



Renault Presse

www.nosrenault30.com

Renault 30 TX



Renault Presse www.nosrenault30.com

Gamme Renault 20/30 1981
nouveau style intérieur

Renault 20 GTD

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1		2				3	
ACCESSOIRES EXTÉRIEURS	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Grille de calandre	●	●	●	●	●	●		
Idem, modèle 80	●	●	●	●	●	●	●	●
Nouvelle							●	●
Monogramme de calandre à nouveau graphisme								
Diesel			●	●				
2 litres					●			
2,2 litres						●		
Injection								●
Monogramme AR à nouveau graphisme	●	●	●	●	●	●		
Pare-chocs								
Type 20 TL, modèle 80	●	●	●					
Type 20 TS, modèle 80				●	●	●		
Nouveaux							●	●
Baguettes de protection latérales	●	●	●	●	●	●	●	●
Baguettes de bas de caisse	●	●	●	●	●	●	●	●
Encadrement de vitres latérales								
Ton caisse	●	●	●	●	●			
Chromé						●	●	●
Rétroviseur extérieur								
Du type Renault 18	●	●	●					
Avec commande de réglage intérieur type Renault 30, modèle 80				●	●	●	●	●
Trappe à essence avec support de bouchon	●	●	●	●	●	●	●	●
Bouchon fermant à clé				●	●	●	●	

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1		2				3	
ACCESSOIRES EXTÉRIEURS	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Trappe à verrouillage électromagnétique								
Balai d'essuie-vitre côté conducteur à "pantographe"				●	●	●	●	●
Balai d'essuie-vitre surbaissé à attache latérale	●	●	●	●	●	●	●	●
Pare-brise								
Trempe	●		●					
Feuilleté clair		●		●	●	●	●	●
Protection anticorrosion avec produit plastique, pulvérisé								
De bas de caisse	●	●	●	●	●	●	●	●
De bas de jupe AV et de jupe AR							●	●
Roues de style								
Type Renault 20 TD	●	●	●					
Type Renault 20 GTD				●	●			
Type Renault 30 TS						●	●	
Type Renault 30 TX en alliage léger								●
Avec roue de secours tôle peinte en noir								●
ACCESSOIRES INTÉRIEURS								
Bac sur panneau de porte AV	1	1	1	2	2	2	2	2
Grilles de haut-parleur								
Nouvelles (style), vissées sur les panneaux de portes	●	●	●	●	●	●	●	●

● en option
○ en série

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1			2 ✓			3	
HABILLAGE INTÉRIEUR	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Tapis avant	●	●	●	●	●	●	●	
Tuft rasé chiné								●
Tapis arrière								
Tout moquette :								
Tuft rasé chiné	●	●	●	●	●	●	●	
Tuft poils longs chiné								●
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE								
Projecteurs								
2 rectangulaires à lampes à iode H4	●	●	●	●	●	●		
4 ronds à lampes à iode H1							●	●
Réglage en site des projecteurs								
manuelle par bouton tournant sur façade de planche de bord	●	●	●	●	●	●	●	●
et automatique par correcteur d'assiette des projecteurs								●
Feux arrière avec feux de recul	●	●	●	●	●	●	●	●
et feu AR de brouillard	●	●	●	●	●	●	●	●
Eclaireur de plaque de police AR sur pare-chocs	●	●	●	●	●	●	●	●
Eclaireur de coffre	●	●	●	●	●	●	●	●

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1			2 ✓			3	
ÉQUIPEMENT ÉLECTRIQUE	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Eclaireur de vide-poche basculant fonctionnant avec les veilleuses	●	●	●	●	●	●	●	●
Plafonniers								
Avant, latéral côté conducteur	●	●	●	●	●	●	●	
● Avec temporisation								●
Arrière central							●	●
Spot de lecture côté passager	●	●	●	●	●	●	●	●
Tableau de bord nouveau								
De style Renault Fuego TL mais comprenant :								
● un économètre à 3 diodes	●	●						
● un témoin de préchauffage			●	●				
De style Renault Fuego GTS (avec compte-tours et niveau d'huile)						●	●	●
Avec témoin de préchauffage, sans compte-tours et, en lieu et place, une montre				●				
Ces tableaux comportent par ailleurs :								
un témoin mini de carburant								
un témoin de feux de croisement								
Toutes les autres fonctions sont identiques à celles des tableaux Renault 20/30 modèle 80.								

● en série
○ en option

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1		2				3	
ACCESSOIRES INTÉRIEURS	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Cendriers								
Avant sur console, éclairé	●	●	●	●	●	●	●	●
Arrière sur panneaux de portes AR	●	●	●	●	●	●	●	●
Allume-cigares								
Sur planche de bord	●	●	●	●	●	●	●	●
Sur l'arrière du soubassement de la console AR							●	●
Rétroviseur intérieur jour et nuit collé sur le pare-brise	●	●	●	●	●	●	●	●
Volant de direction								
Nouveau en mousse à deux branches en V	●	●	●	●	●	●	●	●
Avec jante gainé en cuir								●
PLANCHE DE BORD								
CONSOLE-PONTET								
Nouvelle planche de bord avec console centrale intégrée	●	●	●	●	●	●	●	●
Le côté passager comporte un grand évidement de rangement avec sur l'extrémité droite, un aérateur orientable et un désembueur de vitre								
En-dessous se trouve un vide-poche basculant, de teinte gris anthracite, avec fermeture par bouton tournant sans serrure								

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1		2				3	
ACCESSOIRES INTÉRIEURS	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Façade de planche de bord								
Tableau de bord, nouveau, de style Renault Fuego	●	●	●	●	●	●	●	●
A gauche de ce tableau : Un évidement servant de réceptacle à monnaie	●	●	●	●	●	●	●	●
Un bouton tournant de commande de réglage en site des projecteurs	●	●	●	●	●	●	●	●
Un aérateur orientable et désembueur de vitre latérale	●	●	●	●	●	●	●	●
A droite de ce tableau, des contacteurs du type push-push éclairés la nuit, warning, lunette arrière chauffante	●	●	●	●	●	●	●	●
● Feu de détresse	●	●	●	●	●	●	●	●
● Feu AR de brouillard				●	●	●	●	●
● <u>NORMALUR (à partir du 1^{er}/7/10)</u>						○	○	●
Façade de console								
De haut en bas, se trouvent :								
Une montre du type classique :	●	●	●		●	●	●	
● incluse dans le tableau de bord				●				
● ou digitale								●
un cendrier et un allume-cigares éclairés	●	●	●	●	●	●	●	●

● en série
○ en option

	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1			2				3
	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Commandes sous volant								
Nouvelles								
Combiné éclairage avertisseur et clignotant à gauche	●	●	●	●	●	●	●	●
Essuie-vitre, lave-vitre électrique à droite :								
● à deux vitesses (idem Renault 20 TL modèle 80)	●	●	●					
● + cadencement fixe et prolongation (idem Renault 20 TS, modèle 80)				●	●	●	●	●
● Prééquipement radio comprenant :	●	●	●	●	●	●	●	●
Antenne								
Antiparasitage moteur								
Câblages d'alimentation poste et haut-parleur dans les portes (les grilles de HP sont montées dans les portes sur toutes les versions)								
Lève-vitre électrique sur portes avant				●	●	●	●	●
● Condamnation des portes électromagnétiques				●	●	●	●	●
+ hayon AR et trappe à essence								●
Lunette AR chauffante	●	●	●	●	●	●	●	●
Vignette de contrôle des feux de position, de stop et d'ouverture des portes								●

OPTIONS	NIVEAUX D'ÉQUIPEMENT							
	1			2				3
	20 TL	20 LS	20 TD	20 GTD	20 TS	20 TX	30 TS	30 TX
Boîte à 5 rapports		○						
Boîte automatique								
Pare-brise feuilleté et vitres teintées					○	○	○	○
Vitres teintées (pare-brise feuilleté de série)	○		○					
● Régulateur et limiteur de vitesse (à partir du 1 ^{er} octobre) (avec touches de commande sur coussin centrale de volant et contacteur d'arrêt sur planche de bord (en série sur la 30 TX))		○		○	○	○		
Pneumatique TRX sur jantes spécifiques alu					○	○		
Conditionnement d'air						○		○
Garnissage cuir					○	○	○	○
Garnissage simili				○	○	○	○	○
Toit ouvrant tôle	○	○	○	○	○	○	○	○

● en série
○ en option

Le NORMALUR Renault a pour but :

— de rendre la conduite plus agréable en soulageant le conducteur du souci de ne pas dépasser les vitesses limites imposées par le Code de la Route, grâce à sa fonction « **limiteur de vitesse** » ;

— de donner la possibilité au conducteur, lorsque les conditions de roulage le permettent (circulation fluide ou autoroute), de lâcher l'accélérateur, le véhicule continuant de rouler à la vitesse choisie par celui-ci, grâce à sa fonction « **régulateur d'allure** » ;

Dans ces deux cas d'utilisation, le NORMALUR permet une économie de carburant, variable en fonction du style habituel de conduite du client, par la diminution des variations de vitesse, permise par la régulation automatique de celle-ci.

Pour ces deux fonctions, le conducteur dispose au tableau de bord de l'affichage prévisionnel de la vitesse programmée.

Principe de fonctionnement :

— Fonction « limiteur de vitesse » : le conducteur peut programmer une vitesse limite qui sera matérialisée par l'allumage d'un témoin (LED) en face de la graduation correspondante du compteur de vitesses. Un bouton basculeur sur la branche gauche du volant permet de faire évoluer cette vitesse et son affichage par crans de 10 km/h par impulsion (valeurs croissantes : touche +, valeurs décroissantes : touche -).

La commande d'accélérateur comporte une butée surpassable, aux 2/3 de la course, qui sert de repère pour obtenir cette vitesse programmée.

Le client conduit normalement son véhicule mais ne peut dépasser la vitesse préalablement programmée, sauf en cas d'urgence ; il ne peut alors ignorer ce dépassement puisqu'à ce moment, il est obligé de vaincre la butée surpassable ; genre « Quick-down » des boîtes de vitesses automatiques.

— Fonction « régulateur d'allure » : Le régulateur d'allure n'est qu'un cas particulier du limiteur : si on bloque la pédale d'accélérateur en position butée par le bouton basculeur situé sur la branche droite du volant, le dispositif régule la vitesse à la valeur programmée, sans que le conducteur ait à intervenir.

Le déblocage sera obtenu instantanément :

- si on touche la pédale de frein
- si on débraie (sur les véhicules à boîte mécanique)
- si la vitesse réelle tombe en-dessous de 16 km/h de la vitesse programmée (sécurité en cas de panne de l'interrupteur STOP, ou de surcharge anormale du moteur).

La vitesse programmée peut toujours être modifiée par les touches sur le volant, celles-ci ayant maintenant une action continue (variation de vitesse d'autant plus importante qu'on appuie plus longtemps).

Cette dernière possibilité permet au conducteur d'ajuster de façon continue et précise la vitesse de son véhicule pour s'intégrer dans un flot de circulation. Dans ce cas, l'affichage de la vitesse programmée au tableau de bord n'est qu'une indication autour de laquelle la vitesse réelle peut être inférieure ou supérieure de 5 km/h.

OBJECTIFS

Renforcer les atouts existants en améliorant encore le confort et le comportement routier qui sont deux qualités dominantes des RENAULT 20 et RENAULT 30 sur le marché.

Développer le choix des versions pour mieux satisfaire un éventail assez large de besoins, de goûts et de possibilités financières.

Offrir des produits performants et économiques adaptés efficacement aux exigences actuelles.

REALISATIONS

Davantage de confort et d'agrément de conduite

Restyling intérieur complet :

- nouveau tableau de bord,
- nouveaux sièges,
- nouvel habillage,
- nouveaux aménagements.

Le poste de conduite des modèles antérieurs ne reflétait peut-être pas autant qu'il l'aurait pu ou dû, le niveau réel des prestations des RENAULT 20 et RENAULT 30. L'intérieur de l'habitacle a été entièrement redessiné pour tenir compte de l'évolution des goûts et pour pouvoir rivaliser avec les produits parmi les plus séduisants du marché.

Amélioration du comportement routier

Train avant à déport négatif
et freinage en X

sur : RENAULT 20 TL - RENAULT 20 LS
RENAULT 20 TS - RENAULT 20 TD
RENAULT 20 GTD.

Nouvelles flexibilités
de suspension et d'antidive

sur : RENAULT 20 TX -
RENAULT 30 TX.

Elargissement de la gamme

2 nouvelles versions : RENAULT 20 LS - RENAULT 20 TX.

- La RENAULT 20 LS est l'expression d'un savoir-faire technique permettant d'offrir un modèle performant équipé d'un 2 litres à un prix intéressant.

- La version RENAULT 20 TX est équipée d'un nouveau moteur 2,2 l. L'apparition de ce modèle correspond à une demande importante à ce niveau de gamme pour :

- plus de puissance, plus de souplesse, plus de silence, plus de confort, plus d'agrément de conduite,
- et moins de consommation.

Des produits performants et économiques

- offre d'un moteur diesel

• 2 équipements : RENAULT 20 TD
RENAULT 20 GTD.

- une version TX de 2,2 l

- moteur moins sollicité,
- changements de vitesse moins fréquents,
- rendement du moteur optimisé.

- des équipements facilitant
l'économie de consommation

- 5^{ème} vitesse,
- injection sur RENAULT 30 TX,
- régulateur d'allure, etc.

AU TOTAL : Confort - qualités routières - qualités de conduite - motorisation - économie - équipement - standing.

LA RENAULT 20 TX est équipée d'un nouveau moteur de 2,2 litres, du type 851.

- Cylindrée : 2 165 cm³.
- Alésage x course : 88 mm × 89 mm.
- Taux de compression : 9,2 : 1.
- Puissance maxi : 83 kW ISO (115 ch DIN), à 5.500 tr/mn.
- Couple maxi : 177 Nm ISO (18,4 m.kg DIN) à 3 000 tr/mn.

Ce moteur est dérivé du moteur 829 des RENAULT 20 TS et LS 2 litres, l'augmentation de cylindrée (170 cm³) étant obtenue par augmentation de la course de 7 mm.

CONSTITUTION DU MOTEUR 851

Si ce nouveau moteur garde la même architecture que le moteur 829 (20 TS), ainsi que certaines pièces et éléments communs, il diffère de ce dernier, mis à part la course et les performances, par :

- Carter cylindres : hauteur augmentée de 12 mm vers le haut.

- Chemises et pistons : du type du moteur 829 (20 TS) mais avec une hauteur augmentée.
- Bielles : du type du moteur 852 (20 Diesel) mais plus longues (145,5 mm).
- Volant d'embrayage : du type du moteur 829 (20 TS modèle 1981) avec dentures en creux sur la périphérie destinées à la détection, par capteur, du point mort haut.
- l'ensemble « attelage mobile » : compte tenu de la course plus longue du vilebrequin, est complété par un amortisseur de torsion améliorant la tenue en endurance du vilebrequin.
- culasse - distribution : identique au moteur 829 (20 TS) sauf l'arbre à cames (loi 17° - 63° - 63° - 17°) la courroie crantée d'entraînement est différente par sa longueur, son carter de protection est aussi modifié.
- collecteur d'échappement : il est à double sortie du type du moteur 829 (20 TS modèle 80) mais aussi deux sorties de diamètre de 42 mm au lieu de 37 mm.

Renault 20 Renault 30

La famille des Renault 20 et 30

Modèle 1981

	20 TL	20 TD	20 GTD	20 LS	20 TS	20 TS automatic	20 TX	20 TX automatic	30 TS	30 TS automatic	30 TX	30 TX automatic
MOTEUR												
Essence 1647 cm ³ 69 kW ISO à 5750 tr/min 131 Nm ISO à 3600 tr/min	●			●	●	●						
Essence 1995 cm ³ 75 kW ISO à 5500 tr/min 161 Nm ISO à 3250 tr/min				●	●	●						
Diesel 2068 cm ³ 45,5 kW ISO à 4500 tr/min 124 Nm ISO à 2250 tr/min		●	●									
Essence 2165 cm ³ <i>115 ch DIN</i> 83 kW ISO à 5500 tr/min 177 Nm ISO à 3000 tr/min							●	●				
Essence 2664 cm ³ 85 kW ISO à 5500 tr/min 193 Nm ISO à 2500 tr/min									●	●		●
Essence 2664 cm ³ 102,5 kW ISO à 5500 tr/min 215 Nm ISO à 3000 tr/min											●	●
BOITE de VITESSES												
3 vitesses - Automatic / type : 141						●		●		●		●
4 vitesses / type : 352 / NGO	●			●								
4 vitesses / type : / NG2		●	●									
5 vitesses / type : 395 / NG1					●							
5 vitesses / type : / NG3				○			○					
5 vitesses / type : 369												
TRAIN AVANT												
à déport négatif	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
de base												
FREINS												
du type I.I	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
du type en X		●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
du type I.H												
DIRECTION												
manuelle	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
assistée			●				○					
PUISSANCE ADMINISTRATIVE												
CV ou unité de puissance	9	8	8	11	10	11	12	12	15	15	15	15
PERFORMANCES												
vitesse maximum	161	146	146	170	170	165	178	-	-	-	186	183
CONSUMMATION (litres)												
à 90 km/heure	7,3*	6,1	6,1	7,4	6,9	8,1	7,4	8,4	-	-	8,0*	8,9*
à 120 km/heure	9,7*	8,9	8,9	9,7	9,3	10,4	9,6	8,6	-	-	10,1*	11,6*
selon le cycle urbain	11,0*	8,7	8,7	11,9	11,9	11,8	12	12	-	-	16,5*	15,3*

* Chiffres, non homologués, fournis par le constructeur à titre indicatif.

● de série ○ en option

Renault Presse

QUELQUES DATES ET CHIFFRES

- Premier modèle de la gamme : LA RENAULT 30 TS Avril 1975
- Présentation de la RENAULT 20, moteur 1 647 cm³ (L - TL - GTL) Novembre 1975
- Présentation de la RENAULT 20, moteur 1 995 cm³ (TS) Juillet 1979
- Présentation de la RENAULT 20, moteur 2 068 cm³, diesel (TD - GTD) Novembre 1979
- Présentation de la RENAULT 20, moteur 2 165 cm³ (TX) Juillet 1980
- Production depuis l'origine : plus d'un demi million (514.740 à fin avril 1980)
- Lieux de fabrication : Sandouville.
- Commercialisation : immédiate en Europe comme en France.
- Ventes en France 3 mois 1980 : 4,3 % du marché total (contre 3,3 % en 1979).

- Prix des modèles 1981 - l'éventail va de 48 400 F. à 71 600 F.
RENAULT 20 TL : 48 400 F. (TTC) RENAULT 20 TD : 56 400 F. (TTC)
RENAULT 20 LS : 49 800 F. (TTC) RENAULT 20 GTD : 61 400 F. (TTC)
RENAULT 20 TS : 56 000 F. (TTC) RENAULT 30 TS : 60 800 F. (TTC)
RENAULT 20 TX : 59 800 F. (TTC) RENAULT 30 TX : 71 600 F. (TTC)

LES TRAITS MARQUANTS DE L'OFFRE ACTUELLE

- 5 moteurs :
1 647 cm³ - 1 995 cm³ - 2 165 cm³ - 2 068 cm³ (diesel) - 2 664 cm³ (V 6).
- 3 niveaux d'équipement :
le premier : RENAULT 20 TL - RENAULT 20 LS - RENAULT 20 TD (diesel),
le deuxième : RENAULT 20 TS - RENAULT 20 TX - RENAULT 20 GTD (diesel) - RENAULT 30 TS,
le troisième : RENAULT 30 TX.
- le choix de boîtes : mécanique à 4 ou 5 rapports ou automatique électronique.
- 8 versions : 6 équipées d'un moteur à essence et 2 en diesel.
Puissance administrative : 8 (diesel) - 9 (1 647 cm³) - 11 et 12 (2 litres) - 15 (6 cylindres).

APPORTS DU MILLESIME 1981

- restyling intérieur complet : plus de confort et d'agrément de conduite,
- x ● amélioration du comportement routier,
- train avant à déport négatif et freinage en X sur :
RENAULT 20 TL - RENAULT 20 LS - RENAULT 20 TS - RENAULT 20 TD - RENAULT 20 GTD,
- nouvelles flexibilités de suspension et d'antidive sur :
RENAULT 20 TX - RENAULT 30 TX.
- 2 nouvelles versions : RENAULT 20 LS - RENAULT 20 TX.
La version TX est équipée d'un nouveau moteur de 2,2 l. Elle est à la fois plus performante et plus économique.

ETABLISSEMENT D'UNE GAMME

Pour constituer une gamme la recette est la suivante :

- beaucoup d'analyses de marchés et d'études de clientèle, *pour définir les attentes.*
- de la prospective, *pour anticiper les évolutions.*
- une politique des produits, *pour donner aux véhicules un caractère qui exprime leur vocation.*
- un savoir faire technique, *pour adapter les réalisations aux objectifs*
- et la foi !

ANALYSE

Les exigences de la clientèle de haut de gamme se répartissent en trois catégories principales :

Aspirations croissantes pour le confort

Un niveau élevé de confort a toujours fait partie des attentes de base : expression de standing d'une part et contre partie naturelle d'un niveau de prix d'autre part.

Mais les études de marché montrent que la notion de confort s'élargit en recouvrant simultanément :

- un aménagement interne agréable à l'œil, accueillant et valorisant,
- la qualité de la suspension, des sièges et du silence de fonctionnement,
- l'agrément ressenti, aussi bien par les passagers que par le conducteur à vivre commodément dans la voiture : fiabilité mécanique, caractère à la fois pratique et raffiné des équipements.
- le sentiment d'efficacité et de sécurité : rendement moteur, comportement routier, etc...

Sensibilité grandissante à l'économie

La sensibilité de la clientèle à l'économie d'utilisation des voitures est un phénomène général qui s'applique également aux modèles de haut de gamme.

Cela explique :

- le succès de la formule diesel,
- la recherche de voitures dont le rendement est optimisé,
- l'intérêt pour les équipements favorisant une réduction de la consommation : 5^{ème} vitesse, régulateur d'allure, aide à la conduite, etc...

Recherche de puissance

Cette exigence n'est pas liée à un besoin de performances en termes de vitesse de pointe. Elle est associée à la notion de réserve de puissance nécessaire à l'agrément et la sécurité de conduite.

Le fait que cette exigence implique une cylindrée élevée n'est pas anachronique. Bien pensée, une augmentation de cylindrée apporte de l'agrément sans surcroît de consommation.

ACTE DE FOI

La catégorie supérieure du marché européen représente environ 20 % du total.

Bien que la conjoncture ne soit pas favorable aux véhicules de grosses cylindrées, RENAULT croit que la part du haut de gamme restera importante dans les années à venir.

Mais à condition que la conception des produits évolue, notamment sur le plan de l'économie.

POLITIQUE DE PRODUIT

Dans le haut de gamme traditionnel, les véhicules sont conçus dans une certaine optique d'élitisme pour satisfaire une clientèle très attachée à la notion de standing.

Aujourd'hui, les voitures de haut de gamme doivent offrir, en premier lieu, le maximum de performances adaptées aux circonstances actuelles et à l'environnement.

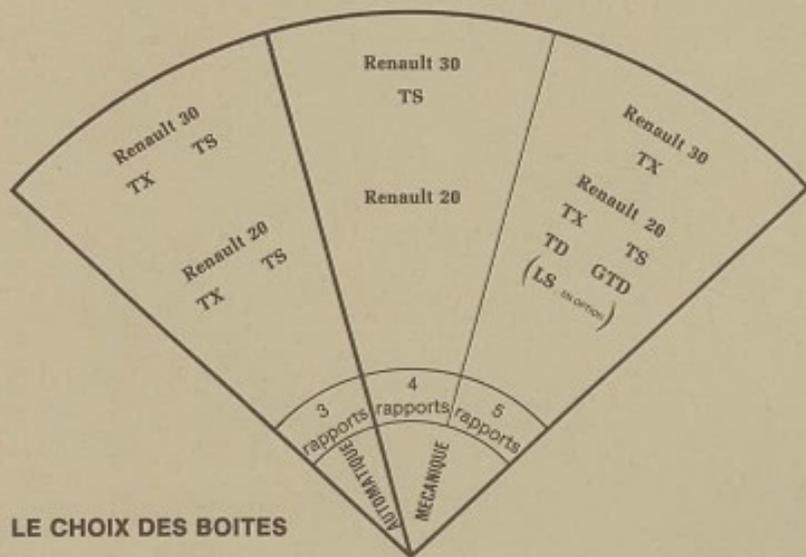
Le choix politique de RENAULT c'est l'efficacité c'est-à-dire l'application rationnelle des techniques permettant d'offrir les prestations correspondant aux attentes de la clientèle.

Exemple : la traction avant n'est pas une technique représentative du haut de gamme. C'est néanmoins une technique authentique qui débouche sur un excellent équilibre confort/comportement routier (conditions de route difficiles notamment). L'objectif est donc d'obtenir les produits qui permettent l'aisance et la maîtrise de la conduite.

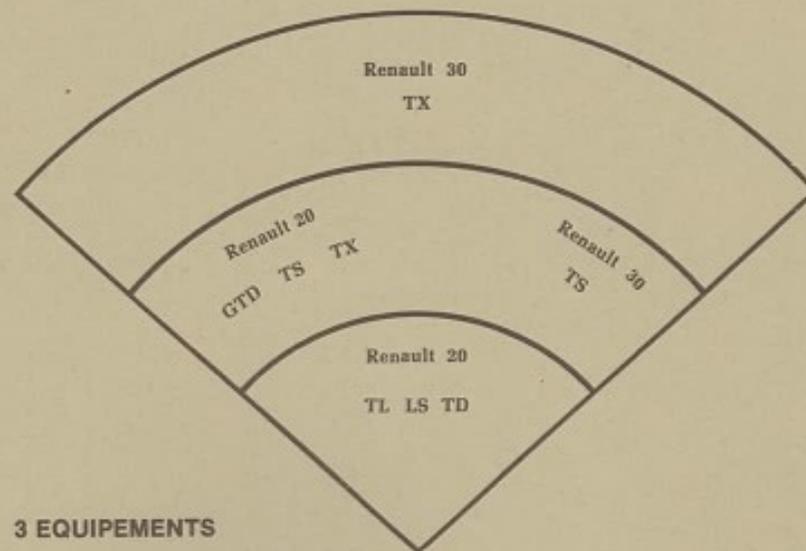
Renault 20 Renault 30

L'éventail de l'offre

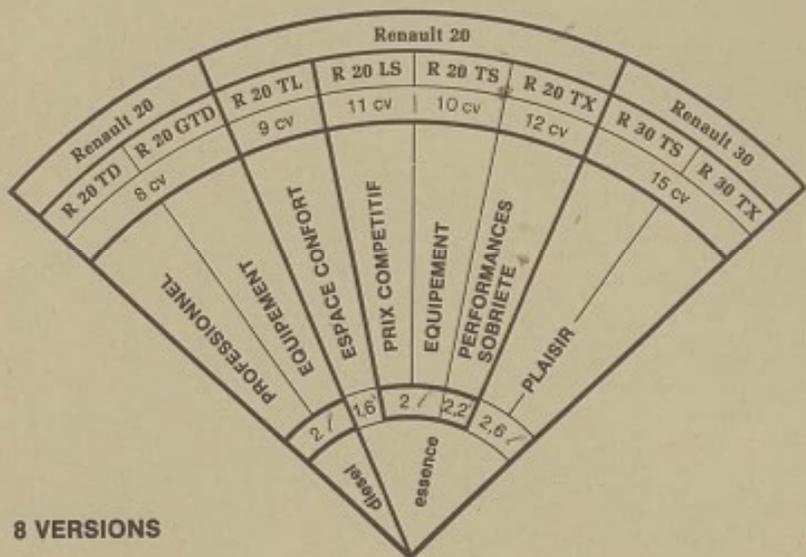
Modèle 1981



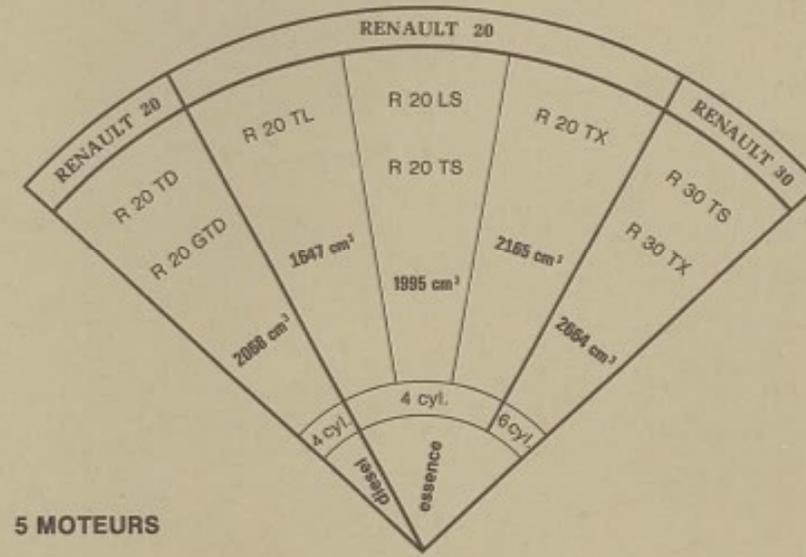
LE CHOIX DES BOITES



3 EQUIPEMENTS



8 VERSIONS



5 MOTEURS

Sur la RENAULT 30 TX, un nouveau dispositif hydraulique de réglage en site des projecteurs, tenant compte des variations d'assiette dynamique du véhicule, lors des phases de freinage ou d'accélération, complète l'action de la commande manuelle. Cette commande, quant à elle, continue de garantir un réglage correct, quel que soit le chargement du véhicule.

PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

Le dispositif comprend une commande manuelle 1 accessible du poste de conduite, permettant de rabattre ou de relever simultanément les feux de route et les feux de croisement.

Lorsque la commande est actionnée dans le but de relever les faisceaux d'éclairage, un circuit hydraulique produit un déplacement identique des pistons des récepteurs 2 et 3 et comprime en même temps un ressort 4 situé dans le récepteur des projecteurs gauches. Il s'ensuit qu'en cas de fuite dans le circuit hydraulique, la détente du ressort 4 entraîne automatiquement le rabattement des projecteurs.

En outre, le dispositif comprend deux capteurs 5 et 6 fixés sur le châssis du véhicule à proximité des roues avant et arrière droites. Ces capteurs enregistrent les déplacements de ces roues par rapport au châssis au moyen de prises de mouvement situées sur les bras de suspension.

La situation représentée sur le schéma par les flèches correspond à une phase de freinage. Les roues avant se rapprochent du châssis tandis que les roues arrière s'en éloignent. Cela se traduit aussi bien pour le capteur 5 que pour le capteur 6 par un déplacement de leur piston tendant à repousser le liquide vers les récepteurs 2 et 3 des projecteurs, et donc à les relever. En même temps, le ressort 4 est comprimé.

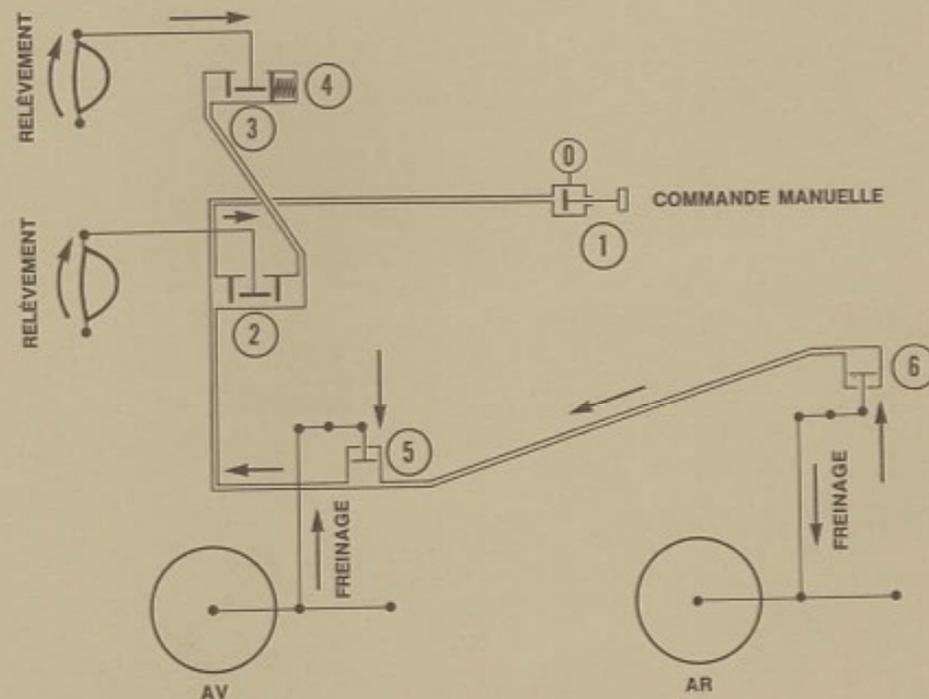
Dans le cas d'une phase d'accélération, les sens des déplacements sont inversés et on obtient un rabattement des projecteurs.

De même que pour la commande manuelle, la détente du ressort 4 provoque le rabattement automatique des projecteurs s'il y a une fuite dans le circuit hydraulique ou une rupture d'un des éléments de liaison entre les capteurs et les prises de mouvement situées sur les bras de suspension, aussi bien à l'avant qu'à l'arrière.

La commande manuelle agit par rotation d'un bouton. Elle comprend une position de repos marquée par un "point dur" et signalée par le repère 0.

C'est lorsque le bouton occupe cette position que s'effectue, au moyen de vis situées sur les projecteurs, le réglage initial des feux de croisement.

Ce bouton, comme sur les autres versions, se trouve placé en façade de la planche de bord, à gauche du tableau de bord. Cependant, le graphisme diffère et il est éclairé de nuit.



LA CENTRALE LUMINEUSE DE CONTROLE

— monté sur RENAULT 30 TX

Cet appareil, placé en haut du pare-brise, sur le pavillon, signale au conducteur :

- la fermeture incomplète des portes latérales,
- des lampes défectueuses (filament coupé) des feux de stop, de position avant et arrière et d'éclaireur de plaque de police.

L'ECONOMETRE RENAULT

— monté sur RENAULT 20 TL et 20 LS

BUT : L'ÉCONOMETRE RENAULT sur les RENAULT 20 TL et LS a pour but d'inciter le conducteur à adopter une conduite économique. Pour ce faire, il lui indique, par le biais de trois voyants lumineux, si son style de conduite est économique, si non, les actions qu'il doit effectuer pour le rendre tel :

- témoin vert : allumé, ce témoin signifie que la conduite est économique ;
- témoin ambre : allumé, il signifie que le conducteur enfonce trop la pédale d'accélérateur, c'est-à-dire que l'angle du papillon du carburateur est trop grand et dans ce cas la consommation est trop élevée. L'action à entreprendre lorsque ce témoin est allumé est : **lever le pied jusqu'à extinction du témoin ;**
- témoin rouge : allumé, il signifie que le moteur tourne à un régime trop élevé, qu'en conséquence, il consomme trop. L'action à entreprendre est : **passer au rapport supérieur.**

Ce témoin ne s'allume pas lorsqu'on est sur le dernier rapport de la boîte de vitesses.

Logique du système :

- Sur tous les rapports, l'allumage du témoin ambre a lieu lorsque l'angle du papillon du carburateur est supérieur à 58° (fin de zone de meilleur rendement spécifique du moteur).
- Sur les rapports intermédiaires (tous sauf 4^e ou 5^e suivant la boîte) le témoin rouge s'allume lorsque le moteur dépasse 2 500 tr/mn.
- Priorité des témoins dans l'ordre : rouge, ambre, vert.
 - Le témoin ambre éteint le témoin vert.
 - Le témoin rouge éteint le témoin ambre et le témoin vert.

Deux niveaux d'éclairement de ces trois témoins :

- Jour (normal)
- Nuit (atténué).