

L'AUTOMOBILE



MOTOMOBILE:
750 TRIUMPH

PEUGEOT 604 TI / RENAULT 30 TX UN FACE A FACE SURPRENANT!



7F.

N° 392 - MENSUEL - FEVRIER 1979 - BELGIQUE 57 FB / MAROC 6 Dir. / TUNISIE 700 Millions / ITALIE 1.500 L / PAYS BAS 4,50 FL / ESPAGNE 125 Ptas / CANADA 1,75 Dc / R.F.A. 4,50 DM.
www.nosrenault30.com

FACE A FACE



PEUGEOT 604 TI

/ RENAULT 30 TX

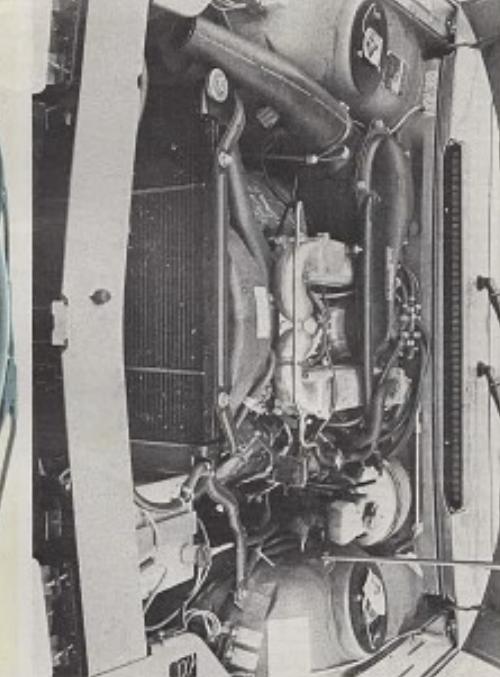
www.nosrenault30.com



Modèles de prestige de l'industrie automobile française, représentatives d'un standing certain, la Peugeot 604 TI, et la Renault 30 TX ont entre elles un point commun : leur moteur V6 à injection. C'est ce lien qui nous a incité à les confronter, écartant du même coup la Citroën CX 2400 GTI qui pourtant peut prétendre à la même classe. Mais là ne s'arrêtent pas les ressemblances. N'ont-elles pas en effet toutes deux, une boîte de vitesses à cinq rapports, une suspension à quatre,

roues indépendantes, quatre freins à disque... Pourtant elles s'opposent radicalement en matière de transmission ; la 30 TX est une tracision avant, la 604 TI est à propulsion classique. De même leurs carrosseries relèvent de deux écoles différentes, l'une classique, la Peugeot, fidèle à l'image que l'on se fait généralement d'une voiture de cette catégorie, l'autre, la Renault, plus originale, plus fonctionnelle. Nous les avons ainsi opposées dans un face à face, au sommet.

LES FORCES EN PRÉSENCE



PEUGEOT 604 TI

MOTEUR : 15 CV - 6 cylindres en V - 2 664 cm³ (88 x 73 mm) - 144 ch (104 kW) à 5 500 tr/min - 22,1 mkg à 3 000 tr/min - rapport volumétrique 8,65 à 1 - injection K. Jetronic - réservoir : 67 litres, refroidissement à eau. **TRANSMISSION :** roues AV montrées, boîte à 5 rapports, levier au plancher. **DIRECTION :** à crémaillère avec assistance hydraulique. Diamètre de braquage : 11,5 m. **FREINS :** disques étoiles sur tout en H, servo-frein, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION :** 4 roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV et AR. **PNEU MATOUES :** 175 HR 14. **CARROSSERIE :** berline 4 portes, 1 365 kg. Long : 4 721 cm. Largeur : 1 771 cm. Haut : 1 435 cm. Empattement : 2 890 cm. **VITEZ AV ET AR :** 149 et 143 cm.

PRIX CLÉS EN MAINS : 18 000 F ITI autom. ; 18 200 F ITI PRIX EN SUISSE : 16 700 F S.

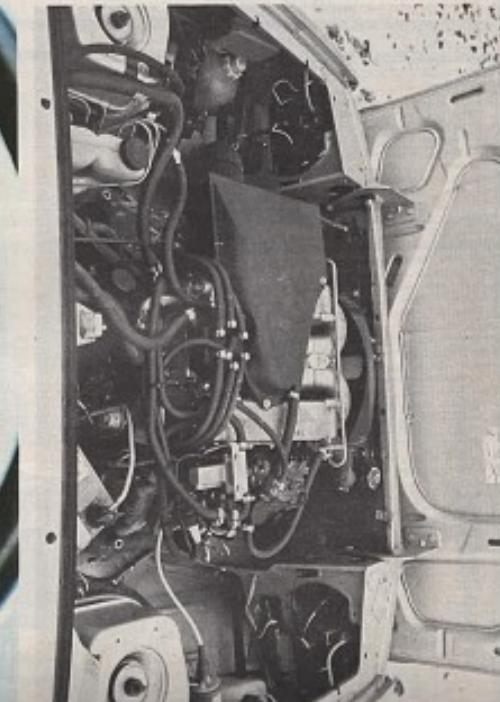
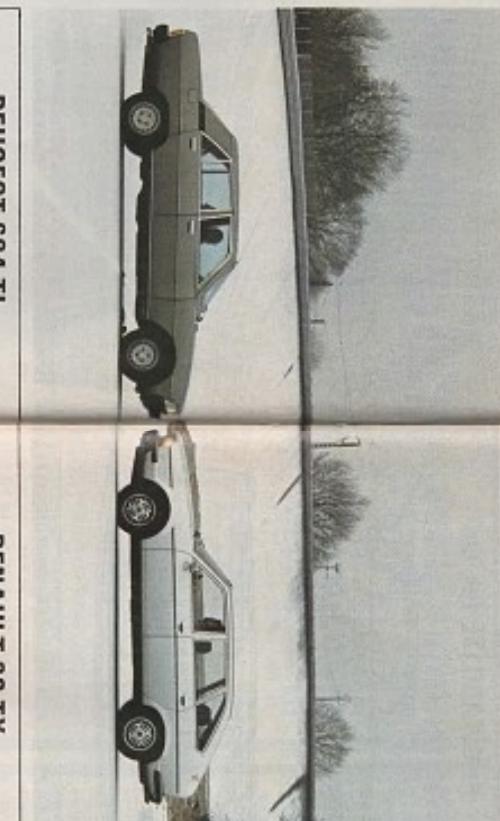
OPTIONS : toit ouvrant électrique : 1 600 F. Essuie-glaceurs : 800 F. Peinture métallisée : 1 500 F. Garnissage cuir et portières métallisées : 4 800 F. Air conditionné : 4 200 F.

RENAULT 30 TX

MOTEUR : 15 CV - 6 cylindres en V - 2 664 cm³ (88 x 73 mm) - 142 ch (105 kW) à 5 500 tr/min - 22,3 mkg à 3 000 tr/min - rapport volumétrique 9,2 à 1 - injection K. Jetronic, réservoir : 67 litres, refroidissement à eau. **TRANSMISSION :** roues AV montrées, boîte à 5 rapports, levier au plancher. **DIRECTION :** à crémaillère avec assistance hydraulique. Diamètre de braquage : 11,4 m. **FREINS :** 4 disques, double circuit en H, servo-frein, frein de stationnement sur les roues AR. **SUSPENSION :** 4 roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, barre anti-roulis AV et AR. **PNEU MATOUES :** 175 HR 14. **CARROSSERIE :** berline 5 portes, 1 365 kg. Long : 4 721 cm. Largeur : 1 752 cm. Haut : 1 431 cm. Empattement : 2 871 cm. **VITEZ AV ET AR :** 144 et 143,8 cm.

PRIX CLÉS EN MAINS : 15 000 F ITI autom. ; 15 200 F ITI PRIX EN SUISSE : NON FIXE.

OPTIONS : embrayage à triple passage : 600 F. Toit ouvrant : 1 500 F. Garnissage cuir et siège cuir : 3 800 F. Peinture métallisée verte : 1 080 F. Air conditionné : 4 500 F.



GEOT 604 TI — Châssis et imposante, elle dispose de 144 ch et son habitabilité est à preuve. En revanche sa puissance de bord nécessite une préparation plus appréciable à l'usine. La cause de succès rendra place à l'heure, à droite, dans un autre de ce qui va être dévoilé. Un défaut, l'usine est trop basse.

RENAULT 30 TX — Autre style avec une carrosserie deux volumes, un hayon arrière relevable et une hayonnette repliable. Pour le moteur on note une puissance de 142 ch. La planche de bord est dupliquée de jumelles en alliage léger et qui offre disposition d'un blocage automatique des portières en coffre et de la trappe d'essence. Confortable au coffre : 318 dm³.

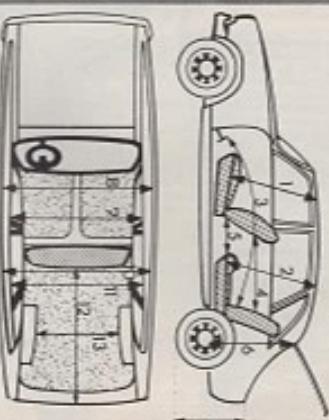
LE BILAN CHIFFRE

HABITABILITÉ (en cm)



ÉQUIPEMENTS

MARQUES	30 TX	604 TI
TEMPERATURE D'AMB.	0.08	0.08
VOLTMÈRE	0.44	0.08
COMPTÉ TOUTES	0.04	0.04
MONTRE	0.04	0.04
UNITE DE CLAIEUANTE VOLANT FREIN A MAIN	0.04	0.04
VOTANT LIQUIDE DE FREIN	0.04	0.04
ESSUIE GLACE	2 + 2 BT	2 + 2 BT
FEUX DE RECUL	0.04	0.04
FLEX AU ANTI-BEQUILLARD	0.01 (1)	0.01 (2)
GÉTÉ PHATONE DES COMMUTATEURS	0.04	0.04
CUMPLATION	0.04	0.04
ACCÈSIBILITÉ JAGUÉ D'OUVEAU	0.04	0.04
ASSURE REMPASSAGE D'OUVEAU	0.04	0.04
ACCÈSIBILITÉ ROUES	0.04	0.04
ACCÈSIBILITÉ BATTERIE	0.04	0.04
ACCÈSIBILITÉ RUDE DE SIEGOUR	0.04	0.04
TRANSFORMATEUR	0.04	0.04
ESSUE-PHARES	NON	NON
BLOQUE ELECTROM. PORTES	0.04	0.04
LEVÉ VITRES ELECTRIQUES	2 AV	4



604 TI	66	01	165	76	26	47	42	190	375	547	118	565	112
--------	----	----	-----	----	----	----	----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

PERFORMANCES ET CONSUMMATIONS

PERFORMANCES

Le même modus vivent deux voitures, tout au moins si on ne tient compte que de sa conception d'origine, semblant à l'inverse de petites différences appréciables. Il s'agit, rappelons-le, du PEUGEOT 30 TX élaboré dans le cadre de l'Association Peugeot-Renault-Volvo. Il offre comme principal avantage un angle de roulement des freins inférieur à ce qui est normalement rencontré aux VR. Cela a conduit à déterminer des diagrammes de distribution des freins et d'allonger différences entre le cylindre droit et gauche. Ce n'est pas toujours évident de percevoir un angle de roulement des freins inférieur pour un VR, soit 90°, rencontré normalement (réserve aux VR). Cela

alors que le moteur de la 30 TX présente un rapport volumétrique de 8,65 à 1, celui de la 30 TX a été porté à 9,2 à l'issue d'essais d'optimisation ultérieurement suivis.

Il y a, n'importe qui, de toute façon, des différences, mais elles sont très peu marquées. C'est ainsi que l'écart maximum est de 20 cm plus court pour la Renault au régime continu de 5 500 tr/mn. Le couple maxi passe de 15 000 nm à 15 600 nm, contre ce qui est assez logique pour un VR. La différence entre les deux VR passe de 22,1 à 20,6 kgf.m à 1 000 tr/mn contre 22,1 en régime régulier pour la 604. En fait nous avons à faire à deux modèles très proches, mais différenciés, tout au moins sur le papier, car nous avons mesuré en evidence des différences plus marquées. C'est ainsi que l'écart maximum passe de 30 TX, soit 90°, à 95,9 à 165 km/h, malgré un décalage de rouages tout également respecté... Dans les deux cas, l'allumage est assuré par un système d'injection microcanal K letronik de Bosch, et l'allumage est transonique avec allumage sans rétroaction. Même tendance en accélération et en ralenti, la 30 TX laisse la 604 devant avec 10 km/h en cinquième sur la même distance.

CONSUMMATIONS (lit/100 km)

La consommation sur la route est de 16 km/h, ce qui est assez logique, mais lorsque nous avons été dans un trafic dense, la 30 TX a dépassé 20 km/h, alors que la 604 a été au-delà de 18 km/h. Par contre, sur autoroute, à la moyenne régulière, les besoins de nos deux voitures sont pratiquement

Les mesures que nous communiquons ci-dessous permettent de déterminer si une 604 TI est plus économique que la 30 TX.

Le tableau ci-dessous nous permet de faire une comparaison entre les deux voitures. Au coup d'œil, la 604 paraît plus spacieuse, notamment à l'arrière où l'espace réservé aux genoux des occupants est plus généreux, ce qui n'empêche toutefois pas les châssis de se tenir à l'aise dans la 30 TX. Les sièges sont de taille moyenne, mais sont plus généreux, plus confortables. Le maintien qu'ils offrent permet d'accomplir des longueurs sans fatigue. Au contraire avec les sièges de la 604 qui ne tiennent pas très bien, ce qui n'est pas gênant.

Ensuite, l'espace est plus étroit, mais ce résultat résulte d'une répartition moins évidente (le conducteur et le passager sont assis en position de conduite), mais il est de toute manière important dans les comparaisons. La 30 TX, le plus court, nécessite moins d'une place de stationnement pour son porte à bascule. De 20 cm plus court que celui de la 604, l'habitacle est plus étroit et peut être facile AR, important. En matière de consommation, nous devons nous reporter à la fin du deuxième tableau dans certaines situations où nous devons dépenser nos chiffres.

APTITUDES URBAINES



	CIRCUIT	BRUT	MAXI	130	RALenti
PEUGEOT 604 TI	67,3 40	73,6 48	53,7 48		

RENAULT 30 TX

R 30 TX	0,357 F	0,087 F	0,196 F	0,050 F	0,385 F	1,07 F
0,028 100 KM	0,014 100 KM	0,004 100 KM	0,009 100 KM	0,002 100 KM	0,005 100 KM	0,032 100 KM

COÛTS DE L'USAGE (100 000 KM EN 4 ANS)

	CARBURANT	ENTRETIEN AU KM	ASSURANCE AU KM	PNEUS AU KM	DEVALUA.	COÛT TOTAL AU KM
604 TI	0,382 F	0,073 F	0,196 F	0,050 F	0,420 F	1,12 F

BILAN SONORE

Ce test effectué selon notre méthode habituelle qui tient compte du volume sonore rapport au temps d'enregistrement permettait d'obtenir les chiffres suivants : de même à l'avant les passagers ne sentent pas de bruits extérieurs. Mais il faut se méfier quand même des jugements biaisés uniquement sur l'aspect visuel. Ainsi l'oreil peut être trompé par le volume des sièges, c'est-à-dire par les sièges sans appuie-tête avec les sièges sans appuie-tête. De même auxiliaires. Mais si l'on porte à l'oreille une place dans la 604, on sent plus de bruit au niveau des portes et au niveau de la console centrale. L'autre résultat consiste en un bruit important dans les comparatifs. La 30 TX est plus court, mais démontre moins d'une place de stationnement pour porter l'oreille à l'angle extérieur. Le résultat est plus court pour la 604. Imputable est en plus à l'affûté d'un porte à l'oreille important. En matière de consommation, nous devons nous reporter à la fin du deuxième tableau dans certaines situations où nous devons dépenser nos chiffres.



ÉQUIPEMENTS

	TEMPERATURE D'AMB.	VOLTMÈRE	COMPTÉ TOUTES	MONTRE	UNITE DE CLAIEUANTE	VOLANT FREIN A MAIN	VOTANT LIQUIDE DE FREIN	ESSUIE GLACE	FEUX DE RECUL	FLEX AU ANTI-BEQUILLARD	GÉTÉ PHATONE DES COMMUTATEURS	CUMPLATION	ACCÈSIBILITÉ JAGUÉ D'OUVEAU	ASSURE REMPASSAGE D'OUVEAU	ACCÈSIBILITÉ ROUES	ACCÈSIBILITÉ BATTERIE	ACCÈSIBILITÉ RUDE DE SIEGOUR	TRANSFORMATEUR	ESSUE-PHARES	BLOQUE ELECTROM. PORTES	LEVÉ VITRES ELECTRIQUES	
604 TI	0,08	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	2 + 2 BT	2 + 2 BT	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	2 AV



