

La R30

Rapide mais gourmande

Au fil des années, la Renault 30 va connaître une version à injection, pour contrer la Peugeot 604 TI, et une autre diesel. Malgré quelques arguments convaincants, elle ne connaîtra pas le succès espéré, à cause notamment des crises pétrolières successives.



Voir la Renault 30 TS et son système Diesel plus tard, que celui de la Peugeot 604, avec laquelle elle partage le 16 PRV.

Afin de contrer l'insolente Peugeot 604 TI millésime 1978, vitaminée par un dispositif d'injection d'essence Bosch K-Jetronic portant la puissance à 144 ch, Renault dévoile la R30 TX à l'automne 1978.

Vive l'injection !

Cette dernière possède le même système d'injection de carburant, mais seulement 142 ch, la boîte de vitesses à 5 rapports emmène tout de même l'auto au-delà des 185 km/h. La R30 TX repose sur des roues à 16 bâtons disposés d'une façon croisée, collées en alliage léger et chaussées de pneumatiques Michelin TRX réputés pour leur accroche à la route. Le freinage est assuré par quatre disques avec double circuit et une assistance par servofrein. La série TX se distingue par un monogramme spécifique « Injection ».

LA CONCURRENCE CITROËN

Face à cette offensive, quelle fut la résistance offerte par Citroën sur le marché du luxe ? Le modèle le plus onéreux du catalogue 1979, la CX Prestige, vendue 75 300 F, percevait une mécanique à injection électronique L-Jetronic de 2 347 cm³ donnant 128 ch DIN, autorisant une vitesse maximale de près de 190 km/h. Cette puissance parvenait aux roues avant via une boîte de vitesses à 5 rapports.

FICHE TECHNIQUE

Marque :	Renault
Type :	R30 TS
Moteur :	6 cylindres en V ouvert à 90°
Cylindrée :	2 664 cm ³
Alésage x course :	88 x 73 mm
Puissance :	131 ch à 5 500 tr/min
Alimentation :	1 carburateur double corps Weber, soupapes en tête, 1 ACT par rangée de cylindres.
Distribution :	boîte à 4 rapports ou automatique.
Empattement :	267 cm
Voie avant :	144,4 cm
Voie arrière :	144 cm
Longueur :	452 cm
Largeur :	173 cm
Hauteur :	143 cm
Poids :	1 320 kg à 1 340 kg
Vitesse maximale :	185 km/h ou 180 km/h avec la transmission automatique.

DES PERFORMANCES

Départ arrêté, une Renault 30 TS metait 32,6 s afin d'atteindre les 1 000 m, contre 31,6 s pour une R30 TX et 36,1 s pour une R30 Turbo-D.



La Renault 30 TX se reconnaît à ses roues à croisillons en alliage léger et au monogramme « injection » apposé sur la calandre.

apposé à droite de la calandre. Par ailleurs, les sièges de l'habitacle se couvrent de velours. Un régulateur de vitesse, la condamnation électromagnétique de la trappe à essence et du hayon arrière font partie des équipements de série. Esthétiquement, la Renault 30 TX évolue par touches sensibles. La calandre intègre six barres horizontales en 1980. Une console centrale apparaît sur la planche de bord du millésime 1981 ainsi que des pare-chocs enveloppant davantage les flancs de caisse. La version 30 TS est retirée du catalogue en 1982.

www.nosrenault30.com

D comme Diesel

Afin d'élargir une offre encore limitée pour un modèle, une version à motorisation diesel de la Renault 30 est disponible à partir du mois de juillet 1981. La catégorie fiscale passe de 15 CV pour la R30 TX à 7 CV pour la nouvelle venue, baptisée R30 Turbo-D, et les économies de carburant sont désormais à l'ordre du jour. La mécanique choisie est un 4 cylindres en ligne de 2 068 cm³, développant 85 ch à 4 250 tr/min à l'aide d'un turbo-compresseur Garrett. Ce moteur est prélevé sur la gamme R20 diesel. La

Renault 30 Turbo-D (102 200 F en 1983) s'appuie sur des roues en aluminium similaires à celles de la R18 Turbo-D. En toute logique, les performances sont à la baisse, avec seulement 160 km/h en pointe, mais l'auto satisfait l'amateur de confort, d'habitabilité et de budget serré. Il faut noter que cette proposition arrive à point pour contrer la Peugeot 604 GRD et la Citroën CX 2500 diesel.

Place à la 25 !

Avant de quitter la scène commerciale, au début de l'année 1984, la Renault 30 adopte un becquet aérodynamique et un essuie-glace arrière. Ce retour sur le marché haut de gamme dans la catégorie des plus de 2 litres



Une R30 TS profondément modifiée dans un esprit sport.

LES OPTIONS

Le catalogue des options concernant la Renault 30 comprenait la transmission automatique, le toit ouvrant électrique, les vitres teintées, la peinture métallisée, l'air conditionné et une sellerie en cuir.

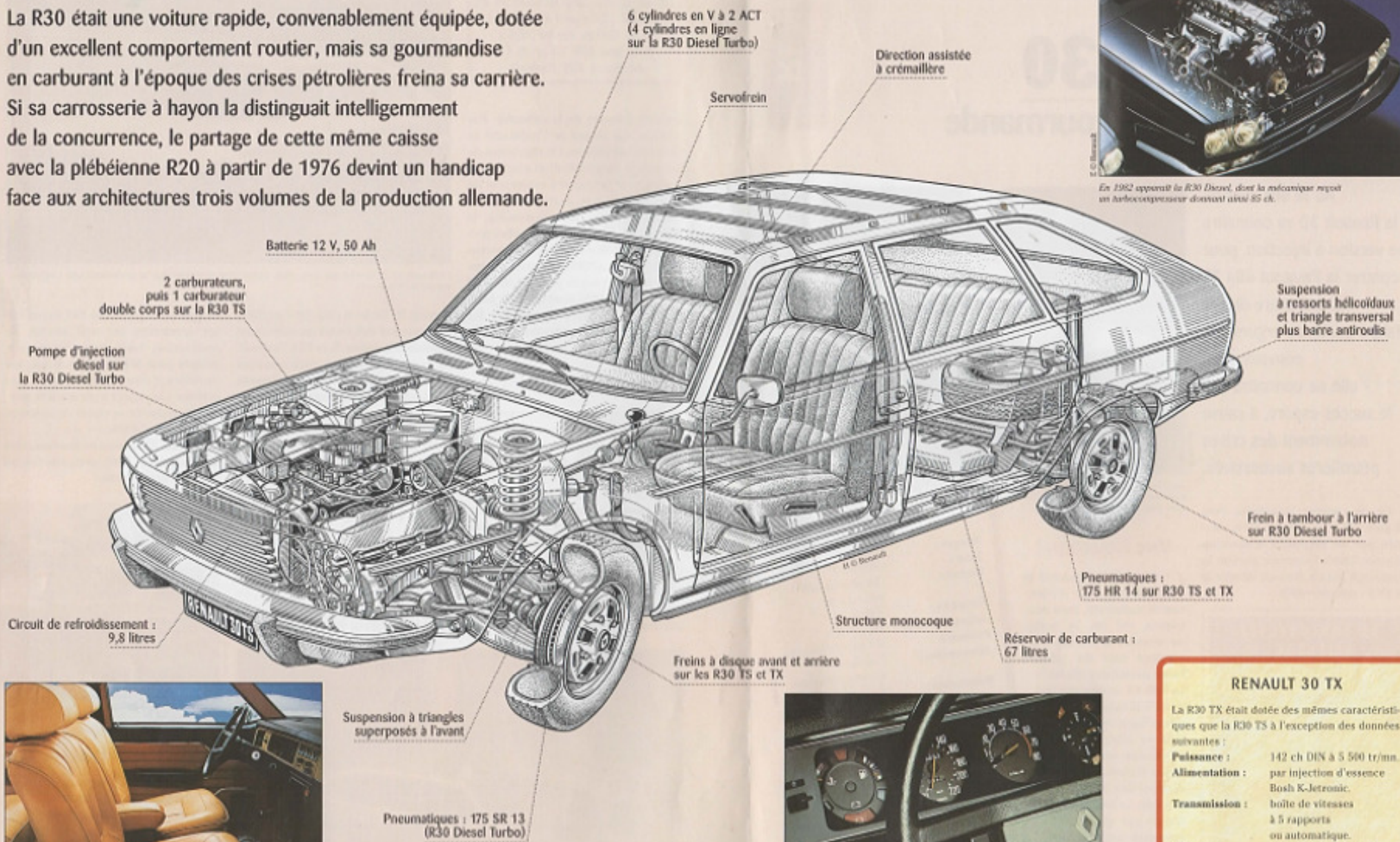


Cette car polyvalente nous permet de découvrir parfaitement les avantages d'un toit ouvrant sur une R30 TS.

La R30

www.nosrenault30.com

La R30 était une voiture rapide, convenablement équipée, dotée d'un excellent comportement routier, mais sa gourmandise en carburant à l'époque des crises pétrolières freina sa carrière. Si sa carrosserie à hayon la distinguait intelligemment de la concurrence, le partage de cette même caisse avec la plébéienne R20 à partir de 1976 devint un handicap face aux architectures trois volumes de la production allemande.



En 1982 apparaît la R30 Diesel, dont la mécanique reçoit un turbocompresseur d'un côté ainsi 85 ch.



Le garnissage cuir, en option, ajoute de la chaleur à un habitacle qui en manque un peu.



Une planche de bord complète mais d'un dessin sans imagination.

RENAULT 30 TX

La R30 TX était dotée des mêmes caractéristiques que la R30 TS à l'exception des données suivantes :

- Puissance :** 142 ch DIN à 5 500 tr/min.
- Alimentation :** par injection d'essence Bosch K-Jetronic.
- Transmission :** boîte de vitesses à 5 rapports ou automatique.
- Poids :** entre 1 340 à 1 360 kg.
- Vitesse maximale :** 185 km/h, ou 180 km/h avec la transmission automatique.