

Pour 1983, les R30 adoptent un tableau de bord remanié avec console centrale.

CLUBS

Il n'existe pas, à l'heure actuelle, de club consacré à la Renault 30. En revanche, on trouve au sein du Club des amateurs d'anciennes Renault une section "voitures modernes" qui peut conseiller et orienter les amateurs de ce modèle.

C.A.R. Ile-de-France
36 rue Traversière,
92100 Boulogne,
T. 01.46.21.30.50.
C.A.R. Bourg et Alpine Club
Chaussée d'Enghien,
227. B 7060 Solignies.

doubles phares près (elle se contente d'optiques rectangulaires), mais elle est animée par le moteur 1.6 L/90 ch de la R 16 TX. Cette motorisation plus modeste, combinée à une présentation simplifiée, permet d'obtenir un prix nettement plus avantageux (32 600 F pour une Renault 20 L contre 42 200 F pour une R 30 TS).

Plus économique à l'usage, la Renault 20 va connaître un réel succès, qui incite la Régie à l'équiper dès l'été 1977 d'un nouveau moteur, un 2 litres à double arbre à cames en tête. Il est temps pour la Renault 30 de reprendre ses distances.

CARTE D'IDENTITÉ

Moteur : 4 cylindres en ligne (R 30 Diesel Turbo)
6 cylindres en V (R 30 TS/R 30 TX)
Cylindres : 2068 cm³ (Turbo Diesel)
2664 cm³ (R 30 TS/TX)
Puissance réelle : 85 ch Din à 4250 tr/min (R 30 Diesel Turbo)
125 ch Din à 5000 tr/min (R 30 TS, d'octobre 1976 à septembre 1978)
128 ch Din à 5500 tr/min (R 30 TS, d'octobre 1978 à juillet 1981)
131 ch Din à 5500 tr/min (R 30 TS, avant octobre 1978)
142 ch Din à 5500 tr/min (R 30 TX)
Alimentation : deux carburateurs puis un carburateur double corps (R 30 TS)
Injection Bosch K-Jetronic (R 30 TX); pompe d'injection Diesel (R 30 Diesel Turbo) - Distribution : deux arbres à cames en tête
Transmission : traction avant - Boîte : 4 rapports (ou boîte automatique)
Châssis : structure mono-coque - Suspension avant/arrière : roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux et triangles superposés à l'avant, ressorts hélicoïdaux et triangle transversal à l'arrière, barre anti-roulis avant/arrière - Direction : à crémaillère assistée
Freins : 4 disques avec double circuit, assistance par servofrein en série (R 30 TS/R 30 TX); disques à l'avant, tambours à l'arrière (R 30 Diesel Turbo).
Pneumatiques : 175 HR 14 (R 30 TS/R 30 TX)
175 SR 13 (R 30 Turbo Diesel)
Dimensions : Longueur : 4m52 - Largeur : 1m73 - Hauteur : 1m43 - Empattement : 2m67 - Poids : 1255 kg (Diesel Turbo); 1320 kg (R 30 TS); 1340 kg (R 30 TX/R 30 TS avec boîte automatique); 1360 kg (R 30 TX Automatique)
Performances :
1000 m départ arrêté : 36 sec. 1/10 (R 30 Diesel Turbo)
32 sec. 6/10 (R 30 TS)
31 sec. 6/10 (R 30 TX)
Vitesse maximale : 156 km/h (R 30 Diesel Turbo); 185 km/h (R 30 TS 131 ch); 180 km/h (R 30 TS 125 ch); 190 km/h (R 30 TX).
Production : 180 265 exemplaires, toutes versions confondues.

Aux côtés de la R 30 TS, une nouvelle version TX apparaît à l'automne 1978. Cette version plus puissante constitue la réponse de Renault à la 604 Ti, apparue à la fin de l'été 1977. Grâce à un système d'injection Bosch K-Jetronic, la R 30 TX dispose de 142 chevaux. (144 chevaux dans le cas de la 604 Ti, elle aussi dotée de l'injection). Equipée en série d'une boîte à cinq rapports, chaussée de pneus Michelin TRX améliorant la tenue de route, la TX frite avec les 190 km/h. Elle se distingue de la TS par un petit monogramme "Injection" apposé sur la calandre, par ses roues à croisillons en alliage léger et par son garnissage intérieur en velours. L'équipement de cette version comporte, en série, un régulateur de vitesse électronique et la condamnation électromagnétique du hayon arrière et de la trappe d'essence.

L'évolution va ensuite marquer le pas. Les modèles 1979 ont droit à des ceintures de sécurité aux places arrière et à un feu de brouillard. Pour 1980, les R 30 reçoivent une calandre à barrettes chromées; les R 30 1981 se voient dotées d'un tableau de bord remanié, d'aspect plus chaleureux, et la TX a droit à des pare-chocs

La Turbo D, une R 30 économique

Mais la R 30 TX (à boîte manuelle ou automatique) ne demeure pas seule en lice car une nouvelle version fait son apparition : la R 30 Turbo D, qui dispose du moteur 2068 cm³ de la R 20 Diesel, fournissant 85 ch avec l'appoint d'un turbocompresseur. Reconnaissable à ses jantes en aluminium (du même dessin que celles de la R 18 Turbo), la R 30 Turbo D constitue une réplique à la CX 2500 Diesel et à la 604 GRD Turbo, qui l'ont précédée sur le marché.

Malgré le turbo, les performances de la R 30 Diesel sont en chute libre (moins de 160 km/h en pointe contre 190 pour une R 30 TX). En revanche, la voiture s'avère incomparablement plus économique à l'usage.

Pour 1983, la R 30 reçoit un bequet aérodynamique et un essai-glace arrière. Ce sealer la dernière modification apportée à un modèle qui aura très peu évolué sur le plan esthétique en dix ans. La production de la Renault 30



Le millésime 1982 voit l'arrivée d'une version Diesel, la R30 Turbo D, qui reçoit les mêmes roues que la Renault 25 Turbo.

s'arrête au début de l'année 1984, la Renault 25 prenant le relais à partir du mois de mars.

Un demi-éché commercial

Avant de rencontrer le succès avec la R 25, Renault a longtemps cherché sa voie dans la catégorie des plus de 2 litres.

Comme la Frégate quinze ans plus tôt, la R 30 n'a connu qu'un succès mitigé sur le plan commercial. Un garagiste Renault qui l'a bien connue, M. Poudroux nous le dit : "Elle était difficile à vendre. Et pourtant la R 30 était une bonne voiture, surtout en version TRX, rapide, bien équipée, et tenant très bien la route avec ses pneus Michelin TRX. Son handicap, c'était de trop ressembler à la R 20. L'acheteur d'une Peugeot 604, lui, se démarquait du conducteur de 504 ou de 505".

En fait, outre un contexte économique défavorable (celui de la crise du pétrole des années 70), la R 30 a également souffert de l'inadéquation entre son image et ses ambitions. Il lui était bien difficile de concurrencer les grandes routières de classe internationale (BMW et Mercedes, notamment), avec une carrosserie 2 volumes et un hayon arrière aux forts retraits utilitaires. Avec un score de 160 000 exemplaires vendus en dix ans, la Renault 30



Ultime évolution, l'adoption d'un bequet aérodynamique et d'un essai-glace sur le hayon arrière pour 1983.

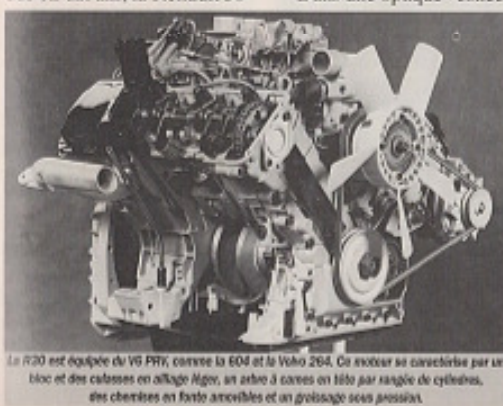
a pourtant fait légèrement mieux que sa concurrente directe la 604, diffusée à 153 000 exemplaires entre 1975 et 1987.

La R 20, moins ambitieuse mais beaucoup mieux armée pour affronter la concurrence européenne dans sa catégorie, lui aura finalement volé la vedette. A titre d'exemple, les ventes de la R 20 atteignaient 52 300 véhicules en 1981, alors que celles de la R 30 plafonnaient à 8000 !

Rouler en R 30 en 1997

Aujourd'hui, affranchie des impératifs du marketing, la R 30, peut-être en raison de sa carrière malheureuse, commence à avoir ses adeptes. On redécouvre son 6 cylindres, son habitabilité et diverses commodités - direction et freins assistés - qui constituent autant d'atouts sur une voiture dont la valeur ne dépasse pas les 15 000 F quelle que soit la version.

Dans une optique "collec-



La R30 est équipée de V6 PRV, comme la 604 et la Volvo 264. Ce moteur se caractérise par un bloc et des culasses en alliage léger, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres, ses chemises en fonte anovillées et un graissage sous pression.

tion", ce sont bien entendu les versions essence (R 30 TS, R 30 TX) et non diesel qui ont le plus de chances de s'imposer.

La Renault 30 est une voiture robuste et fiable. Le V 6 et la boîte de vitesses supportent des kilométrages supérieurs à 200 000 sans brocher, à la seule condition de respecter les consignes d'entretien du constructeur. Le talon d'Achille de la voiture est sa sensibilité à la corrosion : la Renault 30 est née un peu trop tôt pour bénéficier des traitements anti-rouille qui se sont généralisés à la fin des années 80. Quant aux pièces de rechange, elles figurent encore au catalogue Renault, du moins à l'heure actuelle.

La R 30 va-t-elle connaître une rédemption tardive grâce aux amateurs de voitures anciennes ?

B.P.

CE QU'EN SAIT LA PRESSE

"Dotée de qualités réelles de confort, bien équipée, pratique, agréable par sa grande facilité de conduite, la R 30 TS est parfaitement à sa place au sommet de la gamme Renault (...) Il n'en demeure pas moins qu'un moteur plus "velouté" aurait été le bienvenu et, surtout, qu'une carrosserie moins banale - bien que fonctionnelle - lui aurait donné une classe qui lui fait défaut".

(L'Action Automobile, mai 1975)

"Avant toute autre chose, la 30 TS est une voiture confortable grâce aussi à son silence. Sur mauvaises routes et au passage des grosses irrégularités, la grande flexibilité et surtout l'amortissement très poussé de la suspension donnent des résultats surprenants, tandis que la discrétion du moteur à tous les régimes fait merveille".

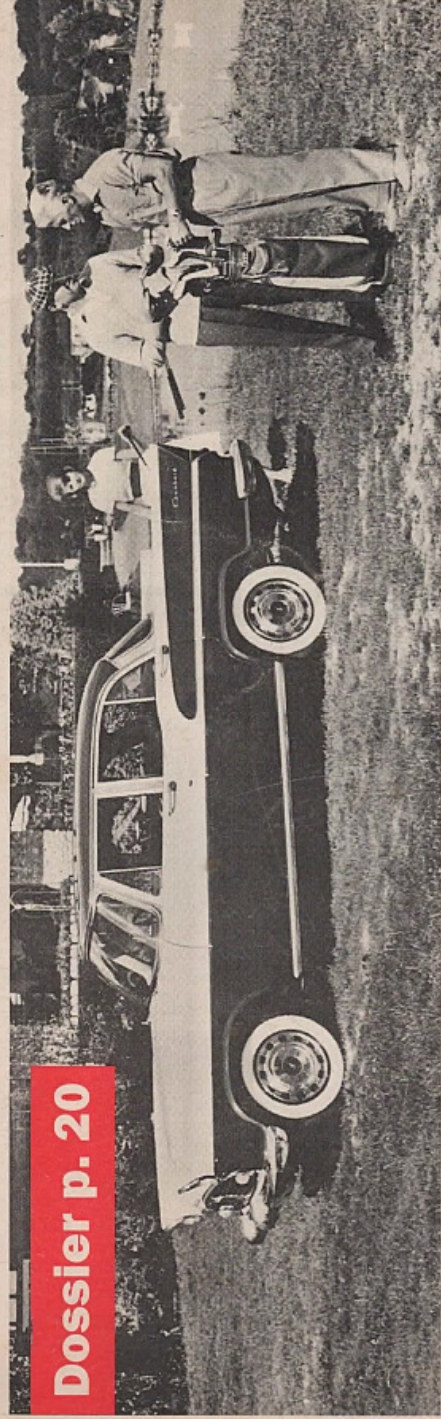
(L'Auto-Journal, 1975)

"La Renault 30 TX a pour elle son prix, son équipement, sa puissance et son confort. Il s'agit, certes, d'atouts importants dans cette catégorie, mais le manque d'élégance, le comportement routier critiquable et la consommation exagérée constituent autant de handicaps qui expliquent quelle soit boudée par la clientèle".

(L'Action Automobile, 1978)

RETROMANIA

Un nouveau regard sur la voiture ancienne



Dossier p. 20

Les Simca Vedette

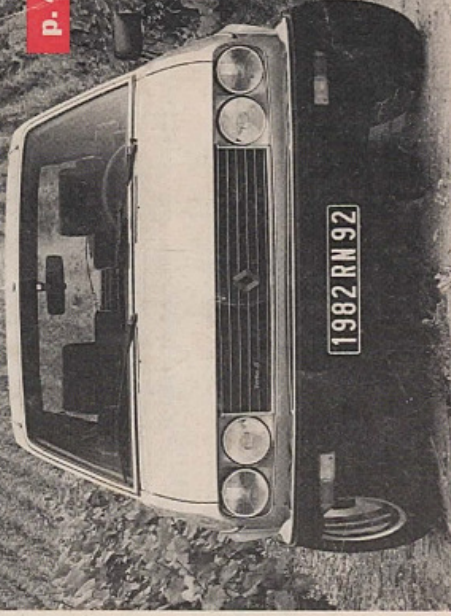
André Costa

p. 16



Jeter ou conserver

p. 40



La Renault 30

Borgward les BMW de la Baltique

Pratique

**Changez votre
dynamo
pour un
alternateur**

T 4292 - 36 - 20.00 F



Epreuves de régularité



p.10

**Le
grand
tournant**

Depuis la retraite de la Traction 15/Six en 1956 et celle des Simca V8 en 1961, il n'existait plus, au sommet de la production française, de berline animée par un 6 ou un 8 cylindres. A défaut, la DS occupait la place, avec un classique 4 cylindres. Mais à l'aube des années 70, la célèbre Citroën commence à donner des signes d'essoufflement, ce qui ouvre de nouvelles perspectives à la plupart des constructeurs.

Renault 30



La difficile école du

En 1970, alors que sa réussite repose sur les petites cylindrées R 4, R 6, R 8, R 10 et sur un modèle de classe moyenne, la R 16, Renault entreprend l'étude d'un haut de gamme. Après l'échec relatif

de la Frégate dans les années cinquante, c'est la seconde tentative de la Régie dans cette catégorie.

A l'époque, la R 16 connaît un succès inespéré et les responsables de Renault décident d'appliquer la formule de la

berline-break au "Projet R", nom de code de la future R 30.

Un moteur pour trois constructeurs

En 1971, un événement important intervient, qui va influencer la conception du Projet R, bientôt rebaptisé Programme 127. Renault, Peugeot et la firme suédoise Volvo décident de mettre en commun leurs compétences techniques en vue d'affronter une concurrence européenne qui menace d'être déséquilibrée par l'association Citroën-Fiat, née un an plus tôt.

Une société est créée - la Franco-Suédoise de Moteurs, installée à Douvrin, dans le nord de la France - qui va mettre au point un V 6 destiné à animer les futurs hauts-de-gamme de chacun des trois constructeurs.

Le nouveau moteur prendra logiquement le nom de PRV. Il se caractérise par la

modernité de sa conception : bloc et culasses en alliage d'aluminium, chemises amovibles, arbres à cames en tête (un par rangée de cylindres) entraîné par chaîne.

C'est Volvo qui, le premier des trois, va utiliser le V 6 PRV. Celui-ci équipe en effet la nouvelle Volvo 264, dévoilée en septembre 1974.

Un mois plus tard, Peugeot

que celui de la Renault 30 : 41 700 F, contre 37 500 F.

Les atouts de la R 30

Comme celui de la 604, le V 6 de la Renault 30 TS est alimenté par deux carburateurs, un simple corps ne fonctionnant qu'à bas régime, et un double corps entrant en action au-dessus de 3000 tr/min.

Le tableau de bord des pressions R20 précède par ses de sobriété. Il fait un gainage en cuir pour donner un peu de chaleur à l'habitacle.



prestige

installe le même moteur sous le capot des coupés et cabriolets 504, jusqu'alors animés par un 4 cylindres.

La trahison de Genève

Au Salon de Genève, en mars 1975, Renault révèle enfin la grande routière à laquelle il travaille depuis cinq ans. C'est la Renault 30 TS, elle aussi équipée du V 6 PRV. Mais la surprise vient de ce que Peugeot présente lui aussi sur son stand une nouvelle voiture, dotée du même V 6 : il s'agit de la 604, dont la sortie n'était programmée que pour l'été.

Chez Renault, où l'on escomptait que la nouvelle R 30 serait la vedette du Salon, on apprécie modérément cette concurrente de dernière minute. En fait, la Peugeot n'entrera en production qu'en août 1975, et sera proposée à un prix sensiblement plus élevé

font appel pour cela à des solutions différentes : classiques dans le cas de la 604 (carrosserie trois volumes, propulsion arrière), originales dans le cas de la Renault 30 (carrosserie bi-corps avec hayon, traction avant).

Grâce à son coffre modulable, la Renault 30 dispose d'un volume de chargement exceptionnel (de 400 à 1200 dm³, selon la position de la banquette arrière).

L'équipement de série a été soigné, puisqu'il comporte un rhéostat permettant de régler la vitesse de balayage des essuie-glace, deux plafonniers et un lecteur de cartes, le verrouillage magnétique des portes (avec clé cylindrique) ainsi qu'une commande hydraulique de réglage des phares.

Enfin, les options vont de la peinture métallisée à la boîte de vitesses automatique, en passant par le toit ouvrant électrique, les vitres teintées, l'air conditionné et les sièges en cuir ou en simili.

Des qualités, mais...

Les premiers essais de la presse spécialisée ne déclenchent pas à proprement parler l'enthousiasme, mais plutôt une satisfaction mesurée. On salue la tenue de route de la

voiture, sa boîte bien étagée et remarquablement synchronisée, sa direction assistée, jugée directe et précise et le silence de fonctionnement du V 6. Mais, contre toute attente, celui-ci révèle un certain manque de moelleux, il est mal équilibré au ralenti, et il devient franchement gourmand à allure élevée (plus de 27 litres aux 100 km à 180 km/h !)

Parmi les autres critiques, on relève un aménagement intérieur jugé trop pauvre pour un haut de gamme.

La Régie Renault va réagir dès l'automne 1976, en remplaçant les deux carburateurs d'origine par un carburateur double corps qui améliore la souplesse et diminue la consommation du V 6, au prix, il est vrai, d'une légère baisse des performances. L'habitabilité aux places arrière devient également plus généreuse.

La TX, une R 30 plus musclée

En 1976, Renault lance la R 20. Celle-ci dispose de la même caisse que la R 30 aux



La R30 TX apparaît à la fin de l'été 1975. Elle est identifiée à ses roues à croisillon en alliage léger. Elle bénéficie d'un gainage intérieur en velours. Via de l'avant, seul un petit manomètre permet de l'identifier.



La Renault 30 reprend la silhouette bi-corps de la R20, solution inédite pour un modèle de prestige.