

RENAULT VIVA GRAND SPORT 1939

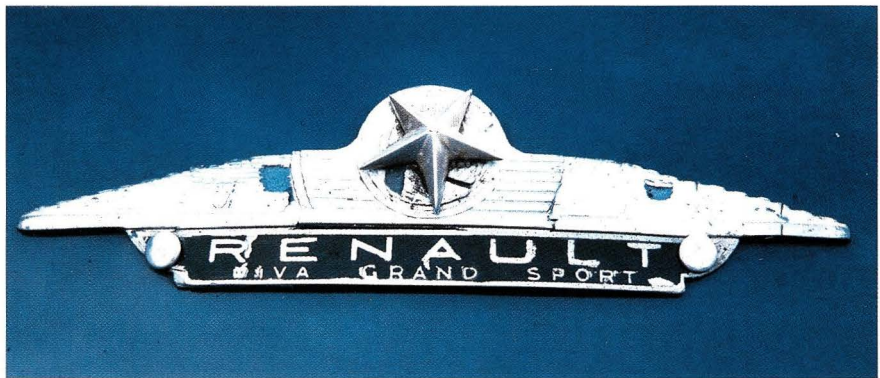
L'Étoile
de Louis Renault

« Voiture élégante, d'une rare distinction pour les voyages, la vie mondaine. » Haut de gamme allemand ou noble anglaise ? Non, ces termes élogieux sont extraits d'un catalogue Renault d'avant-guerre ! Une époque révolue où le constructeur coiffait sa large gamme de puissants et luxueux modèles, comme ce cabriolet Viva Grand Sport, l'un des derniers de la série Stella, l'Étoile du Patron...

TEXTE : JEAN-PAUL DECKER. PHOTOS : XAVIER DE NOMBEL

Mai 1940. « La débâcle militaire et l'exode. Dans l'urgence, je dois évacuer ma famille vers La Baule au volant de la Viva quatre de mon père, absent car mobilisé sur le front. Petit détail : je n'ai alors que 14 ans et, bien sûr, pas de permis de conduire ! Mais je n'avais pas le choix et j'étais heureux et un peu fier d'être arrivé à bon port sans égratigner l'auto ! »

Une histoire que racontait Jean Desgardins à ses enfants et qui expliquait la passion empreinte de nostalgie qui le conduisit à devenir, plus tard, l'animateur de la section « Ancêtres et Classiques » du C.A.R., le club des Amateurs d'Anciennes Renault. Pendant longtemps, Jean Desgardins a gardé la nostalgie de cette Viva quatre, respectée du conflit et remise en route en 1945 avant d'être remplacée en 1951 par l'une des toutes premières Frégate. Aussi, lorsqu'on lui signale un gros cabriolet Viva Grand Sport, rangé sur cales dans un moulin près de Nogent-le-Rotrou, il n'hésite pas à l'acquérir. « Cette luxueuse voiture avait été vendue neuve début 1939 à un avocat réputé résidant avenue Foch à Paris et elle avait certainement été abandonnée à Nogent-le-Rotrou au cours de l'exode



Sans être issus de prestigieux haras, les chevaux fournis par le six-cylindres Renault de la Viva Grand Sport ne manquent pas de noblesse.

en mai suivant, probablement en panne d'essence ! », confie Luc, l'un des fils de Jean Desgardins, en rapportant aujourd'hui les souvenirs de son regretté père.

Grandeur et décadence

« Le rapatriement à Paris de la Renault n'avait pas été une mince affaire car le gros six-cylindres, remis en route par un garagiste du coin, avait fini par couler ses bielles à 40 km de Paris », continue Luc. « C'était en 1969 et je me souviens que mon père avait réussi à trouver un moteur identique dans une casse et, avec les deux,

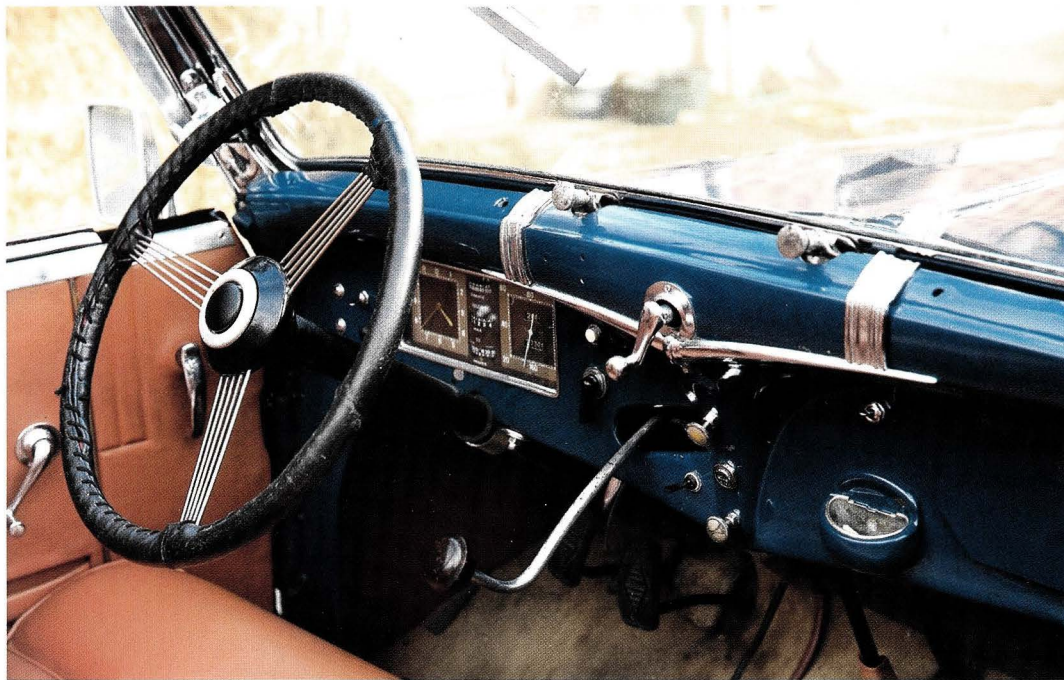
avait pu reconstituer celui qui équipe encore la Viva Grand Sport aujourd'hui ! »

Il faut bien imaginer que la plupart des grosses Renault qui ont échappé aux réquisitions des occupants ou des maquisards, ont généralement fini leur vie dans les années 1960 comme dépanneuses ou tractrices de bétailières. Grandeur et décadence des ultimes voitures de grand luxe de Louis Renault.

C'est au Salon de Paris d'octobre 1934 qu'est présentée la nouvelle Vivastella Grand Sport. Sa ligne novatrice doit, dans l'esprit du Patron, frapper le public et détourner son attention de la trop fameuse

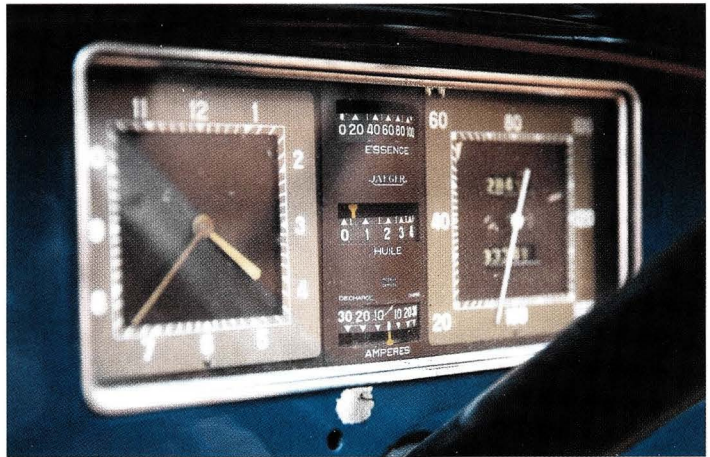
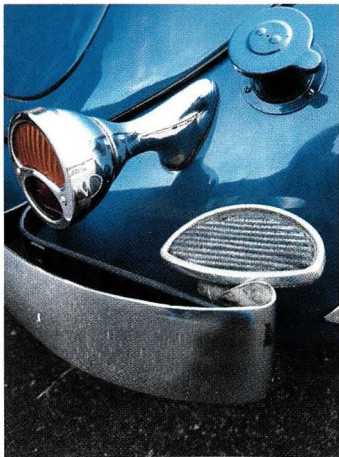


TRAJECTOIRE



Pourquoi faire simple ? Pour imiter la commande des vitesses de la Traction Citroën, on a imaginé chez Renault tordre le levier partant du plancher pour le faire ressortir sur le tableau de bord !

Les lignes élégantes et harmonieuses de la Grand Sport offrent un contraste avec le tableau de bord assez décevant, hormis un joli cadran rectangulaire.





BELLE ROUTIÈRE, LA VIVA GRAND SPORT SAVAIT JOUER LES DIVAS DES CONCOURS D'ÉLÉGANCE.

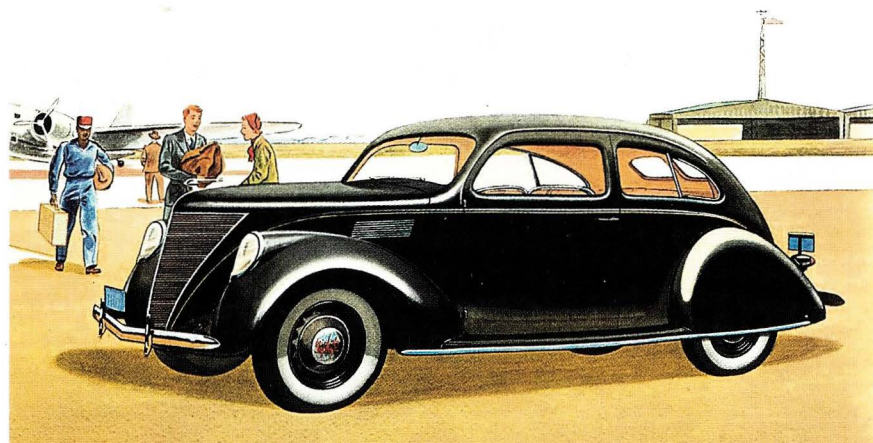
Traction Avant lancée quelques mois plus tôt par un André Citroën alors aux abois. Dans les airs comme sur la route, on ne parle alors que d'aérodynamisme et, pour faire pièce à la révolutionnaire Citroën, Louis Renault a engagé l'ingénieur aéronautique Marcel Riffard pour traduire, à la française, la tendance Streamline débarquée d'Amérique. Riffard vient de s'illustrer en dessinant le Rafale. Non, pas celui que vous croyez mais l'avion Caudron-Renault des records. Rompant délibérément avec les caisses carrées et leurs classiques marchepieds, les lignes des nouvelles Stella, lourdes et empesées, n'ont pourtant rien de vraiment aérien et décoivent le grand public. Aucun modèle de cette présérie ne sera commercialisé et cet échec n'est pas sans rappeler celui de la Chrysler Airflow au même moment aux États-Unis. Au cours de l'année 1935, Riffard rectifie le tir, affine son dessin et les Stella « millésime 36 » séduisent enfin la clientèle bourgeoise de Renault qui ne dédaigne pas à l'occasion figurer dans les concours d'élégance des stations à la mode.

Haute couture et tradition

Mais sous la robe haute couture, les dessous sont beaucoup moins affriolants. Louis Renault, résolument réfractaire à toute innovation technique et peu enclin à verser des royalties sur des brevets non estampillés du Losange, a élevé en dogme le conservatisme. Deux bons vieux essieux rigides, des suspensions à ressorts à lames et des freins à câbles assurent la continuité. Quant au moteur, toujours tristement laté-

ral, il est décliné en six et huit-cylindres équipant respectivement les Viva et Nervastella. Les Viva Grand Sport 1936 (type ACX-2) innove tout de même en abandonnant la carrosserie composite (tôle sur structure bois) au profit d'une caisse « tout acier » avec un dessin plus conventionnel de la partie arrière. La cylindrée du six-cylindres a été portée à 4 086 cm³, l'alésage passant de 80 à 85 mm. Quatre modèles figurent au catalogue : une berline 6 places, un coupé 2/3 places, un coach décapotable 6 places et un cabriolet 3 places à l'avant avec spider 2 places, une formule très en vogue en Amérique où Louis Renault suit de près la mode en matière d'automobiles. D'ailleurs, les diverses évolutions esthétiques des Viva Grand Sport au fil des

millésimes marquent l'influence des belles américaines avec des calandres en coupe-vent, des phares profilés et des chromes de plus en plus envahissants. Par ses proportions, le cabriolet Viva Grand Sport 1939 (type BDV1) de la famille Desgardins n'a rien à envier à une Lincoln Zephyr de la même époque. Pour ce dernier millésime avant la guerre, les stylistes de Billancourt ont opté pour une calandre à aubages chromés et des phares carénés en forme d'obus rapportés sur les ailes. Avec ou sans capote, cette carrosserie reste très harmonieuse, en particulier de profil avec cette chute de reins qui s'étire doucement à hauteur du pare-chocs. Les spats dissimulant les roues arrière finissent d'allonger encore cette silhouette campée sur un robuste châssis



Lincoln-Zephyr, au style proche de celui de la Renault, proposait en 1936 le faste de la voiture luxueuse à un prix raisonnable. →



Malgré ses proportions généreuses, son empattement de près de trois mètres, la carrosserie du cabriolet Renault reste élancée.

de près de trois mètres d'empattement. Le sobre bleu sombre de la décapotable, juste éclairé par le large encadrement chromé du pare-brise rabattable, met en valeur la somptueuse sellerie de cuir naturel.

Eh oui, mon bon Monsieur, c'était du Renault d'avant les 4CV ! Monter à bord prend ici toute sa signification : la portière est lourde, le seuil haut et le siège profond. Trois personnes auraient leurs aises sur cette large banquette et deux courageux pourraient même se glisser dans le spider après avoir escaladé la face nord du bolide en prenant appui sur les minuscules marchepieds.

Concours d'élégance

Si vous vous attendiez à une profusion de bois précieux et de boutons de nacre, le tableau de bord risque de vous décevoir : côté décor, le haut de gamme Renault est au niveau d'une Juvaquatre !

AVEC SA CHUTE DE REINS ÉTIRÉE JUSQU' AU PARE-CHOC, LE PROFIL EST TRÈS HARMONIEUX.

Hormis un joli cadran rectangulaire aux faux airs de pendule Jaz, quelques boutons et tirettes parsèment la tôle peinte couleur caisse d'où s'échappe, au centre, la boule du levier de vitesse. Pour singer à moindres frais la Traction de Citroën, le père Renault a tordu le tisonnier du levier de vitesse au plancher pour le faire ressortir par une encoche à droite du volant ! Ce n'est pas beau de copier ! D'autant que ce n'est pas forcément plus commode. Ce dont je m'aperçois après avoir mis en route le souple six-cylindres qui feule sourdement sous l'immense capot. Première en poussant le tisonnier vers l'avant et les presque deux tonnes du vaisseau déhalent doucement du trottoir. Côté

direction, il n'y a guère que le volant, monté sur trois fines branches d'acier, qui soit vraiment souple. Car les manœuvres réclament pour leur part une belle force. Mais comment faisaient donc ces dames qui présentaient leur auto aux concours d'élégance au palais de Chaillot ? Ah, c'est vrai, elles avaient un chauffeur et se contentaient de mener... leur caniche ! Pendant ces réflexions un rien macho, la voiture a pris son allure de croisière, troisième et dernière vitesse enclenchée. Ne soyons pas médisant, cette boîte se révèle en définitive plus maniable que celle d'une Traction et, de toutes façons, le couple du gros six-cylindres est tel qu'il est bien rare de devoir rétrograder pour relancer l'auto.

L'accès au moteur six-cylindres est facilité par la double ouverture du capot. Suivant la mode sévissant outre-Atlantique, le cabriolet est doté d'une calandre à aubages chromés et des phares carénés en forme d'obus.



Deux places très aérées se logent à l'arrière dans le spider ! Une formule très en vogue aux États-unis où Louis Renault suit de près les évolutions en matière d'automobiles. Le plus difficile est de s'en extraire...





Distinction de cette série « premium », toutes les Stella arborent cette étoile sur le capot moteur.



Ne cherchez aucune innovation dans ce brave six-cylindres latéral à la fiabilité ferroviaire !



La finition « grand carrossier » est à l'honneur sur les modèles haut de gamme de Louis Renault.



RENAULT VIVA GRAND SPORT TYPE BDV1

Caractéristiques techniques

MOTEUR

Type 693 : 6-cylindres en ligne en position longitudinale avant, bloc fonte/culasse alu, cylindrée : 4 086 cm³, alésage x course : 85 x 120 mm, soupapes latérales, arbre à cames latéral, vilebrequin 4 paliers, taux de compression : 6:1, un carburateur inversé Stromberg EX32. **Puissance** : 95 ch à 3200 tr/min.

Transmission : aux roues arrière, embrayage monodisque à sec, boîte 3 vitesses avec prise directe (2^e et 3^e synchronisées). **Direction** à vis globique et double galet.

Freins à tambours à commande par câbles, servofrein mécanique à prise de force sur l'arbre de transmission. **Suspensions** : essieu avant rigide, ressorts à lames semi elliptiques longitudinaux, amortisseurs hydrauliques à levier, essieu arrière rigide, ressort à lames transversal.

STRUCTURE ET CARROSSERIE

Châssis séparé trapézoïdal à longerons caissonnés et traverses tubulaires.

Carrosserie acier boulonnée sur le châssis, cabriolet 3 places + spider 2 places.

DIMENSIONS, POIDS ET PERFORMANCES

Longueur : 4,76 m. **Largeur** : 1,77 m. **Hauteur** : 1,61. **Empattement** : 2,96 m,

Voies : 1,45 m. **Poids à vide** : 1 650 kg. **Roues** jantes acier et pneus 6,25 x 16 (Michelin XCA 6,00x16 sur modèle essayé). **Vitesse maxi** : 140 km/h environ.

Années de construction : 1936/1939 (tous modèles) et fin 1938/1939 (type BDV1).

Nombre d'exemplaires : 10 782 (tous modèles confondus).

La fin d'une époque ! La Viva Grand Sport de 1939 sera l'ultime haut de gamme prestigieux produit par Renault.



Peut-être pour ralentir, me direz-vous ? Car vous vous souvenez du vieil adage « Rien n'arrête les Renault, même pas leurs freins ! » En fait, si les gros tambours sont encore actionnés mécaniquement, c'est à dire par câbles, le servofrein monté depuis 1937 sur les Vivastella, donne l'illusion d'un freinage puissant et efficace. Je n'irai pas jusqu'à prétendre qu'il doit résister bien longtemps à la descente du Stelvio mais, dans ce cas, le moulinage incessant de la direction « camionesque »

aura forcé le conducteur à une halte tout aussi bénéfique pour le repos des garnitures de freins...

Par son allure distinguée et sa finition soignée, la Viva Grand Sport prouvait que Renault savait aussi faire dans le haut de gamme, ce que la Régie ratera de façon pathétique tout au long des décennies suivantes. Souvent dédaignés par les collectionneurs « pionniers » à cause des relents plébéiens de la firme nationalisée, ignorés du grand public, ces ultimes haut de

gamme chers à Louis Renault sont devenus rares et très recherchés. Gageons que cet exemplaire à l'historique limpide, proposé à la prochaine vente Bonhams au Grand Palais, saura combler un incondionnel de « l'Automobile de France »... ●

Merci à Luc Desgardins pour ses souvenirs de famille et le prêt de cette rarissime Renault ; elle sera mise aux enchères à la vente Bonhams le 9 février 2017, au Grand Palais à Paris.