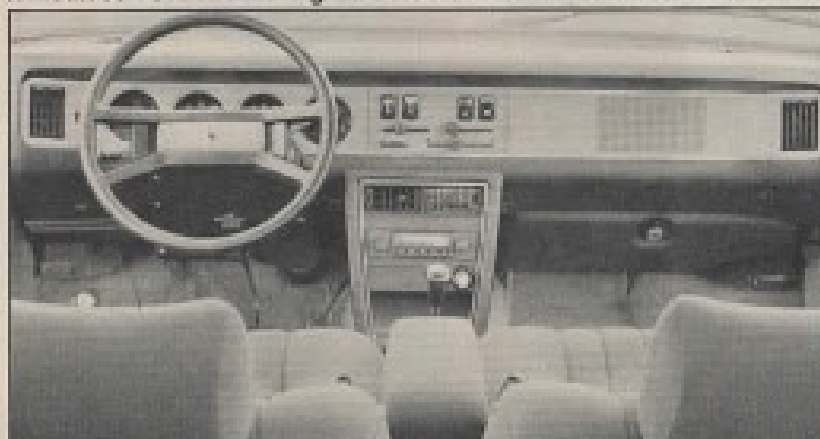


Test Renault 30 TS

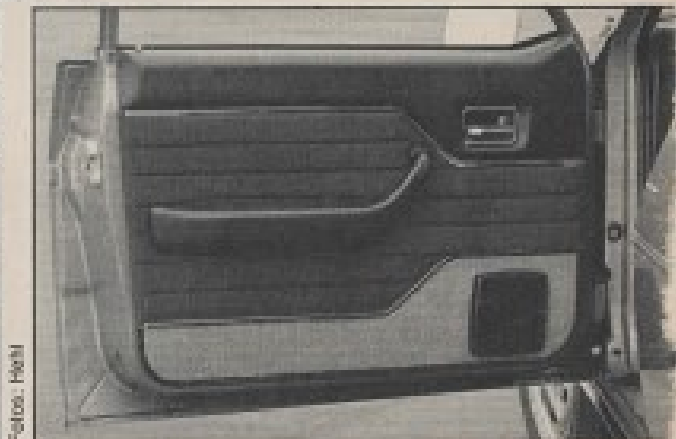
# Grenzen der Kombilimousine



Renault 30 TS: Die derzeit größte Kombilimousine trifft auf eine Marktblücke



Instrumente nur mit Licht gut abzulesen



Fotos: Hefti

Lautsprecher vertragen Türknallen nicht

## Der größte Renault hatte 1975 einen schweren Start. Mit zahlreichen Verbesserungen am 77er Modell stieg auch das Interesse in Deutschland. Hat die größte Kombi-Limousine auch große Chancen?

Vorstöße in Neuland offenbaren auf dem Auto-sektor stets Licht- und Schattenseiten. Bei Pionier-taten geht es nicht nur um den Ruhm, der Erste gewesen zu sein. Der Erfolg hat stets viele Väter, bei Mißer-folgen sind die Väter rar.

Es wäre gleichwohl verfehlt, den größten Renault als einen Mißerfolg zu bezeichnen, denn er stieß in Neuland vor. Auf dem deutschen Markt wurden 1976 genau 3548 dieser größten Kombi-Limousine mit 2,7 Liter-Motor zugelassen. Eine bescheidene Zahl, gemessen an den Erfolgen des Granada V6. Die eigentliche Bedeutung bekam dieses Modell aber erst durch den nachgezogenen Renault 20, der 1976 genau 10 816 deutsche Käufer fand (gleiche Karosserie, aber mit 1,7 Liter/90 PS-Vierzylindermotor).

Beide zusammen errangen also mehr als einen Achtungserfolg; Renault bewies, daß sich auch relativ teure Vielzweckautos absetzen lassen. Es wächst nämlich eine Käuferschicht nach, die sich an die Vorzüge von Heckklappe und ver wandelbarem Gepäckraum schon längst bei kleineren Modellen gewöhnt hat.

Längerfristige Vorhersagen sind schwierig. Für einige Monate befindet sich der Renault 20/30 noch allein auf weiter Flur, weil die Vorstellung des direkten Konkurrenten Audi 100 Avant von März auf Juni/Juli 1977 verschoben wurde (Lieferung dann erst ab Herbst).

Im ersten Renault 30-Test schrieb mot (Heft 22/1975): „Er muß einen verwöhnten Käuferkreis anziehen und durch Detailqualität überzeugen.“ Ob sich in der Preisklasse über 20 000 Mark eine Kombi-Limousine dauerhaft behaupten kann, muß erst die Zukunft zeigen – Renault erschloß diesen Sektor sozusagen auch für Audi mit. Der ordentliche Gesamtverkauf des R 20/30 geht jedenfalls nicht nur auf das Konto des dichten und tüchtigen Händlernetzes.

Zur Detailqualität gab es im ersten Verkaufsjahr sehr unterschiedliche Erfahrungen. Viele Renault 30 TS der ersten Serie krankten an den ständig gleichen Problemen: unregelmäßiger Leerlauf, schlechte Vergaser-Abstimmung, Ausfall der elektromagnetischen Zentralverriegelung, pfeifende Servolenkung und hakige Schaltung.

Diesen Ärgernissen rückten die Renault-Techniker im ersten Baujahr zuleibe. Der komplizierte Dreistufen-Vergaser war ein Schritt in die falsche Richtung; auch hartnäckige Einstellversuche in den Werkstätten gewährleisten nicht immer, daß die Übergänge stimmen. Mit Automatik fielen die Mängel (stoßiges oder verzögertes Zurückschalten) noch unangenehmer auf als mit dem Schaltgetriebe.

Pluspunkte	Minuspunkte
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Komfortabler Reise-wagen mit viel Innenraum</li> <li>● Größte Kombi-Limousine</li> <li>● V6-Motor leise, elastisch und sparsam</li> <li>● Luxus-Ausstattung</li> <li>● Details beim 77er Modell verbessert</li> <li>● Servicenetz sehr dicht</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Vordersitze zu kurz</li> <li>● Abblendlicht mäßig</li> <li>● Heckscheiben-wischer/wascher und zweiter Außen-spiegel fehlen</li> <li>● Bedienungs-probleme</li> <li>● Heck sinkt tief ein</li> <li>● Wiederverkauf schwierig</li> </ul>

### Renault 30 TS: Preise • Extras • Kosten

#### Richtpreis ab Auslieferungslager

Renault 30 TS, Kombi-Limousine viertürig	21 700 DM
--	-----------

#### Serienmäßige Ausstattung

**Außen:** Verchromte Stoßstangen mit Gummibelag und Hörnern, Seitenschutzleisten, H1-Licht, Frontscheibe Verbundglas, heizbare Heckscheibe, Aufleigen, zwei Rückfahrleuchten.  
**Innen:** Vierspeichenlenkrad mit zwei Hüftasten und umschäumten Kranz, Tacho bis 220 km/h, Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser bis 6000/min (Warnaktor gestrichelt 5600–6000/min, rot ab 6000/min), Anzeigen für Tankinhalt, Kühlwassertemperatur, Voltmeter (Batterie-Ladestatus), Kontrollleuchten für Bremsen (Handbremse, Druckverlust, Verschleiß der vorderen Beläge), Quarzuhr mit Sekundenzeiger, 4 Frischluftdüsen, stufenloses Gebläse, beleuchtete Schiebhebel für Heizung/Lüftung; abblendbarer Innenspiegel, Spiegel in rechter Sonnenblende; zweistufiger Scheibenwischer und Intervallschaltung, elektrischer Scheibenwascher; elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung (ohne Heckklappe), Schräghandgriffe vorn/hinten, Mittelarmstütze vorn/hinten, Mittelablage vorn, Handschuhkasten verschließbar und beleuchtet; Automatikgürte und Kopfstützen vorn, Bodenteppich, Leselampe vorn, Innenleuchte und Zigarettenanzünder vorn und hinten, 1 Aacher vorn, 2 Türacher hinten, Höhenverstellung der Scheinwerfer mit Handrad, Servolenkung, Schloß für Tankdeckel, Taschen an der Rückseite der Vordersitze.

#### Extras ab Werk

Automatik 1 350 DM, elektrisches Schiebedach 650 DM, Metallic-Lack 260 DM.

#### Nachrüstung beim Händler

Rücksitzgürte, Nebelleuchten und Nebelschlußleuchte.

#### Kosten

Steuer	388,80 DM
Haltpflicht ca.	1 015,- DM
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ca.	2 055,- DM
Wertverlust jährlich	3 500,- DM
Feste Jahreskosten mit Wertverlust	5 555,- DM
Laufende Kosten pro 100 Kilometer	23,75 DM
Monatliche Kosten ohne/mit Wertverlust: bei 15 000 Jahreskilometern	466,- DM/760,- DM
Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust: bei 15 000 Jahreskilometern	37,4 Pf/60,8 Pf

## Test Renault 30 TS

Das 77er Modell des Renault 30 TS bekam deshalb (ab Oktober 1976) einen normalen Registerversaßer, der im Testwagen voll überzeugte. Auch zwei zum Vergleich gefahrene Händlerwagen aus der neuesten Serie liefen einwandfrei. Die geringe Leistungseinbuße läßt sich verschmerzen; jetzt 125 PS (92 kW) bei 5000/min statt 131 PS (96 kW) bei 5500/min.

Der V6-Motor gewann durch die leichte Drosselung auch an Zugkraft, er zieht aus niedrigen Drehzahlen besser los. Zahlenmäßiger Beweis dafür ist das geringfügig erhöhte Drehmoment-Maximum mit 20,8 statt 20,5 mkg (208 statt 205 Nm) bei unverändert 2500/min. Die Motorlaufruhe ließ schon in der Anfangsserie nichts zu wünschen übrig, die Schüt-

telneigung im Leerlauf wurde abgestellt.

Unter dem Strich paßt der neue 125 PS-Motor besser zu den Ansprüchen dieses Käuferkreises, zumal der Verbrauch sank – im Mittel um etwa einen Liter pro 100 km (Super), Spitze über 180 km/h, von 0 auf 100 km/h unter 12 s – wer will von einer Kombilimousine mehr?

Die plätfende Servolenkung gehörte zu den eigentlich unverzeihlichen Kinderkrankheiten des Renault 30 TS. Dieser Mangel wurde bis auf einen kaum hörbaren Rest abgestellt; gute Ohren erlauschen freilich noch das leichte Zischeln des Kolbens in der Servopumpe. Die elektromagnetische Zentralverriegelung arbeitet zwar nicht so dezent leise wie

Das Urteil der  
**604**  
Reifenhändler

# Der Meißner

Radio/Teleskop bei Meißnersee



Drei Reifen in einem

eine hydraulische à la Mercedes, ist aber sicher besser als das einzelne Verriegeln/Abschließen von vier Türen; mit kräftigem Klack springen beim Umdrehen des Türschlüssels vier rote Zäpfchen in einer Plastikhülle nach oben oder unten.

Perfekt wäre dieses System aber erst dann zu nennen, wenn automatisch auch die

Heckklappe mit ver- und entriegelt würde. Der Renault 30 TS-Fahrer braucht dafür beim 77er Modell weiterhin einen Extraschlüssel, ebenso für das Tankschloß unter einer Blechklappe. Ein Drehgriff gestattet es jetzt jedoch, die unverschlossene Heckklappe auch ohne Schlüsselhilfe in die Höhe zu hieven – angenehm für häufiges Be- und Entladen.

Für die übrigen Verbesserungen ist Renault weniger zu loben, zum Teil sind es schlichte Notwendigkeiten: endlich vernünftige Türaußengriffe, Intervallschaltung der Wischer, Aschenbecher an den hinteren Türen und zusätzlicher Zigarettenanzünder hinten (in der Mitte). Überhaupt kein Lob verdient dagegen die französische Unsitte, die zu anfälligen

Lautsprecher in beide Vordertüren einzubauen. Stereolautsprecher vertragen das ständige Auf- und Zuschlagen der Türen auf Dauer nicht. Als zuverlässig haben sich – auch im dicksten Winter – die elektrischen Scheibenheber erwiesen.

Nach wie vor gibt es den Renault 30 nur in betont luxuriöser Ausstattung – im Ge-

# Meilen-Pirelli P3

Über 300.000  
Testkilometer auf  
12 Automarken

## Der 98%-Rekord

604 Reifenhändler testeten für Sie über 300.000 Kilometer lang den Meilen-Pirelli P3. Von ihnen beurteilten 98,47% diesen 3-Gürtelreifen (2 x Stahl, 1 x Nylon) mit SEHR GUT und GUT. Den Meilen-Pirelli erhält man beim Reifen-Fachhandel.

**PIRELLI**  
Die Beine Ihres Autos

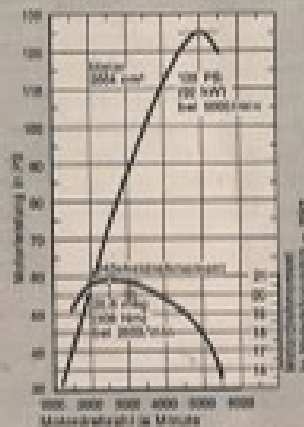


ilometer-Reifen • Sicherheits-Reifen • Komfort-Reifen

## Daten und Meßwerte Renault 30TS

### Motor

125 PS (92 kW) bei 5000/min, 20,8 mkg (208 Nm) bei 2500/min, Verdichtung 8,65 für Superkraftstoff 97 RQZ/88 MOZ; Bohrung/Hub 68/73 mm, Hubraum: Steuerformel 2645 cm<sup>3</sup>, effektiv 2084 cm<sup>3</sup>, Sechszylindermotor in 90°-V-Form vor der Vorderscheibe, vierfach gelagerte Kurbelwelle, zwei oberliegende Nockenwellen mit Kettenantrieb, Kühlsystem-Inhalt 9,8 Liter, Motorölinhalt mit Filterwechsel 6,0 Liter. Ein Doppelvergaser Weber 38 GDAR 4 mit Startautomatik, 67 Liter-Tank unter Rücksitz vor der Hinterrscheibe, Batterie 45 Ah, Generator 700 Watt, Zündkerzen (ab Werk): Champion BN 9-Y.



### Fahrleistungen

**Höchstgeschwindigkeit:** Werksangabe 180 km/h; mot-Messungen ergaben 181,8 km/h effektiv.  
**Dritter Gang:** Höchstgeschwindigkeit Tacho 140 km/h (= 6000/min) = effektiv 129,5 km/h.  
**Elastizität:** Vollgasbeschleunigung im vierten Gang mit zwei Personen ab 50 km/h möglich.  
**Leistungsgewicht:** Testwagen vollgetankt 10,5 kg pro PS.  
**Zwischenbeschleunigung:** Vollgas im vierten Gang von 60 auf 100 km/h in 9,8 s und von 80 auf 120 km/h in 10,9 s.

**Beschleunigungswerte:**

0 bis 80 km/h	7,8 s	80 km/h	67 dB(A)
0 bis 100 km/h	11,5 s	100 km/h	69 dB(A)
0 bis 120 km/h	16,6 s	120 km/h	71 dB(A)
0 bis 140 km/h	24,6 s	140 km/h	73 dB(A)
0 bis 160 km/h	37,2 s	160 km/h	76 dB(A)

**Geräuschwerte im 4. Gang:**

Leerlauf	51 dB(A)
60 km/h	66 dB(A)

**Bremsweg auf trockener Fahrbahn:**

aus 50 km/h	ca. 13 m
aus 100 km/h	ca. 55 m

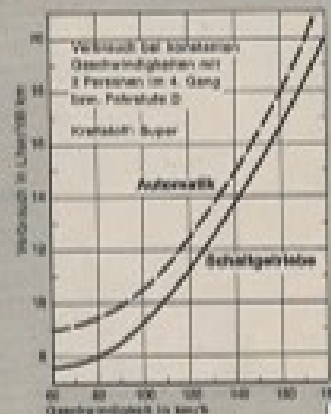
### Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Kupplung, Vierganggetriebe mit Mittelschaltung, Untersetzungen: 3,354-2,059-1,318-0,931-R, 3,182; Antrieb auf Vorderräder, Untersetzung 3,688. Auf Wunsch Renault-Automatikgetriebe mit Wählhebel auf Mittelkonsole.

### Wirtschaftlichkeit

#### Verbrauch Superkraftstoff

(Liter/100 km):  
 zügig . . . . . 10,4-11,4  
 scharf . . . . . 11,9-14,5  
 Kurzstrecke . . . . . 13,0-15,2  
 Mittel/Testdurchschnitt 12,9  
 Overbrauch nicht meßbar  
**Wartung:** 1000 km erste Inspektion mit Ölwechsel, alle 5000 km Pflegedienst mit Ölwechsel. Alle 15.000 km oder einmal jährlich: Wartungsdiagnose mit Ölwechsel.  
**HUK-Typklassen:** 24/27 (Voll-/Teilkasko).  
**Garantie:** Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung, auch bei Besitzerwechsel.



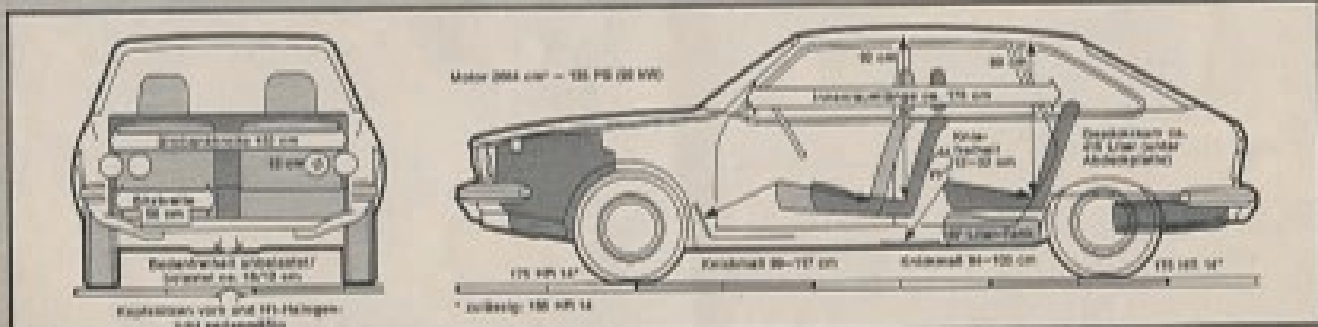
### Fahrwerk

Radführung vorn an Federbeinen und Querlenkern, hinten an Quer- und Längslenkern, Schraubenfedern, vorn und hinten Stabilisatoren, Zahnstangenlenkung, hydraulische Lenkhilfe (Servo) serienmäßig, Untersetzung 17,8. Görtelreifen 175 HR 14, Testwagen Michelin XAS; zulässig 185 HR 14. Vorn/hinten Scheibenbremsen, vorn innenbelüftet, Zweikreisbremsanlage mit Bremskraftverstärker und Bremskraftregler für Hinterrscheibe. Handbremshebel zwischen den Vordersitzen, mechanisch auf Hinterräder wirkend.

### Maße und Gewichte

**Außenmaße:** Länge 452,0 cm, Breite 173,2 cm, Höhe (unbelastet) 143,1 cm, Spurweite vorn/hinten 144,4/149,5 cm. Leergewicht fahrertüchtig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht 1320/420/1740 kg. Leergewicht des Testwagens vollgetankt/faktische Zuladung 1310/400 kg. Anhängelast gebremst/ungebremst

1600/650 kg, Achsstützlast bis 75 kg, Dachlast bis 75 kg, Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,3; Wendekreis li/re 11,5/11,7 m, Spurbreite li/re 10,8/10,8 m; Ausparkabstand 1,40 m, Gesamteinparkabstand 6,0 m; Karosserie-schwingzeiten vorn/hinten: 64/72 je Minute.





gensatz zum Renault 20 mit drei Versionen. Die Details der TS-Besonderheiten füllen eine lange Liste, siehe Tabelle auf Seite 37. Trotzdem fehlen zwei wichtige Dinge: Eine Kombimousine für 21 700 Mark müßte den zweiten Außenspiegel serienmäßig haben; ohne ihn läßt sich die mögliche Ladehöhe nur mit schlechter Rücksicht und Angst vor Bußgeld ausnutzen. Außerdem fällt gerade im Winter

Hinten ist das Mitfahren im Renault 30 ein ungetrübtes Vergnügen: völlig stoßfrei, mit viel Knie- und Kopfraum. Lange Reisen sind ohnehin die Domäne dieses familienfreundlichen Einzelgängers. Bei Nachtfahrten fällt jedoch der starke Kontrast zwischen Abblend- und Fernlicht (trotz Halogenensätzen) auf. Das 77er Modell bekam eine silbrig-glänzende statt matt-schwarze Einfassung der Scheinwerfer.



Zahlverriegelung eine Idee zu laut, neuer Türgriff

das Fehlen des Heckscheibenwischers und -waschers lästig auf.

Zwar verschmutzt die schräge Scheibe nicht so auffällig wie bei kleineren Kombimousinen, aber bei langsamer Fahrt in Kolonne bleibt Schnee liegen – die Heizfäden kommen nicht dagegen an. Wünsche zu Verbesserungen in den nächsten Jahren bleiben ein von innen einstellbarer Außenspiegel, eine noch präzisere Schaltung und deutlicher ablesbare Instrumente. Die Sitzflächen sind vorn zu kurz geraten. Die Mittelarmstütze vorn (darunter ein Ablagefach) behindert den Griff zum Handbremshebel.

Eine Wisch/Waschanlage für gleichmäßig gutes Licht – als Extra – wäre sinnvoller gewesen. Als Lastesel fehlt dem Renault 30 außerdem eine wahlweise Niveauregulierung hinten. Mit ihr wäre er ein idealer Zugwagen. EM

### Gesamturteil

**Wer ihn schätzt, kann mit dem Renault 30 – mehr als in der Vergangenheit – zufrieden sein. Er zeigt aber die Grenzen der Kombimousine. Größer und stärker hat keinen Sinn mehr.**

