

**A** la veille de la Seconde Guerre mondiale, Pourtout est l'un des carrossiers français les plus dynamiques. Depuis le milieu de la décennie, la société a multiplié les réalisations intéressantes, sur les châssis les plus divers. A l'automne 1938, cette réussite est couronnée par les liens qui se tissent alors avec Renault, par l'intermédiaire de la Saprar.

**Ci-dessus.**

Le 23 juin 1939, devant le Trocadero, Madame Jacques Fath présente son cabriolet Primaquatre Sport Saprar au concours d'élégance Fémina-L'Intran. Flambant neuve, la voiture vient d'être immatriculée dans le département de la Seine, dans une série comprise entre le 10 juin et le 19 juillet 1939.

tion de coaches découvrables Juvaquatre, et dans une moindre mesure de berlines découvrables Primaquatre Sport, elle débouche sur un véritable partenariat, que les circonstances vont malheureusement faire tourner court moins d'un an plus tard. Avant d'évoquer de manière plus précise ces réalisations, il n'est pas inutile de revenir sur la situation respectives des deux entreprises.

**Vers une image rajeunie**

Fin 1938, la Société anonyme des Usines Renault est toujours le premier constructeur automobile de France. Toutefois, si la firme arbore plus que jamais avec fierté sa devise, « *L'automobile de France* », elle doit de conserver sa position prééminente à l'importance de ses fabrications d'utilitaires, encore accrues par les néces-  
1. Voir *Automobilia* n°56.

**LA PRIMAQUATRE-SPORT**  
La voiture qui double!  
125 A L'HEURE!  
11 LITRES AUX 100!  
Nouvelle voiture à possibilités incroyables comportant des perfectionnements nouveaux.  
**RENAULT**  
L'AUTOMOBILE DE FRANCE

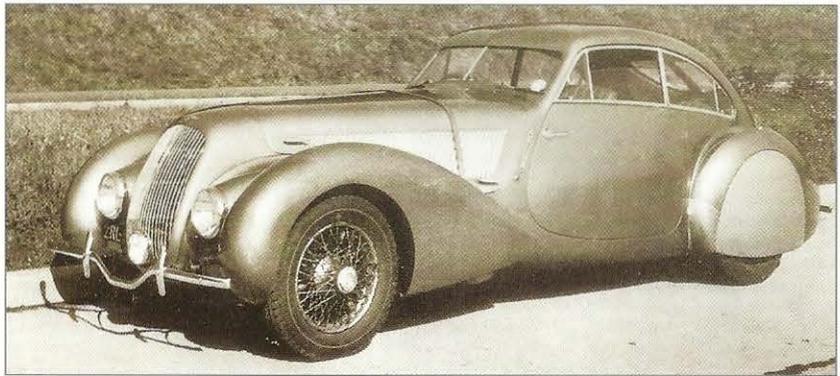
Ce rapprochement est concrétisé de manière éclatante, au printemps 1939, par l'apparition d'une petite série de cabriolets et de roadsters, établis sur le châssis de la nouvelle Primaquatre Sport. Très admirés, ces modèles constituent évidemment la réplique du constructeur de Billancourt aux 302 et 402 Darl'mat de son concurrent de Sochaux<sup>1</sup>, avec lequel, nous le verrons, la rivalité commerciale est alors intense. La collaboration entre Renault, la Saprar et Pourtout ne s'arrête pas là. Avec la fabrica-

**Ci-contre.**

Pour 1939, la Primaquatre Sport type BDS2 se substitue à la Primaquatre type BDS dans la gamme du constructeur de Billancourt. Plus longue, plus puissante, la Primaquatre Sport constitue la riposte de Renault à la 402 B.

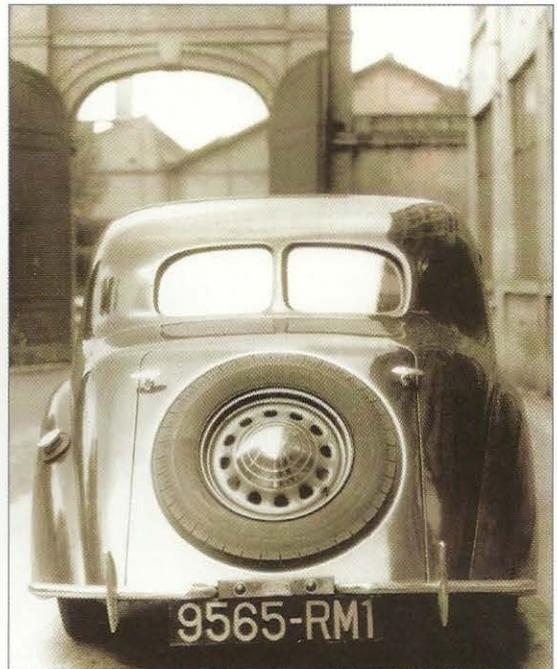
sités du réarmement. En effet, dans le domaine de la voiture de tourisme, Renault marque le pas. Alors que Citroën conserve sa première place, Peugeot vient de reléguer le constructeur de Billancourt au troisième rang. Ce recul s'explique facilement. Sur le marché des 6 CV, en plein essor, la nouvelle Juvaquatre a connu une première saison relativement décevante, et a souffert, à partir de février, de la concurrence de la nouvelle 202. S'agissant des modèles de catégorie moyenne, Renault se trouve là aussi malmené. Face aux Traction Avant Citroën et aux Peugeot de la série 02, Renault ne peut proposer que ses Celtaquatre, Novaquatre, Primaquatre et Vivaquatre. Les trois dernières sont animées par le célèbre moteur 85 à soupapes latérales, d'une cylindrée de 2 383 cm<sup>3</sup>. S'il jouit d'une belle réputation de robustesse, ce groupe anime des modèles un peu tristes, qui n'ont hélas ni le caractère avant-gardiste des Citroën, ni le modernisme raisonnable des Peugeot. Celles-ci peuvent en outre s'appuyer sur les performances accomplies aux 24 Heures du Mans<sup>2</sup> par les 302 et les 402 Darl'mat. Produites en petite série, ces versions sportives constituent pour le constructeur de Sochaux une remarquable carte de visite. Rien d'équivalent à Billancourt. Louis Renault et ses collaborateurs n'ont pas manqué de prendre la mesure de la situation. A leurs yeux, le redressement passe par des quatre cylindres repensées, qui doivent acquérir au moindre coût ne personnalité plus pimpante et plus dynamique. S'agissant de la Juvaquatre, la commercialisation d'une berline est inéluctable. S'agissant des modèles de plus forte cylindrée, le lancement d'une Primaquatre plus attractive est prévu à partir du Salon de Paris 1938. Simultanément, il est envisagé d'étoffer le catalogue en proposant des découvrables, voire des modèles encore plus exclusifs. Pour cela, des contacts ont été pris depuis un certain temps déjà avec

2. Voir *Automobilia* n°57.

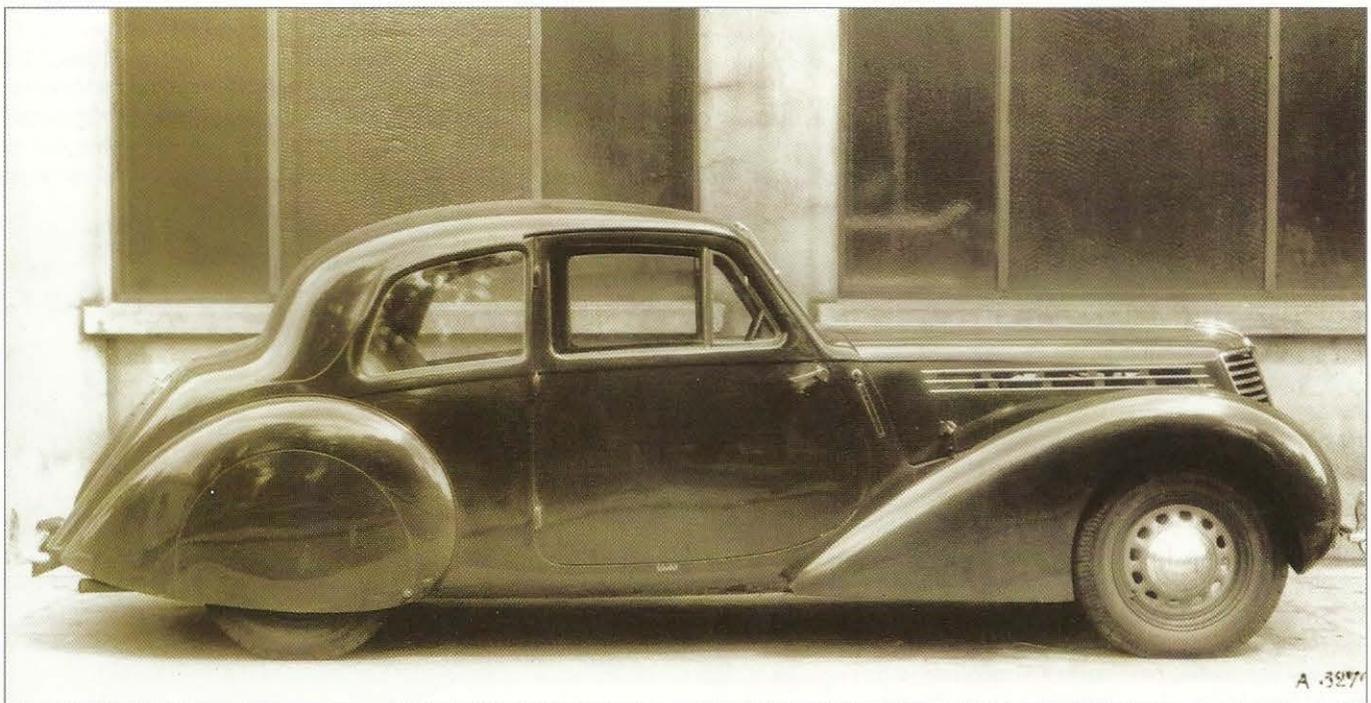


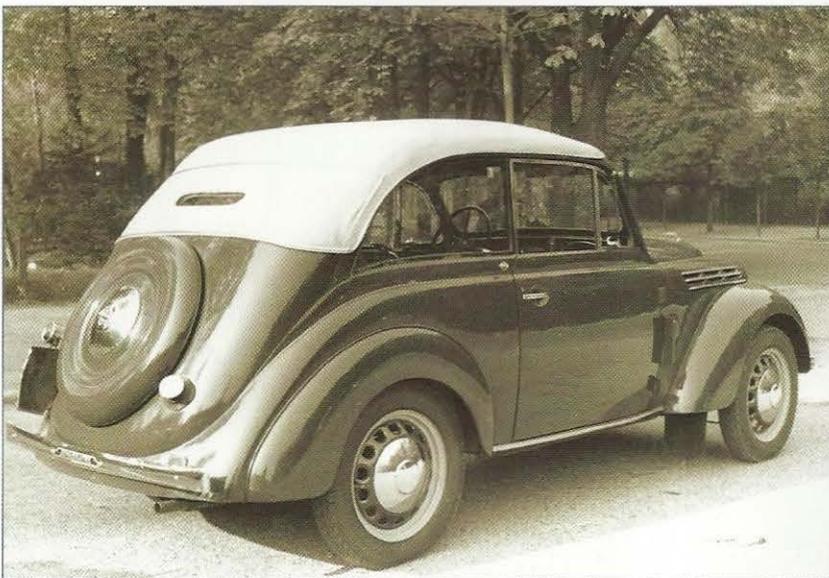
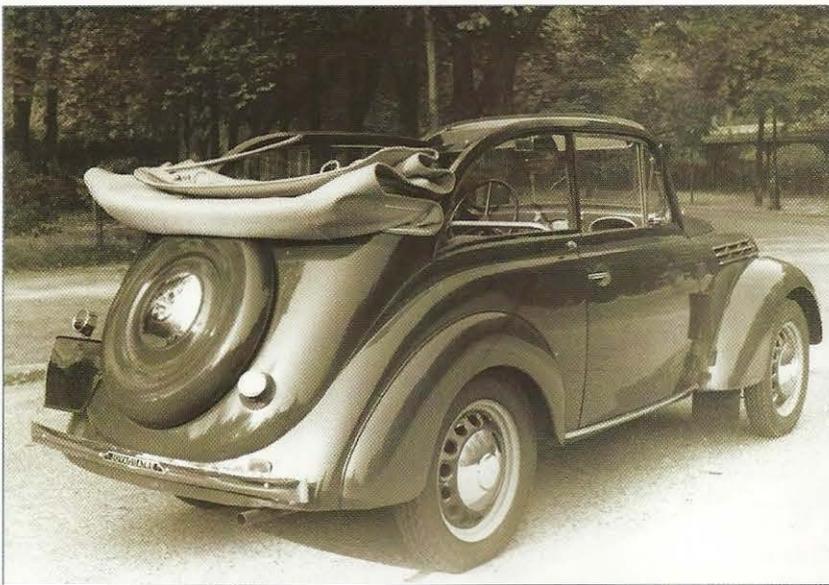
**Ci-dessus.**  
 Au moment où s'esquisse le rapprochement entre Renault et Pourtout, en juillet 1938, cette Bentley 4 litres 1/4, destinée à André Embiricos, vient de quitter les ateliers du carrossier. Cette remarquable automobile concrétise tout le savoir-faire de Georges Paulin et reprend d'ailleurs une certain nombre d'éléments stylistiques déjà vus sur les 302 et les 402 DS.

**Ci-dessous.**  
 Photographié au cœur des usines Renault de Billancourt, le coach Primaquatre Sport carrossé par Pourtout arbore des lignes bien caractéristiques. Le volume des ailes et de la poupe sont significatifs de la manière de Georges Paulin, et rappellent la Bentley livrée à André Embiricos. Exactement contemporaines, les deux voitures se sont côtoyées chez Pourtout.



**Ci-dessus.**  
 Le coupé Primaquatre Sport a été immatriculé dans la Seine entre la fin d'octobre et le début de décembre 1938. Après avoir été rejetée par Renault, la voiture est vendue aux Etablissements Rédélé, concessionnaire Renault à Dieppe.





la carrosserie Pourtout, celle-là même qui a habillé les 302 et les 402 Darl'mat d'après un dessin du styliste maison, Georges Paulin. Les négociations sont menées par l'intermédiaire de la Saprar. Fondée en 1929, cette filiale (Société Anonyme des Pièces pour le Réparation des Automobiles Renault) assure comme son nom l'indique la diffusion des pièces détachées, mais aussi la diffusion des accessoires destinés aux automobiles produites à Billancourt. Le cas échéant, la commercialisation de modèles en marge de la série peut être de son ressort.

## Une société en plein essor

Ce recours à la carrosserie Pourtout est d'abord révélateur du pragmatisme de Louis Renault. Puisque l'objectif est à terme de proposer à la clientèle une « Primaquatre Darl'mat », pourquoi ne pas s'adresser au carrossier et au styliste responsables de ce dessin si apprécié ? Ce souci d'épargner de précieuses heures d'études prévaut également, lorsqu'on envisage de se tourner aussi vers le carrossier de Rueil pour enrichir le catalogue de berlines découvrables. Ce faisant, Renault reconnaît implicitement le mérite d'une entreprise alors en plein essor. Au Salon de Paris 1938, on ne compte pas moins de dix voitures carrossées par Pourtout. Fondée en 1925 par Marcel Pourtout<sup>3</sup>, et installée à Rueil, 35 ave-

### Ci-contre.

Le premier coach découvrable Juvaquatre sort de chez Pourtout en novembre 1938. Dans la mesure où la voiture possède une structure monocoque, cette version découvrable est le moyen le plus simple pour permettre à la clientèle de goûter aux joies du plein air.

nue Paul Doumer, dans les locaux de la vieille firme automobile Hurtu, la société emploie alors une cinquantaine d'ouvriers. Sans forcément jouir du renom international attaché à certaines maisons plus prestigieuses, la carrosserie Pourtout a su s'accommoder du contexte économique particulièrement morose qui sévit depuis 1932. Avec beaucoup d'intelligence, Marcel Pourtout a assuré le développement de son entreprise en assurant la fabrication de carrosseries spéciales pour le compte de certains constructeurs, tels Lancia ou Peugeot. Si elle concerne des volumes dans l'absolu assez faibles, cette activité s'effectue sur une échelle suffisante pour permettre un prix de revient compétitif, et par conséquent se montrer bénéficiaire. Simultanément, le carrossier a eu la chance d'entrer en contact avec Georges Paulin. Chirurgien-dentiste, et inventeur ingénieux, ce dernier a conçu et breveté le système de toit escamotable Eclipse. Mais Georges Paulin est aussi un styliste de grand talent, sachant allier sans outrance une élégance résolument sportive aux exigences des lignes aérodynamiques alors en vogue. On lui doit ainsi les lignes des 302 et des 402 Darl'mat, qui ont attiré l'attention du public et du monde de l'automobile sur la maison Pourtout. La collaboration entre le carrossier de Rueil et le styliste amateur a donné ainsi naissance à de nombreuses réalisations fort admirées, dont la Bentley 4 Litres 1/4 achevée en juillet 1938 pour le milliardaire grec André Embricos constitue certainement le meilleur exemple.

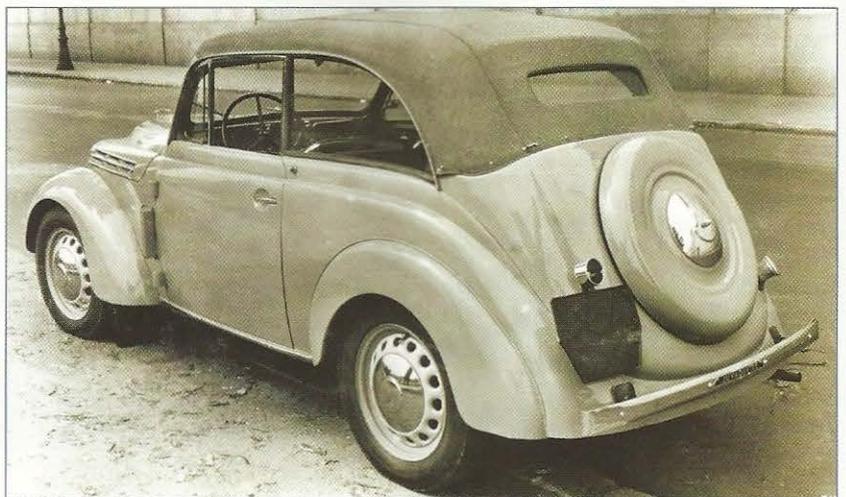
## Première tentative

Au Salon de Paris 1938, la présentation de la Primaquatre Sport, type BDS2, illustre la volonté d'insuffler un sang neuf à la gamme Renault. Dotée d'un empattement allongé, de 271 à 283 cm, le nouveau modèle est incontestablement une voiture brillante. Certes, le maintien d'un moteur à soupapes latérales, d'un essieu avant rigide et de freins mécaniques atteste un

### Ci-dessus et ci-dessous.

La transformation effectuée par Pourtout laisse intactes les lignes de la petite Renault. Les premiers exemplaires se distinguent par l'exiguïté de leur lunette arrière. Sensiblement agrandie par la suite, elle demeure cependant de dimensions très modestes.

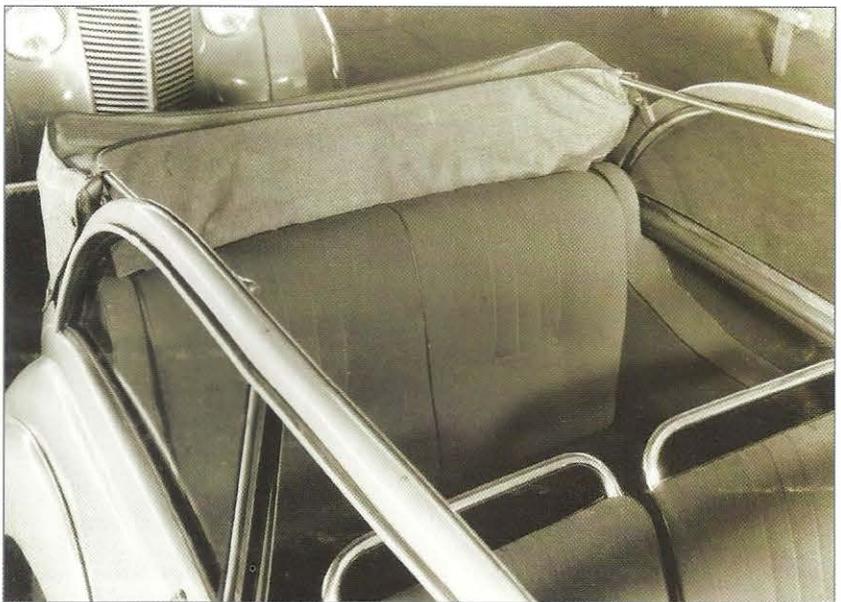
3. Voir *Automobilia* n°14 et 17.



certain conservatisme technique. Le châssis Primaquatre Sport constitue cependant un ensemble parfaitement éprouvé, qui, en termes de performances, n'a rien à craindre de ses concurrentes directes. Sous le capot, le moteur 85 développe 56 chevaux et autorise une vitesse de pointe de 125 km/h. Telle est la base sur laquelle Pourtout a déjà effectué une première tentative. Il s'agit d'un coach, dont le style porte à l'évidence la « patte » de Georges Paulin. Incontestablement, la voiture est élégante, et rappelle à bien des égards les lignes de la Bentley évoquée plus haut. A l'automne 1938, elle est longuement évaluée par l'état-major de la firme de Billancourt, qui rejette finalement le projet. Il est vrai que la voiture est finalement assez lourde, et que ses performances sont décevantes. Dès cet instant, ce modèle paraît peu compétitif face à une Salmson S4, voire tout simplement un coach 402 B. Chez Renault, on est persuadé qu'il convient de s'orienter dans la direction prise auparavant par Peugeot, en proposant un équivalent des 302 et 402 Darl'mat. En outre, le remplacement de la 402 Légère par la 402 B Légère, qui signifie la disparition à court terme des 402 DS, laisse le champ libre à un tel engin. A Billancourt, nul n'ignore les démarches entreprises au même moment par Matford auprès de Pourtout pour faire aboutir un projet similaire.

## Les découvrables de Rueil

Il y a toutefois peu de chance que celui-ci se concrétise, si l'on considère que Renault est devenu entre temps un gros client du carrossier de Rueil. Celui-ci assure désormais la fabrication de versions découvrables du coach Juvaquatre et de la berline Primaquatre. Nous l'avons vu, ces deux modèles sont destinés à enrichir et à rajeunir des gammes un peu ternes et compassées. Dans le cas de la Juvaquatre, il s'agit évidemment d'accroître une offre qui se limitait jusqu'alors au coach bien connu. La commercialisation d'une berline et d'un coupés est également décidée. La fabrication des coaches découvrables Juvaquatre commence en novembre 1938, et se poursuit jusqu'en mai 1939. En six mois, 297 voitures prennent le chemin des ateliers de l'avenue Paul Doumer pour être transformées, puis remises à la Saprar qui les commercialise. L'élaboration des berlines découvrables Primaquatre s'effectue selon un processus similaire. Le succès est cependant moins net. En janvier 1939, une première Primaquatre Sport est confiée à Pourtout. Dix autres voitures sont transformées en mars, puis treize en avril et en mai. La production des berlines découvrables Primaquatre Sport ne dépasse pas ces 37 exemplaires. A vrai dire, le peu d'enthousiasme suscité par cette version n'a rien qui puisse surprendre. Contrairement à la Juvaquatre, la Primaquatre Sport est déjà livrable en coach décapotable, en roadster et en coupé, ce qui limite largement le pouvoir de séduction de la berline découvrable. Cette version éphémère laisse d'autant moins de regrets



que depuis le mois de mars, Renault dispose grâce à Pourtout et Georges Paulin d'une Primaquatre Sport particulièrement séduisante.

## Les « Darl'mat » de Billancourt

Devant le peu d'enthousiasme éprouvé par Renault envers le coach présenté à l'automne, Pourtout s'est remis au travail. Fin février 1939, les efforts entrepris aboutissent, sous la forme d'un très élégant cabriolet. De couleur « grenat Viking » ce prototype reprend à vrai dire de manière très fidèle les lignes qui ont fait la renommée des 302 et des 402 Darl'mat, dont la fabrication a cessé après 105 exemplaires. La calandre caractéristique des Renault conférant à ce nouveau modèle une personnalité bien à lui, et, pour tout dire, une touche d'agressivité supplémentaire, il serait toutefois exagéré de parler de plagiat. En mars, ce cabriolet est exposé au Salon de Genève, tandis que chez Pourtout, on met la dernière main à un roadster. Ce dernier est identique, à l'exception des portes échan-crées et du pare-brise escamotable dans l'au-vent, comme sur les Peugeot. Au plan technique, il semble bien que le groupe motopropulseur n'ait fait l'objet d'aucune modification par rap-

### Ci-dessus.

La transformation en découvrable imaginée par Pourtout permet de conserver un espace suffisant pour les passagers arrière. Avec ce modèle, Renault dispose d'une arme intéressante pour contrer la petite Amilcar Compound découvrable, nettement plus chère.

### En haut.

Grâce à l'ingéniosité des techniciens de Pourtout, la manœuvre de la capote est aisée. Indéniablement séduisante, la découvrable Juvaquatre remporte un succès appréciable, puisque 297 voitures sortent de chez Pourtout jusqu'en mai 1939.

### Ci-contre et ci-dessous.

De trois-quarts arrière ou de profil, la berline découvrable Primaquatre Sport présente une ligne quelque peu épaisse. Sur ces documents, la capote est repliée de manière assez anarchique, et ne contribue certainement pas à alléger l'ensemble. Entre janvier et mai 1939, la production ne dépasse pas 37 exemplaires, ce qui fait de cette voiture un modèle confidentiel.



port à la Primaquatre Sport de série, même si, concernant le châssis, le montage de freins hydrauliques, prévu pour la gamme 1940, ne soit pas *a priori* à exclure.

### Le temps d'un été

La carrière du cabriolet et du roadster Primaquatre Sport Saprar ayant été fort brève, il est en effet difficile d'être plus précis. Après l'apparition du cabriolet au Salon de Genève, un roadster blanc est exposé au salon de Berlin. Au début du printemps, les voitures effectuent quelques apparitions discrètes. Trente ans plus tard, en 1969, dans un article de *L'Automobiliste*, Lucien Loreille se souvenait avoir vu une Pri-

### Ci-dessous et en bas, page ci-contre.

Capoté ou non, le cabriolet Primaquatre Sport Saprar ne perd rien de son élégance. Peinte de couleur Grenat Viking, la voiture photographiée ici constitue le premier exemplaire produit. Elle est livrée à la Saprar début mars 1939, puis est ensuite exposée au Salon de Genève.

### Les cabriolets et roadsters Primaquatre Sport de la Saprar : date de livraison et teinte

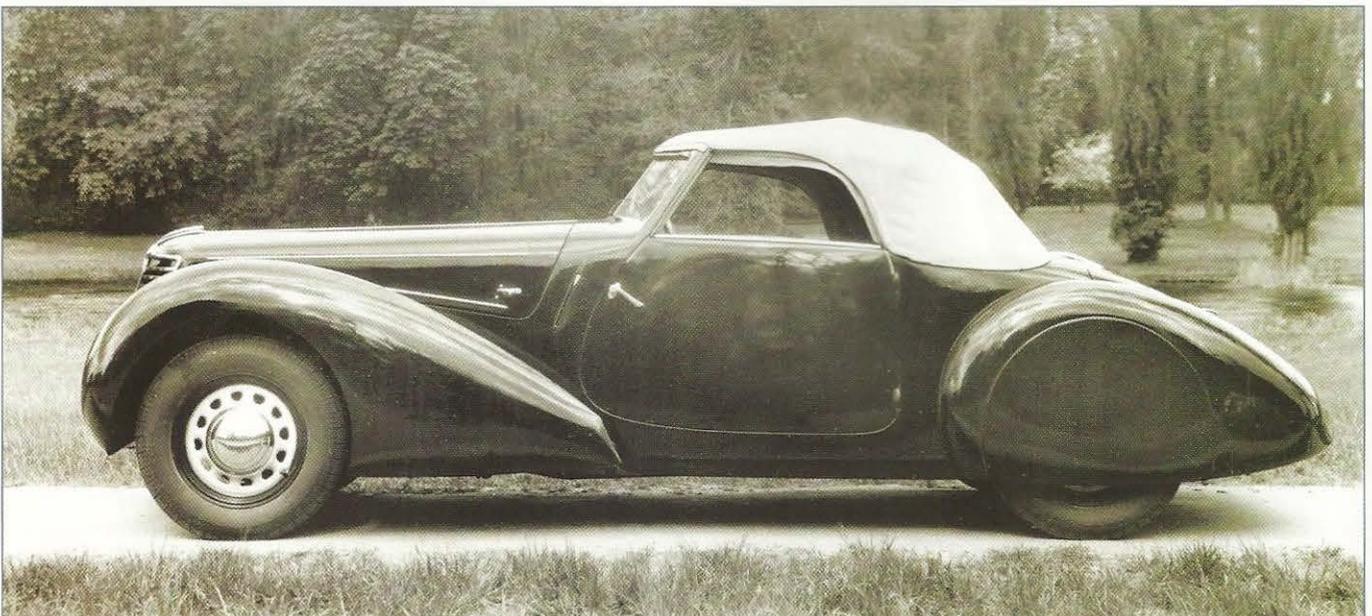
#### Cabriolets

Date de livraison	Teinte
Mars 1939	Grenat Viking (prototype)
Avril 1939	Bleu
Avril 1939	Blanc
Mai 1939	inconnue
Mai 1939	Grenat
Mai 1939	Rouge
Mai 1939	Grenat
Mai 1939	Emeraude
Juin 1939	inconnue
Juin 1939	Jaune
Juin 1939	Bleu
Juillet 1939	Vert
Juillet 1939	Noir
Juillet 1939	Noir
Juillet 1939	Noir

#### Roadsters

Date de livraison	Teinte
Prototype : date de livraison et teinte inconnues	
Mars 1939	Aluminium
Avril 1939	Bleu France
Avril 1939	Noir
Avril 1939	Blanc
Mai 1939	inconnue
Mai 1939	Bleu France
Juin 1939	Gris
Juin 1939	inconnue
Octobre 1945	Bleu France <sup>1</sup>

1. Il s'agit d'une voiture achetée par Marcel Pourtout, cachée en Touraine pendant la guerre et vendue après les hostilités à M. Lévêque.





**Ci-dessus.**

Cette vue met en évidence l'élégance incontestable des Primaquatre Sport Saprar. Adoptée en 1939 par Renault sur l'ensemble de la gamme, la calandre en coupe-vent à aubages horizontaux confère à la voiture une touche d'originalité fort bien venue, qui la distingue en outre immédiatement de ses devancières, les 302 et 402 Darl'mat.

maquatre Sport Saprar « exposée dans la vitrine du garage Atlas, alors agent Renault à Lyon. C'était pendant le dernier été de paix, et j'ai encore en mémoire un panneau placé près d'elle faisant état de performances réalisées à Montlhéry, exploits que je n'ai vu mentionnés nulle part ailleurs ». Certains clichés publiés dans ces pages, jusqu'alors inédits, attestent que Renault a bel et bien essayé un roadster sur le célèbre autodrome au début de mars 1939. Mais de là à parler d'« exploits »... De toute façon, aux yeux du constructeur de Billancourt, il ne fait guère de doute que le potentiel sportif des Saprar soit une question d'ordre très secondaire. En revanche, dès le début de l'été, la participation mas-

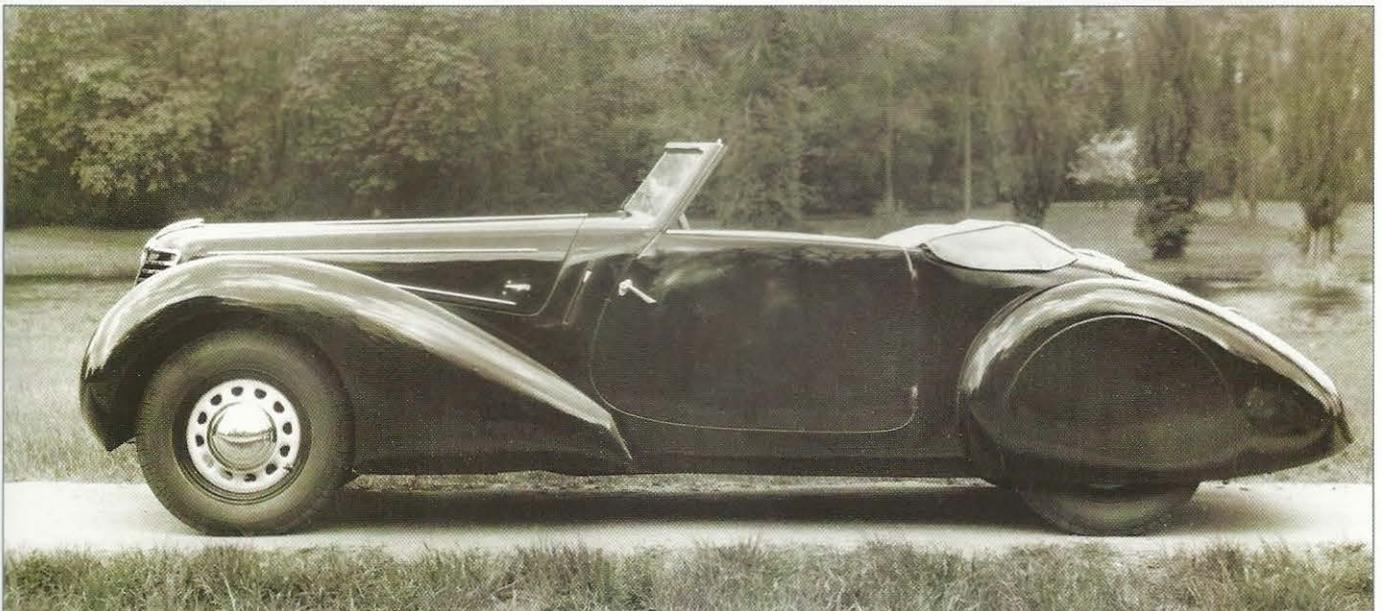


sive des roadsters et des cabriolets aux principaux concours d'élégance<sup>4</sup> de la saison est révélatrice de la mission qui leur est assignée. Leurs lignes agressives en font avant tout des véhicules « d'image », chargés de porter bien haut

<sup>4</sup>. Voir *Automobilia* n°38.

**Ci-dessus.**

Doté d'un tableau de bord très complet et tendu de cuir clair, l'habitacle du cabriolet suggère assez le luxe de la voiture. Nous sommes loin de la relative austérité de la berline de série.





le drapeau de leur constructeur. La presse contemporaine, quant à elle, reste muette sur ces voitures, qu'elle a eu en fait si peu le temps de connaître... Les journaux spécialisés se seraient certainement montrés plus prolixes si la rentrée 1939 avait été tout autre, et si, en octobre, le Salon de l'Automobile s'était tenu à l'accoutumée sous les voûtes du Grand Palais. Lorsqu'à la veille des congés payés de l'été 1939 le dernier cabriolet quitte les ateliers de Pourtout, en juillet, la détérioration du contexte international ne laisse plus guère de chances à ces voitures, dont l'existence n'a pas dépassé le temps d'un bref été.



**Ci-dessus et ci-dessous.**

Comme auparavant le roadster Peugeot Darl'mat, le roadster Primaquatre Sport a permis à Georges Paulin de donner toute la mesure de son talent. Le pare-brise escamotable dans l'auvent ajoute encore à la finesse de la voiture, encore munie d'une immatriculation provisoire.

**Le temps de l'oubli**

Les archives de la carrosserie Pourtout, au demeurant fort complètes, confirment la fabrication de quinze cabriolets et de dix roadsters, prototypes compris, livrés et vendus entre mars et juillet 1939. En un laps de temps aussi bref, un tel chiffre de production n'est pas ridicule, et semble indiquer que les Primaquatre Sport de la Saprar étaient peut-être à l'aube d'une carrière qui n'aurait rien eu à envier à celles de leurs devancières immédiates, les Peugeot Darlmat.

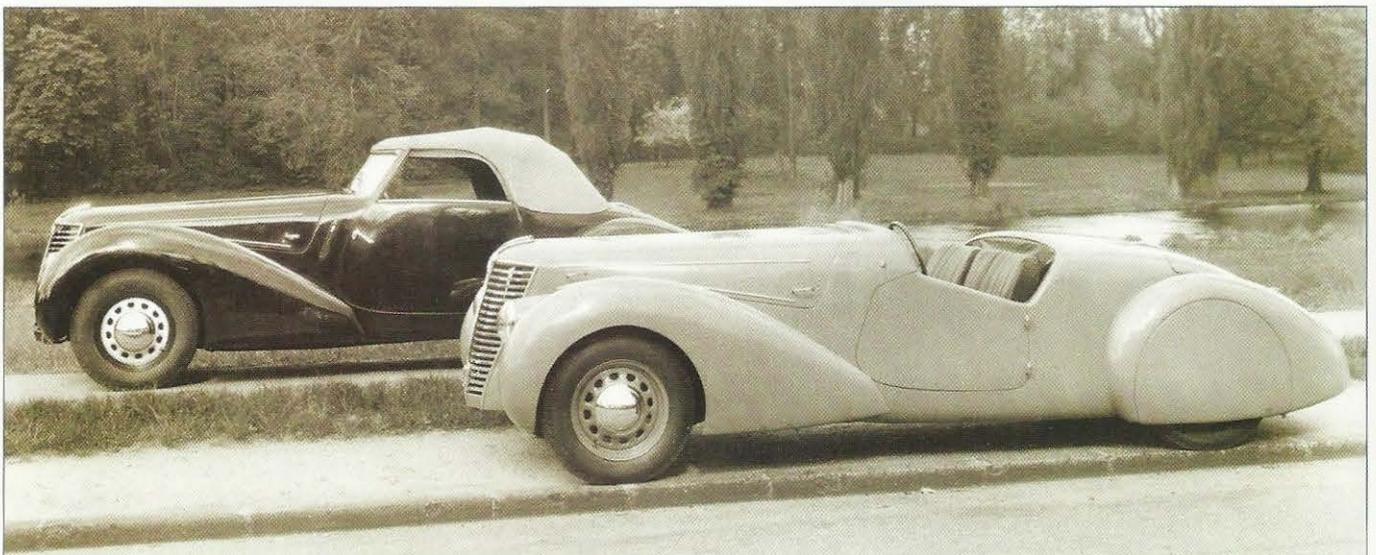


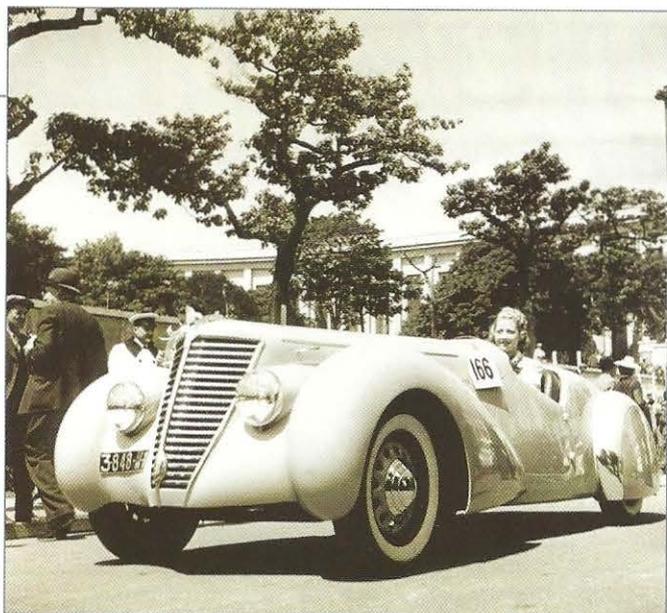
**Ci-dessus.**

A la fin de l'hiver 1939, Renault lance ce qui est vraisemblablement le prototype du roadster Saprar sur l'anneau de vitesse de Linas-Monthéry. La position de la voiture sur la section relevée, lors de cette prise de vue, suggère une vitesse de l'ordre de 120 km/h.

**Ci-dessous.**

La juxtaposition des deux Primaquatre Sport Saprar constitue évidemment le principal mérite de ce document. Contrairement à Darl'mat pour ses Peugeot, la Saprar n'a pas prévu de coupé. Cette décision se justifie sans doute par le caractère très confidentiel du coupé 302 ou 402 Darl'mat.





**Ci-dessus.**

Dans les concours d'élégance de l'été 1939, les Primaquatre Sport Saprar portent d'autant plus haut le drapeau de leur constructeur que la fabrication des Peugeot Darl'mat a pris fin. Présenté par Lucienne Radisse, ce roadster est l'une des quatre Saprar présentées au Trocadéro le 23 juin 1939. Il y remporte un Troisième Grand Prix.

Hélas, les années de guerre et d'après guerre ont manifestement été difficiles pour ces belles automobiles. Dix ans après leur lancement, elles ne font plus figure que de curiosités. Inconnues du grand public, rares et dépourvues de l'aura conférée aux Peugeot Darl'mat par leurs participations aux 24 Heures du Mans, elles ont disparu les unes après les autres, sans laisser sembler-t-il de traces, ni beaucoup de souvenirs. Dans



**Ci-dessus.**

Cette vue de la voiture présentée par Madame Jacques Fath met en évidence le logotype apposé sur la porte de malle. Orné d'une étoile, il atteste l'appartenance de ce modèle au haut de gamme de son constructeur.

l'article cité plus haut, Lucien Loreille évoquait sa rencontre avec deux Primaquatre Sport Saprar, au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, et le témoignage, plus précis, d'un correspondant qui se souvenait avoir eu l'occasion de conduire une telle voiture, au début des années cinquante. Malheureusement, celle-ci avait « fini sous le pilon d'un démolisseur du Nord ». Nous en sommes toujours là aujourd'hui, et il semble bien que seules quelques rares Juvaquatre découvrables témoignent aujourd'hui encore de la brève mais fructueuse collaboration entre Renault et la carrosserie Pourtout. □

L'auteur et la Rédaction d'*Automobilia* tiennent à remercier Claude Pourtout et Bernard Warinko pour l'aide apportée à la rédaction de cet article.

**Ci-dessous.**

Deauville, été 1939. Alors que les nuages s'amoncellent sur l'Europe, les Primaquatre Sport Saprar s'illustrent dans les plus prestigieux concours d'élégance de la saison. Le destin de ces belles voitures est malheureusement scellé.

