

Dossier de Presse

1^{er} février 2018



Depuis 120 ans, Renault facilite la vie de ses clients

En proposant des solutions toujours plus innovantes, Renault réinvente l'usage de l'automobile. De la conduite intérieure à l'invention du monospace, les véhicules Renault simplifient et améliorent la vie des passagers. Renault s'adapte aux besoins de chaque époque et répond aux nouvelles attentes de ses clients.

À l'occasion du Salon Rétromobile 2018, Renault expose vingt véhicules anciens qui illustrent et célèbrent 120 ans d'innovations pour toujours plus de simplicité.

Renault Type A - 1898

Tout commence en 1898, avec la Type A, premier véhicule Renault. À bord de sa voiturette, Louis Renault gravit la pente de la rue Lepic sur la butte Montmartre. Grâce à son innovante boîte de vitesse munie d'une prise directe et de son moteur avant, la Type A présente toutes les caractéristiques de l'automobile moderne. Les spectateurs de la rue Lepic, séduits par la simplicité de la conduite et la légèreté de la voiturette, passent commande. La Type A lance la société Renault Frères grâce à l'audace et l'innovation de Louis Renault.



Renault Type B – 1899

Soucieux du confort de ses clients, Louis Renault lance la Type B, souvent considérée comme l'une des premières automobiles avec conduite intérieure de l'histoire. Bénéficiant des caractéristiques de la Type A (boîte de vitesse à prise directe, transmission par arbre), la Type B gagne en puissance. Grâce à sa carrosserie fermée, les passagers ne sont plus exposés aux intempéries et peuvent enfin se passer de leur fourrure auparavant indispensable pour se protéger du vent, de la pluie et de la neige.



Renault Type BD Fourgon Postal - 1909

Conçu originellement pour moderniser le parc des antiques omnibus à chevaux, la Type BD devient le premier trois tonnes de la marque. Sa transmission par arbre à cardans et son nouveau châssis BD font de ce modèle un poids lourd fiable et résistant. Le véhicule est plébiscité par les professionnels qui vont à la rencontre du client pour proposer leurs offres et leurs services. Le modèle exposé, un fourgon postal, permet le transport du courrier et sa distribution. Il facilite le quotidien des clients et du receveur, grâce à un comptoir d'accueil protégé.



Renault Type AG1 - 1910

La Type AG1 est le premier taxi parisien. Simple et robuste, l'AG1 permet de transporter les voyageurs qui peuvent aussi profiter du beau temps grâce à sa cabine décapotable innovante. En 1914, la Type AG1 sera rebaptisée le « taxi de la Marne » pour sa participation à l'effort de guerre. Elle est utilisée pour transporter les soldats jusqu'au front de la Marne. Pratique d'entretien et spécialement étudiée pour les besoins des flottes, la Type AG1 contribue au succès international de Renault.



Renault Type KJ1 - 1923

Après la Première Guerre Mondiale et l'effort de guerre, il est nécessaire de répondre aux nouveaux besoins de la population. La Type KJ1 contribue à la démocratisation de l'automobile dans les années 20. Modèle d'entrée de gamme, elle conjugue des prestations techniques de qualité (démarreur électrique, boîte de vitesse à trois rapports...) avec l'accessibilité. Elle est proposée dans plusieurs carrosseries : version trois places en « trèfle », conduite intérieure, décapotable et torpédo pour satisfaire un grand nombre de clients tout en restant abordable.



Renault Type PR - 1927

A mi-chemin entre grosse voiture et utilitaire, ce véhicule donne naissance à un autocar léger de dix places assises. La plupart du temps, ces petits autocars sont affectés au service de navette entre les hôtels et la gare pour transporter les touristes ou les curistes voyageant en chemin de fer. Ainsi ces véhicules contribuent à la mobilité, à une époque où la propriété automobile est encore limitée. Sa vitesse maximale est de 65 km/heure.



Vivastella - 1929

Au début des années trente, la terminaison « Stella » devient synonyme de finition haut de gamme. La Vivastella est une voiture d'exception qui plaît beaucoup à la bourgeoisie naissante et notamment aux notables grâce au classicisme de sa ligne et à sa discrétion. Modulable, elle peut accueillir jusqu'à sept personnes. Les garnitures de velours et les draperies de qualité qui ornent l'intérieur du véhicule assurent un confort haut de gamme aux passagers. Avec sa calandre dotée d'une étoile à cinq branches restée célèbre et son élégance, la Vivastella est la plus luxueuse des six cylindres Renault.



Juvaquatre - 1937

La Juvaquatre est le premier modèle à carrosserie tout acier de Renault. Élégante et moderne, elle est d'abord déclinée en modèle berline quatre portes. Cette version est appréciée par les familles aux revenus modestes qui peuvent aisément tenir à cinq et même étendre leurs jambes ! Après la Seconde Guerre Mondiale, la Juvaquatre évolue en utilitaire et sert aux commerçants, aux services publics ou encore aux artisans. Grâce à sa consommation économique et sa maniabilité qui rend la conduite facile et agréable, les marchands peuvent effectuer de longues distances pour livrer leurs clients.



4 CV - 1947

Après la Seconde Guerre Mondiale, il est temps de remettre la France sur les routes. A ce titre, la 4 CV symbolise la voiture de la liberté. Plébiscitée par les ouvriers, les commerçants mais aussi les sportifs, elle touche tous les publics et toutes les générations. Son slogan : « 4 portes, 4 places, 4 chevaux » exprime ce qui la rend si populaire : son habitabilité exceptionnelle grâce à un plancher plat et à un moteur à l'arrière. Simple et jolie, la 4CV contribue à la démocratisation automobile de l'après-guerre. Vendue à plus d'un million d'exemplaires grâce à un nouveau processus d'industrialisation, la 4CV fait partie du patrimoine automobile national.



Colorale - 1950

La Colorale est, sans doute, le premier SUV de Renault et de l'histoire automobile moderne. Véhicule robuste, vaste et fonctionnel, la Colorale pratique tous les terrains et rend service aux artisans, commerçants et agriculteurs. Sa surélévation et son marchepied escamotable facilitent le chargement. Pour s'adapter à chaque situation, elle est disponible en plusieurs versions : Prairie, taxi, fourgonnette, pick-up, plateau bâché.



Estafette - 1959

L'Estafette est le premier modèle Renault avec une traction-avant. Ce véhicule utilitaire facilite le chargement et le déchargement grâce à ses portes latérales coulissantes et sa surface de chargement plate. L'absence de capot permet par ailleurs une visibilité accrue qui améliore la sécurité. Déclinée en plusieurs versions, l'Estafette s'adapte à une clientèle diverse, du glacier au voyageur adepte du camping-car.



Renault 4 - 1961

La Renault 4 succède à la 4 CV. Son plancher plat, sa banquette arrière rabattable et sa cinquième porte en font une voiture astucieuse et polyvalente. Celle qu'on surnomme « la voiture blue-jean » a une tenue de route extraordinaire. Son entretien est facilité grâce à la suppression des points de graissage et un circuit d'eau scellé. Fort de son succès mondial, la Renault 4 est abordable et polyvalente et répond aux besoins de l'époque.



Renault 8 Gordini - 1964

Amédée Gordini modifie le moteur "Major" de 1108 cm³ qui développe une cinquantaine de chevaux en une mécanique plus puissante. Il le dote d'une culasse à chambres de combustion hémisphériques et d'une alimentation confiée à deux carburateurs double corps permettant alors d'obtenir 95 ch.

La voiture est lancée au Salon de l'Automobile de Paris en octobre 1964. "La Gorde" – bleue avec ses bandes blanches – va gagner sa réputation auprès des amateurs de sport automobile. La même année est lancée la « Coupe Gordini », qui popularise le mythe, confirmant les qualités reconnues à travers un impressionnant palmarès. La Renault 8 Gordini a contribué à la démocratisation du sport automobile.



Renault 16 - 1965

La Renault 16 concentre une foule d'innovations pour le client. Particulièrement confortable pour les grands trajets, de par sa suspension à grand débattement, elle permet aux familles de disposer aussi d'un grand espace de stockage dans le coffre. Au-delà de l'audace architecturale de ce bicorps – la Renault 16 est la première voiture à fond plat avec un hayon – les clients apprécient ses prestations haut de gamme comme les lève-vitres électriques à l'avant, la condamnation centralisée des ouvrants ou la boîte automatique. Pas étonnant qu'elle soit première en 1965 dans le classement des « voitures de l'Année » !



Renault 5 - 1972

La Renault 5, voiture polyvalente par excellence, est autant à l'aise en ville qu'à la campagne. Moderne et dotée d'une forte personnalité, elle favorise l'accession des jeunes et des femmes à l'automobile. Souvent utilisée comme seconde voiture, elle est pratique et sûre. Déclinées dans de multiples versions, en France comme à l'international, les clients sont nombreux à être séduits par ce « supercar ».



Renault 30 - 1975

La Renault 30 est présentée au Salon de Genève en 1975, où sa sortie constitue un véritable événement technologique. C'est la première voiture à traction avant de grande diffusion équipée d'un moteur V6, d'une direction assistée et d'une 5ème porte. Elle joue également la carte de la sécurité en intégrant des solutions d'avant-garde : une structure de caisse spécialement étudiée pour protéger ses occupants dans les configurations de chocs les plus fréquents, des parties avant et arrière conçues pour absorber l'énergie des chocs par déformation progressive. Le modèle présenté, la Renault 30 TX bénéficie de nombreux équipements supplémentaires : garnissage des sièges en velours, volant gainé cuir, condamnation centralisée des portes incluant le hayon arrière et la trappe à carburant, télécommande des portes (PLIP), « Normalur » à deux fonctions - limiteur de vitesse ou régulateur de vitesse électronique.



Renault 9 - 1981

Présentée au Salon de Francfort en 1981, la R9 vient compléter l'offre de Renault sur un segment essentiel du marché européen. Elle s'adresse à une clientèle recherchant une voiture familiale, polyvalente, avec un coût d'utilisation modéré. La Renault 9 inaugure une politique produit véritablement mondiale. Conçue pour le marché européen, ses qualités économiques lui offrent une carrière encore plus internationale à la faveur du 2e choc pétrolier. La R9 sera construite dans toutes les régions du globe, y compris aux Etats Unis sous le nom de Renault Alliance.

La Renault 9 est élue « Voiture de l'année 1982 » par un jury de 52 journalistes européens.



Espace - 1984

En 1984, Renault innove et lance un nouveau segment de véhicules : le monospace. Nouveau concept et icône des voitures à vivre, conçu pour le « vivre ensemble ». L'Espace est modulable à souhait grâce à ses sièges individuels amovibles et interchangeable et permet l'échange et la convivialité. La position de conduite en hauteur, le plancher plat et l'importance du volume à bord fournissent un confort de conduite inédit. Avec l'Espace, Renault anticipe le désir de confort à bord de ses clients. Fort du succès de ce concept, Renault le déclinera ensuite sur les véhicules plus compacts comme Scénic et Twingo.



Twingo - 1992

En 1992, les clients sont conquis par la « bouille » sympathique de ce monospace compact qui bouscule les codes de l'automobile. La modularité de sa banquette arrière coulissante offre un espace intérieur accru. Twingo est ludique et pratique tout en étant attachante et colorée. Le concept est innovant et simple : un seul modèle, une seule motorisation, un seul prix et de nombreuses couleurs flashy.



Scénic - 1996

Premier monospace compact de l'histoire automobile, Scénic est immédiatement adopté par les familles dès sa sortie en 1996. Il garde la préférence des Français pendant de nombreuses années qui sont séduits par sa modularité, ses rangements et l'agrément de vie à bord qu'il procure. Avec Scénic, Renault est l'instigateur d'un nouveau segment qui deviendra rapidement incontournable en Europe.

