



NOUVEAUTE A L'ESSAI

# LA RENAULT 30 TS

## l'apprentissage du luxe

[www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

Par Jean-Paul THEVENET


En ce temps-là, tout allait bien. Peugeot et Renault s'étaient tendu la main, une rencontre historique et, à défaut de pacte, avaient accepté de signer une association. Tout ému, le bon peuple s'en vint à penser qu'un jour ou l'autre sortirait de celle-ci une voiture commune, de grand luxe de préférence : la France aurait sa General Motors et Ford, Fiat et Volkswagen n'auraient plus qu'à se tenir sur des positions de repli.

C'était mal connaître l'histoire et la froide conscience des comptables. Il y eut, bien sûr, une autre démarche intéressante de l'association qui fit un clin d'œil à Volvo pour construire un moteur 6 cylindres autour duquel chacun des trois partenaires apporterait une contribution précise au niveau de la recherche, celle-ci pouvant s'appeler : pollution, rendement, métallurgie, etc. Hélas, au milieu de ces flirts sans histoire parce que raisonnables, Citroën s'en vint à perdre pied et, sans que l'on sache tellement pourquoi, Peugeot, sans bruit, racheta le quai de Javel, y installa ses meilleurs hommes de pointe. Tout fut écrit sur cette opération, mais une chose est certaine : chacun de nos confrères, et nous-mêmes d'ailleurs, ne pûmes avoir d'autre prétention que de détenir une infime parcelle de vérité. On dit que Renault se remit très mal de cette opération et on le comprend. On dit même que M. Dreyfus fut traité par son partenaire avec la même indifférence que s'il avait été journaliste, cela n'est pas peu dire, à un point que M. Gautier, le président de Peugeot, ne l'aurait prévenu que la veille du rachat de Citroën. Pour tout arranger, on s'était mis d'accord pour étaler la présentation des nouveaux modèles, et c'est ainsi que Renault devait avoir l'exclusivité pour la 30 TS dans la présentation, au dernier Salon de Genève, alors que Peugeot exploiterait tranquillement la période de l'avant Salon de Paris pour attirer les « hurrah » sur sa 604.

Là-dessus, nouveau coup de théâtre ou de Jarnac, si vous préférez, Peugeot installe le plus sereinement du monde sa 604 sur son stand et voilà le gâteau de la curiosité partagé en deux, quel fâcheux imprévu ! Reste que la Renault 30 TS prenait la route la première et, ce qui n'est pas le moins important, qu'elle doit continuer à partager avec sa sœur, cette fois « ennemie », le même moteur 6 cylindres Peugeot-Renault-Volvo que nous avions déjà pu juger sur le coupé 504.

Il est assez clair que la Renault 30 TS ne s'est pas fixé comme premier objectif l'attaque des positions tenues par BMW et Mercedes. Certes, elle ne facilitera pas la tâche de ces deux constructeurs sur notre marché, en particulier, mais cette nouvelle voiture va surtout s'efforcer de conserver la tranche, la frange, riche et bourgeoise des propriétaires de Renault 16, qui même après avoir tâté de la TX s'en allait signer commande ailleurs pour des raisons aussi diverses que confuses. Sans anticiper sur la conclusion de notre essai, on peut dire que la Renault 30 TS fait honneur à cet objectif, qui n'est pas évident sur un catalogue. C'est la raison pour laquelle, et nous ne reviendrons pas longuement sur ce point, une grande partie de l'essai de la 30 TS s'est effectuée parallèlement et comparativement avec la 16.

Esthétiquement, le portrait de ce nouveau modèle s'inspire de celui de la 16 qui serait devenue, tout à la fois, plus douce et plus jouflue. Au premier coup d'œil, on dirait même que la 30 TS est une copie de la Volkswagen Passat, mais il faut se méfier des images trop rapidement enregistrées car l'on constate rapidement, lorsque les deux voitures sont côte-à-côte, qu'elles sont, en fait, très différentes l'une de l'autre. Une chose est certaine, et c'est peut-être une qualité, la 30 TS est discrète. Nous n'avons vu en effet que très peu de têtes se tourner ou se retourner lors de nos premiers essais. Or la voiture



6 cylindres, plus de 180 kmh, avec la Renault 30 TS, la Régie accepte, dans le contexte actuel, un rude pari ! Le jeu en valait-il la chandelle ? C'est un peu à cette question que répond notre essai complet.

n'était connue qu'en photographie et, généralement, nous passons beaucoup moins inaperçus au volant d'un nouveau modèle.

Cela dit, la commercialisation de cette voiture fait preuve d'une honnêteté louable. La Régie poursuit son opération « clé en main » et offre, de plus, entre autres et sans supplément (ce qui est assez rare pour être signalé), une direction assistée, une lunette arrière chauffante et une condamnation électromagnétique des portes.

Côté architecture, c'est donc une traction avant. Son moteur, dont on a tant parlé, est à quelques détails près, nous l'avons dit, identique à celui de la Peugeot. C'est un 6 cylindres en V, à 90°, disposé en avant de l'essieu avant. Avec 2 664 cm<sup>3</sup> et un rapport volumétrique de 8,65, il développe 131 ch à 5 500 tr/mn, ce qui indique assez clairement qu'il n'a aucune velléité sportive. La transmission est confiée à une boîte à 4 vitesses commandée au plancher et, sur option, on peut disposer d'une boîte automatique dont on nous dit le plus grand bien et que nous ne manquerons pas d'essayer par la suite.

La direction est, bien entendu, à crémaillère. Elle est assistée et, en cas de malheur, une commande mécanique prend automatiquement le relais. Les quatre roues sont indépendantes alors que les freins sont à disques.



La roue de secours se trouve sous le plancher et le principe de la porte arrière centrale, du hayon si vous préférez, a été retenu. L'examen de l'ensemble de la voiture fait ressortir une étude très poussée de la sécurité passive et active, qui sur ce modèle va plus loin que l'argument publicitaire tel qu'on nous le brade à tort et à travers depuis trop longtemps.

Intérieurement, l'ensemble est traité avec un soin évident et un souci d'éviter ce qu'inspire habituellement le luxe tapageur. En revanche, on aurait pu faire preuve d'un peu plus d'imagination en ce qui concerne la disposition et l'aménagement du tableau de bord car, ici, la tristesse tend la main au banal. On découvre avec plaisir un emplacement de poste radio, des ceintures à enrouleur (mais aussi, parfois, des blocages intempestifs de celles-ci, ce qui est gênant). Ailleurs, on remarque encore que la commande de climatisation est simple et efficace, que la position du rétroviseur intérieur gêne parfois un peu la visibilité, que les poignées de maintien, solidaires des accoudoirs, ne remplacent pas celles que l'on aimerait trouver sur le montant supérieur de l'encadrement de porte, qu'il est bien difficile de trouver la commande d'avertisseur lors de certaines positions des mains sur le volant en virage.

On pourrait encore améliorer la commande

extérieure des portes et, dans un tout autre domaine, surtout la précision de la jauge à essence qui est plus que relative. En revanche, bravo pour la simplicité de réglage des sièges et pour le côté très pratique de la condamnation électromagnétique des portes qui offrent, de plus, une sécurité parfaite pour les enfants lorsqu'ils sont à l'arrière.

### MOTEUR

Noblesse oblige, on voudrait que le premier coup de démarreur évoque immédiatement une mécanique très raffinée, un rien royale, bref, quelque chose qui sort nettement des sentiers tracés par le 4 cylindres traditionnel. Or, il n'en est rien. Le ralenti n'est pas très sympathique, un peu boiteux, un peu lymphatique ; il annonce clairement que le programme qui va suivre n'est pas celui que propose l'envoûtement des mécaniques de race. L'impression n'est pas que subjective, puisque tant qu'il n'a pas atteint plus de 2 000 tours ce moteur ne procure pas une souplesse particulière. Cela étant, si l'on paresse trop sur les bas régimes et sur un rapport de boîte un peu trop élevé, on en arrive, dans le trafic urbain en particulier, à s'interroger sur le choix de ce 6 cylindres tant il manque d'onctuosité et de rondeur. Fort heureusement, passé ce régime, le compte-tours traduit une

certaine allégresse, les dépassements sont francs, la réserve de puissance intéressante, pas de trou, pas d'à-coups, et dès ce moment on se sent vraiment propriétaire d'une mécanique pas comme les autres. Mais ne délirons pas car, vers 4 000 tours, ce moteur se met à ronronner gravement, conséquence d'une tendance à « pilonner » que nous n'avons pas particulièrement appréciée. Certes, le niveau sonore est stable ; on peut, bien sûr, parler sans hausser le ton, mais il faut bien considérer cette seconde remarque comme une autre preuve d'un certain manque d'éducation. [www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

En ce qui concerne la consommation, nous nous en sommes tenus à ce qu'impose la réglementation actuelle et nous avons été un peu surpris de consommer, dans ces conditions, 12 litres aux 100 km. Il nous est arrivé, en de rares circonstances, de relever des valeurs moyennes voisines de 10 litres aux 100 km mais là, en adoptant un style de conduite de retraité. D'ailleurs, en consultant la courbe de consommation à vitesse constante, on en arrive à trouver M. Gerondeau sympathique car, vers 180 kmh, on relève presque... 26 litres aux 100 km. C'est beaucoup !

Côté performance, les résultats obtenus nous semblent très satisfaisants et le 180 kmh

# LA RENAULT 30 TS

## QUELQUES CONCURRENTES

RENAULT 30 TS	15 CV	2 664 cm <sup>3</sup>	180 kmh	environ 35 000 F
CITROEN CX 2200	12 CV	2 175 cm <sup>3</sup>	176 kmh	30 768 F
FORD GRANADA 2600 GL	15 CV	2 551 cm <sup>3</sup>	175 kmh	31 670 F
ALFA ROMEO 2000 BERLINE	11 CV	1 962 cm <sup>3</sup>	190 kmh	31 700 F
AUDI 100 GL	11 CV	1 871 cm <sup>3</sup>	179 kmh	31 790 F
FORD GRANADA 3000 GL	16 CV	2 994 cm <sup>3</sup>	182 kmh	32 065 F
OPEL COMMODORE GS	16 CV	2 784 cm <sup>3</sup>	180 kmh	37 650 F
FORD GRANADA 2600 GHIA	15 CV	2 551 cm <sup>3</sup>	175 kmh	38 980 F
ROVER 3500 S	20 CV	3 532 cm <sup>3</sup>	190 kmh	38 990 F
BMW 5.20 I	11 CV	1 990 cm <sup>3</sup>	184 kmh	39 300 F
FORD GRANADA 3000 GHIA	16 CV	2 994 cm <sup>3</sup>	182 kmh	39 375 F
OPEL COMMODORE GSE	16 CV	2 784 cm <sup>3</sup>	195 kmh	42 100 F
BMW 5.25	14 CV	2 494 cm <sup>3</sup>	193 kmh	44 500 F
MERCEDES 230 6	13 CV	2 292 cm <sup>3</sup>	175 kmh	47 000 F
BMW 5.28	16 CV	2 788 cm <sup>3</sup>	198 kmh	49 500 F
OPEL ADMIRAL	16 CV	2 784 cm <sup>3</sup>	175 kmh	50 000 F
VOLVO 264	15 CV	2 664 cm <sup>3</sup>	175 kmh	51 500 F
OPEL DIPLOMAT 2800	16 CV	2 784 cm <sup>3</sup>	175 kmh	58 470 F
FIAT 130	19 CV	3 235 cm <sup>3</sup>	190 kmh	58 645 F

Nous n'avons pas fait figurer, dans cette liste, la Peugeot 604 qui n'est pas encore commercialisée. Les prix indiqués correspondent aux prix du catalogue constructeur à l'heure où nous mettons sous presse. Par ailleurs, certaines marques pratiquent le prix tout compris (frais de transport et de préparation inclus, ce qui est le cas pour Renault). Ajoutons aussi que la Renault 30 TS est livrée de série avec une direction assistée, lunette arrière thermique, blocage simultané des portières. Certains constructeurs réclament un supplément pour ce genre d'accessoires.

relevé à Monthléry recoupe parfaitement les prétentions de la Régie vis-à-vis de ce nouveau modèle.

En conclusion, la satisfaction procurée par ce 6 cylindres ne dépasse pas, pour l'instant, le stade des bonnes intentions et, sans nous obstiner à comparer ce qui n'est pas comparable, force nous est donnée pour souligner qu'à cylindrée égale, la plupart des 6 cylindres en ligne donnent des résultats plus séduisants. [www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

On nous objectera, bien sûr, et c'est vrai, que cette voiture conçue avant la limitation de vitesse et le climat de pénurie devait pouvoir révéler, au niveau de son moteur, une personnalité plus attachante. Mais les choses étant ce qu'elles sont...

## TRANSMISSION

Le levier de vitesses au plancher est bien placé, et plus généralement le guidage de la boîte est sans doute une des meilleures solutions que nous ait jamais proposée la Régie. Reste que le verrouillage est un peu trop positif, l'engagement sans doute un peu trop ferme et la course, les débâtements du levier sur les différents rapports surtout, beaucoup trop importants. De plus, cette boîte a tendance à siffler légèrement sous faible couple. En revanche, l'effort à appliquer à la pédale



Regardez bien, à l'arrière droit, la petite plaque qui porte la mention « V6 », c'est un signe et un aveu : la 30 TS se veut discrète mais, néanmoins, avec un moteur « pas

d'embrayage a été très judicieusement calculé et la progressivité de ce mécanisme est tout simplement remarquable. Enfin, si cette boîte exploite au mieux les possibilités du moteur, il est sans doute plus que probable que l'option transmission automatique gommara une bonne part des reproches que nous évoquions dans le chapitre précédent.

## DIRECTION

Un bon centrage du corps par rapport au volant, malgré une pédale d'embrayage un peu haute, procure une position de conduite satisfaisante. En usage normal, l'assistance offre, tout à la fois, un concours intelligent et reposant. Cette direction est stable et ne téléphone pas généralement les réactions du train avant. Toujours en conduite paisible, on n'enregistre aucun effet de couple et, en dehors de quelques bruits de chuintements imputables à l'assistance, tout se passe très normalement et même très agréablement. En conduite rapide, en revanche, le comportement de cette direction est très différent, à un point tel que, sur route sinueuse, on arrive rapidement à se convaincre qu'effectivement cette voiture n'a aucune ambition sportive. Ici, que l'on nous comprenne bien, ce ne sont ni sa précision, ni sa sécurité, ni sa démultiplication qui sont en cause, mais tout simplement son agrément. Dans ce cas particulier, pour peu que la route soit déformée, on enregistre des à-coups et là, lors des accélérations énergiques en sorties de virages, les effets de couple se font nettement et désagréablement sentir.

Dans ces conditions, on observe même des rappels saccadés de direction particulièrement brutaux et, ici, il est sage de tenir fermement le volant pour contrôler ce retour au point 0 si l'on ne veut pas hériter d'une trajectoire en zigzag. [www.nosrenault30.com](http://www.nosrenault30.com)

## CONFORT

A notre goût, le dossier des sièges avant manque d'enveloppe et l'assise n'offre pas un soutien suffisant pour les cuisses. En règle générale, bien que relativement fermes, les sièges offrent néanmoins un amortissement très valable. Nous avons toutefois noté qu'un conducteur qui ne se cale pas convenablement dans le siège a tendance à glisser, en raison, sans doute, de cette fermeté du dossier. En dehors de ce point, il faut considérer ce modèle comme une voiture très confortable, et après un long kilométrage, on constate que le résultat est tout simplement comparable à ce que l'on obtient généralement avec des suspensions très sophistiquées. Il est d'ailleurs très clair que la définition de ce que l'on pourrait appeler le standard de suspension a été établie avec la volonté très nette d'arriver à un résultat très approchant de celui de la DS. Le pari a été tenu avec un certain bonheur mais, bien évidemment, on peut regretter, malgré le caractère inévitable de ce constat, que par la même occasion toute une famille de défauts, propres

à certains réglages, soit apparue. Dans l'ordre, le roulis trop important, trop facilement entretenu par la moindre déformation, et dont le rappel est surtout beaucoup trop brutal, trop sec. Sur les grandes ondulations, on relève une certaine tendance au « pompage ». A bonne allure, c'est surtout l'enregistrement de ces réactions qui est désagréable, beaucoup plus que leur incidence sur le confort proprement dit car, physiologiquement, ce comportement n'est pas agressif.

Par contre, à basse vitesse, tous les obstacles de faible amplitude sont relativement mal encaissés alors qu'ils passent quasiment imperçus à grande vitesse. Et, incontestablement, dans le domaine du confort, cette voiture est beaucoup plus à son avantage quand on la fait rouler rapidement, très rapidement.

## POUR

- RAPPORT PRIX-PERFORMANCES INTERESSANT
- SILENCE DE FONCTIONNEMENT DE QUALITE
- ASPECT PRATIQUE INTERESSANT
- FINITION SOIGNEE
- COMPORTEMENT ROUTIER EN UTILISATION NORMALE SANS PROBLEME

## CONTRE

- MANQUE DE SOUPLESSE DU MOTEUR A BAS REGIME
- FREINAGE PEU ENDURANT ET BRUYANT
- ROULIS TROP IMPORTANT
- Consommation relativement élevée

## TENUE DE ROUTE

Cette voiture tient bien et même très bien la route. A un point tel qu'un conducteur normal, dans le contexte actuel, n'aura aucun commentaire à faire dans la mesure où l'adhérence, la précision de direction et la stabilité viennent facilement et discrètement à bout de toutes les difficultés courantes. C'était là notre conclusion après un long essai, jusqu'au moment où, poussés par la curiosité, nous avons décidé de conduire la voiture dans ses premiers retranchements sur route sinueuse. Ce court intermède nous a confirmé, une fois de plus, que la 30 TS n'avait vraiment aucune ambition sportive. Certes, sa tendance

à sous-virer reste raisonnable, certes, elle s'accroche avec un bel entêtement sur ses quatre roues, mais à ce petit jeu du plus vite possible, l'inclinaison de la carrosserie, la tendance des roues avant à rebondir lorsque la suspension est délestée, à cirer en sortie de virage si l'on libère toute la puissance, les réactions de la direction qui, à ce moment là, subit et transmet le mécontentement du train avant, font que l'on abandonne rapidement ce style de conduite pour lequel la voiture n'a vraiment aucune disposition, et cela n'a pas été la moindre surprise de notre essai.

## FREINS

La course morte de la pédale est assez importante avant de déclencher le mécanisme de l'assistance. Celle-ci annulée, on obtient alors un freinage progressif et efficace qui, en cas de catastrophe, se termine par un blocage des roues avant, mais cette prédominance ne compromet jamais la stabilité de la voiture, même sur les plus mauvais revêtements.

Cela dit, il est probable que la 30 TS dont nous disposions n'était pas équipée des garnitures définitives que l'on devrait trouver en clientèle car nous avons relevé, d'une part, des grincements à l'avant tout simplement insupportables et, d'autre part, en usage intensif lors de notre court essai, en demandant à la voiture le meilleur d'elle-même, une tendance à l'évanouissement, une perte d'efficacité tout simplement inadmissibles, dans la mesure où, à l'exception d'une pédale qui avait tendance, très fugitivement, à devenir un peu plus caoutchouteuse, rien ne nous a indiqué qu'elle allait, quelques kilomètres plus loin, arriver au plancher, à bout de course, sans pouvoir assurer l'arrêt complet de la voiture. Sans craindre de nous répéter, ce défaut est à l'évidence trop grave pour être ignoré des spécialistes de la Régie, et nous voulons être convaincus qu'une mise au point définitive interviendra avant les livraisons en clientèle, reléguant notre remarque au rang des souvenirs sans importance.

## CONCLUSION

Voiture intelligente et docile, pratique, offrant des performances intéressantes à un prix raisonnable, la 30 TS est plus convaincante que séduisante, plus sérieuse qu'attachante. Elle est sans doute, à son prix, la voiture la plus loyale que nous connaissions dans la mesure où ses qualités de grande routière sont évidentes pour Monsieur Tout-le-Monde, ce conducteur qui est sans doute le plus exigeant, bien que l'on connaisse mal ses goûts. En revanche, son moteur tient mal les promesses qu'on est en droit d'attendre d'un 6 cylindres et doit encore faire de gros progrès pour être plus séduisant à bas régime.

De la même façon, l'endurance du freinage doit être améliorée et l'importance du roulis atténuée. Cela fait, à l'exception des sportifs, les gros mangeurs de kilomètres auront une bonne raison de dire, au volant de la 30 TS, « Restons Français ».