

L'ACTION

AUTOMOBILE ET TOURISTIQUE

**RETRAIT
DE PERMIS:
nous réclamons le sursis**

**LES
FIAT 131
(7 et 9 CV)
FACE A LEURS
RIVALES**



**TOUT
sur la
Renault
30 TS**

**SPECIAL
CARAVANE 75**

4 F • N° 175 • MARS 75

35 fr. belges • 500 liras • 2,50 fr. suisses • 45 pences • 1,20 \$ canadien • 70 pesetas

LA RENAULT 30 TS



Ce n'est plus une surprise pour les lecteurs de l'AAT (cf. notre numéro de janvier) : la Renault 30, dont nous avions révélé les photos du prototype, fait son entrée officielle sur le marché français. La gamme Renault, dont la rénovation débute en 1961 avec la Renault 4, est donc dorénavant coiffée par cette nouvelle berline 15 CV équipée du moteur V6 de 2664 cm³, fruit de la collaboration Peugeot, Renault et Volvo, développant 131 ch. Jusqu'alors, à la Régie, le haut de la gamme était représenté par la Renault 16 TX. Ses 1647 cm³ (9 CV fisc.) et ses 93 ch réels étaient un peu étriqués pour couvrir tous les besoins du marché européen dans la plage des voitures à vocation de grande routière. Avec l'entrée en scène de la Renault 30, cette lacune est comblée, un trou apparaît même entre les 16 TX et 30 TS et l'on peut penser qu'il sera prochainement occupé par l'apparition de nouveaux modèles. On parle déjà d'une Renault 20, qui, sous la robe de la 30, abriterait un moteur de 4 cylindres.

Comme Citroën l'avait fait pour la SM, Renault a maintenu la traction avant sur la 30 dans une gamme de puissance et de couple réservée jusqu'alors aux voitures d'architecture classique. Mais cette fois le moteur est en porte-à-faux avant et non plus en arrière du train-directeur. La Renault 30 devient donc la plus grosse berline traction avant européenne. 820 des 1320 kg (poids à vide) pèsent sur le train avant, aussi la 30 est-elle équipée, en série, d'une direction assistée, un raffinement dont hériteront probablement à brève échéance, mais en option, les Renault 16. A son apparition, la Renault 16 avait bouleversé bien des concepts par sa formule mixte berline-break. Dix ans après, la solution a fait école sur des voitures de gabarit moyen et Renault la reconduit sur une berline de haut de gamme ; là encore, la Régie se singularise et fait œuvre originale : la 30 est équipée d'un hayon relevable et d'une banquette arrière repliable.

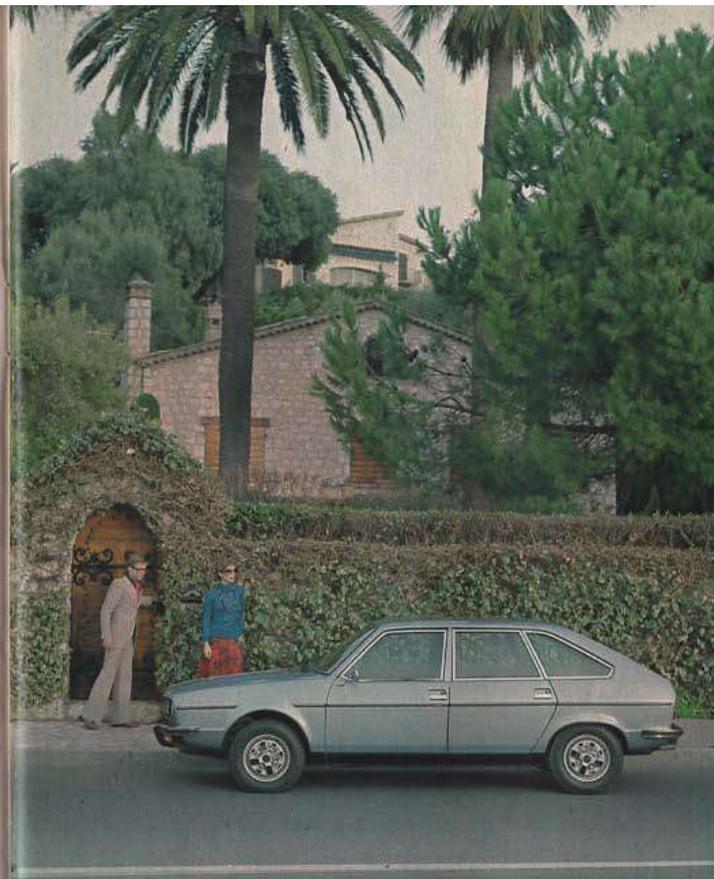
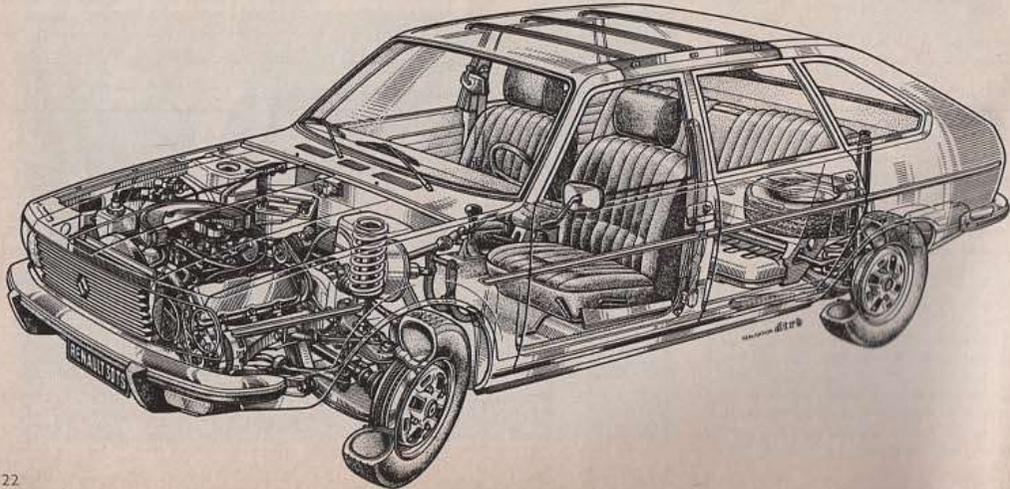
L'esthétique n'en souffre pas, une esthétique quelque peu différente de celle du prototype que nous avions surpris, mais conforme aux retouches que nous y avons apportées. La calandre large et plate intègre quatre projecteurs circulaires et rappelle celle de l'Audi 100. Le pavillon, avec ses trois glaces latérales, présente une analogie avec celui de la 16 ou de la Passat quatre portes, la poupe ressemble à celle de la Matra Bagheera. Autant dire que, dans son ensemble, la carrosserie de la 30 ne témoigne d'aucune originalité particulière : si l'on retirait le losange apposé

au centre de la calandre, on aurait bien du mal à l'identifier comme une Renault. Au bilan, la forme est homogène, sobre et équilibrée. Les stylistes se sont bien accommodés d'un important porte-à-faux avant et la lourdeur relative de la proue, notamment l'épaisseur au-dessus des arches de roues antérieures, est compensée par la générosité des surfaces vitrées. L'impression de finition extérieure est accentuée par les bourrelets autour des passages de roues et par un jonc soulignant la ceinture de caisse.

Il est symptomatique de relever que la recherche du côté fonctionnel et la préservation de la sobriété de lignes conduit à une convergence dans la forme des divers produits européens, et cela vers des canons esthétiques qui avaient été définis il y a quelques années par des carrossiers spécialisés, comme Bertone avec la Lamborghini Espada (1968).

La sécurité

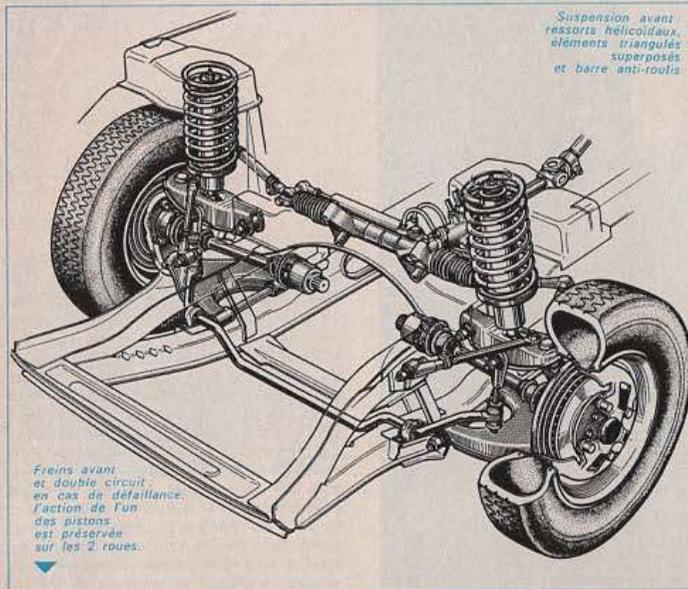
L'été dernier, Renault avait présenté son prototype de sécurité, le BRV (Basic Research Vehicle), qui réunissait des propositions raisonnables en se défaisant des excès américains en matière de sécurité passive. La Régie avait clairement affirmé à l'époque que les solutions transposables en série seraient incorporées aux véhicules futurs, et notamment à la 30, dont les études avaient été conduites en parallèle. On en trouve aujourd'hui le témoignage dans les dispositions prises pour protéger les passagers en cas de



choc avant, choc latéral et choc arrière. La structure avant garantit une déformation progressive. En cas de petit choc en ville, le train avant ne devrait pas être endommagé. Pour les collisions plus importantes, les déformations se prolongent en arrière du train avant mais s'arrêtent au niveau de l'habitacle. Deux corps creux, en avant du plan du pédalier, évitent l'intrusion des roues dans l'habitacle. La protection des occupants en cas de choc latéral est assurée par une traverse sous les sièges avant, la forme du plancher à l'arrière, la résistance en compression de la traverse inférieure de baie, une poutre transversale dans la zone du train arrière, un anneau entourant l'ouverture du hayon et enfin la résistance du montant central. A l'arrière, le réservoir est situé entre les roues, dans une zone protégée à l'abri des chocs arrière. Au chapitre de la sécurité active, la Renault 30 est équipée d'un double circuit de freinage. Le circuit arrière comporte un correcteur de pression dont l'action est liée à la charge appliquée au train arrière, évitant le blocage des roues. La commande de freinage est naturellement assistée (master vac). Les essuie-glace sont commandés par un bouton situé sous le volant ; en pressant ce bouton, on obtient les fonctions essuie-glace-lave-glace (électrique) ; en le tournant, on actionne les essuie-glace pourvus d'une cadence de balayage intermittent variable ou d'une cadence continue. Les quatre projecteurs sont pourvus de lampes à iode et sont réglables en site par une commande hydraulique située sur la colonne de direction.

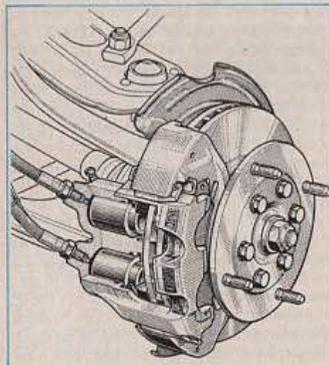
Confort-équipement

Les quatre portes sont dotées d'un système de verrouillage simultané électromagnétique. Pour les ouvrir, il suffit d'introduire la clé dans une serrure avant. On peut les condamner de l'intérieur par une commande située sur la console avant. Les portes arrière sont pourvues d'une sécurité « enfant » interdisant l'ouverture par la commande intérieure. A l'intérieur, le plancher est revêtu de moquette. La Renault 30 est normalement équipée de siège drap mais sur demande on peut obtenir du simili ou du cuir. Les sièges avant sont naturellement réglables en distance et les dossiers en inclinaison ; ceux-ci sont prolongés d'appuie-tête également réglables. Si la banquette arrière est reculée au maximum, le volume du coffre est de 400 dm³ ; légèrement avancée, elle porte la capacité du coffre à 490 dm³. Dans cette position,



Suspension avant
ressorts hélicoïdaux,
éléments triangulés
superposés
et barre anti-roulis

Freins avant
et double circuit
en cas de défaillance,
l'action de l'un
des pistons
est préservée
sur les 2 roues.



si l'on recule le siège avant jusqu'à ce qu'il vienne en contact avec elle, on obtient l'emplacement idéal pour caler un berceau de bébé ou pour former une couchette d'enfant. Il est enfin possible de rabattre ce siège de banquette arrière contre les dossiers avant et de relever le dossier à l'horizontale (capacité de coffre de 980 dm³) ; enfin, de retirer complètement la banquette (volume de 1 400 dm³). La planche de bord est revêtue de mousse à peau autoformée, elle ne présente aucune saillie et sa forme inférieure fuyante participe à la sécurité. Elle est complétée d'un pontet et d'une console entre les deux sièges. Les divers instruments de contrôle sont groupés dans quatre cadrans circulaires. L'équipement de série comporte notamment un compteur kilométrique partiel, un compte-tours, une montre, une lunette arrière dégivrante, un allume-cigare, des commandes de vitres électriques. En option, il est possible de disposer d'un toit ouvrant électrique et d'un climatiseur. Pont et console offrent

chacun un vide-poche. Sur la console, le couvercle fait office d'accoudoir central. Une boîte à gants est située face au passager, sous la planche de bord. Les commandes de chauffage-ventilation sont éclairées la nuit. En série, la Renault 30 est équipée de ceintures à enrouleurs.

La mécanique

Le moteur V6 (à 90°) PRV se caractérise, rappelons-le, par un bloc et des culasses en alliage léger, un arbre à cames en tête par rangée de cylindres entraîné par chaîne, des chemises en fonte, humides et amovibles, un graissage sous pression par pompe à engrenages, un refroidissement à circuit hermétique. Le vilebrequin tourne sur quatre paliers, les 2 664 cm³ sont obtenus avec un alésage de 88 mm et une course de 73. Le rapport volumétrique est de 8,65 à 1 et Renault, comme Peugeot sur ses coupés 504, s'en remet à une alimentation par carburateurs : un carburateur simple corps Solex 34 PBITA à faible régime et, pour les sollicitations plus fortes, l'appoint d'un carburateur Solex 35 CEEL dont les deux corps s'ouvrent simultanément sous l'effet de la dépression. Ainsi traité, le moteur développe 131 ch à 5 500 tr/mn et le couple maxi atteint 20,5 mkg à 2 500 tr/mn. La transmission est assurée soit par une boîte mécanique à quatre rapports, soit par une boîte automatique Renault à commande électronique, cette dernière version serait toutefois commercialisée ultérieurement.

La suspension avant comporte deux éléments triangulés superposés, des ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques concentriques. A l'arrière, principe des roues tirées avec un bras longitudinal et un élément triangulé transversal, pointe

ancrée sur le châssis et base sur le portero-roue. Cette fois, les ressorts hélicoïdaux ne renferment plus les amortisseurs télescopiques, accrochés séparément. Des barres anti-roulis complètent l'ensemble à l'avant et à l'arrière.

La direction à crémaillère (assistée) exige 3,5 (boîte mécanique) ou 3,25 (transmission automatique) tours de volant pour braquer d'une butée à l'autre. Les diamètres de braquage correspondants (entre trottoirs) sont respectivement de 10,10 et 10,60 mètres.

Les jantes en tôle emboutie, de 14 pouces de diamètre et de 5 1/2 pouces de large, sont chaussées de pneus à carcasse radiale de 175 HR 14.

Le réservoir contient 67 litres, la longueur est de 4,52 m, la largeur de 1,73 m, la hauteur à vide de 1,43 m et l'empattement de 2,67. A titre de comparaison, une Citroën CX affiche la même largeur, mais est plus longue de 11 cm, plus basse de 7 cm, avec un empattement supérieur de 17 cm. Une Renault 16, sur un empattement identique à celui de la 30, est plus courte de 29 cm, plus étroite de 10 cm et plus haute de 2 cm.

En regard de la cylindrée, les performances annoncées par Renault sont relativement modestes : la vitesse maximale de la version à boîte mécanique serait de 185 km/h, celle de la version à transmission automatique de 180 km/h.

Un essai complet nous permettra très prochainement, au-delà de cette simple description, de juger la Renault 30 TS dont le prix devrait avoisiner 35 000 F. Jusqu'à la sortie de la 604, qui sera équipée du même moteur, elle sera la berline française de plus grosse cylindrée, reprenant à la DS un rôle qu'elle tenait depuis deux décennies. Il est vraisemblable que la Renault 30 deviendra prochainement la nouvelle voiture officielle dans les ministères et les préfectures. La question de savoir si son apparition est opportune ou pas dans le contexte actuel ne doit pas se poser. L'industrie française, dans cette gamme de voitures, n'avait rien d'autre que la Citroën DS à offrir à une clientèle qui achetait des produits étrangers. Une lacune est donc comblée, qui devait l'être quelles que soient les circonstances. Reste à savoir si, face à BMW ou Mercedes par exemple, l'image « populaire » de Renault ne ternira pas le prestige de la 30 aux yeux de la clientèle. A cet égard, l'exemple de Fiat avec la 130 peut paraître inquiétant. A tel point que la firme italienne est tentée de sortir ses produits de prestige sous la marque Lancia. Peut-être la 30 eût-elle dû s'appeler Alpine Renault mais, là aussi, la stratégie aurait été risquée...

Luc AUGIER