

# ***l'auto-journal***

PARAIT LE 1<sup>er</sup> ET LE 15 DU MOIS - N° 22 - 15 DÉCEMBRE 1978 - PRIX : 7 F

**Faut-il  
raser  
Paris ?**

**face à face**

**MERCEDES 250  
PEUGEOT 604 TI**

**bancs d'essai**

**RENAULT 30 TX  
VOLVO 343 DLS**

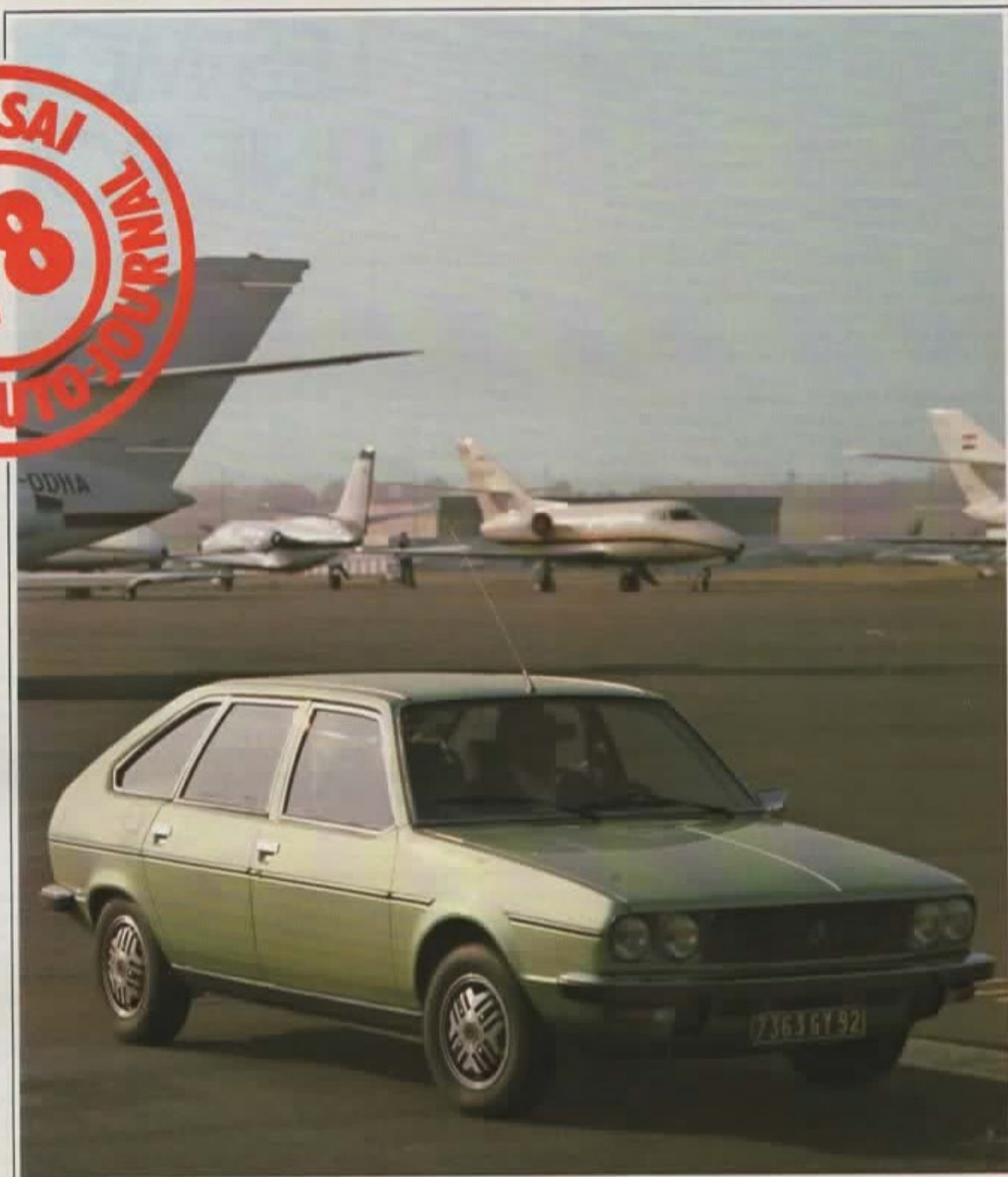


**TOUS LES AUTORADIOS 79**

NOUVEAU 

Belgique: 55 FB - Suisse: 3,70 FS - Italie: 1.500 L - Espagne: 125 Ptas - Maroc: 8 DH - Tunisie: 700 Mm - Algérie: 7 DA - Canada: 8 1,75

# AU BANC D'ESSAI



## LA RENAULT 30 TX

L'X, cet inconnu toujours célèbre, est aussi actuellement à la mode chez les constructeurs français. Après la 16 TX, après la CX de Citroën, après les deux SX de Simca, voici la 30 TX. Chez Renault, cette lettre terminale semble être le signe d'une cinquième vitesse ou bien de l'injection d'essence. En tout cas c'est un sigle de perfectionnement technique. Il est vrai que l'X désigne aussi l'école Polytechnique, pépinière d'ingénieurs aptes à toutes les disciplines, y compris les plus hautes. Munie de ce passeport pour le succès, la Renault 30 va-t-elle entrer dans une nouvelle carrière ? En a-t-elle enfin les moyens grâce à deux nouveaux atouts déterminants pour les performances et l'économie ? »

## CARACTÉRISTIQUES

■ **MOTEUR** : puissance fiscale : 15 CV. Cylindrée : 2 664 cm<sup>3</sup>. Six cylindres en V à 90° en avant de l'essieu avant. Alésage : 88 mm. Course : 73 mm. Refroidissement par circuit hermétique avec pompe à thermostat et vase d'expansion. Contenance du circuit de refroidissement : 9,8 l. Alimentation par système d'injection K-Jetronic. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 67 l. Allumeur par un distributeur et deux bobines. Batterie 12 volts 50 Ah. Alternateur 70 Ah. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 5,5 l. Soupapes en tête inclinées en V commandées par culbuteurs. Deux arbres à cames en tête entraînés par chaîne. Culasses et blocs en alliage léger. Puissance maximale : 142 ch DIN à 5 500 tr/mn. Couple maximal : 22,3 mkg DIN à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9,2 : 1.

■ **TRANSMISSION** : ensemble motopropulseur à l'avant, roues avant motrices. Embrayage monodisque sec à diaphragme avec commande hydraulique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOÎTE** : 1<sup>re</sup> : 3,364 : 1. 2<sup>e</sup> : 2,059 : 1. 3<sup>e</sup> : 1,38 : 1. 4<sup>e</sup> : 1,057 : 1. 5<sup>e</sup> : 0,82 : 1. Marche arrière : 3,182 : 1. Couple conique : 3,889 : 1.

■ **DIRECTION** : à crémaillère assistée par pompe distribution. Nombre de tours de volant : 3 1/4. Démultiplication : 17,8 : 1. Rayon de braquage : 5,39 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : caisse autoprotectrice. Suspension avant à roues indépendantes avec quadrilatères, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes avec bras tirés, triangles transversaux et barre stabilisatrice. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : à disques ventilés à l'avant, à disques à l'arrière. Double circuit avec dispositif d'assistance à dépression. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 175 HR 14.

■ **CARROSSERIE** : en tôle d'acier. Poids : 1 310 kg (825 à l'avant, 485 à l'arrière). Longueur : 4,52 m. Largeur : 1,73 m. Hauteur : 1,43 m. Empattement : 2,67 m. Voie avant : 1,444 m. Voie arrière : 1,438 m. Cinq places.

■ **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES** : puissance au litre : 53,3 ch/l DIN. Puissance à la tonne : 108,4 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 2 034 cm<sup>3</sup>. Rapport poids/puissance : 9,2 kg/ch. Autonomie moyenne de la voiture : 600 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : phares Cibielode. Alternateur Ducellier. Batterie Steco. Bobine Bosch. Bougies Champion BN 9Y. Démarreur Paris-Rhône. Allumeur Bosch. Pneus Michelin XVS 175 HR 14. Injection K-Jetronic Bosch.

**VITESSE MAXIMALE :**  
**188,4 KM/H**

**1 000 M DÉPART ARRÊTÉ :**  
**31 S 7/10**

**CONSOM. ÉCONOMIQUE :**  
**9,3 L AUX 100 KM**

# LES MOYENS D'UNE POLITIQUE

**ITA** Pauvre en gamme haute par tradition, la Régie Renault n'en poursuit pas moins avec constance la mise à jour de la 30, son unique modèle de prestige. C'est au Salon seulement et non pas avec le millésime 79, fin juillet, que fut présentée la 30 TX qui apporte quelques améliorations substantielles. Un an après, voici donc l'équivalent de l'opération Peugeot 604 TI, les deux voitures conservant le même moteur et disposant maintenant de la même injection. Avec l'apparition de la 30 TX, la Régie se donne les moyens de sa politique de présence dans tous les compartiments du jeu automobile. Elle pourra aussi soutenir la comparaison avec la Citroën CX-GTI, très semblable sur le papier et sur les tarifs.

## CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

La 30 TX conserve son moteur V6, tout en alliage léger avec un arbre à cames en tête par rangée de cylindres dont le déplacement reste égal à 2 664 cm<sup>3</sup>. Les seules modifications portent sur le taux de compression qui passe de 8,7 à 9,2, sur l'allumage transistorisé et surtout sur l'injection d'essence mécanique Bosch. Grâce à ces transformations, la puissance réelle progresse de 128 ch DIN jusqu'à 142 ch DIN à 5 500 tours. De même le couple moteur est en augmentation mais à un régime un peu plus élevé. En plus de l'injection, l'autre grande nouveauté est l'adoption d'une boîte à cinq vitesses, non pas une cinquième très longue rajoutée mais avec un nouvel étagement des trois derniers rapports. La cinquième développe 36,3 km/h par 1 000 tours au lieu de 32 km/h sur le rapport final de la 30 TS. Cette boîte est aussi proposée en option sur la 20 TS. Bien entendu la 30 TX peut aussi recevoir la boîte automatique Renault à trois rapports.

Tout le reste de la technique ne change pas mais rappelons : nous avons affaire à une traction avant avec moteur en porte à faux et suspension à quatre roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. La direction à crémaillère est toujours assistée avec 3,25 tours d'une butée à l'autre tandis que le freinage lui aussi assisté est assuré par quatre disques dont deux ventilés à l'avant. Sur la TX de jolies jantes sont de série en alliage léger avec des pneus 175 HR 14. En option on peut obtenir les nouveaux pneus Michelin TRX dont le diamètre spécial et la taille basse imposent l'emploi de jantes spécifiques, du même dessin que les nouvelles roues. Sur la bascule le poids en ordre de marche ne dépasse pas 1 310 kg soit quelques kilos de moins que lors de notre essai précédent ce qui est dû sans doute à la présence des jantes légères. Dans le domaine de la sécurité passive, la Renault 30 est toujours très complète puisque son grand réservoir d'es-

sence de 67 l est fort bien placé sous la banquette arrière et que son capot ouvre dans le bon sens, contre le vent ce qui interdit toute ouverture intempestive à grande vitesse, toujours catastrophique.

## PERFORMANCES ET CONSOMMATION

Avec une certaine pudeur, Renault se contente d'indiquer comme vitesse maximale, plus de 185 km/h. Pour notre part, et sans aucune correction comme d'habitude, nous avons obtenu sur l'anneau de Montlhéry la vitesse exacte de 188,4 km/h et ce chiffre est à rapprocher des 177 km/h atteints l'année dernière avec la 30 TS. Le gain est donc de 11 km/h ce qui sera apprécié par certains conducteurs roulant sur les autoroutes libres d'Allemagne, par exemple. Cette vitesse est enregistrée assez rapidement, en cinquième bien entendu, mais nous avons tout de même tenté l'expérience en quatrième et sur ce rapport raccourci nous avons obtenu 179,8 ce qui est aussi intéressant. En accélération les temps sont de 17 s 1/10 aux 400 m départ arrêté et 31 s 7/10 aux 1 000 m soit sur cette dernière distance type plus d'une seconde de moins que le modèle précédent. Les reprises depuis 40 km/h ont été mesurées en quatrième et en cinquième ; dans le premier cas les 1 000 m sont atteints en 33 s 6/10 et dans le second en 37 s 8/10 mais il est évident que la cinquième ne doit pas logiquement être maintenue à 40 km/h bien qu'elle accepte ce traitement d'assez bonne grâce. Aussi bien sur route dégagée qu'en ville, la 30 TX laisse une bonne impression d'aisance, de souplesse et aussi de nervosité sur les intermédiaires. Le moteur, très contesté à ses débuts, s'est amélioré au fil des ans et trouve son épanouissement avec l'injection. L'étagement de la boîte de vitesses est bien étudié par rapport à la puissance disponible. La première et la seconde ne changent pas tandis que la troisième et la quatrième sont un peu plus courtes que sur la TS. La cinquième n'est pas trop longue et ne s'écroule pas à la moindre côte ou au plus petit ralentissement. Cela limite les changements de vitesse mais, en cas de besoin, la synchronisation est aussi satisfaisante. Il en est de même de la grille des vitesses, suffisamment espacée. Il est à peu près impossible de se tromper de rapport. La cinquième est seule en haut à droite, la marche arrière en bas à l'extrême gauche. Un ressort ramène le levier en position troisième quatrième.

La consommation doit logiquement être en sérieuse diminution sous les effets conjugués de la cinquième vitesse, de l'injection et du taux de compression. A 75 km/h de moyenne sur le circuit de 200 km nous avons obtenu

9,3 l au lieu de 9,9 l pour la TS. De même au cours de l'essai chronométré nous avons mesuré sur le même parcours et à la même moyenne générale, de 104,1, obtenue un peu par hasard, 11,3 l au lieu de 12,1 l. La différence entre les deux est plus sensible sur l'autoroute que sur la route avec 12 l exactement au lieu de 13,2. La courbe à vitesse constante établie à Monthéry se place, elle aussi, bien en dessous de la précédente, 5 l de moins à 170 km/h et près de 3 l économisés à 130 km/h. Dans ces conditions on peut dire que la consommation de la 30 TX est devenue tout à fait normale par rapport aux dimensions de la voiture, à la cylindrée et aux performances. A 188 km/h elle absorbe tout de même un peu plus de 22 l mais se contente de 6,6 l à son point le plus bas, c'est-à-dire à 60 km/h.

### SECURITE

La 30 TX bénéficie d'un nouveau tarage d'amortisseur qui durcit très légèrement la suspension, mais il est bien évident que le confort n'a pas été sacrifié à la stabilité, en toutes circonstances. La voiture conserve de grands débattements, elle se couche en virage et se balance un peu d'avant en arrière. Malgré tout l'adhérence des quatre roues reste bonne et, en ligne droite à grande vitesse, elle se contrôle avec une extrême facilité. Il en est de même dans les courbes où nous avons apprécié la tenue des pneus XVS, remplaçant avantageusement les anciens XAS. Malgré ses performances élevées, son comportement n'a absolument rien de sportif et il convient d'aborder les petites routes très sinueuses avec quelques précautions sinon le comportement sous-vireur revient au galop ! La 30 TX est avant tout la voiture des longues étapes sur routes plutôt droites, plus ou moins bien entretenues, sous la pluie ou avec des rafales de vent. Elle est bien moins à l'aise en montagne.

La direction n'a pas changé et son degré d'assistance ainsi que sa démultiplication semblent fort bien s'accorder aux autres caractéristiques de la voiture. Le volant ne demande aucun effort et reste suffisamment précis. Les freins n'ont pas non plus été améliorés ce qui est dommage car ils sont un peu dépassés par les nouvelles performances. En effet, la voiture plonge toujours très fort sur coup de frein brutal ce qui déteste les roues arrière, et peut compromettre la stabilité dans les cas extrêmes. Comme le montre notre essai spécial, la résistance à l'échauffement est satisfaisante mais l'efficacité instantanée n'est pas toujours convaincante. Les freins sont de très bons ralentisseurs mais on aimerait des arrêts plus courts. La solution est sans doute davantage dans la suspension que dans le système de freinage.

### CONFORT GENERAL

Sur le plan strict du confort, la suspension continue à donner entière satisfaction grâce au grand débattement et à un amortissement relativement efficace. A vide ou en charge la voiture ménage ses occupants sur n'importe quelle route et après de longues heures la fatigue n'est pas au rendez-vous. Les mêmes compliments s'appliquent aux sièges avant avec des appuis-tête bien conçus et à la banquette arrière munie de petits appuis-tête fixes. Ces derniers sont un compromis car ils ne sont pas trop gênants dans le rétroviseur

tout en facilitant le repos des passagers arrière. Bien entendu les dimensions intérieures n'ont pas du tout évolué, et, comme c'est le cas chez presque tous les constructeurs, l'empattement n'est pas tout à fait suffisant pour donner une grande aisance en longueur à l'arrière. La visibilité générale n'a pas vieilli, elle reste bonne sous tous les angles avec des surfaces vitrées convenables mais sans excès. Au contraire le silence de fonctionnement est toujours très appréciable d'autant qu'en cinquième le régime moteur est diminué d'a peu près 500 tours à 130 km/h. La transmission est restée tout à fait discrète et à très grande vitesse on entend davantage les bruits d'air que le moteur. Ce moteur, si décrié, ne passe pas par des régimes de résonance et tourne maintenant fort bien, au ralenti aussi.

Le tableau de bord, malgré quelques améliorations depuis les débuts de la voiture, reste l'élément le plus discutable et il n'a fait l'objet d'aucune amélioration à l'occasion de la sortie de la TX. Nous retrouvons les mêmes cadrans ronds, pas tellement lisibles et les diverses commandes non éclairées, par touches au tableau. Le volant, bien garni de cuir véritable, est toujours aussi laid tandis que l'allumage des phares se fait encore contre toute logique par un basculeur au tableau. N'importe quelle autre Renault dispose d'un commodo d'éclairage beaucoup plus pratique. La jauge à essence, toujours aussi peu précise, elle, est placée à l'extrême gauche dans le coin le plus sombre. L'avertisseur sonore est aussi ridiculement faible. En revanche nous avons apprécié cette fois encore les phares à hauteur réglable grâce à une manette au tableau, les autres jets de lave-glace ainsi que la commande intermittente des essuie-glace. Les divers voyants disposés n'importe comment dans les cadrans sont aussi insuffisamment repérés. Le rétroviseur extérieur est maintenant réglable de l'intérieur tandis qu'en plus des quatre portières à verrouillage central, ce même dispositif condamne aussi le hayon arrière et même la trappe d'essence. Cela est un gros progrès dont seules les voitures extrêmement chères bénéficiaient jusqu'à présent. Bien sûr les deux glaces avant restent électriques et le prééquipement radio est monté en série. L'aération et le chauffage ne sont pas faciles à régler, surtout la commande d'eau chaude, mais ils sont efficaces avec un débit d'air suffisant sans devoir avoir recours au ventilateur. A l'arrière la transformation en break n'est toujours pas très facile et elle se complique encore avec la présence des ceintures à enrouleur. Il semble que la prochaine évolution de la Renault 30 doive porter sur la planche de bord qui a bien besoin d'être modernisée.

A l'avant le moteur est toujours bien à son aise sous le grand capot mais la présence de l'injection d'essence ne facilite pas l'accessibilité à certains organes essentiels tels que les bougies. Pour la protection aux petits chocs rien de nouveau non plus sur la TX qui doit se contenter de mêmes pare-chocs et des mêmes baguettes latérales que la TS.

### CONCLUSION

Sur le plan mécanique la 30 TX ne nous a nullement déçu puisqu'elle roule nettement plus vite, accélère mieux et consomme moins que la 30 TS. L'injection d'essence transforme littéralement ce moteur tandis que la boîte à cinq vitesses donne de nouvelles possibilités,

intéressantes à tous points de vue. Pour le reste nous restons un peu sur notre faim en pensant que de tels avantages techniques auraient dû s'accompagner au moins d'une nouvelle étude du tableau de bord. Mais, avec son grand confort sa direction et son silence, ce modèle conserve d'indéniables arguments de base, renforcés par la baisse de consommation enregistrée.

Bernard CARAT

## FILM DE L'ESSAI

■ **PARIS-ROUEN-CAEN 230 KM** : un peu de brouillard et pas mal de circulation au début mais ensuite la visibilité devient très bonne et nous roulons sans problème jusqu'à Caen où nous arrêtons le chronomètre après 1 h 45 mn à la moyenne de 131,4 km/heure.

■ **CAEN-LIVAROT-BROGLIE-VERNEUIL-PARIS 230 KM** : bonnes conditions sur toute l'étape. Après Verneuil nous roulons de nuit ce qui évite les encombrements. Notre temps est de 2 h 40 mn soit une moyenne de 86,2 km/h.

■ **MOYENNE GENERALE DE L'ESSAI** : 460 km en 4 h 25 mn à la moyenne de 104,1 km/h. La consommation a été de 11,3 l dont 12 l sur l'autoroute et 10,5 l sur les petites routes du retour.

## QUALITES

- MOTEUR PUISSANT
- A INJECTION
- BONNE BOITE CINQ
- CONSOMMATION DIMINUEE
- Suspension confortable
- Voiture très silencieuse
- Belles roues légères
- Verrouillage intégral

## DEFAUTS

- FREINAGE SANS PROGRES
- TABLEAU DE BORD VIEILLOT
- VOITURE SOUS-VIREUSE
- Style un peu désuet
- Arrière mal transformable
- Commande de phares peu pratique

### LES PRIX

R 30 TX : 55 000 F

R 30 TX automatique : 57 300 F

### LES OPTIONS

Peinture métallisée : 740 F - Toit ouvrant : 1 400 F - Sellerie cuir : 3 600 F - Conditionnement air : 4 200 F.

Essais techniques page 26

## BANC D'ESSAI RENAULT 30 TX

**170** Allemand, l'homme à la croix de Lorraine ? Un beau jour, la France ébaubie apprit que le Général de Gaulle revendiquait un ancêtre au-delà de la ligne bleue des Vosges. Pour beaucoup, ce fut un choc. C'est avec une surprise égale que j'ai découvert le pot aux roses : notre très nationale Régie a eu, non un aïeul, mais un enfant outre-Rhin, Fraulein R 30 T.X.

D'abord, avec les performances qu'elle annonce et qu'elle tient - presque un 190 km/h - elle n'a pu être conçue que pour des autoroutes sans péage ni radar. Et où se trouvent-elles, je vous le demande ? Et puis, la demoiselle sacrifiée à un péché automobile fort germanique et pas du tout de chez nous : la commande d'éclairage au tableau de bord. Lequel - que la Régie me pardonne - est laid et compliqué comme celui d'une berline berlinoise de bonne race. Ah, tout y est, l'ordre règne, mais Dieu que cette longue planche noire et grise bordée d'un liseré chromé est triste ! Les cadrans sont lisibles et complets, les voyants multiples, las, l'ensemble manque cruellement de cette allure, de ce chic inné chez les petites « Mademoiselles de Paris ». Bien en main, ni élégant ni sportif, le volant a beau être gainé de cuir, il laisse de marbre. Aération et dosage du chauffage sont perfectionnés mais non évidents. Oui, pas très cartésien, tout ça... Et comment se fait-il que les pneus, des Michelin, aient été « Made in West Germany ? » Je l'ai lu de mes yeux, c'est écrit dessus.

La suspension, elle, mérite bel et bien la marque de Billancourt, et non celle de Stuttgart ou Wolfsburg. Son élasticité sans mollesse, outre la tenue de route qu'elle procure, permet d'affronter bravement les revêtements les plus inégaux. Le pavé parisien lui-même se foule dans l'allégresse, malgré les 4,52 m de la R 30. La direction, douce, souple et d'une stricte précision bénéficie d'une assistance qui fait de la voiture en ville un poids plume à manier. Sur route, l'irradiation et la cinquième vitesse ajoutent au plaisir de conduire. Reprise pénétreuse, accélérations pleines de mordant donnent au pied droit des démarrages. D'ailleurs point n'est besoin de chatouiller le charignon. J'étais tout tranquillement sur l'autoroute du Soleil quand mes yeux se sont posés sur le compteur. Il indiquait

170 ! Pourtant, le moteur continuait à se faire discrètement oublier et la voiture, bien en ligne ne donnait pas l'impression d'être lancée dans une course folle. Ne capitulez pas devant l'accélération si naturelle du véhicule, il pourrait vous en cuire. Ce vif argent s'accommoderait d'un programmeur de vitesse.

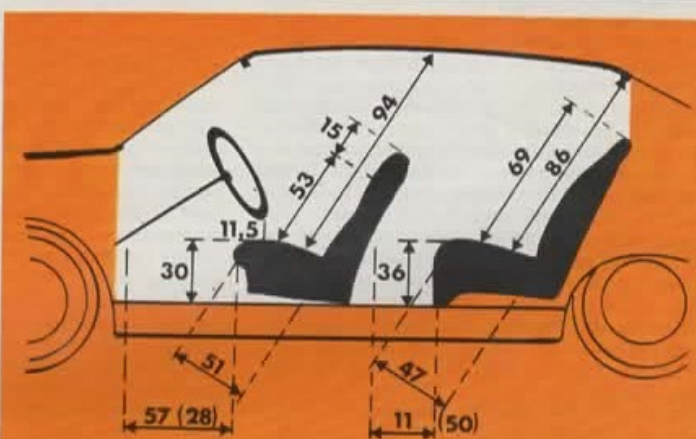
Le freinage, sur un modèle aussi rapide, est capital. Son efficacité ne m'a pas paru critiquable, sinon que, sur coup de frein sec à bonne vitesse, la TX a tendance à plonger de l'avant de façon brutale.

Petits problèmes de visibilité : le rétroviseur d'aile est ajustable du dedans. A merveille ! Mais le bouton placé près de l'accoudoir-poignée, se dérègle presque inévitablement chaque fois qu'on ouvre ou ferme la portière. D'autre part, on a choisi pour l'arrière la formule « banquette intégrale » avec appuis-tête incorporés non rabattables. Une solution assez envahissante pour le conducteur mais très accueillante aux nuques des passagers. Quand les sièges sont reculés, ils disposent d'un espace qui n'a rien d'exorbitant, d'un cendrier chacun et d'un allume-cigare pour deux, d'un éclairage indépendant, ainsi que d'une pochette baptisée fort religieusement « aumônière ».

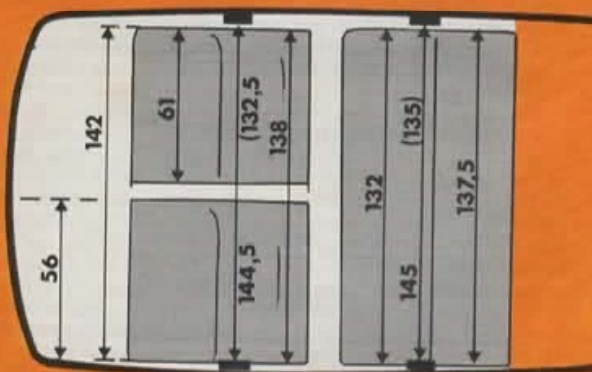
La transformation de l'arrière est toujours aussi étrange que suspendue, mais elle a le mérite d'exister, en virtualité. On n'en a pas tiré la conclusion logique, puisque l'embout des ceintures de sécurité passagers n'est pas maintenu accessible, alors que c'est le cas dans la R 14 G.T.L. Qui, elle, ne peut s'enorgueillir d'un perfectionnement subtil : la condamnation électromagnétique non seulement des portières mais encore du coffre et de la trappe à essence. Ce raffinement-là, à mon sens, est nettement au-dessus du niveau général de soins apportés à l'habitacle. Le velours en est douillet, contreportes comprises. Mais la moquette, par exemple (gris pâle, à la fraîcheur périssable) pêche par la finition et une qualité très pelucheuse.

Renault, en joignant à la classique notice d'emploi quatre feuillets de Conseils pour économiser le carburant, fait, en tout cas, montre d'une prévenance qui est ici de circonstance.

Marianne ANTOINE  
Florence REMY



Cotes en centimètres et entre parenthèses  
 Croquis du haut : sièges avant avancés  
 Croquis du bas : entre accoudoirs



## BANC D'ESSAI RENAULT 30 TX

**170** Allemand, l'homme à la croix de Lorraine ? Un beau jour, la France ébaubie apprit que le Général de Gaulle revendiquait un ancêtre au-delà de la ligne bleue des Vosges. Pour beaucoup, ce fut un choc. C'est avec une surprise égale que j'ai découvert le pot aux roses : notre très nationale Régie a eu, non un aïeul, mais un enfant outre-Rhin, Fraulein R 30 T.X.

D'abord, avec les performances qu'elle annonce et qu'elle tient - presque un 190 km/h - elle n'a pu être conçue que pour des autoroutes sans péage ni radar. Et où se trouvent-elles, je vous le demande ? Et puis, la demoiselle sacrifiée à un péché automobile fort germanique et pas du tout de chez nous : la commande d'éclairage au tableau de bord. Lequel - que la Régie me pardonne - est laid et compliqué comme celui d'une berline berlinoise de bonne race. Ah, tout y est, l'ordre règne, mais Dieu que cette longue planche noire et grise bordée d'un liseré chromé est triste ! Les cadrans sont lisibles et complets, les voyants multiples, las, l'ensemble manque cruellement de cette allure, de ce chic inné chez les petites « Mademoiselles de Paris ». Bien en main, ni élégant ni sportif, le volant a beau être gainé de cuir, il laisse de marbre. Aération et dosage du chauffage sont perfectionnés mais non évidents. Oui, pas très cartésien, tout ça... Et comment se fait-il que les pneus, des Michelin, aient été « Made in West Germany ? » Je l'ai lu de mes yeux, c'est écrit dessus.

La suspension, elle, mérite bel et bien la marque de Billancourt, et non celle de Stuttgart ou Wolfsburg. Son élasticité sans mollesse, outre la tenue de route qu'elle procure, permet d'affronter bravement les revêtements les plus inégaux. Le pavé parisien lui-même se foule dans l'allégresse, malgré les 4,52 m de la R 30. La direction, douce, souple et d'une stricte précision bénéficie d'une assistance qui fait de la voiture en ville un poids plume à manier. Sur route, l'irradiation et la cinquième vitesse ajoutent au plaisir de conduire. Reprise pénéreuse, accélérations pleines de mordant donnent au pied droit des démarrages. D'ailleurs point n'est besoin de chatouiller le charpignon. J'étais tout tranquillement sur l'autoroute du Soleil quand mes yeux se sont posés sur le compteur. Il indiquait

170 ! Pourtant, le moteur continuait à se faire discrètement oublier et la voiture, bien en ligne ne donnait pas l'impression d'être lancée dans une course folle. Ne capitulez pas devant l'accélération si naturelle du véhicule, il pourrait vous en cuire. Ce vif argent s'accommoderait d'un programmeur de vitesse.

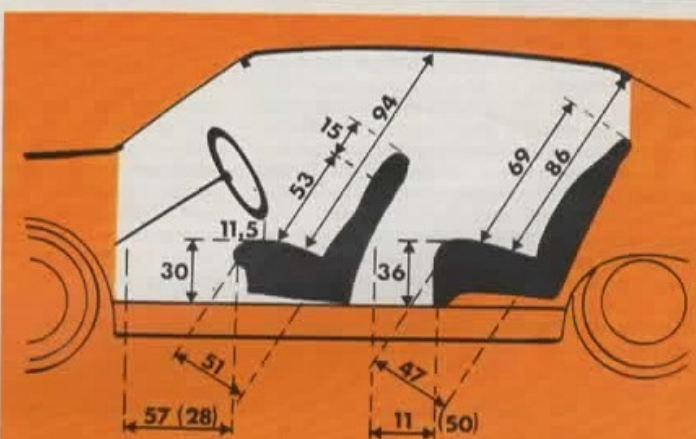
Le freinage, sur un modèle aussi rapide, est capital. Son efficacité ne m'a pas paru critiquable, sinon que, sur coup de frein sec à bonne vitesse, la TX a tendance à plonger de l'avant de façon brutale.

Petits problèmes de visibilité : le rétroviseur d'aile est ajustable du dedans. A merveille ! Mais le bouton placé près de l'accoudoir-poignée, se dérègle presque inévitablement chaque fois qu'on ouvre ou ferme la portière. D'autre part, on a choisi pour l'arrière la formule « banquette intégrale » avec appuis-tête incorporés non rabattables. Une solution assez envahissante pour le conducteur mais très accueillante aux nuques des passagers. Quand les sièges sont reculés, ils disposent d'un espace qui n'a rien d'exorbitant, d'un cendrier chacun et d'un allume-cigare pour deux, d'un éclairage indépendant, ainsi que d'une pochette baptisée fort religieusement « aumônière ».

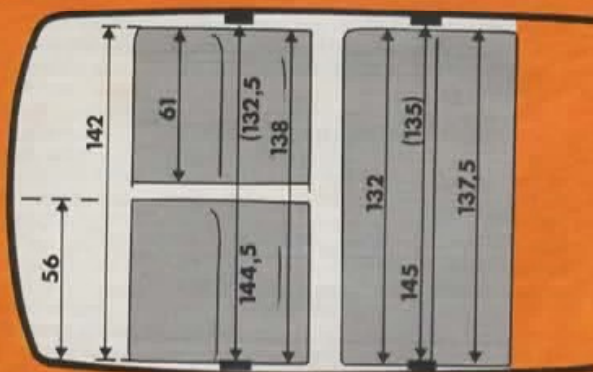
La transformation de l'arrière est toujours aussi étrange que suspendue, mais elle a le mérite d'exister, en virtualité. On n'en a pas tiré la conclusion logique, puisque l'embout des ceintures de sécurité passagers n'est pas maintenu accessible, alors que c'est le cas dans la R 14 G.T.L. Qui, elle, ne peut s'enorgueillir d'un perfectionnement subtil : la condamnation électromagnétique non seulement des portières mais encore du coffre et de la trappe à essence. Ce raffinement-là, à mon sens, est nettement au-dessus du niveau général de soins apportés à l'habitacle. Le velours en est douillet, contreportes comprises. Mais la moquette, par exemple (gris pâle, à la fraîcheur périssable) pêche par la finition et une qualité très pelucheuse.

Renault, en joignant à la classique notice d'emploi quatre feuillets de Conseils pour économiser le carburant, fait, en tout cas, montre d'une prévenance qui est ici de circonstance.

Marianne ANTOINE  
Florence REMY



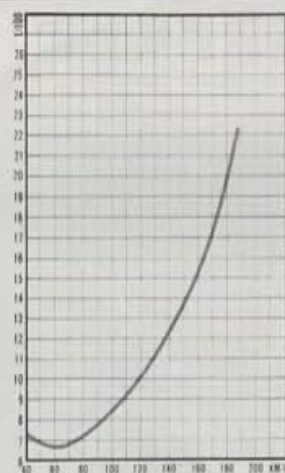
Cotes en centimètres et entre parenthèses  
Croquis du haut : sièges avant avancés  
Croquis du bas : entre accoudoirs





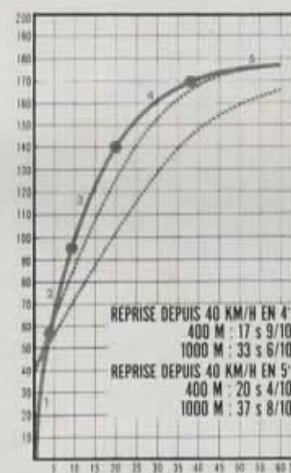
## BANC D'ESSAI RENAULT 30 TX

De face (1) la 30 TX ne présente aucun changement particulier par rapport à la TS et les quatre phares ronds encastrés calibrent un éclairage digne d'une grande routière. La 30 TX se distinguera par une identification (2) sur le hayon arrière et le sigle (3) apposé sur la calandre avant indique l'alimentation du moteur. La condamnation électro-magnétique, simple et pratique, gagne du terrain et fait son apparition sur la trappe (4) de remplissage du carburant et sur la serrure (5) du coffre arrière. Le confort général est soigné, les passagers arrière bénéficiant d'appuis-tête (6) garnis comme les sièges de velours et pouvant déposer certains documents dans les poches aumonières (7) ménagées au dos des sièges avant. Hormis le volant gainé de cuir véritable, le tableau de bord (8) n'a pas évolué sur ce nouveau modèle et l'on peut déplorer qu'il n'offre pas aux regards des passagers un aspect plus cossu. La boîte cinq vitesses est commandée par un levier (9) souple et précis placé au bas d'une console dans laquelle est ménagé un petit logement destiné à recevoir pièces de monnaie ou menus objets. Sous le capot (10) l'injection mécanique Bosch a fait son apparition autorisant un net gain de puissance pour une consommation en diminution. Dans cette conception on remarquera le doseur-distributeur de carburant (11) destiné à réguler l'alimentation des injecteurs. Sur la dernière-née du haut de gamme Renault des jantes d'un nouveau style (12) donnent à la silhouette générale une élégance sobre et racée.



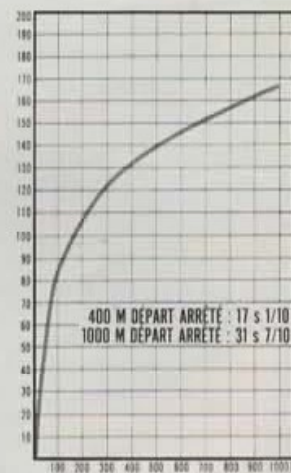
### CONSOMMATION

■ Roulant à vitesse constante, en cinquième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de : 7,21 à 40 km/h, 6,81 à 50, 6,61 à 60, 6,75 à 70, 7,21 à 80, 7,81 à 90, 8,41 à 100, 9,21 à 110, 10,11 à 120, 11,21 à 130, 12,41 à 140, 13,91 à 150, 15,51 à 160, 17,41 à 170, 19,85 à 180, 22,41 à 188 km/h.



### ACCELERAT. VIT./TEMPS

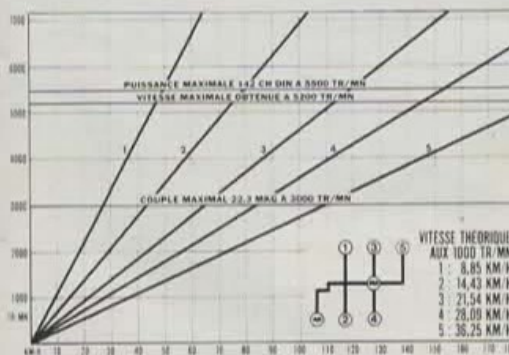
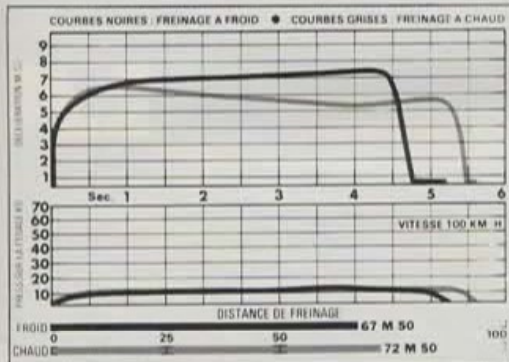
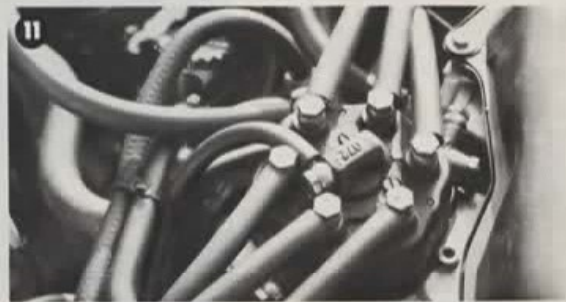
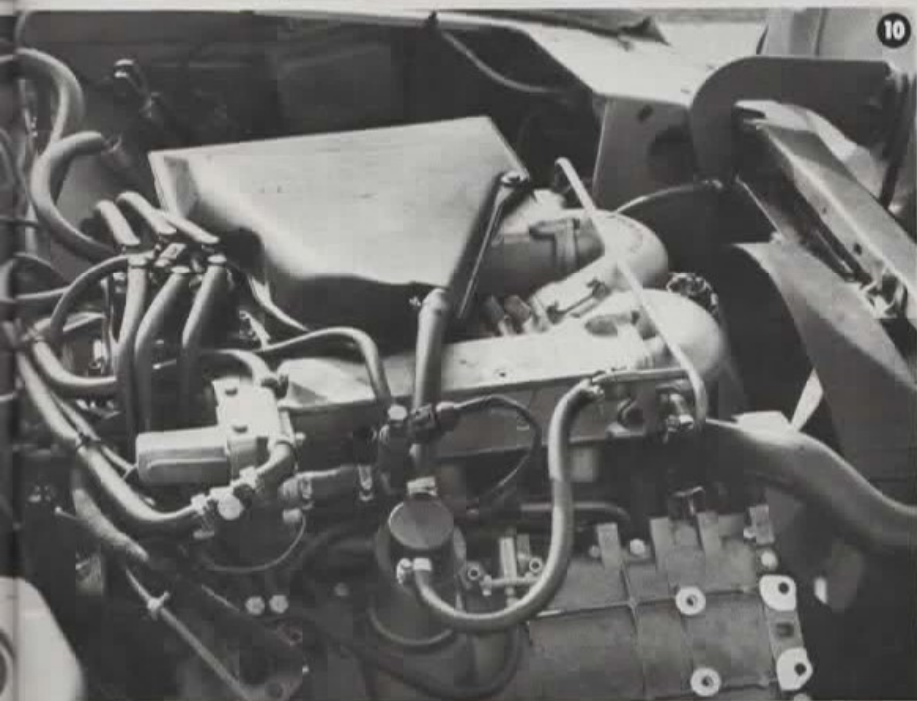
■ Avec deux personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires, nous avons atteint 40 km/h en 2 s 9/10, 50 en 3 s 8/10, 60 en 4 s 8/10, 70 en 5 s 9/10, 80 en 7 s 2/10, 90 en 8 s 6/10, 100 en 10 s 3/10, 110 en 12 s, 120 en 14 s 3/10, 130 en 16 s 7/10, 140 en 19 s 7/10, 150 en 23 s 7/10, 160 en 29 s 2/10, 170 en 33 s 2/10. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/heure en quatrième et en cinquième.



### ACCELERAT. VIT./ESPACE

■ Nous avons obtenu 84 km/h aux 100 m, 106 km/h aux 200 m, 121 km/h aux 300 m, 131 km/h aux 400 m, 139 km/h aux 500 m, 145 km/h aux 600 m, 151 km/h aux 700 m, 156 km/h aux 800 m, 161 km/h aux 900 m, 166 km/h aux 1 000 m.

Essais techniques  
Jean-Pierre JOYEUX



## EFFICACITE DE FREINAGE

■ La Renault 30 TX étant équipée d'un dispositif d'assistance nous avons dû appliquer une pression de 10 kg sur la pédale pour obtenir un maximum d'efficacité en restant un peu en deçà du blocage des roues. Au premier essai les freins étant froids nous avons obtenu une décélération moyenne de 6,3 m/s<sup>2</sup> pour une durée totale de freinage de 4 s 48. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage ayant été de 6,8 m/s<sup>2</sup> elle représente une efficacité de 68 % (100 % équivalent à une décélération de 9,81 m/s<sup>2</sup>, valeur considérée comme maximale en matière de freinage). Nous avons effectué ensuite coup sur coup neuf freinages de même importance et nous avons enregistré le dixième. Nous avons alors obtenu une décélération moyenne de 5,7 m/s<sup>2</sup> pour une durée totale de freinage de 5 s 28. La valeur moyenne de décélération pour la durée de plein freinage étant de 6,1 m/s<sup>2</sup> elle représente une efficacité de 61 %. A la suite de ce test nous avons enregistré une perte d'efficacité de 7 % ce qui est peu et autorise une récupération rapide. En toutes circonstances le freinage reste de qualité moyenne et manque un peu de progressivité. A froid nous arrêtons sur une distance de 67,50 mètres, à chaud sur 72,50 mètres.

■ CONDITIONS METEOROLOGIQUES : Pression barométrique : 749,7 mmHg. Vent ES-E 2 à 4 m/s. Température 14°2. Hygrométrie 55 %.

■ ESSAI DE VITESSE MAXIMALE SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY (anneau de 2 548,24 m) : Avec une personne à bord : 1er tour : 49 s 3/10 soit 186,1 km/h ; 2° : tour : 49 s 1/10 soit 186,7 km/h ; 3° tour : 48 s 9/10 soit 187,6 km/h ; 4° tour : 48 s 7/10 soit 188,4 km/h.

■ ESSAI DE CONSOMMATION DE CROISIERE ET ECONOMIQUE :  
a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 11,3 l à 104 km/h de moyenne.  
b) Consommation de croisière mesurée sur un circuit de 200 km : 9,3 l à 75 km/h de moyenne.

## PERFORMANCES ET CONSOMMATION

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Ces droites issues du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la 1re, la seconde et la troisième à 6 500 tr/mn soit respectivement 57 km/h, 94 km/h, 140 km/h quant à la 4° nous l'abandonnons à 6 050 tr/mn soit 170 km/h. En conduite sportive, le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maxi. En conduite touristique sans recherche de performances nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 000 tr/mn obtenant ainsi une vitesse de 26,5 km/h en 1°, 43 km/h en seconde, 65 km/h en 3°, 84 km/h en 4° et 109 km/h en 5°. Les vitesses indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.

## DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Ces droites issues du point zéro donnent les vitesses possibles pour chaque rapport en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la 1re, la seconde et la troisième à 6 500 tr/mn soit respectivement 57 km/h, 94 km/h, 140 km/h quant à la 4° nous l'abandonnons à 6 050 tr/mn soit 170 km/h. En conduite sportive, le meilleur

rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maxi. En conduite touristique sans recherche de performances nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 000 tr/mn obtenant ainsi une vitesse de 26,5 km/h en 1°, 43 km/h en seconde, 65 km/h en 3°, 84 km/h en 4° et 109 km/h en 5°. Les vitesses indiquées par le compteur se révéleront légèrement supérieures.