

## Renault Viva Grand Sport, la grande bourgeoise tombée aux oubliettes

Le Monde.fr | 04.12.2015 à 11h28 | Par Jean-Michel Normand ([journaliste/jean-michel-normand/](#))

Le Garage du cœur, la rubrique auto rétro de “M”, ouvre ses portes cette semaine à une luxueuse française produite dans les années 1930. Ce modèle, dont la production fût stoppée par la seconde guerre mondiale, symbolise la période où la marque était considérée comme une spécialiste du haut de gamme.

Dans l’imaginaire collectif, Renault est un d’abord constructeur populaire. Voire démocratique. Celui des 4CV, des 4L ou des Twingo, si ce n’est des R16. La preuve : [ses tentatives de prendre](#) place parmi les marques de [luxe](#) se sont régulièrement soldées par des échecs, parfois cuisants. Ce n’est pas son [monde](#) et la nouvelle grande berline Talisman affiche d’ailleurs des objectifs de diffusion on ne peut plus raisonnables. Il fut pourtant une époque – certes fort éloignée – où [Renault](#) était une marque très huppée. Pendant, les années 1920 et 1930, Billancourt brilla auprès des riches amateurs de belles [voitures](#), et pas seulement en [France](#).



La Renault Viva Grand Sport. Renault

Méconnue – car « la » [voiture](#) française d’avant-guerre, ce sera toujours la Citroën Traction – la Viva

Grand Sport mérite pourtant de se **rappeler** à notre bon **souvenir**. Cette imposante limousine apparaît en majesté lors du salon de l'Auto de Paris 1934 **parallèlement à la Nerva**.

(<https://www.youtube.com/watch?v=aNDkDfxLRos>) La première est dotée d'un V6 alors que la seconde reçoit un V8, ce qui donne une idée de la munificence de la marque de Louis Renault. En vérité, celui-ci a vu trop grand avec la Nerva qui, très chère en cette période économique difficile, ne parviendra jamais à s'imposer. La Viva, elle, devient sans **tarder** le navire amiral de la marque. La Viva Grand Sport, un coupé, offre une conduite dynamique alors que la Viva Stella, reprenant une appellation déjà connue, joue les grandes bourgeoises.

## L'influence de l'aéronautique

Ces deux voitures sont particulièrement influencées par la recherche d'aérodynamique, comme les modèles américains de l'époque du fameux **style Airflow**, tout comme la **Peugeot 402** (<http://les-peugeot-mythique.com/peugeot-402/>) apparue à la même période. Ce tropisme s'exprime aussi à travers la fascination qu'inspire l'aéronautique, incitant les publicitaires à **associer** la nouvelle Grand Sport à l'avion Caudron-Renault. Le même homme, Marcel Riffart, avait dessiné les deux. La griffe dite « Hyperaérodynamique » de la marque inspire la carrosserie profilée, les lignes enveloppantes, les roues arrière carénées et les phares intégrés aux ailes de la Viva Grand Sport. Celle-ci est proposée en carrosserie ouverte, avec la possibilité de **rabattre** le pare-brise sur le capot, ou fermée. La suppression des marchepieds permet d'élargir la caisse qui peut **accueillir** deux rangées de trois personnes.



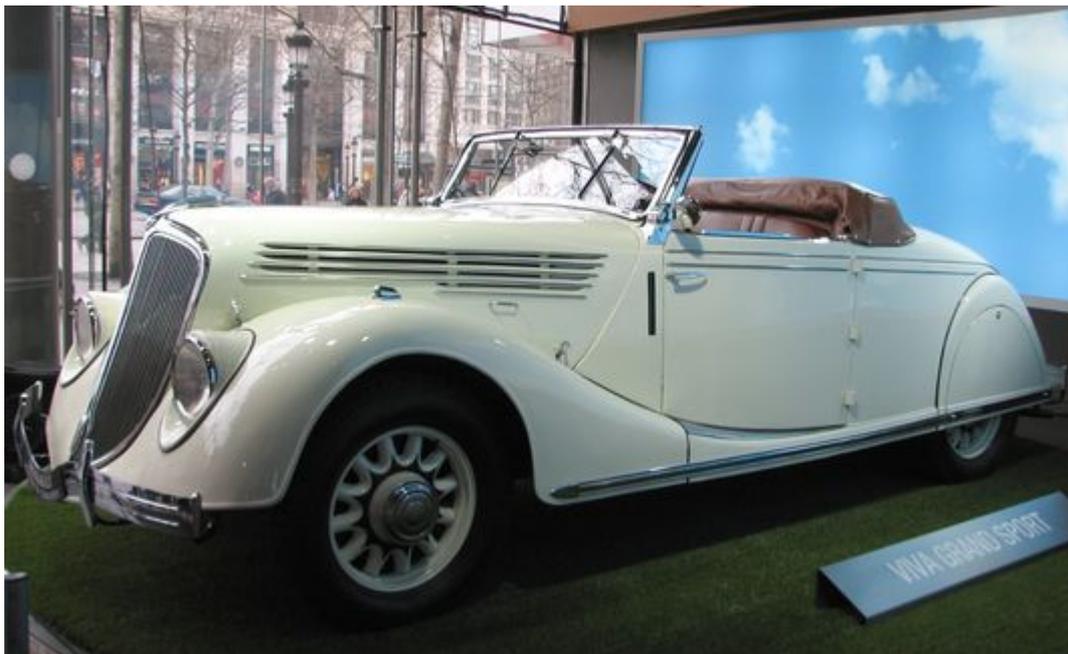
Présentée pour la première fois au grand public en 1934, la Renault Viva Grand Sport se distinguait, à l'époque, par ses lignes aérodynamiques. Renault

Dès 1935, le V6 voit sa cylindrée **passer** à 4 085 cm<sup>3</sup> pour 95 ch au régime sénatorial de 3 000 **tours** /minute, propulsant la voiture à la vitesse maximale de 135 km/h. Deux ans plus tard, l'américanisation du style se poursuit avec l'installation d'une calandre « coupe-vent » ou encore l'apparition de cinq ouïes latérales chromées sur le capot.

## Le coup de grâce du Maréchal Pétain

Comme la plupart des autres grandes berlines de luxe françaises, la Viva Grand Sport cessera brutalement sa production à l'été 1939. A la Libération, Renault a très mauvaise presse. Son patron est considéré comme l'archétype du collaborateur et, pour ne rien **arranger**, c'est à bord de la Viva Stella présidentielle de 1939 que le Maréchal Pétain, qui avait un petit faible pour le losange, est

arrêté le 26 avril 1945 à la frontière suisse .



La Viva Grand Sport en version décapotable. Mic (CC BY 2.0)

Les Renault de luxe sont précipitées au mieux dans l'oubli au pire dans l'opprobre. Devenu Régie nationale des usines Renault (RNUR), le constructeur s'active à [honorer](#) sa mission historique - [motoriser](#) la [population](#) laborieuse - et mettra des années à [assumer](#) son passé de marque des élites.

**Lire aussi : [Frégate, la berline maudite de la régie Renault](#) ([/m-voiture/article/2015/09/25/fregate-la-berline-maudite-de-la-regie-renault\\_4771529\\_4497789.html](#))**

Ce n'est qu'à la fin des années 1990, lorsqu'ils décideront de [repartir](#) à la conquête du haut de gamme, que ses dirigeants oseront [faire](#) ouvertement référence à l'ère de l'avant-Régie. Une période qui, aujourd'hui, génère une certaine nostalgie parmi les incondtionnels de Renault. Dans les mois qui précéderent l'annonce du patronyme de la future grande berline Talisman, le bruit courut que ce modèle pourrait [être](#) baptisé VivaStella. La firme, qui assure ne jamais [avoir](#) caressé une telle hypothèse, a tout de même concédé un clin d'œil aux fervents des Renault des années 1930. Sur certains modèles de la gamme actuelle, il est notamment possible de [programmer](#) une sonorité moteur reproduisant artificiellement, via les haut-parleurs, celle d'une antique Viva Stella.

**Quelques tours de roues de la Viva Grand Sport**