

STYLE RENAULT AVANT-GUERRE

JEAN-FRANÇOIS DE ANDRIA
& CLAUDE LE MAÎTRE

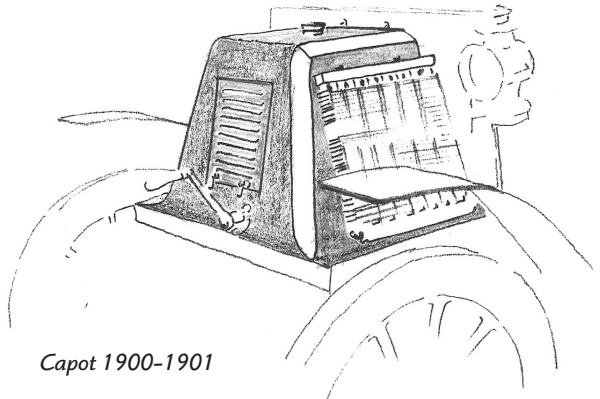
Les Renault d'avant-guerre ont-elles eu un style? Certains sont tentés de répondre par la négative. Nous allons nous pencher sur la question pour essayer d'apporter une réponse objective.

Il est hasardeux de parler de style jusqu'au début des années 1920. Les carrosseries sont encore largement inspirées de l'époque hippomobile, et les constructeurs produisent de façon relativement artisanale des châssis qui, notamment en haut de gamme, sont habillés par des carrossiers dans leurs propres ateliers. Font exception des séries de véhicules, telles que les célèbres taxis AG, commandés en nombre par la Société des Automobiles de Place. En règle générale, les quatre roues sont placées aux extrémités.

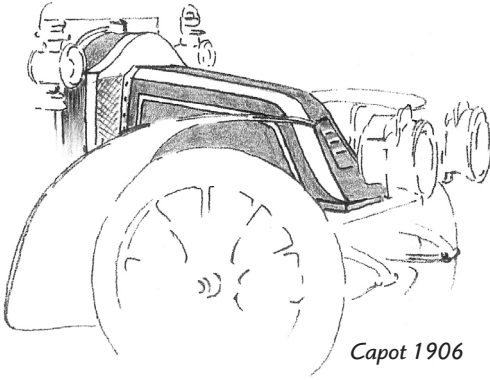
Ce qui confère aux voitures une personnalité, c'est leur partie avant, définie par le constructeur, en fonction notamment du système de refroidissement. En la matière, les Renault se sont rapidement et nettement distinguées des autres. En effet, le constructeur de Billancourt va adopter pour ses radiateurs des dispositions originales par rapport au choix quasi général à l'extrême avant.

De 1899 à 1901, il les positionnera latéralement, donnant une forme trapézoïdale au capot très court.

À partir de 1902 le radiateur, exploitant un brevet spécifique, sera placé en arrière du moteur, lui assurant ainsi un accès par l'avant plus aisé que par les côtés où les garde-boue font obstacle. La forme plongeante donnée au capot permettra d'identifier la marque à coup sûr. Elle donne aux voitures un dynamisme (et un aérodynamisme?) qui siéra particulièrement aux "sportives" engagées en compétitions.



Capot 1900-1901



Capot 1906

La Renault du Paris-Madrid (1903)
de Louis Renault et Ferenc Szisz

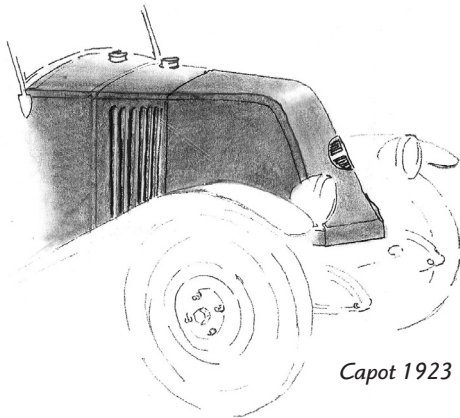
Le taxi AG de 1906

De 1906 à 1922, la forme du capot évolue peu. Ce sont les ailes, de plus en plus enveloppantes, et les phares (il n'y a pas de pare-chocs) qui particularisent les millésimes. Au début, la formule la plus répandue est la "torpedo" dont la partie supérieure est constituée d'une capote en toile et de rideaux latéraux en celluloïd, les décapotables et conduites intérieures¹ sont alors minoritaires. Peu à peu, une part croissante de la production de carrosserie passe par les ateliers du constructeur, y compris en haut de gamme tandis que la part des torpedos diminue.

Les Renault se caractérisent alors par la grande homogénéité de leurs formes, du haut en bas de la gamme. Cette homogénéité persistera jusqu'à 1940, la Juvaquatre exceptée.

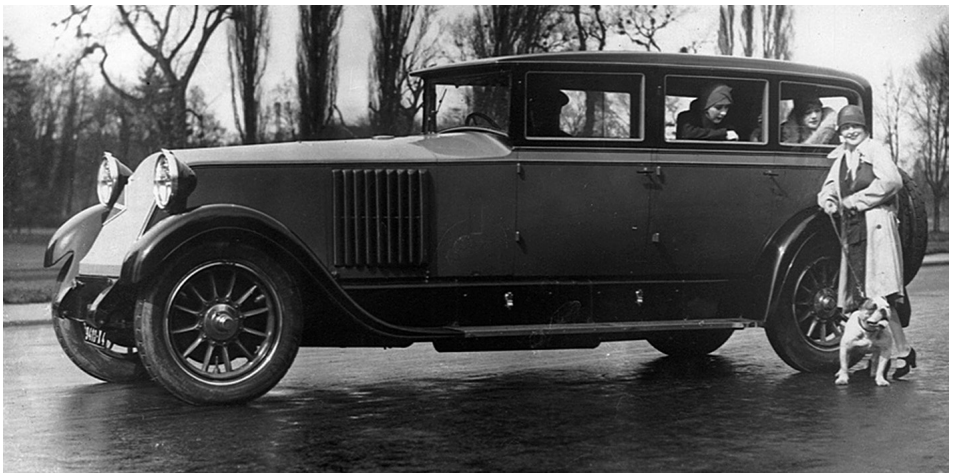
En 1923, le capot s'orne de trois arêtes. Les deux latérales se prolongent sur la ceinture de caisse, en donnant à l'ensemble une continuité et une homogénéité qui renforcent l'impression de dynamisme et de puissance et qu'on ne trouvera que bien plus tard chez les autres marques.

¹ - Renault a présenté en 1899 une conduite intérieure, peut-être la toute première du genre

*Capot 1923*

Devant le klaxon, qui débouche au milieu de celle du centre, est apposée une grille ovale pliée à barres horizontales. À partir de 1925, cette grille prend la forme d'un losange, qui deviendra le logotype de la marque. En 1926, il sera surmonté d'une étoile stylisée à 5 branches.

Les pare-chocs apparaissent un peu plus tard, en 1928. Malle à bagages et roue(s) de secours sont accolées au panneau arrière.

*Face avant 1926 avec l'étoile**Face avant 1927 avec pare-chocs**La célèbre 40 CV*

Les carrosseries (en bois) du constructeur sont alors très classiques, simples de lignes mais très soignées. En haut de gamme, Louis Renault, très attentif à la qualité et à la finition, confie leur réalisation et leur finition à des ateliers spécia-



Intérieur de la Reinastella

lisés. Les faibles volumes – au mieux quelques unités par jour – se prêtent à la personnalisation des produits selon les desiderata du client.

1929 marque une rupture : le radiateur passe à l'avant, car la longueur devenait prohibitive sur les 8 cylindres. Le capot n'est plus plongeant, mais la grille de calandre oblique et dotée d'une arête, à la différence des autres marques où elle est verticale et plate, confère aux lignes,

par ailleurs très sobres, un surcroît de dynamisme et d'élégance. Le losange, devenu fonctionnellement inutile, disparaît provisoirement pour réapparaître en 1931 sous la forme d'un insigne stylisé surmonté d'une étoile filante dont la queue se prolonge sur le capot (cf. figure 10 en haut à gauche). Ce symbole sera conservé jusqu'à la Libération.

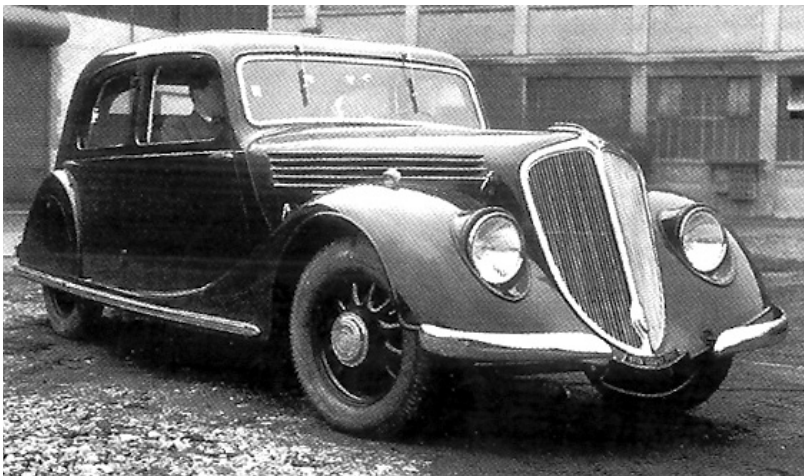


Reinastella 8 cylindres 1930. Noter le losange et l'étoile filante en haut de la calandre. En haut à gauche, l'étoile filante d'une Vivastella Grand Sport 1936

*Celtaquatre 1934*

La mode venue d'Amérique conduit les constructeurs français à s'intéresser à l'aérodynamisme. Chez Renault, il se traduira par l'abaissement du châssis et du pavillon, l'inclinaison du pare-brise, l'adoption de formes moins anguleuses et l'intégration de la roue de secours et de la malle dans la caisse, ce qui permettra d'exploiter le brevet relatif à la modularité du siège arrière. La carrosserie, maintenant, se termine en pointe vers le bas, au lieu d'être rentrante. En matière d'aérodynamisme, convenons que, dans les catégories moyennes, les Citroën tractions et Peugeot 202 et 402 iront plus loin, les premières en surbaissant davantage, les secondes en intégrant les phares dans la calandre.

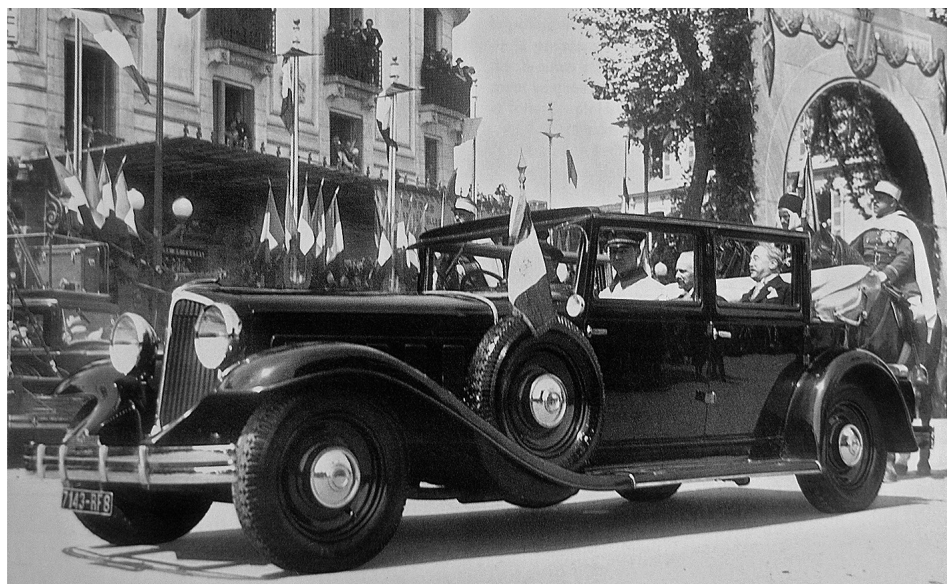
À partir de 1935, sous la conduite de Marcel Riffard, le père des Caudron de record, la Viva Grand Sport pousse très loin la recherche de minimisation de la résistance à l'air. Elle incarnera l'"hyperaérodynamisme", avec ses lignes fluides, sa calandre profilée, ses ailes enveloppantes où les phares s'intègrent partiellement et la disparition des marchepieds.

*Viva Grand Sport 1935*

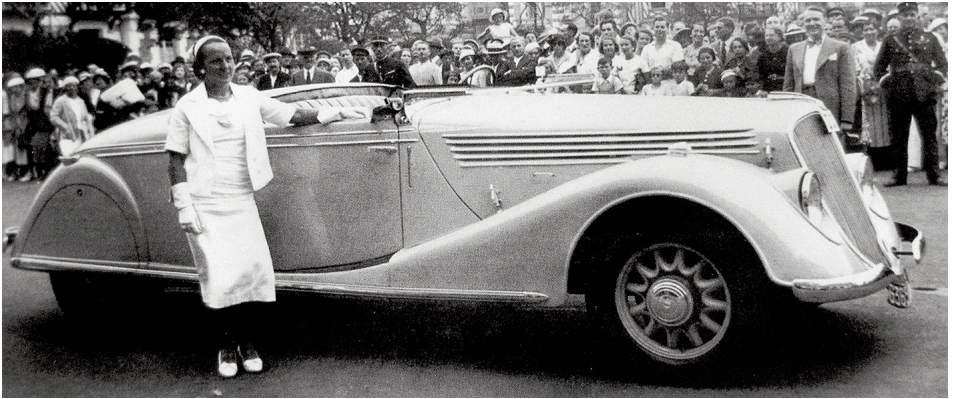


Viva Grand Sport 1937

Témoignant de la réussite de leurs lignes, les Renault ont constamment été à l'honneur dans les grandes manifestations où elles transportent les chefs d'État, de même que dans les concours d'élégance où elles disputaient la palme de l'esthétique aux femmes du monde, actrices et mannequins les plus prestigieux. On trouve parmi les clients aussi bien des personnalités du monde politique, et non des moindres – sultan du Maroc, roi de Roumanie, Shah de Perse – présidents du conseil et ministres, diplomates, que vedettes du monde du spectacle ou des dirigeants de nombreuses grandes entreprises françaises – Goudard (patron de



La Reinastella du président Albert Lebrun 1932



Nervastella Grand Sport cabriolet au concours de la Baule 1935

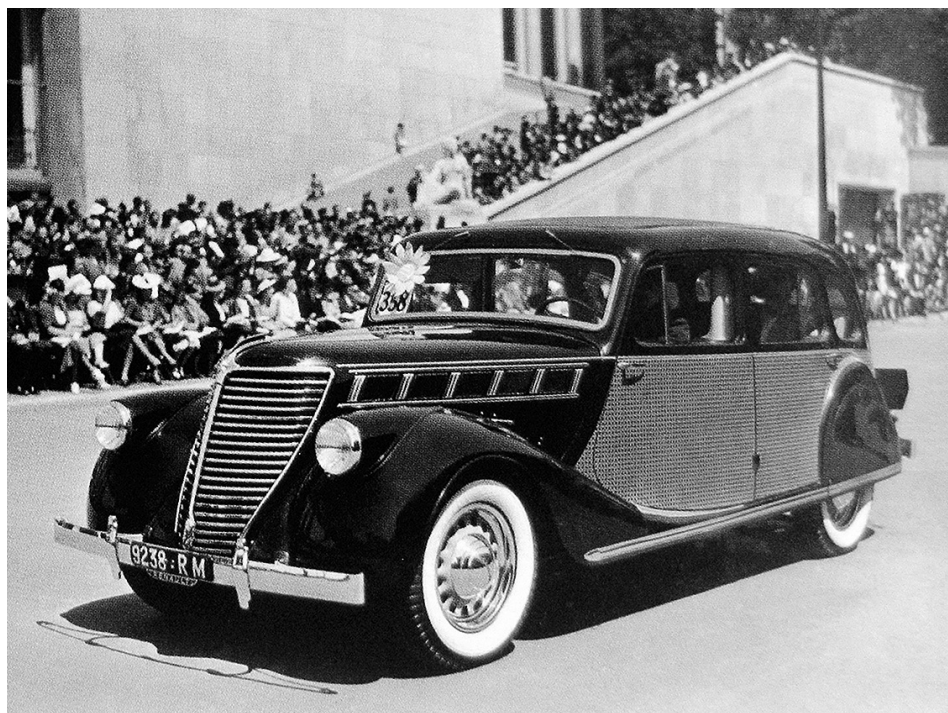
Solex), Cointreau, Dubonnet, Kuhlmann, Englebert, Michelin, Caudron, Bréguet, Lioré, Marcel Bloch (aéronautique), Dumez (travaux publics), Vernes (banque), Arpels (bijoux place Vendôme)...



La Nervastella carrossée par Chapron pour la présidence de la république 1936



Suprastella cabriolet au concours du Trocadéro 1939



La Suprastella de Sacha Guitry 1939

Pour conclure cette rapide revue, on nous permettra d'affirmer que les Renault d'avant-guerre avaient incontestablement un style, sobre, vierge de fioritures gratuites, et toujours justifiable fonctionnellement, même lorsque la recherche d'un aérodynamisme poussé le faisait sortir des canons du moment. Aux différentes époques, en tout cas après que le constructeur a repris à son compte l'habillage de ses châssis, il conférait à ses modèles une identité reconnaissable non dépourvue de distinction.