et leur moteur n'est pas placé en porte-à-faux avant comme l'est celui de la R30. Plus encore que par la technique (qui restera somme toute classique), qui sauf dans ses grandes lignes est souvent ignorée des acheteurs, la R30 devait se démarquer de la concurrence par un style à part traduisant sa marginalité dans le secteur où elle entendait s'imposer.

Les stylistes du bureau d'études de la Régie ont eu pour base de travail les cinq éléments suivants au cahier des charges : confort et visibilité ; sécurité ; habitabilité



Avec ses sièges avant couchette, sa banquette arrière repliable et amovible et son hayon, la R 30 était une voiture pratique. 7 possibilités d'aménagement étaient offertes. Certains, il faut le dire, étaient très peu commodes. voire très peu utiles.

et compacité ; fonctionnalité ; aérodynamique et économie à l'entretien. Prenons ces points un à un et voyons ce qu'il en retourne.

Confort et visibilité : un capot plongeant, un pare-brise de grande surface, des angles morts réduits et l'ensemble des importantes surfaces vitrées devait offrir une vue panoramique maximum depuis l'intérieur. Les ailes devaient être largement débordantes pour permettre les débattements de suspension importants sans

avoir des passages de roue surdimensionnés.

Sécurité : en tenant compte de tous les paramètres de sécurité passive poussés à un degré supérieur à celui imposé par les normes au moment de la conception ou connus pour le futur proche, la R30 devait avoir une ligne agréable et ne pas faire trop massive. Il était demandé que son avant donne une impression de robustesse mais pas d'agressivité et que les pare-chocs soient d'une taille raisonnable. Les feux

# Renault 30 TS 6 cylindres



Affichette de bureau, format 45 x 29,5 mm, diffusée en 1975.

Dossier de presse diffusé au lancement.



arrières regroupant toutes les fonctions devaient être d'une taille importante et refléter un aspect de solidité du véhicule.

Habitabilité et compacité : la R30 devait être un véhicule compact dans sa catégorie (elle mesurera que 4,52 m, ce qui sera peu) avec un rapport habitabilité/longueur très satisfaisant. Il fallait que le volume du coffre extensible soit entièrement exploitable (pas de traverse ou excroissance et une roue de secours située dans un panier accroché sous celui-ci).

Fonctionnalité : les caractéristiques pratiques de la gamme Renault qui privilégie le côté fonctionnel, devaient être appliquées avec un esprit raisonnable. Le style arrière devait être traité comme celui, très caractéristique, de la R17 (lunette encastrée et plage traitée en noir).

Aérodynamique et économie à l'entretien : l'aérodynamique devait faire l'objet d'études particulières de façon à obtenir une consommation raisonnable. La forme du véhicule dans sa partie arrière (pour

l'avant, avec un V6 placé en porte-à-faux c'était plus dur), ainsi que l'absence de saillie (pas de gouttière) devait y contribuer. Les parties sous le véhicule devaient être protégées pour faciliter l'écoulement des filets d'air. La forme et la fixation des éléments de tôlerie devaient être également étudiés pour éliminer toutes difficultés de réparation.

### Renault 30 et BRV...

Le véhicule expérimental BRV (Basic Research Véhicule) et la R30 ont été étudiés en parallèle. La R30 bénéficiera en matière de sécurité passive des solutions qu'il était possible de retenir du BRV tant sur le plan industriel que commercial. Dans le domaine de la sécurité, qu'elle soit passive ou active, la R30 TS avait des prestations nombreuses.

En voici les principaux aspects. En ce qui concerne la sécurité active :

- Tenue de route :
- Traction.

- 4 roues indépendantes.
- Suspensions de grande flexibilité et une répartition des masses lui assurant un comportement sain, facile à appréhender par le conducteur Lambda.
- Freinage :
- Assistance.
- 4 disques (ventilés à l'avant).
- Étriers avant à double pistons (du même côté, ce sont donc des étriers flottants), d'où garnitures de plus grandes surfaces et meilleure répartition de la pression.
- Double circuit conçu afin de conserver dans tous les cas du freinage sur l'avant.
- Répartition sensible à la charge (évite le blocage des roues arrières).
- Indication de chute de pression et témoin d'usure des plaquettes.
- Direction assistée.
- Visibilité :
- Grandes surfaces vitrées, pare-brise galbé et panoramique en verre feuilleté.
- Capot plongeant, pas de déflecteurs latéraux, rétroviseur extérieur de grande surfa-

- ce.
  - Essuie-glace avec temporisateur réglable offrant de multiples fréquences de balayage (de 5 à 60 allers-retours par mn), lave-vitre couplé avec l'essuie-glace.
  - 4 projecteurs à iode réglables de l'intérieur par commande hydraulique ; feux de recul.
  - Lunette arrière chauffante (mais pas d'essuie-glace !?).
  - Désembuage très efficace du pare-brise et des vitres latérales.
  - Commande d'éclairage très simple (mais absolument pas pratique et dépourvue de voyant. ndla).
  - Éclairage de toutes les commandes, y compris de climatisation.
  - Nombreux témoins lumineux de contrôle de fonctionnement et cadrans facilement lisibles.
- En ce qui concerne la sécurité passive :
- Structure :
- Sur la Renault 30, elle fut particulièrement travaillée pour donner à l'habitacle une

la  
Renault  
30 TS

**RENAULT**  
magazine



FÉVRIER 1975 NUMÉRO



Renault Magazine, le magazine d'information interne de la R.N.U.R, consacra un numéro spécial à la R 30 TS au début de 1975.

Document réservé au réseau pour la familiarisation avec la nouvelle venue. Ses atouts, au nombre de 30, comme par hasard, y sont décortiqués.



**RENAULT 30 TS**







Les performances de la R 30 TS étaient considérées comme élevées à sa sortie. Eu considéré que 80 % de la production courante roulait 20 à 40 km/h moins vite, ce n'est pas étonnant. Et le reste n'était que rarement égal ou supérieur, mais souvent encore inférieur à cette fourchette. De quoi envisager sereinement les longs parcours...

développer cela ici. Mais enfin, sachez que l'angle à 90° du V6 joue aussi sur sa longueur. Quant au gain de poids, c'est la même chose (a minima). Pour les mêmes raisons qui font gagner sur la longueur, l'angle joue. Reste la largeur. Un V6 ouvert à 90° est plus large qu'un V6 ouvert qu'à 60°. C'est ce qu'on dit. Ça n'est pas si simple à la vérité (comme tous les lieux communs concernant l'automobile colportés ici et là), car intervient là-dedans la cylindrée et le rapport alésage/course, ainsi que la distribution : position et nombre du (ou des) arbres à cames. Mais en gros c'est vrai et nous allons ici nous contenter de ça. Donc, notre V6 PRV est plus large que s'il avait existé avec un angle de 60°. OK ! Mais c'est un détail qui n'avait que très très peu d'importance en fait, car il y aura toujours de la place pour que tienne dans un capot la largeur du V6 PRV (et il en a connu !). C'est sur la longueur et la hauteur qu'il fallait jouer et le corollaire c'était d'accroître la largeur, sans réel inconvénient. Du fait de la grande ouverture du V, l'admission put être déplacée en position basse en son centre et les collecteurs d'échappement ne dépassent que très peu des culasses (sur des versions ultérieures de ce moteur, il arrivera que les collecteurs ne dépassent pas du tout latéralement des culasses). Ainsi, l'admission n'augmentait qu'assez peu l'encombrement en hauteur du moteur en lui-même, qui tient dans un cube d'environ 60 cm de côté.

Le carter-cylindres en une seule pièce tout en aluminium assure une grande rigidité à l'ensemble et permet d'encaisser l'effort latéral dû au dessin en V du moteur. Sous le carter-cylindres se trouve une semelle, elle aussi en aluminium, qui regroupe en une seule pièce un élément renforçant les quatre chapeaux de paliers de vilebrequin. Ce qui confère une exceptionnelle rigidité à la ligne d'arbre. Cet élément comporte les

Une lettre et un chiffre chargé de symbolique apposés sur une automobile française. Plus de 30 ans après, rien n'a changé de ce côté, notre plus gros moteur est toujours un V6.



points d'ancrage au véhicule et est assemblé au carter-cylindres par de nombreux goujons. Dessous est fixé le bac à huile en tôle.

Utiliser l'aluminium coulé sous pression pour réaliser le V6 PRV permet de faire un moteur relativement important (2664 cm<sup>3</sup>) d'un poids réduit. Il ne dépasse pas 152 kg sans les périphériques. Créer une pièce aussi complexe que le carter-cylindres de ce V6 en utilisant l'aluminium coulé selon la technique « sous pression », était une prouesse technique et industrielle. Je ne m'étendrai pas sur les inconvénients d'un tel procédé, ni sur ses avantages (nous pourrions en parler dans un prochain article si vous le souhaitez), mais si peu de constructeurs l'utilisaient, ce n'est pas pour rien ! Ceci dit, Renault et Peugeot n'étaient pas novices dans les techniques de production de moteurs en alu et avec le V6 ils démontrèrent toute l'étendue de leur savoir-faire sur la question. L'aluminium ayant l'inconvénient d'être poreux là où les toiles sont les plus fines, et nos deux

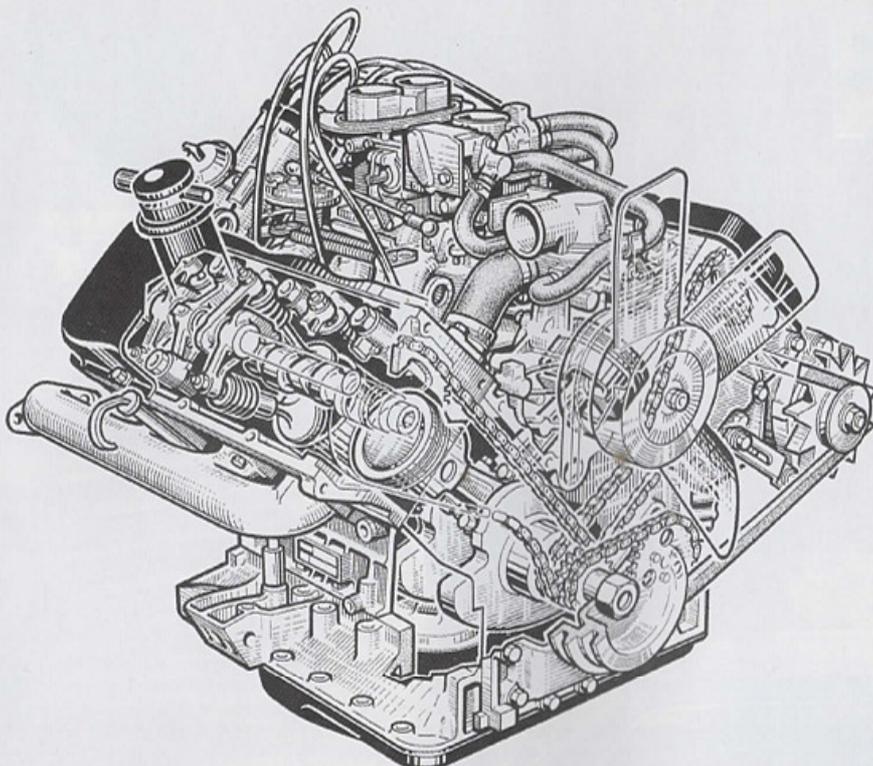
constructeurs tenant à faire un moteur d'une excellente qualité, il fallut inventer un procédé pour en parfaire l'étanchéité, qui pouvait éventuellement être défectueuse. Tant à l'huile qu'à l'eau. J'ouvre une parenthèse avant de poursuivre. Pour faire aussi léger que possible, la matière utilisée, l'aluminium, ne suffisait pas. On en réduit le plus possible la quantité, et pour obtenir la rigidité qu'il fallait, plutôt que de faire épais partout, on fit complexe de forme (nombreux et importants nervurages). C'est pour cela qu'il fut parvenu à faire des toiles si fines qu'elles pouvaient éventuellement être déficientes en étanchéité. Reprenons. Le procédé d'étanchéisation du carter-cylindres qui fut inventé consistait en une imprégnation de résine, de façon à boucher toutes les micro-fissures éventuelles. L'installation du traitement était entièrement automatique et celui-ci était fait avant la première opération d'usinage. À ma connaissance, le V6 PRV était le seul moteur au monde à subir pareil traitement destiné à parfaire la « santé matière ». Suite à l'imprégnation, intervenait la polymérisation dans un bain d'huile à 110°C. Elle provoquait le durcissement de la résine à l'intérieur des porosités. Et voilà notre carter-cylindres devenu une pièce parfaite à coup sûr et pour toujours quant à son étanchéité.

La pompe à huile du type à engrenage, entraînée par le vilebrequin via une petite chaîne, est incorporée dans le carter-cylindres. Ce qui contribue à réduire l'encombrement, faciliter la construction et élimine un plan de joint (toujours susceptible de suinter un jour).

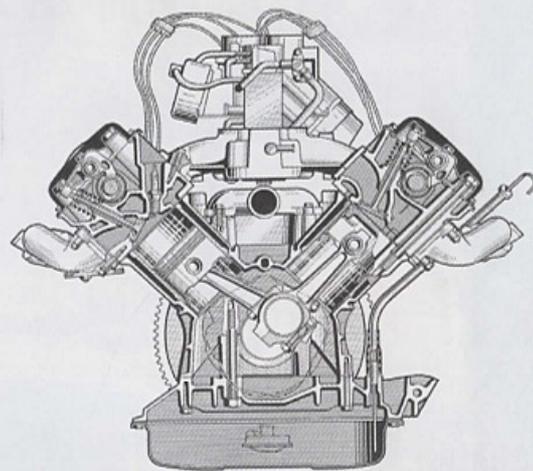
Les chemises en fonte sont amovibles. Elles sont bien sûr du type « humide » et elles sont montées comprimées dans le carter-cylindres. Leurs joints d'embase sont en papier. La fonte des chemises et l'aluminium du bloc n'ayant pas un taux de

dilatation proche l'un de l'autre (c'est le moins que l'on puisse dire), il fallut recourir à des joints de culasse complexes capables d'assurer l'étanchéité en acceptant un petit dépassement du plan de carter-cylindres à chaud par rapport au plan de fûts. Pour cela l'expérience de Renault avec le « Cléon alu » (moteur R 16) fut utile (Peugeot pour son moteur 204 n'ayant pas adopté la même manière pour éradiquer le problème, qui d'ailleurs n'était pas reproductible pour le V6). Comme pour le « Cléon alu », c'est l'allemand Reinz qui fournit les joints de culasse. Un joint de culasse seul, aussi sophistiqué qu'il soit, ne pouvant pas absolument totalement assurer la sécurité de l'étanchéité du haut moteur dans les conditions les plus extrêmes, la fixation des culasses fut « soignée ». Elle est réalisée par des goujons de fort diamètre constitués d'un acier spécial, vissés sur très long dans le bloc.

Les culasses sont évidemment en alliage d'aluminium, avec des chambres de combustion que l'on qualifie souvent d'hémisphériques, mais qui sont en réalité bi-sphériques (une forme de chambre de combustion proche de celle nommée hémisphérique). Et bi-sphérique, ce n'est pas 2 fois mieux qu'hémisphérique. Au contraire même ! Ce terme indique que les soupapes (échappement et admission par chambre) ne sont pas sur le même axe perpendiculaire à l'axe longitudinal de la culasse. En clair, elles ne sont pas l'une en face de l'autre. Comme souvent dans ce schéma, elles sont même très décalées sur le V6 PRV. Ce qui est moins bon pour le déplacement des flux gazeux que des soupapes parfaitement l'une en face de l'autre, comme c'est le cas dans une chambre de combustion réellement hémisphérique. De plus, comme les soupapes dans le cas présent ne laissent pas assez de place au sommet de la chambre de combustion



«Crevé» du V6 PRV 2664 cm<sup>3</sup> de la R 30 TS première version. A droite : Dessin en coupe du V6. On remarque la forme des chambres de combustion, le positionnement des soupapes, la position de la bougie (non idéale), la position des arbres à cames, et les deux bielles sur le même maneton.



pour la bougie, ceci à cause de leurs diamètres respectables en regard du diamètre d'alésage (44 mm pour l'admission et 37 mm pour l'échappement, pour un alésage de 88 mm), celle-ci est implantée inclinée à environ 45° à côté de la soupape d'admission.

Par conséquent, face à la soupape d'échappement. Les bougies sont à siège conique, ce qui permet de réduire le diamètre des puits et d'assurer un meilleur échange thermique avec les culasses. Sur l'extérieur, les bougies débouchent donc dans le centre du V et non pas sur le sommet des culasses comme ça aurait pu être le cas si les chambres de combustion eurent été parfaitement hémisphériques (et si l'arbre à cames n'avait pas gêné). À l'inconvénient des soupapes qui ne sont pas l'une en face de l'autre, s'ajoute celui de l'emplacement de bougie moins bon pour une propagation rapide et homogène du front de flamme dans toutes les directions. Le rendement s'en ressent, et par conséquent la consommation. D'un autre côté, cette forme de chambre de combustion évitait le fonctionnement rêche connu des moteurs ayant des chambres de combustion véritablement hémisphériques. Avec un tel ratio diamètre de soupapes (81 mm cumulé/alésage (88 mm)), il n'était pas possible de faire autrement. Sauf en ouvrant beaucoup plus le V formé par les soupapes et en ayant recours à deux arbres à cames en tête par banc de cylindres (et encore, même en faisant ainsi il y a toute probabilité que la bougie eusse été légèrement placée latéralement aux soupapes, et non parfaitement au sommet de la chambre de combustion). Mais cette solution n'était pas envisageable pour des raisons de prix de revient et d'encombrement. Les arbres à cames ne sont donc que deux, un par banc de cylindres. Ils sont entraînés par chaînes simples enfermées

*Créer une pièce aussi complexe que le carter-cylindres de ce V6 en utilisant l'aluminium coulé selon la technique «sous pression», était une prouesse technique et industrielle...*

dans un carter en aluminium et placés dans l'axe médian des culasses où ils sont maintenus dans 4 paliers. Ils actionnent les soupapes par l'intermédiaire de culbuteurs répartis de part et d'autre. Les culbuteurs d'admission et d'échappement sont identiques, ainsi que la rampe complète qui les soutient sur la culasse droite et sur la culasse gauche. L'adaptation aux culasses respectives se fait par simple retournement de la rampe complète. Une astuce bien sûr destinée à abaisser le coût de ce moteur, conçu pour être un moteur de base destiné à être monté dans toutes sortes d'automobiles et devant éventuellement être plus ou moins modifié en fonction des besoins. Son prix de revient avait donc une extrême importance, pour qu'il puisse être adopté par de futurs modèles parmi les moins onéreux des 6-cylindres de leur temps. Exactement pour la même raison, les guides et les ressorts de soupapes sont identiques à l'admission et à l'échappement. La tension des chaînes de distribution est réglée en permanence par deux tendeurs hydrauliques (un par chaîne) agissant sous l'action combinée de la pression d'huile moteur et d'un ressort. Un arbre à cames entraîne le distributeur d'allumage, l'autre entraîne la pompe à essence.

Sur les premières versions du V6 PRV on ne peut pas parler de diagramme de distribution au singulier, puisque curieusement il

y en a deux. En effet, les arbres à cames droit et gauche ne sont pas identiques, tant en ce qui concerne le diagramme de distribution que la levée des soupapes d'ailleurs. À gauche le diagramme est défini comme tel : AOA = 9° ; RFA = 45° ; AOE = 45° ; RFE = 9°. À droite : AOA = 7° ; RFA = 43° ; AOE = 43° ; RFE = 7°.

À gauche, la levée de soupape est de 8,3 mm (sans jeu). À droite, elle est de 8,17 mm (sans jeu). Cette bizarrerie trouve sa justification dans l'écart angulaire entre les allumages, dû à l'angle de 90° entre les deux bancs de cylindres et au vilebrequin à 3 manetons calés à 12° sur lesquels tourbillonnent deux bielles (en acier forgé) chacun. L'asymétrie de distribution atténue légèrement le boitement perceptible à très bas régime (ralenti et à peine au-dessus) par les oreilles les mieux entraînées et donne un peu de soyeux au fonctionnement en atténuant l'effet de martelage rencontré sur tout PRV à vilebrequin à 3 manetons simples (qui par conséquent, sans l'asymétrie de distribution, serait supérieur en intensité) et allumage irrégulier. Nous reparlerons de cette "histoire" de décalage qui fit couler tant d'encre dans un instant, quand nous aborderons le système d'allumage.

Le vilebrequin est en fonte GS. Il tourne sur 4 paliers de fort diamètre (tourillons diamètre 70 mm) et est très court. Ce qui lui

Belle pièce de mécanique et de fonderie. Dommage que ce qui n'était que des détails ait terni l'image de ce V6 dont la carrière aurait pu s'engager de meilleure manière...



confère une très grande résistance aux torsions. Elle est d'autant plus importante que, je le répète, il ne comporte que 3 manetons, donc que 3 manivelles, et que ceux-ci sont de très gros diamètre (52,2 mm) et offrent un important recouvrement avec les tourillons (24,6 mm). Pour augmenter encore ses qualités, le vilebrequin subit à l'usinage, avant l'opération de galeage (durcissement de surface par compression), un traitement localisé dit de «trempage par induction». Il concerne les parties en frottement uniquement (manetons et tourillons). La course du vilebrequin du PRV première mouture n'est que de 73 mm (pour un 6-cylindres de 2664 cm<sup>3</sup> c'est plutôt peu, et cela implique un diamètre d'alésage de 88 mm, soit une cote largement "super carrée"). Ce qui est un facteur de longévité, en limitant les accélérations et la vitesse linéaire maximum de piston (encore que ce ne soit pas aussi simple que cela, mais je ne vais pas rentrer ici dans des détails fastidieux). Avec ses 3 manetons recevant chacun un couple de bielles, le vilebrequin du V6 PRV s'appa-

Cette mise en scène du service Renault Communication indique clairement le type de clientèle visée par la R 30.



rente un peu à certains vilebrequins de V8 (4 manetons calés à 90° et recevant chacun 2 bielles). En tout cas à celui du V8 PRV s'il avait vu le jour en série (il s'est arrêté au stade de prototype). Au nombre de manivelles (et, donc, de manetons) et au calage près bien sûr. Le hic, c'est que 120 (le calage des manetons, en degrés) n'est pas divisible par 90 (le calage des deux bancs de cylindres) et que cela ne permet pas un allumage régulier comme nous en avons déjà parlé précédemment. Un défaut d'ailleurs plus théorique qu'autre chose, qui serait passé pratiquement inaperçu j'en suis certain, si ce moteur bien dessiné n'avait pas été gâché en début de carrière et pour longtemps par quelques détails dont la justification ne se trouvait que dans les économies réalisées.

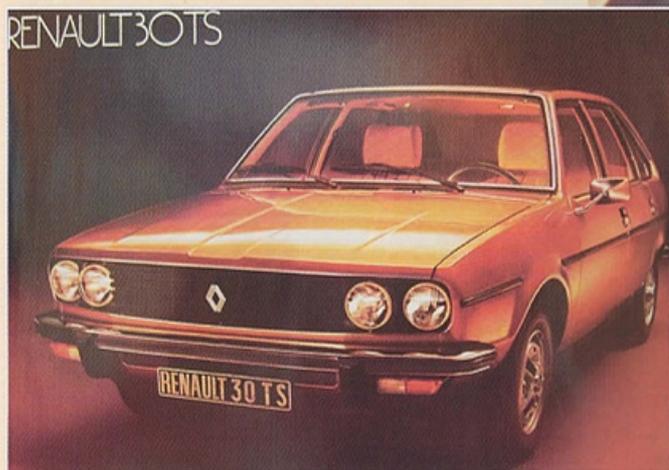
Les bielles sont en acier forgé, à section en I. En raison de la méthode d'équilibrage

dynamique très précise adoptée pour le vilebrequin (contrairement à une idée qui circule depuis 30 ans...), il était indispensable que toutes aient en fin d'usage un poids impératif identique : 684 grammes. Leur entraxe est de 146 mm. La course courte a permis de faire des bielles trapues. L'axe de piston est monté serré dans le pied de bielle. Les pistons sont en alliage léger et fournis par AEG ou Malhe. Selon le fabricant, ils n'ont pas la même longueur de jupe (hauteurs de piston : 74 mm si AEG ; ou : 64 mm si Mahle), ce qui est encore une bizarrerie à mettre au crédit de ce cher V6. L'axe, monté libre dans le piston, est largement dimensionné. Il aurait pu subir des contraintes de beaucoup supérieures à celles générées dans et par le moteur de base (131 ch). Les segments sont au nombre de 3 par piston (un coup de feu, un étanchéité, un racleur).

Tout le bas-moteur du V6 PRV fut prévu largement surdimensionné pour accepter sans broncher par la suite des puissances et des régimes de rotation bien plus élevés. Manque de chance, par frilosité, et aussi parce qu'ils devaient estimer que le marché de ce type de mécanique n'était pas en leur faveur (ce qui était vrai, et en ne faisant pas grand chose pour que cela change, ça l'est resté. Bravo pour cette constance...), il fallut attendre longtemps pour qu'arrivent enfin des PRV de caractère chez nos constructeurs. Et encore, cela aurait pu être mieux. En définitive, ce ne sont pas les plus puissantes de nos marques qui iront le plus loin avec le seul moteur français à plus de 4-cylindres. Mais doucement, chaque chose en son temps. Pour l'instant poursuivons la description de la version apparue sous le vaste capot de la R30 TS. L'allumage comporte un circuit indépen-

dant pour chaque rangée de cylindres. Chaque circuit est constitué d'une bobine et d'un condensateur. L'allumeur commun aux deux circuits est à double rupteurs. Un rupteur fournit le courant à une bobine pour les cylindres 1, 2 et 3 et l'autre fournit le courant à la seconde bobine pour les cylindres 4, 5 et 6. Le V6 PRV première génération étant ouvert à 90° et ayant un vilebrequin à 3 manetons calés à 120°, il en résulte un écart angulaire entre les allumages : 150° entre les cylindres 1 et 6 ; 90° entre les cylindres 6 et 3 ; 150° entre les cylindres 3 et 5 ; 90° entre les cylindres 5 et 2 ; 150° entre les cylindres 2 et 4 ; 90° entre les cylindres 4 et 1. Les plus érudits auront remarqué que l'ordre d'allumage : 1-6-3-5-2-4, n'est pas celui habituel des moteurs à 6-cylindres en V à 60° (1-5-4-3-2-6), ou en ligne (1-5-3-6-2-4, le plus courant mais, je le précise, qui n'est pas le seul

RENAULT 30 TS



Affichettes 46,5 x 64,5 cm en papier fort distribuées à la clientèle potentielle de la R 30 TS en 1975. Au dos, caractéristiques, dessins techniques et points forts.

possible). Évidemment, avec un tel fonctionnement le V6 PRV n'a pas l'onctuosité d'un V6 traditionnel aux allumages répartis tous les 120°. De plus, avec ses phases motrices non équidistantes et ses caractéristiques constitutives, il a tendance à vibrer à haut régime. Malgré que certaines phases motrices se succèdent dans des cylindres les uns en face des autres (6 et 3 - 5 et 2 - 4 et 1), ce qui théoriquement n'est pas souhaitable pour ne pas que tourillons et manetons soient soumis à de plus grandes sollicitations et qu'il y ait risque d'augmentation de l'amplitude des vibrations de torsion de l'arbre, la fiabilité du vilebrequin ne s'en trouve nullement affectée. D'une car, car tourillons et manetons sont largement dimensionnés en diamètre, et aussi en longueur, ce qui conditionne la surface de portée, et de deux, car le vilebrequin est court et très bien maintenu par 4 gros paliers dont les chapeaux sont solidement ancrés à la semelle, d'une extrême rigidité et elle-même solidement rattachée au carter-cylindres.

Le défaut de régularité cyclique je l'ai déjà dit, est plus d'ordre théorique que pratique, car bien alimenté, avec des arbres à cames bien définis et des collecteurs d'échappement bien accordés, un PRV de la première génération sait respirer fort et monter gaillardement à 7.000 tr/min. Il ne faut pas grand chose pour que ce moteur change de caractère.

L'angle de 90° formé par les deux bancs de cylindres fut conservé dans le cas du V6 pour des raisons industrielles très simples à comprendre (dérivation du V8 initial autorisant des phases de fabrication identiques) et pour des raisons d'encombrement. Ça, ça se tient, pas de problème ! Mais pourquoi ne pas avoir conçu de suite un vilebrequin à manetons dédoublés comme cela se pratiquait déjà en technique moto ? Le PRV se serait ainsi épargné bien des critiques. La raison en est double. On ne vit pas l'absolue nécessité d'avoir recours à une telle pièce, prétextant que même irrégulièrement répartis, les temps moteur étaient de toute façon plus rapprochés que dans le cas d'un 4 cylindres (tous les 180°). M'oui... pas suffisant comme explication. En fait, c'est surtout le coût de fabrication du vilebrequin à manetons

dédoublés (2 fois supérieur) qui fit qu'on y renonça (momentanément). Tout simplement. Il n'était pas compatible avec les prix de vente des voitures qui dans un premier temps utiliseront le PRV (pour mémoire, R30, 604 et Volvo 264).

La carburation est confiée à un simple corps de 34 mm dont l'ouverture est commandée directement par la pédale d'accélérateur et à un double corps de 35 mm à ouverture simultanée, qui s'ouvre automatiquement par l'action d'une membrane mue par la dépression régnant dans les venturis des deux carburateurs. Voyons grossièrement le fonctionnement de ce dispositif particulier. À partir d'un certain stade d'ouverture du papillon du simple corps, un système interdisant l'ouverture du double corps sous l'action de la dépression d'admission en libère la commande. La membrane, attirée par la dépression moteur qui est proportionnelle au débit d'air et au régime moteur, peut alors agir sur une biellette qui articule les deux papillons du double corps. Ce qui permet ainsi d'apporter au moteur le supplément d'air et de carburant dont il a besoin selon la demande du conducteur. Le mélange air-essence du simple corps est réchauffé avant d'être réparti aux cylindres en traversant horizontalement la longueur de la pipe d'admission. Ce qui, d'une, assure une marche régulière à bas régime (homogénéité du mélange), et de deux, permettait de satisfaire aux normes antipollution alors en vigueur. Le mélange du double corps n'est que très peu réchauffé lui, puisqu'il plonge directement, verticalement, du carbu aux conduits qui le répartissent aux cylindres. Ce qui garantit une bonne marche et un rendement aussi bon que possible à partir des régimes moyens et en fonctionnement intensif. Au cas où la voiture soit munie du dispositif de climatisation optionnel, le carbu double corps, qui assure 20 % de l'alimentation au ralenti, est muni d'un système de ralenti compensé par l'électrovanne pour les phases où le compresseur de clim est entraîné. Les collecteurs d'échappement en fonte n'ont rien de modèles «accordés». Ils sont même tout ce qu'il y a de plus basique. Les gaz sont directement dirigés vers l'arrière et les collecteurs sont prolongés par des conduits intégrant cha-

RENAULT 30 TS

La boîte de vitesses automatique à commande électronique était une option peu prisée des acheteurs. Les Renault 30 avec l'option boîte auto arboraient ce monogramme à l'arrière gauche.



**RENAULT 30 TS**  
automatic

un pot de détente, puis les conduits se raccordent à un gros silencieux unique placé à gauche. Le refroidissement est assuré par une circulation en circuit fermé comprenant : une pompe à eau centrifuge ; un radiateur en acier ; un ventilateur entraîné par le moteur (courroie), du type à coupleur glissant limitant le régime maxi de rotation des pales (5) à 2.500 tr/min, ou 2 motoventilateurs électriques ; un thermostat (ouverture 80° à 83° C) ; un vase d'expansion à niveau visible. La pompe à eau est située sur la partie avant du moteur, entre les deux rangées de cylindres et sa courroie d'entraînement sert aussi à l'alternateur (50, 55 ou 60 A selon la marque). Trois radiateurs de type à circulation horizontale peuvent être utilisés selon les versions :

Pour R30 TS sans air conditionné :

- Avec boîte de vitesses manuelle : radiateur 480 x 360 x 40 mm.
- Avec boîte de vitesses automatiques : radiateur 520 x 360 x 40 + échangeur de température eau/huile pour BVA.

Dans ces deux cas le flux d'air au travers du faisceau de radiateur est accéléré par le ventilateur à courroie.

Pour R30 TS avec air conditionné :

- Avec boîte de vitesses manuelle : radiateur 650 x 360 x 40 mm + condensateur pour le fluide de réfrigération.
- Avec boîte de vitesses automatique : radiateur 650 x 360 x 40 mm + condensateur + échangeur eau/huile.

Dans ces deux cas, deux motoventilateurs électriques remplacent le ventilateur à courroie.

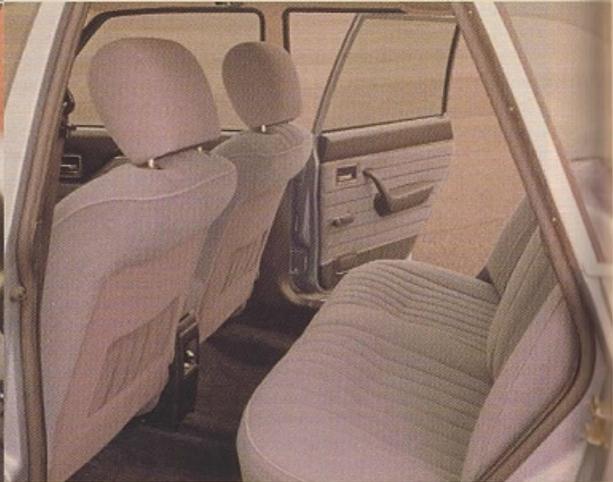
Dans sa première mouture destinée à la R30 TS, le V6 délivre 131 ch DIN à 5.500 tr/min et 20,5 m.kg DIN de couple maximum à 2.500 tr/min. Inutile de rester silencieux sur ces résultats. Voyons les choses en face, ils ne sont pas à la gloire du PRV première version et ont certainement beaucoup contribué à sa triste réputation. Peut-être plus que tout le reste d'ailleurs. Même en 1975, ces chiffres étaient très quelconques pour un moteur ayant une cylindrée de 2664 cm<sup>3</sup>. La puissance spécifique s'élevait, si on peut dire, à 40,17 ch/l et le couple à 7,69 m.kg/l. En fait, pour bien marquer les choses, puissance et couple étaient ceux d'un bon 2 litres sportif à l'époque. Avec un rapport volumétrique si bas (8,65/1), une alimentation peu performante, des collecteurs d'échappement qui ne le sont pas plus et une distribution qui est à l'égal du reste, rien d'étonnant là-dedans ! Pourtant, que ce soit clair, le moteur en lui-même était bien dessiné, bien conçu. Il était parfaitement capable de sortir de fortes puissances sans grosses reconsidérations et de tout à fait résister aux efforts supplémentaires engendrés par le surcroît de puissance éventuel. Seulement l'époque n'était pas à ça, et Renault, tout comme Peugeot, l'un ne rachetait pas l'autre, cherchait plus que tout l'équilibre entre prix de revient, prix de vente, agrément et consommation. En résumé, le V6 PRV avait du bon, déjà à la sortie de la R30 TS et de la 604 (et 504 coupé et cabriolet), du très bon même, gâché par des détails dont on a du mal à



Ci-contre :  
Une Renault 30 TS Automatique du millésime 75.

En bas à gauche :  
Au millésime 77 les sièges avant ont été redessinés.

Ci-dessous :  
Au millésime 77 le dossier de la banquette arrière fut reculé et creusé, et les dossiers de sièges avant munis d'une poche aumônière.





Affiche de garage 62 x 99 mm du millésime 77.

Au millésime 78, les butoirs en caoutchouc sont un peu plus gros qu'auparavant.



Tableau de bord millésime 78.

comprendre encore 30 ans après ses débuts qu'on ait pu les laisser noircir sa réputation pendant une décennie. Quand Peugeot et Renault se sont décidés à réagir (un peu), il était déjà bien tard et jusqu'à la fin, ce vénérable moteur qui a connu tant et tant d'évolutions, restera marqué de l'image de ses débuts un poil ratés. Nous aurons l'occasion de parler dans d'autres articles consacrés à d'autres voitures de ce fameux V6 qui n'eut à n'en pas douter, tout à fait la carrière qu'il aurait pu, dû, avoir.

Comme je l'ai évoqué plus haut, deux types de transmissions étaient disponibles sur la R30 TS. L'une était à boîte automatique et l'autre à boîte manuelle. Commençons par voir la boîte automatique. Ce type de transmission est apparu en mars 1969 sur la R16 (TA) et a été ensuite étendu à l'ensemble de la gamme moyenne. Les Renault 12, 15 et 17 ont donc eu droit à la boîte automatique de la R16, du type 139. Partant de là, il était inenvisageable qu'un modèle haut de gamme, de standing et de voyage au long cours comme la R30 TS ne puisse pas

recevoir la sienne. La «type 139» de la R16 TA ne pouvant pas permettre la transmission du couple du moteur V6 (trop fragile), un nouvel organe a été conçu spécialement. Sa propre étude fut intégrée au véhicule dès le début de l'étude de celui-ci.

Cette nouvelle boîte automatique, de type 141, à commande électronique, est à train planétaire et à convertisseur hydraulique de couple. Elle est disposée longitudinalement et les éléments mécaniques la composant sont placés dans 3 carters principaux en alliage léger coulé sous pression. Dans l'ordre en partant du moteur : convertisseur hydraulique de couple calé sur le vilebrequin ; ensemble couple conique-différentiel ; boîte de vitesses proprement dite. Le convertisseur hydraulique assure une liaison souple qui permet une transmission du couple moteur à la partie mécanique sans à-coups. Il a également le rôle d'embrayage et permet la multiplication du couple pendant la phase de démarrage. Les rapports, ils sont au nombre de trois (plus marche ar.), sont obtenus par l'accouplement sélectif de deux embrayages et deux freins à disques

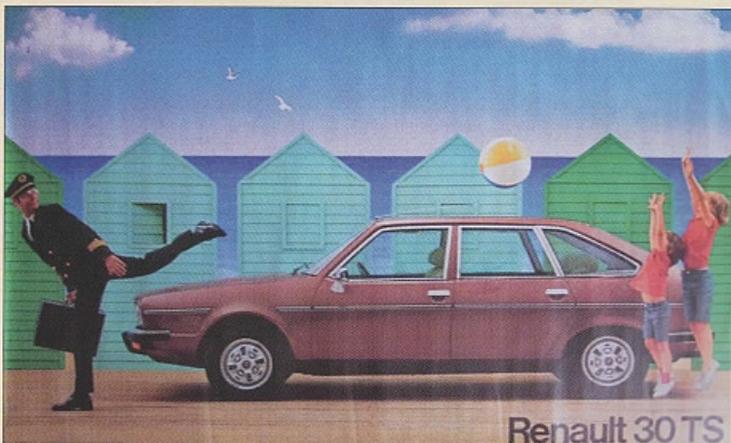
multiples contenus dans la partie boîte de vitesses. Ces éléments sont actionnés hydrauliquement grâce à une pompe haute pression placée en bout de boîte et entraînée directement par le moteur. Le conducteur dispose d'un levier de sélection à 6 positions : parking, marche arrière, neutre, automatique, 2ème, 1ère. Toutes les fonctions dont a besoin la transmission automatique pour fonctionner (détection de vitesse, charge moteur, position du levier), sont traitées par un boîtier unique. Cette centrale électronique commande l'enclenchement des différents rapports en prenant en compte : la volonté du conducteur (position de la pédale d'accélérateur et de levier) et la vitesse de la voiture, selon les seuils suivants :

La transmission du mouvement entre le différentiel et les roues se fait par deux arbres comportant chacun deux joints homocinétiques. Les qualités angulaires de ces transmissions spécifiques à la R30 TS à boîte automatique ne permettent pas d'obtenir un diamètre de braquage minimum équivalent à celui du même modèle équipé de la boîte manuelle (11,40 mètres entre

murs et 3,25 tours de volant de butée à butée, au lieu de 10,90 m et 3,5 tours de volant).

La boîte automatique type 141 était fabriquée par la Société de Transmissions Automatiques, filiale Peugeot-Renault, à Ruitz dans le nord de la France.

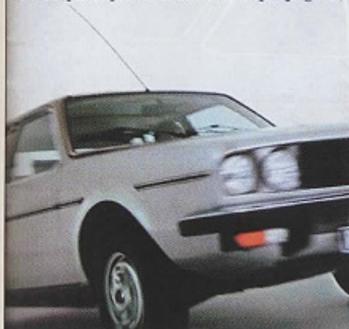
Voyons maintenant la boîte manuelle. Elle fut étudiée spécialement pour être accouplée au V6, ses carters sont nouveaux et sa pignonne aussi. L'ensemble est plus résistant que la boîte de la R16, de manière à résister au couple moteur du V6. La nouvelle boîte, type 367, renferme 4 rapports synchronisés (plus marche ar.). Naturellement conçue en boîte-pont, elle est située en arrière du moteur, longitudinalement. Le carter en alliage léger coulé sous pression est composé de deux coquilles réunies sur le plan vertical et longitudinal. À l'extrémité opposé au moteur, le bout est fermé par un petit carter additionnel. Indépendamment du fait qu'elle soit nouvelle, la pignonne présente quelques particularités par rapport aux boîtes Renault des autres modèles contemporains :



Affiche de garage du millésime 78.

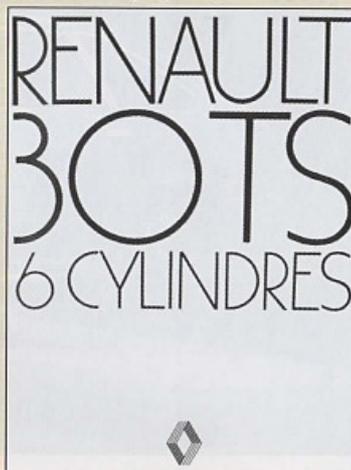
## RENAULT 30

Nouveautés 78 (p. 3). Performances (p. 5). Tenue de route (p. 8-9). Sécurité (p. 21). Suspension (p. 22). Direction assistée (p. 23). Freinage (p. 24). Moteur V6 (p. 26). Prise diagnostic (p. 27). Boîte automatique (p. 27). Angles de confort (p. 28). Climatisation (p. 28). Coffre (page 29). Caractéristiques techniques (p. 30). Renault la marque la plus vendue en Europe (page 31).



Ci-contre : un catalogue du millésime 78.

Ci-dessous : un catalogue du millésime 79. N'y figure que la TS.



*...par la presse spécialisée, la presse quotidienne, la radio et même la télévision, le public a été très tôt informé de la sortie imminente de la R30 TS...*



La banquette arrière du millésime 79, avec ceintures 3 points

régime de puissance maximum. Le 4<sup>me</sup> rapport fut donc idéalement défini. D'ailleurs, c'est l'ensemble des rapports qui fut bien défini. La 367 est bien étagée et ses seuls défauts véritables, souvent mentionnés à l'époque, seront le nombre de ses rapports limités à 4 (ce n'est de mon point de vue, pas vraiment un défaut, plutôt une carence - ndla) et une synchronisation un peu lente, particulièrement lors des passages seconde/troisième.

L'embrayage est à diaphragme, de marque Verto, de type 235 DBR 490. Les garnitures sont de dimensions 235 x 165 x 3,2 mm. Il est commandé hydrauliquement et sa butée est à billes, guidée et autocentreuse. Les R30 TS climatisées sont équipées d'alternateur 70 A au lieu de 55 A pour les autres.

### Un lancement commercial en grand...

Par la presse spécialisée, la presse quotidienne, la radio et même la télévision, le public a été très tôt informé de la sortie imminente de la R30 TS. Mais au travers de sujets contenant trop d'éléments de qualité moyenne, retenant néanmoins l'attention de l'acheteur éventuel, l'image du modèle ne ressortait pas aussi bonne que l'aurait souhaité la Régie. Toutefois, ces actions sauvages (hors plan de communication Renault) ont mobilisé l'attention en sa faveur. La première véritable apparition faite (au Salon de Genève, le 13 mars 1975), d'où presse écrite, radio et télévision ont présenté le modèle R30 TS sous tous les angles à leur auditoire, il fallait à Renault rectifier le tir en mettant en œuvre une vaste campagne de publicité coïncidant avec la phase de commercialisation. Cette campagne devra assurer une notoriété rapide à la R30 TS et la positionner à

	Vitesse théorique aux 1000 tr/mn	Vitesse théorique aux 6000 tr/mn
1 <sup>re</sup>	8,85	53,10
2 <sup>re</sup>	14,16	86,76
3 <sup>re</sup>	22,59	135,54
4 <sup>re</sup>	31,98	191,88
M. Arrière	9,36	56,16

	Passage de vitesses (km/h)			
	1 <sup>re</sup> -2 <sup>me</sup>	2 <sup>me</sup> -3 <sup>me</sup>	3 <sup>me</sup> -2 <sup>me</sup>	2 <sup>me</sup> -1 <sup>re</sup>
Accélérateur levé	18	30	21	11
Accélérateur à fond	60	103	71	38
Kick-down	63	106	97	54

	Nb dents	Rapport	Démult.
1 <sup>re</sup>	11 x 37	3,36	11,38
2 <sup>re</sup>	11 x 35	2,06	8,01
3 <sup>re</sup>	22 x 29	1,32	5,13
4 <sup>re</sup>	29 x 27	0,93	3,62
M. Arrière	11 x 35	3,18	12,37

l'intérieur de la gamme Renault de façon à améliorer l'image globale de la marque. Pour ce, elle devra être de grande envergure en agissant simultanément aux trois niveaux : national, régional et local. Elle sera complétée par une présentation par les concessionnaires locaux à leur réseau d'agents, par une présentation à la presse et aux personnalités locales, par une vaste campagne de présentation au grand public. Les deux médias de base de la campagne de publicité au lancement de la R30 TS, seront l'affichage et la presse magazine. La

- Les pignons fous de 1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> sont montés sur l'arbre secondaire (leurs synchros sont des Renault).
- Les pignons de 3<sup>ème</sup> et 4<sup>ème</sup> sont montés « fou » sur l'arbre primaire. Ce qui rend la boîte plus silencieuse. Leurs synchros sont des Borg-Warner à billes. Ce qui offre plus de douceur et de longévité.
- Les pignons fous sont tous montés sur roulements à aiguilles. Ce qui permet un meilleur guidage et l'augmentation de la durée de vie de la boîte.
- La grille est du type «européen» et la

marche arrière ne peut être enclenchée qu'en enfonçant le pommeau de levier de vitesses.

Rapport de démultiplication (couple conique 9 x 35 ; rapport 3,89), voir tableaux ci-contre.

J'attire votre attention sur le fait qu'une R30 TS n'est capable "que" de 180 km/h (environ, quand tout va bien) et que par conséquent, en 4<sup>ème</sup> à cette vitesse, le régime moteur ne dépasse guère les 5.600 tr/min. Soit à environ 100 tours près, le



Renault 30 TX millésime 79.

radio et le cinéma ne seront que complémentaires. Le cœur de cible de la campagne, visé essentiellement par le biais d'une argumentation et d'une visualisation dans la presse magazine, sera les hommes de 40/45 ans et plus, professions libérales, cadres supérieurs, ingénieurs, gros commerçants. Affichage, radio et cinéma assureront une propagation très rapide de la notoriété du modèle, conféreront un caractère évènementiel à son lancement et toucheront ce que les publicitaires appellent la cible large. Dans le cas présent, des hommes de 25 ans et plus, professions libérales, cadres supérieurs et moyens, ingénieurs, gros et petits commerçants.

L'affichage se fera sur 70 panneaux «prestige» dans Paris intra-muros, 50 panneaux «prestige» en province, 650 panneaux sur le réseau routier principal et 900 panneaux sur le réseau intra agglomération des villes de 200.000 habitants et plus. Impossible lors de ses déplacements en voiture d'ignorer très longtemps la sortie de la nouvelle Renault. L'action publicitaire dans les magazines se présentera sous la forme de 3 pages couleur à paraître 3 fois, en avril, mai et juin 1975, dans une sélection de 12 titres : 6 magazines d'information générale, 3 magazines économiques et 3 magazines automobiles (l'Auto-Journal, l'Action Automobile et Touristique et Europe Auto). À la radio, la R30 TS se fera omniprésente du 25 au 28 avril sur les 4 grandes stations suivantes : Europe 1, RTL, Sud Radio et RMC. Cela grâce à 12 messages de 30 secondes par jour et par poste (comme l'on disait à l'époque). Au cinéma, un film de 2 minutes sera programmé dans une sélection de 1600 salles du 30 avril au 7 mai. Reste la presse régionale et locale. Elle ne sera pas en reste avec un grand encart indiquant : «Dès lundi la Renault 30 TS chez votre concessionnaire». Celui-ci paraîtra le samedi 26 avril dans l'ensemble de cette presse.

À l'intérieur du réseau Renault, le lancement de la R30 TS sera aussi l'objet de beaucoup de soins, avec la distribution d'un luxueux catalogue de 26 pages (utilisation sur prospect très attirée par la R30 TS), un dépliant de 8 pages (utilisation plus large), une PLV (grand panneau en volu-

Ci-dessous : le catalogue spécifique à la TX au millésime 79 et à droite, le catalogue 1980



me) et une belle affiche de garage dans un format (65 x 100 mm) non habituel depuis que la Régie a confié son budget publicité à l'agence Publicis.

Le 25 avril, une convention nationale aura lieu à Paris avec tous les concessionnaires. Ils recevront à cette date, chacun une ou plusieurs, selon leur contrat de vente, R30 TS de démonstration. Le même jour, arrivera dans les garages arborant le losange jaune le numéro spécial de Renault Promotion (publication interne particulièrement destinée aux forces de vente).

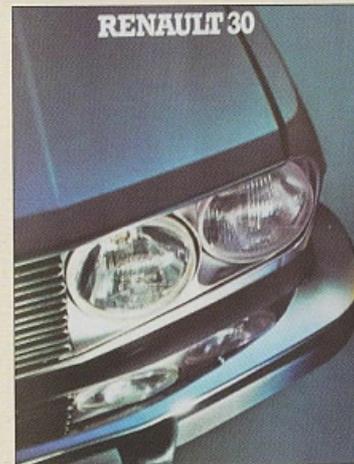
Le 26 avril, les R30 TS distribuées la veille à Paris devront avoir rejoint les concessions et être visibles dans les magasins d'exposition. La bonne connaissance dans les meilleurs délais sur lequel R30 TS par les commerciaux et les techniciens du réseau principal étant un point essentiel de la réussite du lancement, ceux-ci seront appelés à une journée de formation les 21 ou 22 avril. Les agents (le réseau secondaire) seront invités ultérieurement à une réunion chez leur concessionnaire pour découvrir le modèle sur lequel leur clientèle sera prochainement susceptible de leur poser des questions. Un film Super 8 pour animer le thème sera à la disposition des concessionnaires (sur demande).

Précédemment, du 3 au 21 mars, pour une certaine catégorie de personnel, avait commencé la formation après-vente au centre



RENAULT 30 TX

Affiche de garage de la Renault 30 TX de 1979.



APV de Saint-Pierre-des-Corps, à côté de Tours. En 6 sections réparties jusqu'au 27 juin, toutes les catégories de personnel technique œuvrant dans les garages du réseau Renault seront formées aux réparations et à l'entretien de la R30 TS. J'en profite pour signaler que la conception de ce véhicule intégra à la base du projet une grande facilité de réparation. Ce qui sera profitable à ses propriétaires. Voilà qui n'était pas, et n'est toujours pas le cas, pour les modèles haut de gamme, dont les acheteurs sont souvent pris pour de simples portefeuilles bien garnis.

Enfin, Renault prévu une vaste action de relations publiques. Celle-ci commença au Salon de Genève avec l'invitation lancée à 6000 personnes d'y venir découvrir en avant-première la R30 TS. 400 personnes ont fait le déplacement de la France entière. Cela se poursuit avec des actions locales. Chaque concessionnaire devait sélectionner le maximum d'invités susceptibles de pouvoir être des acheteurs de la R30 TS et la leur faire découvrir de manière exceptionnelle. Soit au siège de la concession, dans la mesure où la décoration, les facilités de parking et de restauration le permettaient ; soit dans le cadre d'un golf, une auberge, un restaurant, un château, un aéro-club, etc. N'oublions pas qu'il s'agissait du lancement d'une Renault de haut de gamme, ce qui était un évène-

ment en soi impliquant certaines mesures pour ne pas risquer de décevoir des gens difficiles, habitués à être bien reçus et traités préférentiellement partout où ils sont clients. Pour être synchrones avec les autres actions de lancement, il fallait que les invitations à la découverte de la R30 TS partent au plus tard le 11 avril pour des réceptions programmables à partir du 26. Un photographe devait être prévu pour une exploitation dans la presse locale.

### Révue et un peu corrigée, si l'on peut dire...

Avec 131 ch pour 1300 kg, les performances de la grosse Renault n'ont rien de très ébouriffantes, quoique... Dans le contexte de l'époque, elles n'étaient pas si mauvaises. Une R30 TS effaçait de sa route toute la production courante d'une simple pression sur la pédale de droite de la part de son conducteur. En performances brutes, les 180 km/h sont légèrement dépassés et les 1000 mètres départ arrêté sont franchis en 32,5 secondes. Un temps qui aurait pu être meilleur si les roues motrices ne ciraient pas autant en 1ère à l'arraché. Une sale manie des Renault produites dans les seventies ça ! Sans conteste, la R30 TS n'est pas tout à fait l'égale en performances de ses concurrentes étrangères les plus directes. Et par malheur, elle les dépasse assez largement sur un sujet devenu sensible avec la guerre du Kippour et sur lequel il aurait fallu qu'elle soit irréprochable : la consommation. Tant que l'on roule jusqu'à 100 km/h de moyenne sur parcours diversifié, ça va ! En gros 13 litres aux 100 sont nécessaires. Maximum. Ce n'est certes pas un record de sobriété, mais je vous rappelle que la R30 pèse 1.3 tonne et que son moteur est un 2.7 litre. Entre 100 et 130 km/h, sur un tracé comprenant beaucoup de voies rapides, ça ce gâte un peu. Mais c'est encore acceptable, 2 à 3 litres de plus sont consommés. À ces vitesses, l'aérodynamisme très relatif de la grosse Renault commence à se faire sentir négativement. Au-dessus, cela devient une catastrophe. "Faire" entre 20 et 25 litres n'est pas un exploit. Évidemment, en conduisant

Tableau de bord Turbo Diesel millésime 82. Par rapport à celui de la TX, l'indicateur de pression de turbo prend la place de la montre de turbo et une montre analogique celle du compte-tours.



*...de la R30 TS, le plus critiqué étant le moteur, et notamment sa consommation, Renault se devait de réagir. Le constructeur le fit dès l'automne 1976 en remplaçant les deux carburateurs Solex par un seul double corps Weber...*

sent à toutes les allures et en conduite variée sur toutes sortes d'itinéraires l'appétit du V6 n'a pas baissé. À basse vitesse, le nouveau carbu ayant une ouverture simultanée de ses 2 corps, cela fait même en sorte d'augmenter la consommation ! C'est qu'avant, aux mêmes allures (jusqu'à 80 km/h) le précédent système travaillait que sur le petit carbu de 34. Alors forcément ! Sur autoroute et sur parcours difficiles nécessitant de nombreuses relances à pleine charge en jouant de la boîte pour tenir le rythme, le nouveau système fait un peu baisser la consommation. Oh, pas grand chose, Hormis l'alimentation, la R30 TS «77» est mécaniquement identique à la précédente. Les plus observateurs noteront juste la nouvelle jauge à huile avec son tube de diamètre plus fort, la direction à course réduite des véhicules à boîte manuelle maintenant identique à celle des véhicules à boîte automatique, la biellette réglable de direction côté pignon de crémaillère au lieu de la biellette fixe (pour faciliter le réglage du parallélisme) et le nouveau servo-frein améliorant le freinage par augmentation du taux d'assistance. Ce servo-frein est un 8» de diamètre équipé d'une double membrane en remplacement du servo-frein de 9» à simple membrane. Extérieurement, la nouvelle R30 TS se distingue par ses poignées de portes à palette, sa trappe d'orifice de remplissage du réservoir d'essence, son ouverture de coffre à manette tournante intégrant une serrure à barillet évitant le recours systématique à la clef et le déplacement d'un axe d'essuie-glace afin de mieux répartir la surface balayée. Cette dernière modifica-

«souple» et en abaissant la moyenne à 75 km/h en parcours diversifié (sauf ville), les 10 litres aux 100 km/h sont atteignables, mais qui achetait une 15 CV pour rouler à ce rythme et ne jamais profiter du luxe offert par un gros moteur plein de ressources. Personne ! La presse ne salua pas bien bas les consommations de la R30 TS, elle indiqua juste qu'il était possible de consommer peu à condition de rouler peu vite. D'ailleurs, elle ne salua bien bas pas grand chose dans cette auto. Elle en reconnaîtra les qualités à leur juste valeur, car la R30 TS n'en manquait pas, mais mettra aussi volontiers le doigt là où ça faisait mal. La R30 TS était une voiture intelligente, assez peu chère vu son niveau de prestations, convaincante et docile. Hélas,

elle n'était pas très séduisante et ça lui joua des tours. De la R30 TS, le plus critiqué étant le moteur, et notamment sa consommation, Renault se devait de réagir. Le constructeur le fit dès l'automne 1976 en remplaçant les deux carburateurs Solex par un seul double corps Weber de 38 à ouverture simultanée. L'abandon du compliqué et onéreux système à 2 étages d'alimentation étudié par Peugeot pour sa 504 coupé et cabriolet V6 et sa 604, fit perdre 6 chevaux et amena une légère, très légère, amélioration en couple. Voilà donc le V6 de la R30 TS, déjà assez peu puissant à la base au regard de sa cylindrée, tombé à 125 ch DIN. Une valeur qui n'est plus dérivée à 5.500 tr/min mais à 5.000. Quant au couple, pas sûr que les utilisateurs aient

bien apprécié la progression. Il passe en effet à 20,8 m.kg (!) DIN, obtenu au même régime que précédemment. Une baisse de 5 km/h fut enregistrée en vitesse maxi (un peu plus de 175 km/h) et aux 1000 mètres départ arrêté, une seconde de plus environ est nécessaire. Ce devait être le progrès selon Renault...

En reprise, les résultats seront mitigés. Disons qu'ils ne se sont pas cassés la figure, mais qu'ils n'ont pas non plus réellement progressé. C'est seulement à mi-régime, vers 2.500 tr/min, que le V6 alimenté par le double corps de 38 paraît connaître un léger mieux. La conduite coulée est plus naturelle et à 100 km/h de moyenne la consommation peut s'en ressentir à la baisse. Ceci dit, le bénéfice n'est pas pré-



Le moteur Turbo Diesel de la Renault 30 Turbo-D

Ci-dessous : En 1981 (pour le millésime 82), la Renault 30 Turbo-D faisait son entrée sur un marché encore peu encombré de ce type de motorisation. Cela a beaucoup changé.



tion s'accompagne d'une nouvelle tringlerie de commande et d'une temporisation fixée à 8 battements par minute.

À l'intérieur, les sièges avant sont redessinés pour plus de confort et ils possèdent chacun une pochette dans leur dossier, le dossier de banquette arrière est reculé pour gagner un peu d'espace et il est creusé pour marquer les deux places (entretien), les portes avant sont pré-équipées radio, les portes arrière sont chacune munies d'un cendrier et un allume-cigares prend la place du cendrier arrière central.

Les options restent les mêmes qu'au millésime précédent : toit ouvrant électrique, peinture métallisée vernie, vitres teintées, conditionnement d'air (avec vitres teintées obligatoires), boîte de vitesses automatique, sièges simili, sièges cuir, auxquels s'ajoute cette année le pré-équipement radio complet.

Handicapée par la concurrence à cause de ses petites mesquineries et par son déficit de présentation, la R30 TS ne parvient pas vraiment à s'imposer dans la famille des berlines de luxe. Et pendant ce temps, aux USA était livrée au compte-gouttes une R30 justement mieux présentée, mieux équipée et avec un moteur alimenté par injection : la TX.

Pour le millésime 78 (à partir de Juillet 1977), la R30 TS n'évolue encore que sur des points de détail qui ne sont pas en mesure de lui faire prendre la place qu'elle mérite sur le marché. L'allumage classique est remplacé par un système transistorisé sans contact sur la version à boîte automatique. Que ce soit sur cette dernière ou sur celle à boîte manuelle, la façade de

planche de bord est redessinée, la montre est à Quartz, le totalisateur kilométrique est à 6 chiffres, le rétroviseur extérieur est réglable de l'intérieur, le dossier arrière intègre 2 appui-tête, les butoirs en caoutchouc des pare-chocs sont plus importants, le hayon est retenu par un vérin à gaz (en remplacement des compas), le pré-équipement radio est de série, ainsi que les vitres teintées.

À l'exception de ce qui est maintenant de série, les options sont les mêmes qu'au cours du millésime 77.

### Enfin les évolutions mécaniques tant attendues...

Au Salon de Paris 1978, la R.N.U.R. présente la R30 TX, enfin disponible sur le marché européen, et notamment français, depuis le mois de Juillet (millésime 79). Le V6 n'est pas sur cette version alimentée par carburateur mais par une injection Bosch K-Jetronic. Parallèlement, l'allumage est changé, il s'agit sur la TX d'un système transistorisé sans contact (idem TS à boîte automatique depuis l'an passé). Contrairement à ce que peut laisser penser son nom, le K-Jetronic est une injection mécanique et non pas électronique. Ce qui autorise une évolution à moindre coût sur les carburateurs, mais ne permet pas d'atteindre les performances en consommation d'une injection gérée électroniquement. Le K-Jetronic sera très répandu, car il offrait aux constructeurs un bon rapport qualité/prix.

L'ensemble doseur distributeur/débitmètre d'air formant la pièce maîtresse du systé-

me en question, est dans le cas de la Renault 30 TX placé entre les deux bancs de cylindres du moteur. Plus exactement, entre les deux conduits du répartiteur d'air d'admission spécifique que nécessite l'adaptation du K-Jetronic au V6 PRV. Moins évidente, et pour cause, est la modification des pistons. L'augmentation du bossage de leur tête fait en sorte que le taux de compression passe de 8,65 à 9,2/1. Avec cela, la puissance progresse à 142 ch DIN à 5.500 tr/min et le couple à 22,3 m.kg DIN à 3.000 tr/min. Comme la TS, la TX peut être munie en option de la boîte de vitesses automatique, dans ce cas la puissance disponible descend très légèrement (141,5 ch DIN), ainsi que le couple (22 m.kg DIN). Pour poursuivre avec la boîte automatique à 3 rapports, elle est identique sur la TX à celle de la TS, sauf en ce qui concerne le couple de descente qui est un 27 x 25 (au lieu d'un 26 x 25). Avec la BVA, la R30 TX atteint 183 km/h.

Sur la TX, la boîte manuelle à 4 vitesses est abandonnée au profit d'une boîte 5. Celle-ci dérive très étroitement de celle à 4 vitesses. Pour recevoir le 5<sup>me</sup> rapport, elle comporte en son extrémité un carter rallongé abritant le train de pignon supplémentaire. La capacité en huile de cette boîte 5 est de 3,4 litres.

Rapports de démultiplication (couple conique 9 x 35 ; rapport 3,89) : voir tableaux ci-contre.

En réalité, en 5<sup>me</sup> le moteur ne dépasse pas le régime de 5.200 tr/min, ce qui fixe la vitesse maxi aux alentours de 188 km/h.

La R30 TX est capable d'abattre le 1000

mètres départ arrêté en 31,7 secondes et le 400 mètres départ arrêté en 17,1 secondes. Aux vitesses courantes, la consommation moyenne baisse de 0,6 à 1,2 litre aux 100 km. Sur autoroute à 130 km/h c'est carrément 3 litres qui sont consommés en moins comparativement à la TS seconde version et la différence avec cette dernière atteint les 5 litres aux 100 km à une vitesse oscillant aux alentours de 170 km/h.

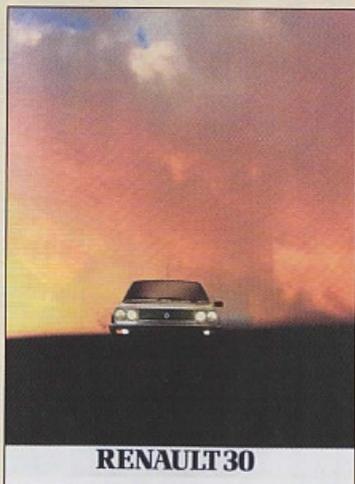
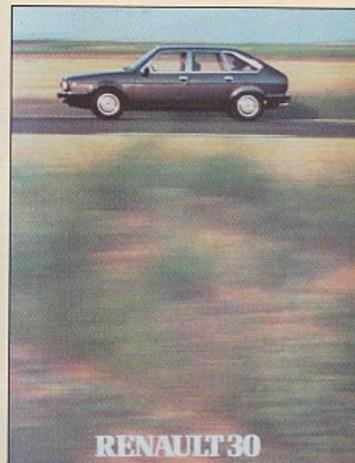
Vitesse de pointe supérieure, accélérations plus brillantes, reprises à l'avenant, consommation en baisse, le tableau est

	Vitesse théorique aux 1000 tr/mn	Vitesse théorique à 5700 tr/mn (6000 en compar. avec TS BV4)
1 <sup>re</sup>	8,85	50,44 (53,10)
2 <sup>re</sup>	14,46	82,42 (86,76)
3 <sup>re</sup>	21,56	122,89 (129,86)
4 <sup>re</sup>	28,17	160,56 (169,02)
5 <sup>re</sup>	36,29	206,85
M. Arrière	9,36	56,16

	Nb dents	Rapport	Démult.
1 <sup>re</sup>	11 x 37	3,36	11,38
2 <sup>re</sup>	11 x 35	2,06	8,01
3 <sup>re</sup>	21 x 29	1,38	5,37
4 <sup>re</sup>	35 x 37	1,06	4,11
5 <sup>re</sup>	39 x 32	0,82	3,19
M. Arrière	11 x 23	2,09	12,37



Ci-contre :  
Les catalogues 1981 et 1982



des plus flatteur pour la R30 TX. En plus, son agrément moteur, très bien secondé par la boîte 5 très bien étagée et au maniement agréable, est bien supérieur à celui de la TS.

Voyons maintenant le reste des modifications techniques apportées à la TX :

- Les porte-fusées sont modifiées (roulement arrêté par circlip).
- Les véhicules munis de la BVA possèdent des ressorts de suspension avant à la flexibilité revue à la baisse (35 mm pour 100 kg).
- L'alternateur est un 70 A avec régulateur incorporé.

Extérieurement la 30 TX se reconnaît : à ses roues en alliage léger, son enjoliveur de pied milieu chromé, ses monogrammes arrières : «Renault 30 TX» à gauche et «V6 injection» à droite ; son monogramme «injection» sur la calandre. N'oublions pas d'ajouter à cela, le feu arrière gauche intégrant un feu de brouillard.

À l'intérieur, la TX est mieux équipée que la TS. On y trouve en plus : une condamnation électromagnétique des 4 portes, du hayon et de la trappe à essence, un volant gainé de cuir, des conduits de chauffage allant aux places arrières, un régulateur de vitesse électronique et un garnissage en velours.

Pour le millésime 79, la TS a reçu les modifications suivantes :

- Adjonction de deux fusibles supplémentaires au boîtier de fusibles (idem TX).
- Ajout d'un feu de brouillard dans le feu arrière gauche (idem TX).
- Porte-fusées avant modifiés (idem TX).
- Adoption d'une pochette sur le pare-soleil

conducteur (idem TX).

- Ceintures de sécurité arrières à 3 points et à enrouleur (idem TX).
- Entourage de phare gris (idem TX).
- Augmentation du taux de compression par accroissement du bossage de piston (idem TX). Cette modification influe sur les performances moteur : 128 chevaux DIN à 5.500 tr/min et 20,6 m.kg DIN à 2.500 tr/min.

- Modification de la boîte de vitesses : le montage du roulement d'entrée d'arbre primaire est modifié (montage libre et circlip) ; moyeu de synchro de 3ème-4ème monté libre ; montages de l'axe de pignon de marche arrière et de l'axe du doigt de sélection dans le carter arrière modifiés ; la contenance en huile passe de 4 litres à 3,2 litres par simple déplacement de l'orifice de remplissage (qui fait également niveau sur ces boîtes).

Pour le millésime 79 les options sont les mêmes qu'au précédent.

Au millésime 80, les R30 TS et TX n'évoluent que très peu.

En ce qui concerne la seule TS, on note :

- Un alternateur à régulateur incorporé.
- Une ligne de courroie de pompe à eau éloignée du moteur.

- Un échappement identique à la TX.

En ce qui concerne les deux modèles :

- La modification de l'écrou de sortie de différentiel.
- Nouveau câblage de transmission automatique avec prises surmoulées.
- Calandre à barrettes chromées.

Et c'est tout !

Les options ne varient toujours pas, mais la TX peut recevoir cette année des pneus (et

les jantes qui vont avec) Michelin TRX de dimension 190/65 HR 390.

Le millésime 81 est d'abord, et essentiellement marqué par l'arrêt du modèle TS. De nouveau il n'y a qu'une R30 au catalogue, la TX. Celle-ci n'évolue qu'assez peu techniquement ; beaucoup plus pour ce qui touche à la présentation, notamment intérieure. On note :

-Le système d'injection modifié sur les éléments suivants : doseur distributeur, circuit de régulation de pression de commande, injecteurs, circuit d'alimentation.

-Un système correcteur d'avance à dépression permettant une augmentation pendant 3 à 6 secondes de l'avance à dépression. Ce qui permet d'améliorer le comportement du moteur en altitude en créant une élévation de son régime de ralenti lors de la fermeture du papillon des gaz pour les voitures avec boîte manuelle, ou lors de l'enclenchement d'une vitesse (passage de N ou P en D, 2, 1 ou R) pour les voitures avec boîte de vitesses automatique.

- Une synchronisation de boîte de vitesses manuelle modifiée.

- Une modification du boîtier de levier de vitesses.

- Le train arrière qui devient à carrossage négatif (-1° ± 30') par déplacement du point de fixation de l'axe inférieur du porte-fusée sur le corps d'amortisseur.

- Un tableau de bord entièrement redessiné dans un style plus moderne et plus «classe».

- Des contre-portes redessinées.

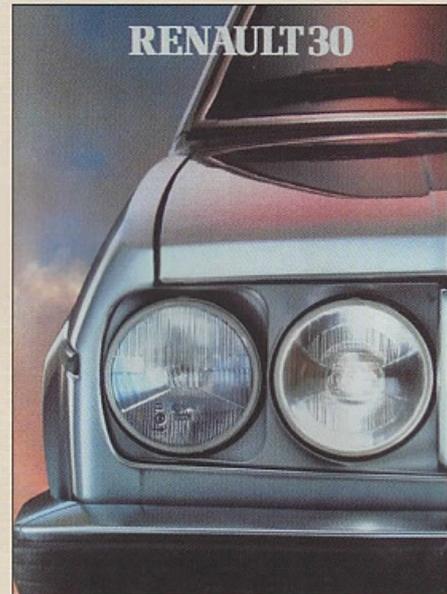
- Le garnissage en drap velours imprimé façon tweed.

- Des pare-chocs plus enveloppants. Les options sont encore et toujours les mêmes que précédemment. Pour mémoire : peinture métallisée vernie, toit ouvrant électrique, boîte de vitesses automatique, sellerie simili, sièges cuir, conditionnement d'air, pneus TRX.

### La technologie Turbo-D au secours de la Renault 30...

Au millésime 82, la R30 TX n'évolue pas, à l'exception d'un nouveau garnissage en velours côtelé qui remplace le velours imprimé. Ses ventes allant décroissantes, la Régie décide de l'épauler par une version incomparablement plus économique à l'usage (mais aussi incomparablement moins agréable à conduire et moins performante), motorisée par le 4-cylindres Diesel 2,1 litres de la R20. Toutefois, dans la R30, il est muni d'un turbocompresseur pour faire «la différence». Comprenez, pour que la R30 «gas-oil» possède comme «l'essence» un avantage technique et en performance sur la R20 s'alimentant à la même pompe. Qu'aurait été en effet une R30 équipée du 2,1 litres Diesel atmosphérique de la R20... si ce n'est une 20 ?

Décliné du moteur 2 litres «essence» de 88 mm d'alésage pour 82 mm de course réalisé en alliage d'aluminium et possédant un arbre à cames en tête entraîné par courroie, le Turbo-D de la R30 était une mécanique moderne, bien dessinée et fiable. Prévue dès le départ par un dimensionnement important de certaines parties, la dieselisation du 2 litres «essence» ne fut par conséquent pas un problème. Entre-temps



Ci-dessus : le catalogue 83.

A gauche : à l'exception des monogrammes, extérieurement la 30 Turbo-D est de présentation et d'équipement identiques à la 30 TX, jantes y compris.

la décision sera prise de faire du 2 litres un 2,2 litres par accroissement de la course à 89 mm, et bien qu'un maximum de cylindrée aurait été bienvenue dans l'opération de diesélisation, la version Diesel s'en tiendra à 2,1 litres. C'est une réduction de l'alésage des versions «essence», de manière à conserver une bonne fiabilité au niveau des chemises, qui plaça la cylindrée du Diesel, et du Turbo-D ensuite, entre celles des deux «essence». Le nouvel alésage réduit, de 86 mm, avec la course longue de 89 mm du 2,2 litres essence, définissent une cylindrée d'exactement 2068 cm<sup>3</sup> pour le Diesel de la R20. Celui-ci fut le premier moteur Diesel à bloc aluminium pour voitures de tourisme.

Si les bielles sont identiques à celles du 2,2 litres «essence», tout le reste est plus ou moins modifié sur le Diesel. Mais l'étude prenant en compte la diesélisation ultérieure du moteur de base fit en sorte qu'un minimum dut être fait pour passer d'un mode de combustion à l'autre. Toutefois, certaines pièces nécessiteront d'être totalement revues. Ainsi, le carter-cylindres est d'une hauteur augmentée de 31 mm car les pistons Diesel sont plus hauts ; la culasse est totalement spécifique (pré-chambre de turbulence en acier réfractaire, soupapes en ligne, fixation de la culasse au bloc renforcée, arbre à cames latéral aux tiges de soupape avec renvoi par culbuteurs pour gagner de la place en hauteur) ; le collecteur d'admission d'air est spécifique ; le vilebrequin (en fonte GS) est équilibré par 8 contrepoids (au lieu de 4) ; la courroie de distribution est à denture ronde (meilleure résistance aux pulsations de couple rencontrées sur le moteur Diesel).

Beaucoup de précautions seront prises dans la conception du 2,1 litres Diesel afin qu'il soit d'une longévité hors norme, comparable à celle des moteurs d'un des plus grand concurrent dans la catégorie : l'Allemand Mercedes, très réputé pour ses réalisations Diesel et qui réussit à vendre ses voitures de haut de gamme ainsi moto-

**...avec la R30 Turbo-D, Renault, qui était le dernier des grands constructeurs à ne pas commercialiser de voitures de tourisme à moteur Diesel, a brillamment rattrapé son retard...**

risées plus chères que les mêmes à moteur «essence». Ce qui n'aurait rien eu d'étonnant si cela avait été des voitures de milieu de gamme (comme la R20, la R18 ou encore la 505), mais je vous rappelle qu'en 1980, en haut de gamme le «Diesel» n'avait absolument pas la même image qu'aujourd'hui et que beaucoup de gens aisés y étaient alors totalement réfractaires. Alors, imposer et vendre des «Diesel» plus chers que des «essence» aux tarifs auxquels Mercedes les proposaient était, si ce n'est un exploit commercial, au moins une prouesse, qui devait beaucoup à une qualité exceptionnelle. Exceptionnelle et archiconnue.

Vu les soins pris dans la conception du 2,1 litres Diesel, l'adaptation d'un turbo sur celui-ci pour la R30 Turbo-D ne posa pas de problème particulier et le moteur suralimenté était assuré d'être aussi fiable que l'atmosphérique (problèmes de turbo en lui-même mis à part). La culasse ne sera qu'à peine renforcée. Toutefois, les contraintes étant nettement supérieures en mode suralimenté, il faudra quand même bien revoir totalement certaines pièces. Sur le Turbo-D on note : des pistons plus épais ; un vilebrequin en acier forgé (plus résistant que celui en fonte GS et d'un équilibrage plus soigné) ; un carter d'huile relié au carter d'embrayage (pour participer à la rigidité du bloc) ; une rampe d'huile pour arroser les dessous des pistons (refroidissement) ; un radiateur d'huile ; et un radiateur d'eau plus grand et en cuivre. Avec cela, et bien sûr son turbo Garrett, le 1er Diesel de Renault passe de 63,5 ch DIN

obtenus à 4.500 tr/min et 12,9 m.kg obtenus à 2.250 tr/min à 85,5 ch DIN à 4.250 tr/min et 18,5 m.kg DIN à 2.000 tr/min.

Avec la R 20 Diesel apparue fin 1979 et maintenant la R30 turbo Diesel, Renault, qui était le dernier des très grands constructeurs à ne pas commercialiser de voitures de tourisme à moteur Diesel, a brillamment rattrapé son retard. Pour cela le moteur 2 litres essence tout aluminium, base du projet, fut très rentable. Fabriquée par la Française de Mécanique et utilisée aussi par Peugeot et Citroën, la famille de ces nouveaux moteurs extrêmement modernes est le fruit d'une étude entièrement réalisée par Renault.

Les performances de la R30 turbo Diesel n'ont évidemment plus rien à voir avec celles de la TX. La nouvelle n'est capable que de 36,1 secondes aux 1000 mètres départ arrêté et les 160 km/h sont à peine atteints. En contrepartie, les consommations prennent le même chemin. Aux alentours des 100 km/h de moyenne sur parcours diversifié, une Turbo Diesel ne consomme que 7,5 litres. En vitesse de pointe stabilisée, les 16 litres aux 100 ne sont même pas atteints.

L'équipement et la présentation de la R30 Turbo Diesel sont les mêmes que ceux de la TX du millésime 82, à l'exception des monogrammes, évidemment, du régulateur de vitesse électronique Normalure, absent, et du manomètre de suralimentation. Pour 1982, le dessin des sièges et de la banquette change de nouveau.

Les options :

TX : peinture métallisée vernie, toit ouvrant

électrique, boîte de vitesses automatique, sellerie simili, sièges cuir, conditionnement d'air, pneus TRX 190 HR 390, essuie-glace lunette arrière.

Turbo Diesel : peinture métallisée vernie, toit ouvrant électrique, sellerie simili, sièges cuir, essuie-glace lunette arrière.

Pour le millésime 83, les deux R30 reçoivent l'essuie-glace de lunette arrière en dotations de série et un petit becquet aérodynamique arrière.

Les options au millésime 83 sont les suivantes :

TX : peinture métallisée vernie, peinture noire vernie, toit ouvrant électrique, sièges cuir, boîte de vitesses automatique, conditionnement d'air.

Turbo Diesel : peinture métallisée vernie, peinture noire vernie, toit ouvrant électrique, sièges cuir.

Au millésime 84 pas de changement. Ni en série, ni en ce qui concerne les options.

**Sept mois après le 1er juillet 1983, date marquant l'entrée de la Renault 30 dans son dernier millésime, la fabrication est arrêtée. Nous sommes en janvier 1984 et en mars de la même année, la Renault 25 entre en fabrication. Mais ceci est une autre histoire...**

Textes : Frédéric LHOSPIED

# Renault 30

Textes : Frédéric LHOSPIED  
 Photos : médiathèque Renault  
 Archives : Frédéric LHOSPIED



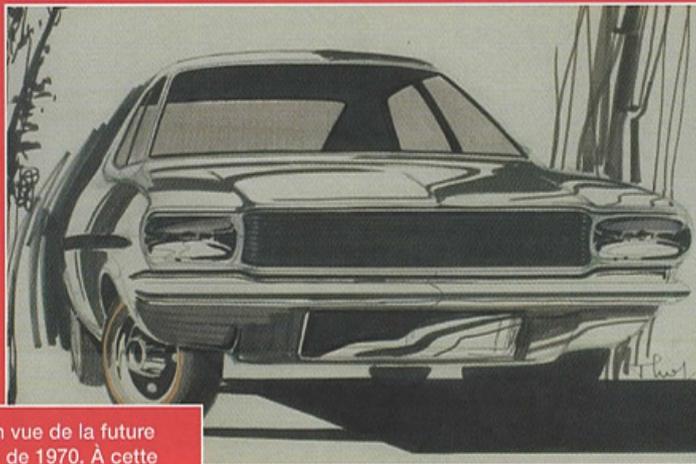
## L'accession au vrai haut de gamme

La R30 sera un palier important puisqu'elle marquera le retour de Renault dans le secteur du véritable haut de gamme. Un retour qui plus est sera assez réussi sur le plan commercial et qui ouvrira la voie à une suite dans le domaine que seront les R25 et Safrane. Suivra la Vel-Satis avec beaucoup moins de bonheur...

La R30 reprenait les grandes lignes conceptuelles de la R16, qu'elle ne devait pas remplacer mais coiffer dans la gamme, avec un moteur 6-cylindres en plus. Moteur refusé en son temps à la R16. La comparaison ne s'arrête pas là, puisque si la R16 devra se contenter d'un 4-cylindres 1,5 litre à la place d'un 6-cylindres en ligne 2,2 litres rejeté au dernier moment par le PDG de l'époque Pierre Dreyfus, la R30 devra, elle, se satisfaire d'un V6 2,7 litres au lieu d'un V8 à peine plus gros (mais qui pouvait le devenir). Et cette fois, ce ne sont pas les vues stratégiques du même PDG, alors encore en poste pour à peine deux ans au moment des faits, qui condamneront

le V8, mais une guerre. Oui, une guerre ! Celle-ci conduisit en Europe à un choc pétrolier qui ébranla l'industrie automobile toute puissante et nous amena à un autre rapport à la voiture. La R30 n'avait pas très bien choisi son moment pour venir au monde. Avec la R16, Renault avait abordé le marché haut de gamme, ou plus exactement son propre marché de haut de gamme, à la hauteur qu'il convenait dans les années 60. La vocation première de la Régie Nationale des Usines Renault étant de produire des voitures populaires et pas trop chères. Elle en avait fait ni trop ni trop peu avec celle qui devait être la première marche dans l'accession au véritable haut de gamme à la Française. Celui que l'on

pourra le moment venu affronter sans honte aux productions étrangères les plus prisées. On pense immédiatement aux BMW et Mercedes et un cran en dessous aux Ford, Opel et Alfa Romeo. Voilà les marques visées (auxquelles s'ajoute en France, Citroën) par la grosse Renault qui viendra se placer au-dessus de la R16 quand le moment sera jugé opportun. Lorsqu'elle fut dévoilée en 1965, la R16 choqua autant les observateurs par ses lignes qu'elle les déçut par son modeste moteur délivrant 55 ch DIN. Mais passées les premières impressions, ses qualités dynamiques, pratiques et économiques conquièrent la grande majorité des détracteurs de la première heure.



Études de style en vue de la future Renault 30, datant de 1970. À cette époque le concept de berline classique à 3 volumes était encore exploré. Il sera rapidement définitivement rejeté.



La R16 n'était pas un haut de gamme ordinaire. C'était un haut de gamme adapté, modelé, confectionné, en fonction du positionnement de Renault sur le marché de l'époque. Un marché qui commençait à se compliquer (ce n'était que le début d'un phénomène qui atteint aujourd'hui une ampleur que nul n'aurait pu imaginer). Il aurait été inutile de faire plus ; plus luxueux, plus gros, plus puissant, plus cher ; la clientèle de BMW et Mercedes n'aurait sans doute pas suivi dans cette voie une marque à l'accent si populaire. À la dimension haut de gamme adaptée à son image, le génie de Renault fut d'ajouter à la R16 un côté pratique inconnu jusqu'alors des voitures du créneau en la dotant d'une 5me porte. Voilà qui à un tel niveau de gamme était très choquant à l'époque. La moyenne ou grosse berline familiale des années 60 se devait d'être une tri-corps. Le hayon c'était bon pour les bas de gamme. Et encore, ils n'étaient pas nombreux à l'avoir déjà adopté.

Les prédicateurs annoncèrent une petite carrière à cette voiture anticonformiste. On le sait, finalement les clients furent séduits par la bivalence de la R16, qui était la seule voiture qui ne fusse pas un break leur permettant tout aussi bien d'aller acheter un réfrigérateur que de traverser la France à 110 de moyenne avec femme, enfants et bagages. Les ingénieurs et designers de Renault venaient d'inventer un nouveau concept de la grosse berline familiale. Fallait-il le reproduire pour monter en gam-

me ou revenir à un dessin classiquement à trois volumes ?

### Faire évoluer la perception de Renault auprès des acheteurs de haut de gamme

Après l'échec relatif de la Frégate dans les années 50, Renault put enfin grâce à la R16 goûter au succès dans une catégorie qu'il n'aurait surtout pas fallu négliger, au risque d'aborder les années 70 et 80 du mauvais pied. Dans l'industrie automobile, l'avenir se prépare longtemps à l'avance. En plus de faire un succès par elle-même, la R16 avait pour tâche importante de préparer le terrain à un futur modèle lui étant supérieur. Il fallait travailler à disposer les esprits à accepter que Renault puisse faire, et surtout bien faire, autre chose que de la petite voiture. En plus d'être un produit, la R16 sera un outil. Avec l'introduction de la TS au début de 1968, la R16 franchira un demi cran supplémentaire. Grâce à 30 chevaux de plus et une vitesse de pointe portée à 165 km/h au lieu de 145 (à peine), la "grosse" Renault va pouvoir intéresser une clientèle plus difficile. Ceci dit, les amateurs de 6 ou 8 cylindres devront toujours se tourner vers l'étranger pour trouver satisfaction. Depuis l'arrêt des Traction 15/16 (1956) et Simca Vedette (1961), la France n'était plus en mesure en effet de contenter cette clientèle grossissante d'année en année.

En 1973 (millésime 74), c'est encore un

demi cran de plus que la R16 franchit avec sa version ultime : la TX. Cette fois c'est de 93 chevaux DIN dont le conducteur dispose sous le capot. Grâce à quoi la vitesse de 170 km/h est atteinte. Afin de lui attirer une clientèle différente de celle de la TS, Renault essaya de faire passer la TX pour une autre voiture : «C'est par rapport à la TS quelque chose en plus, voire quelque chose de différent». Ce qui était à la fois vrai et faux selon les points de vue. Ce qui est sûr, c'est que même devenue TX, la R16 n'avait pas encore de quoi satisfaire ceux qui aimaient les familiales munies d'un gros moteur. Celles capables de progresser sur le 4me (ou 5me) rapport et de repartir sur un filet de gaz sans avoir à toucher au levier de vitesses et en laissant derrière les 9/10me de la production courante.

Fin 1973, début 1974, la nouvelle grosse Renault était bien avancée, un V8 tournait au banc en donnant toute satisfaction et on s'apprêtait à entrer dans la phase des travaux ultimes de mise au point. Mais voilà qu'un événement inattendu et au retentissement international vint lui mettre des bâtons dans les roues.

Le 6 octobre 1973, l'Egypte et la Syrie avaient attaqué l'Israël. La guerre du Kippour, c'est comme cela qu'on l'appela, eut de douloureuses conséquences sur l'industrie automobile. Surtout dans les gammes hautes et les sportives. Ce d'autant plus qu'au prix de l'essence qui grimpa vertigineusement, s'ajoutèrent des

mesures de limitation de vitesse, autant pour réduire la consommation que le nombre du tués par accident. La bagnole entraînait dans une nouvelle ère.

### Deux projets, un programme: 2 modèles, 1 seule carrosserie...

Manquant d'un véritable haut de gamme, Renault commercialisa de 1962 à 1967 les Rambler (produites en Belgique) en marge de ses propres productions. À défaut de disposer d'une solution en propre pouvant voir le jour rapidement, c'est tout ce que la Régie avait trouvé pour combler sa lacune. Bien entendu, ce rapprochement entre Renault et Rambler, marque d'American Motors, ne pouvait être qu'une solution d'attente. Il fallait à terme à Renault assurer sa montée en gamme avec des produits étudiés dans ses bureaux, fabriqués dans ses usines et parfaitement adaptés au marché de l'Europe de l'Ouest. Et plus particulièrement au marché français. Au-delà de la R16, le processus démarra dès 1966 quand le bureau d'étude développa le projet d'une sorte de R16 plus longue, plus large et munie d'un coffre traditionnel (3 volumes). La voiture, étudiée sous le code «18», était plus habitable que la R16, sous entendu que ce n'était pas le «coup» de la R10 avec la 8 que les bureaux d'étude voulurent reproduire. Et moindrement qu'on ait désiré y mettre un aménagement

Dessin de recherche de style du véhicule «27» signé G. Juchet. Tout ce qui fera la R 30 est là.



Maquette en bois au 1/5<sup>me</sup>. 16 de ces maquettes seront nécessaires avant de passer à la phase suivante du projet «127». Chacune d'elles demanda environ 120 heures de travail.

*...la grosse Renault et la grosse Peugeot basées sur la même plate-forme devront autant qu'il se peut, être différentes de par leur style et se positionner légèrement différemment sur le marché des berlines de prestige afin de ne pas se concurrencer frontalement...*



Maquette de plâtre sur bâti de bois à l'échelle 1/1. 8 seront nécessaires pour arrêter définitivement le style avant la phase de prototypage. Elles nécessiteront 45.480 H de travail.

de standing, elle aurait pu faire une voiture de prestige honorable face aux concurrentes les plus en vue. À la condition bien sûr qu'elle ait un gros moteur. Un V8 par exemple.

C'était le type même de moteur ayant alors sa place dans les grosses berlines statutaires. Et justement, à propos de gros moteur, et de V8 en particulier, Renault et Peugeot signèrent en 1966 un contrat de coopération technique comprenant l'étude et la production en commun d'un tel moteur déclinable en un V6. L'idée d'une coopération immédiatement suivie des premiers rapprochements entre le lion et le losange remontait à l'année 1964. Deux ans environ furent nécessaires pour mettre sur pied les modalités de l'accord de coopération qui à l'époque pouvait sembler curieuse aux non-initiés, mais qui n'était en fait rien, si je puis dire, en comparaison des alliances d'aujourd'hui entre les marques et les groupes du monde entier.

Le projet code « 18 » devait donc, au cas où il aurait été mené à terme (la production en série), être motorisé par le V8 produit en commun par Peugeot et Renault. Et peut-être aussi par le V6 que l'on prévoyait de dériver du V8. Si tel n'avait pas été le cas, le V6 aurait de toute façon trouvé sa place

dans un autre modèle, plus modeste en taille. Finalement le projet code «18» fut interrompu, car trop cher, et c'est à partir d'une plate-forme qui n'existait pas encore et devant naître prochainement des accords de 1966, qu'il sera convenu de développer la grosse Renault. Signalons au passage que la grosse Renault et la grosse Peugeot basées sur la même plate-forme devront autant qu'il se peut, être différentes de par leur style et se positionner légèrement différemment sur le marché des berlines de prestige afin de ne pas se concurrencer frontalement. Ceci en vertu du pacte de non-agression compris dans les accords de coopération. Et ce pacte chacun des deux signataires entendait bien le respecter et le faire respecter, afin que l'entente soit la plus fructueuse et efficace possible de façon à résister au mieux aux attaques étrangères. C'est bien connu, l'union fait la force. Exit donc le projet code «18». Place au projet «H».

L'équipe de Gaston Juchet, l'homme qui fut déjà le maître d'œuvre du programme «115» qui devint la R16, se mit au travail avec les nouvelles données nées de l'obligation de créer une grosse Renault à partir d'une plate-forme ne lui étant pas totalement spécifique. Rapidement, trois

maquettes à l'échelle 1 furent réalisées selon le cahier des charges et les vues de messieurs Beligond, Dumolard et Mornard (chacun la leur). Il s'agissait de limousines (6 glaces latérales) plutôt grandes, puisque atteignant 4,90 m. On pourrait même dire immenses au standard du marché d'alors, puisque, pour vous donner une idée, la R16 n'atteignait que 4,23 m et la Peugeot 604 qui apparaîtra concomitamment à la R30, 4,72 m. Malgré le troisième volume, le profil avait un petit quelque chose de la R16. Une voiture qu'il était tentant de copier, puisqu'à cette époque, nous sommes là en 1967, elle s'imposait malgré son anticonformisme qui fut pourtant précédemment jugé comme allant être un frein à la diffusion d'une berline familiale de haut de gamme. Les bureaux d'étude se demandèrent donc s'il ne serait pas finalement judicieux de reproduire le concept de la R16 pour la future grosse Renault plutôt que de faire dans la banalité avec, comme tout le monde, un coffre saillant. Au seul prétexte qu'une "vraie" voiture de classe doit posséder cette appendice parce que c'est comme ça depuis toujours, que les acheteurs y sont habitués et qu'il ne faut pas bousculer leurs habitudes. Point ! Un peu léger pour les agitateurs d'idées de chez

Renault, qui bien que le slogan n'est pas encore été inventé en 1967 n'avaient dans la tête que des «voitures à vivre». Rapidement le projet «H» fut enterré et on passa au programme «120».

Ce programme prenait en compte les dernières réalités du moment en ce qui concerne la plate-forme Peugeot-Renault, le V8, les données économiques et l'attente du public qui avait définitivement adopté la singularité de la R16. Plusieurs maquettes furent réalisées selon un nouveau cahier des charges. Cette fois, plus de coffre séparé, mais un hayon. Au bout du processus d'étude initié par le programme «120», un style fut même gelé (ce qui veut dire que si toutefois la voiture connaît la production en série, elle sera à quelques détails près identique à ce style), avec la calandre 4 phares ronds, 6 glaces latérales, boucliers en matériau composite, ouvertures de porte à palette, etc. La R16 s'éloigne, la R30 s'approche. Il y a déjà beaucoup de celle-ci dans les maquettes. Il y en aura tout autant dans les prototypes qui passeront divers tests. L'affaire du programme «120» semblait bien engagée pour aller au bout, quand en 1970 la Direction Générale le jugea trop volumineux avec ses 4,70 mètres et demanda, sur la même base

Véhicule d'avant série en juillet 1974. Vu de profil, cela permet de bien voir les curieuses poignées d'ouverture de portes qui sont à main gauche à gauche et à main droite à droite. Pas pratique!

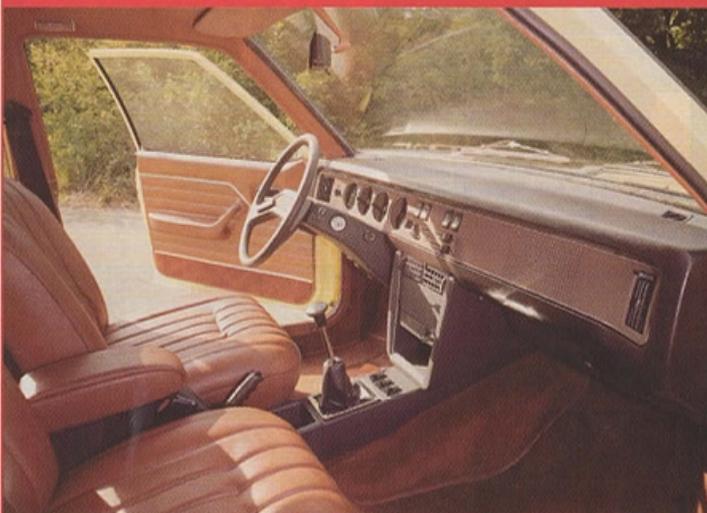


technique et stylistique, de le reconsidérer. Il fallait faire plus modeste. À partir de là naîtra le projet «R», une sorte de sous-étude du programme «120». En définitive le projet «R» sera l'étude préalable de celle, la dernière, qui donnera naissance à la R30 (et à la R20). Un peu compliqué, n'est-ce pas ?

Mené à terme, le projet «R» muera en programme «127», celui connu du public sous les numéros commerciaux R30 et R20. Comme pour les précédentes études devant conduire à une grosse Renault abandonnées avant leurs termes, le maître d'œuvre du style du programme «127» sera Gaston Juchet. À cette époque les consultations auprès des designers extérieurs devinrent courantes chez Renault. Bertone, Coggiola, Italdesign, Sessano, etc, deviendront les collaborateurs réguliers, que ce soit pour un style global ou pour des détails. Souvent leurs propositions ne seront pas retenues, mais leurs apports créaient un déclic, une émulation. Ou comment créer de la concurrence dans les services intégrés de façon à leur faire donner le meilleur d'eux-mêmes.

Allant contre la majeure partie des idées reçues, Renault concocta sa «127» avec un mode de propulsion par traction. Une traction avec un V8, voilà qui ne sera pas banal. Pour l'instant les tractions puissantes n'étaient pas nombreuses et chez nous seule la Citroën SM, avec un grand bonheur sur le plan de la sécurité active, en était la représentante. Seulement cette bel-

Le tableau de bord de ce véhicule d'avant-série. À quelques détails près, il est conforme à celui de série.



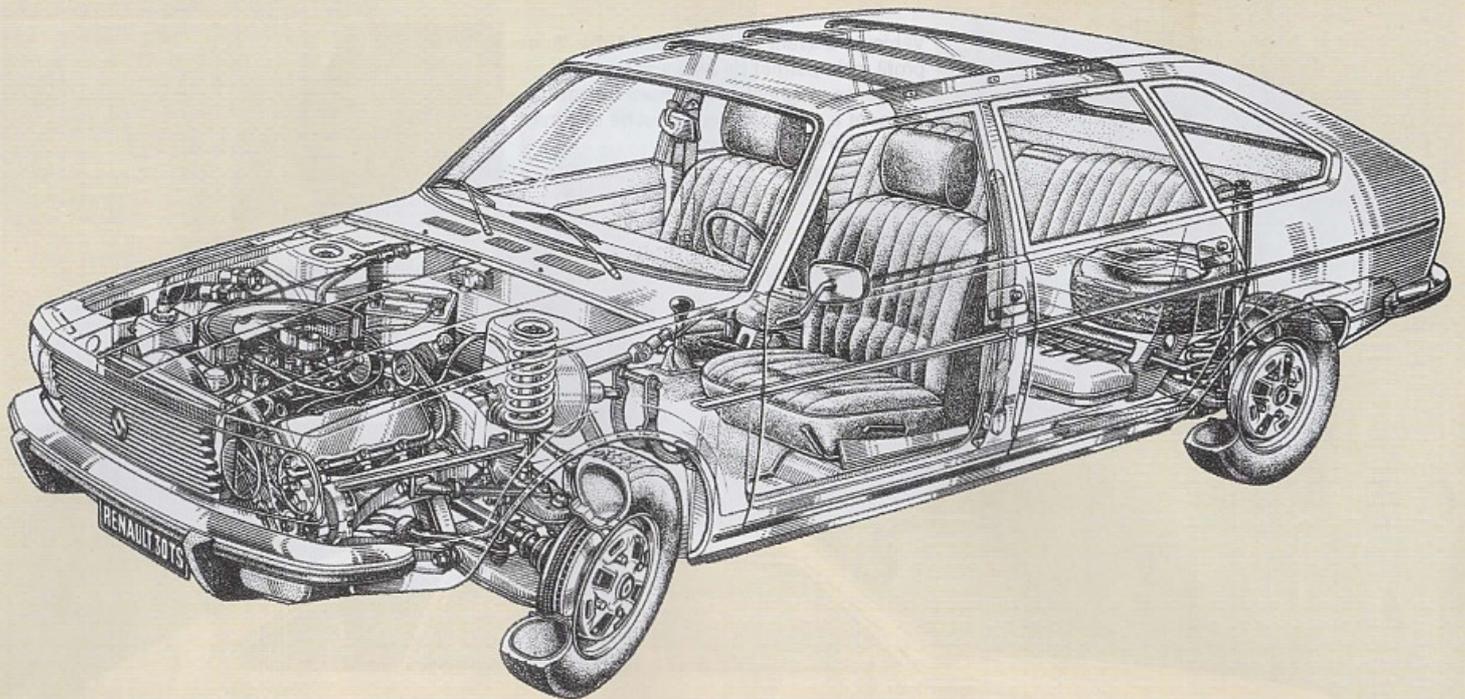
le voiture utilisait des solutions de pointe et émanait d'un constructeur spécialiste en la matière. Il ne sera pas facile, impossible même, à Renault, de parvenir au même niveau d'excellence. Ne serait-ce déjà qu'à cause du prix de vente prévu pour sa grosse voiture, interdisant de retenir certaines solutions trop coûteuses à la construction. Sous l'impulsion de G. Juchet, ingénieur visionnaire et designer de talent, le programme «127» progressa vite. Notamment

grâce à l'usage intensif de la CAO. (Conception Assistée par Ordinateur ndlr) dont il fut l'instigateur chez Renault. Tant est si bien, que débuté en 1970, le projet «R», devenu programme «127» l'année suivante, aboutit à une voiture pratiquement finalisée vers la fin de 1973. À peine trois années d'études. À cette époque, c'était une performance ! Même s'il est vrai que les programmes préliminaires réalisés avant, et la remise en question de certains

points après la fin de l'année 1973, réduisent un peu cette performance. La R30 était née. Enfin, presque née, car la conjoncture obligea à ne pas la faire paraître comme elle aurait dû être et à en revoir l'élément le plus attendu : le moteur. De cette voiture on dérivera la R20 avec des moteurs 4-cylindres et un abaissement du niveau d'équipement.

### Remise en cause des moteurs V8 et V6...

En 1971, des difficultés financières concernant le programme V8 et V6 poussèrent Renault et Peugeot à accepter la proposition du Suédois Volvo qui cherchait à remplacer à moindre coût son 6-cylindres en ligne pour le moins loupé. Fut alors créée la Société franco-suédoise de moteurs PRV, qui comme ces trois lettres l'indiquent appartenait (à égalité de parts) à Peugeot, Renault et Volvo. Cette société passa un contrat de coopération avec la Société Française de Mécanique fraîchement créée par Renault et Peugeot pour la production et fourniture à elles-mêmes de moteurs 4-cylindres et de boîtes de vitesses allant avec. Autant d'éléments qui entreront dans la composition de futures voitures des deux marques françaises (104, R14 et R20) dans lesquelles le Suédois n'était pas et ne sera jamais impliqué. Clairement, la Société franco-suédoise de moteurs PRV fabriquera les V8 et V6 pour le compte de la Société Française de Mécanique, laquelle

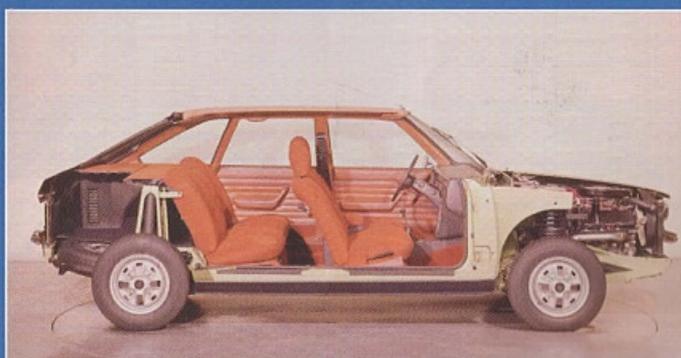


le les fournira à Peugeot, à Renault et à Volvo. Pour commencer. En effet, très vite des marques extérieures au joint-venture feront la demande que leur soit fourni le V6 (seulement le V6, puisque nous allons voir ça dans un instant, le V8 passera finalement à la trappe).

Sans l'entrée de Volvo en 1971 dans le programme des V8 et V6, il n'est pas établi que Peugeot et Renault aient persévéré en direction de moteurs de ces types. En effet, en 1970 leurs plans de prévision laissaient apparaître un seuil de rentabilité très difficile à atteindre, voire impossible. Les débouchés de ventes de grosses et très grosses cylindrées produites par ces deux constructeurs n'étaient pas très importants. Pour sûr que sur ce marché, leur image de marque populaire leur jouait des tours. Renault avait beau se prévaloir d'une tradition de très haut de gamme, elle remontait à avant la guerre de 39-45 et voilà bien longtemps qu'elle était oubliée. Et puis, ce type d'auto avait énormément changé et la clientèle aussi. Volvo est donc arrivé à point nommé pour que survive le programme placé sur une pente savonneuse. Avec ses débouchés aux USA, la marque suédoise assurait la rentabilité des V8 et V6.

En octobre 1973, la guerre du Kippour secoue durement le marché automobile. D'abord par la grave crise de l'énergie qui s'en suivit, ensuite par la valse des limitations de vitesses. Les grosses cylindrées et les sportives (qui sont parfois les mêmes) sont subitement placées sur la corde raide. Leur part de marché fondit comme neige au soleil en trois mois à peine. Ce n'était pas la joie. Peugeot, Renault et Volvo s'interrogent alors de l'intérêt de sortir une mécanique aussi peu adaptée que peut l'être un V8 aux conditions du moment. Mais comme ce V8 tournait déjà au banc, que beaucoup d'argent avait été dépensé pour en arriver là, qu'il aurait été par conséquent désastreux financièrement de renoncer totalement à ce stade et que du V8 devait à terme être dérivé un V6, il fut déci-

*...en 1971, des difficultés financières concernant le programme V8 et V6 poussèrent Renault et Peugeot à accepter la proposition du Suédois Volvo qui cherchait à remplacer à moindre coût son 6-cylindres en ligne...*



La Renault 30 disposait d'un bon rapport encombrement/habitabilité. Entre autres, grâce au moteur placé en porte-à-faux avant. Conçue comme une véritable cellule de survie, au-delà des normes de sécurité du moment, la coque de la R 30 était faite de 700 pièces de tôlerie différentes assemblées par 5950 points de soudure.



dé de couper la poire en deux, en quelque sorte. Le programme de grosses cylindrées françaises avait été trop loin pour être totalement stoppé. Qu'à cela ne tienne, on arrêtera net le V8 et on reporta tout les efforts sur le V6 pour qu'il soit prêt dans 6 mois. Ce qui n'était pas un exploit en soi, car tout était prévu pour que le V8 donne naissance facilement au V6. Ou plus exactement que le V6 puisse naître facilement du V8. L'exemple le plus flagrant et le plus connu des caractéristiques adaptatives du V6 est son angle entre les deux bancs de cylindres: 90°, comme le V8.

Les Renault 30 et Peugeot 604 présenteront donc un compartiment moteur légèrement surdimensionné, puisque leurs tailles devaient permettre à la base d'y faire tenir un V8 d'à peine 15 cm plus long que le V6 qu'on y trouvera.

Au Salon de Genève, en mars 1975, la R30 est présentée publiquement pour la première fois. En novembre de la même année est présentée la R20. En fait une R30 munie du moteur 1647 cm<sup>3</sup> de la R16 TX. Une version de crise qui permettra de beaucoup plus rentabiliser le projet «R» devenu programme «127», devenu à son tour R 1273 (le type usine de la R30). Ensuite la R20 évoluera avec des moteurs plus modernes (2L, 2.2L, Diesel, Turbo-Diesel). Nous en resterons là avec ce modèle, cet article ayant comme unique sujet la R30.

**Le torchon brûle...**

L'entente absolument parfaite entre nos deux constructeurs sera de courte durée, puisque dès l'été 1974, il existait des divergences de vue. Divergences qui tournèrent à l'incident à l'automne de la même année avec le non respect par Peugeot du calendrier de sortie du V6. C'était un événement, disons... gênant. Qui en plus en suivait un autre, bien plus important. Grave, même ! En juin, Peugeot avait signé avec Michelin un accord de principe pour un rapprochement avec Citroën, alors en difficulté, et filiale du célèbre manufacturier de pneuma-