

Renault Saviem SG2

Collection Renault Classic



SAVIEM, ou Société Anonyme de Véhicules Industriels et d'Équipements Mécaniques, est une entreprise créée le 23 décembre 1955 par la fusion de la société Latil, des poids lourds Renault et de Somua, sous la marque SAVIEM LRS puis SAVIEM.

Travaillant en étroite synergie, la firme décide dès 1957 de rationaliser dans son usine de Blainville dans le Calvados la gamme de camions qui est trop complexe et hétérogène.

La SAVIEM crée alors la « petite gamme » qui est un catalogue de quatre utilitaires. Le SG2 est le plus diffusé de tous les SAVIEM « petite gamme ».

Sa robustesse, son confort, son économie, et son adaptabilité très facile ont fait de ce fourgon un outil efficace que réclamait la plupart des métiers.

La « Super Goélette » SG2, très appréciée, a été commercialisée de 1965 à 1982, passant progressivement sous la marque Renault.

Le modèle présenté est une réplique d'un véhicule d'assistance course de l'équipe Formule 1 Turbo.



SAVIEM is a company created on 23 December 1955 by the merger of Latil, Renault and Somua trucks under the Saviem LRS and Saviem trademarks.

Working in close synergy, the firm decided in 1957 to rationalize in its plant in Blainville in Calvados the range of trucks that is too complex and heterogeneous.

The SAVIEM creates the "petite gamme" which is a catalog of four commercial vehicles.

The SG2 is the most widely distributed of all SAVIEM "petite gamme". Its robustness, comfort, economy, and easy adaptability made this van an efficient tool that most trades demanded.

The "Super Goélette" SG2, very popular, was marketed from 1965 to 1982, gradually passing under the Renault brand. The model shown is a replica of a racing assistance vehicle from the Formula 1 Turbo team.

Modèle exposé :
Renault Saviem SG2

Année :
1979

Moteur :
4 cylindres
2600 cm³ - 75 Ch

Transmission :
Aux roues arrières
Boîte à 4 vitesses + M.A.

Freins :
Hydrauliques avec
Master-vac

Dimensions :
L : 4,997 m
l : 2,050 m

Poids :
3 700 kg

Vitesse maxi :
110 km/h

Renault Kangoo

Collection Renault Classic

 **Ce Kangoo électrique « première génération » de 2002 a été remis à Ellen MacArthur en 2008 pour son usage personnel sur l'île de Wight.**

Renault conclut un partenariat avec Ellen MacArthur en 2008 pour faire progresser la notoriété du label Renault eco2 en Europe. Renault eco2 est une approche globale qui prend en compte l'ensemble du cycle de vie automobile (depuis la fabrication jusqu'au recyclage en passant par l'utilisation) pour en minimiser l'impact sur l'environnement.

A l'occasion d'une visite au Centre Technique d'Aubevoye et suite à un essai, Ellen MacArthur émet l'idée de pouvoir conduire un véhicule électrique chez elle sur l'île de Wight. Un Kangoo électrique de 2002 ayant eu une première vie chez EDF (bel exemple de recyclage et de développement durable) lui est alors remis pour son usage personnel chez elle sur l'île de Wight. Il réintègrera la collection Renault en 2012.

 **This "first-generation" 2002 electric Kangoo was delivered to Ellen MacArthur in 2008 for her personal use on the Isle of Wight.**

Renault signed a partnership with Ellen MacArthur in 2008 to increase the Renault eco2 label's brand awareness in Europe. Renault eco2 is an overall approach that takes the entire automotive life cycle into account (from manufacturing up to and including recycling, as well as use) to minimise impact on the environment.

During a visit to the Engineering Centre at Aubevoye and following a test drive, Ellen MacArthur put forward the idea of being able to drive a car where she lived on the Isle of Wight. A 2002 electric Kangoo that had a previous life at EDF (a wonderful example of recycling and sustainable development) was given to her for her personal use on the Isle of Wight. It rejoined the Renault Collection in 2012.

Modèle exposé :
Renault Kangoo
Electrique
Ellen Mac Arthur

Année :
2002

Moteur :
Puissance 23 Kw

Autonomie :
Env. 90 km

Recharge :
Prise domestique 16 A

Dimensions :
L : 4,00 m
l : 2,02 m

Poids :
1300 kg

Vitesse maxi :
103 km/h

Renault 5

Collection Renault Classic



Plus qu'une petite voiture pour tous, la Renault 5 est la voiture de chacun.

Bon marché, routière, raffinée ou sportive : elle s'appelle L, LS, TL, GTL, TS, TX, Alpine, Turbo ou Automatic. Voiture d'une décennie, produite de 1972 à 1985 à plus de 5,5 millions d'exemplaires, et vendue sur les cinq continents, la Renault 5 a été le modèle d'une Marque, mais aussi d'une profession puisque bien des concurrents ont lancé a posteriori leur Renault 5. L'originelle est apparue comme la voiture de la crise, puisque seule capable de s'adapter aux conséquences des chocs pétroliers;.

Le modèle exposé est une Renault 5 électrique, présentée dès le printemps 1972 en partenariat avec EDF. Une flotte d'une centaine de ces voitures aurait été produite. La version présentée ici est issue de la seconde mouture (produite entre avril et juin 1974), la 6^{ème} produite sur un total de 13. Stricte 2 places, elle est équipée d'un moteur UNELEC et de 8 batteries de traction de 6 volts unitaire.



More than a simple small-scale car for all, Renault 5 is every person's car.

A reasonably-priced road car that is refined and sporty, with model names L, LS, TL, GTL, TS, TX, Alpine, Turbo and Automatic. Renault 5 was manufactured over a decade between 1972 to 1985, with more than 5.5 million produced and sold across five continents. It was not only the Brand's model, but the industry's as well, since many competitors would later launch their own Renault 5. The original was seen as the car for crises, as it alone was able to withstand the impact of oil shocks.

The displayed model is an electric Renault 5, exhibited starting in the spring of 1972 in partnership with EDF. A fleet of around 100 of these cars were manufactured. The version displayed here originated from the second model (manufactured between April and June 1974), the sixth of thirteen produced. A two-seater only, the car is equipped with a UNELEC engine and eight traction batteries with 6 volts per unit.

Modèle exposé :
Renault 5 Electrique

Année :
1974

Moteur :
UNELEC de type électrique à courant continu de 7,5 kW

Transmission :
aux roues avant

Freins :
tambours à l'avant et arrière

Dimensions :
L : 3,50 m
l : 1,52 m

Poids :
1020 kg

Vitesse maxi :
Env 60 km/h

Renault 4 F4

Collection Renault Classic



La Renault 4 a été un des plus grands succès automobiles mondiaux. Née en 1961, elle a été produite en France jusqu'en 1992 à 8.135.429 exemplaires.

Elle fait réellement partie intégrante des paysages français. Voiture à tout faire, elle a fait le bonheur de la Poste et de la Gendarmerie, des ménagères et des étudiants, des globe trotteurs et des retraités, des vacanciers et des artisans.

C'est sous cette forme de fourgonnette qu'elle a, le plus souvent, séduit ces derniers. Son côté économique à l'entretien, son habitabilité et sa solidité à toute épreuve ont séduit tous les corps de métiers et en particulier les garagistes.

La petite fourgonnette Renault 4 F4 aux couleurs orange et blanche de "Renault Service" est ainsi devenue synonyme de proximité.

Quelques années plus tard, les "Express" Fourgonnette sur la base des Super 5, prendront le relais avant les contemporains "Kangoo".



The Renault 4 was one of the world's greatest automotive successes. Created in 1961, 8,135,429 units were produced in France through 1992.

It is an integral part of the French landscape. A car that did it all, it was much loved by the French postal service and Gendarmerie, housewives and students, globe trotters and retirees, holidaymakers and craftsmen.

The latter were most often won over by its van form. Its low-cost maintenance, its space and sturdiness in any occasion won over all types of professionals, especially mechanics.

The small Renault 4 F4 van in "Renault Service" orange and white became synonymous with proximity.

A few years later, the "Express" van based on the Super 5 took over before the modern "Kangoo".

Modèle exposé :
Renault 4 F4

Année :
1970

Moteur :
4 cylindres en ligne
747 cm³ - 27 ch

Transmission :
Aux roues avant
Boîte 4 vitesses + M.A.

Dimensions :
L : 3,67 m
l : 1,49 m

Poids :
720 kilos

Vitesse maxi :
130 km/h

Renault Type C « laitier »

Collection Renault Classic



Dès 1900, Renault - percevant l'usage – et le marché – que l'on pourrait faire de l'automobile dans le domaine utilitaire ou des services, propose un fourgon Type C en parallèle à la voiturette avec laquelle il vient de finir premier de sa catégorie lors de la course Paris-Toulouse-Paris.

Equipé, comme ses premières voitures, d'un moteur monocylindre De Dion, d'une boîte de vitesses à prise directe et d'un arbre de transmission aux roues arrière entraînées par cardan, le véhicule est doté d'une caisse pour pouvoir bénéficier d'un volume de chargement maximal.

Cette fourgonnette 3,5 CV de 250 kilos de charge utile est le premier véhicule autotracté à usage industriel et commercial.



As early as 1900, Renault – noting the use – and the market – that could be made of automobiles in the utility or service fields, offered a Type C panel van in parallel to the small car in which it finished first in its category in the Paris-Toulouse-Paris race.

Equipped like its first cars with a single-cylinder De Dion engine, a direct drive gearbox and a drive to rear wheel shaft driven by universal joint, the vehicle had a body to benefit from maximum load volume.

This small 3,5 HP panel van with a 250 kg payload was the first self-propelled vehicle for industrial and commercial use.

Modèle exposé :
Renault Type C
« laitier »

Année :
1900

Moteur :
Monocylindre 3,5 CV

Transmission :
Aux roues arrière

Freins :
A câbles

Dimensions :
L : 3,45 m
l : 1,70 m

Poids :
700 kilos

Renault ESTAFETTE

Collection Renault Classic



La première traction-avant de Renault est un petit utilitaire.

Le "père" de l'Estafette, Guy Grosset-Grange, impose cette architecture permettant d'optimiser la capacité de charge.

Il dote également l'Estafette d'un plancher plat, de roues indépendantes, d'un rayon de braquage très court, d'une cabine de type avancée, d'une porte latérale coulissante côté conducteur et d'une autre côté trottoir.

Une version surélevée adopte un toit en polyester stratifié issu des techniques développées par Renault pour le ferroviaire. L'Estafette est présentée au public en septembre 1959. Proposée en fourgon, fourgon rehaussé, plateau bâché, châssis cabine et microcar à 8 places, l'Estafette a également été l'objet de nombreuses adaptations telles que des versions ambulance, marchand, camping car, van...

Lancée avec le moteur Ventoux de 845 cm³ et une charge utile de 600 kg, l'Estafette finira sa carrière avec le moteur type 810 de 1289 cm³. En 1980, après plus de 533 000 exemplaires produits, l'Estafette laisse sa place au Renault Trafic. Le modèle exposé a intégré la Collection Renault en septembre 2008 en prévision du Cinquantenaire de l'Estafette. Cet exemplaire a été trouvé dans un état médiocre et a fait l'objet d'une rénovation complète (carrosserie, mécanique, intérieurs).



Renault's first front-wheel drive car was a small commercial vehicle. The 'father' of the Estafette, Guy Grosset-Grange, used architecture that would optimise the load-carrying capacity.

He also bestowed the Estafette with a flat floor, independent wheels, a very short turning circle, a forward cab and sliding doors on both the driver and pavement sides.

A raised version had a stratified polyester roof that used techniques developed by Renault for the rail industry. The Estafette was introduced to the public in September 1959. Available as a panel van, raised panel van, canvas truck, chassis cab and 8-seater minicar, the Estafette also came in various other versions such as ambulances, shopkeeper vans, camper vans and standard vans. Launched with a 845 cc engine and a payload of 600 kg, the Estafette ended its career with the 1,289 cc type 810 engine. In 1980, with more than 533,000 units produced, the Estafette gave way to the Renault Trafic. The model displayed entered the Renault Collection in September 2008, in anticipation of the Estafette's Fiftieth Anniversary. It was found in poor condition, and underwent a full restoration.

Modèle exposé :

Renault Estafette R2136A
Microcar

Année :

1980

Moteur :

4 cylindres en ligne,
1 289 cm³
43 ch (SAE) à 4500 tr/min

Transmission :

aux roues avant - boîte 4
rapports + MA

Freins :

à tambours sur les 4 roues

Dimensions :

L : 4,09 m
l : 1,78 m
h : 1,95 m

Poids :

1175 kg

Vitesse maxi :

100 km/h



RENAULT
Passion for life

Renault Trafic - Concept Car

Collection Renault Classic



Renault présente au Salon de Bruxelles de 2004 un concept car consacré aux loisirs de plein air et à l'aventure hors des sentiers battus. Trafic Deck'Up rappelle qu'utilité peut se conjuguer avec confort et élégance. C'est un concept simple, astucieux et polyvalent.

Plus court de 180 mm mais plus large de 21 mm que Trafic, Deck'Up adopte une ligne équilibrée et des dimensions étonnantes qui évoquent celles des grands pick-ups américains. Sa garde au sol surélevée, sa transmission 4x4 permanente et ses roues largement dimensionnées expriment ses capacités de véhicules tous chemins. Sa motorisation 2.5 dCi de 135 ch en fait un véritable baroudeur grâce à une vivacité dès les plus bas régimes.

Il est équipé d'une plateforme ouverte. La grande double cabine est équipée de 4 sièges, fixe pour le conducteur, rotatifs à 180° pour les passagers avant et arrière. Les 2 sièges arrière coulissent jusqu'à la partie pick-up ouverte; 2 strapontins latéraux disposés dans la partie Pick Up permettent d'accueillir des passagers supplémentaires. La portière côté passager a une ouverture antagoniste qui, en l'absence de pied milieu, facilite l'accès aux places AR ainsi qu'à la plateforme du Pick Up. L'intérieur est hightech mais simple à l'usage.

Modèle exposé :
Renault Trafic Deck'Up
(concept car)

Année :
2004

Moteur :
2.5 dCi
135 ch à 3500 tr/mn

Transmission :
BVM 6 vitesses

Freins :
À disques sur les 4 roues

Dimensions :
L : 4,60 m
I : 1,925 m



Renault presents, at the 2004 Brussels Motor Show, a concept car dedicated to open-air leisure and adventures off the beaten track. Trafic Deck'Up is proof that practicality can co-exist with comfort and elegance. It's a clever, simple, multi-purpose concept.

Shorter by 180 mm but wider by 21 mm than Trafic, Deck'Up has balanced lines and surprising dimensions that evoke those of the big American pick-ups. Its elevated ground clearance, its permanent 4x4 transmission and its large-sized tyres express its all-terrain capabilities. Trafic Deck'Up. Its 2.5 dCi 135 hp engine makes it a true trail-blazer, coming to life even at the lowest speeds.

It is equipped with an open x-dock. The large double cab is equipped with four seats, fixed for the driver, rotating to 180° for the front and rear passengers. The two rear seats slide up to the open pick-up section, two lateral jump seats, available in the Pick Up section allow for additional passengers. The passenger side door has a rear-hinged door which, in the absence of a B-pillar, makes access to RR seats and the x-dock of the pick-up easier. The interior is high-tech but easy to use.

Renault TRAFIC

Collection Renault Classic



Après Modus en 1994 et Operandi en 2000, Renault explore une nouvelle voie avec un véhicule dédié au transport d'hommes et de femmes d'affaires.

TRAFIC Dataspace n'est ni un minibus haut de gamme, ni un véhicule communicant traditionnel mais bien la rencontre de ces deux concepts. Il puise son fondement dans une architecture inédite, à la fois haut de gamme et personnalisée. Véritable salon « VIP », ce véhicule se veut donc élégant, raffiné mais également fonctionnel. Il embarque à son bord un ensemble de technologies de communication ouvrant de nouvelles perspectives dans le domaine automobile. Renault a ainsi imaginé un véhicule aux prestations à la fois innovantes et technologiques, telles qu'un écran en verre multifonctions utilisant la technologie « sgg PRIVA-LITE » pour rétro-projeter des images.



Following on from Modus in 1994 and Operandi in 2000, Renault explores a new approach with a vehicle designed to transport businessmen and women.

TRAFIC Dataspace is a cross between a top-range minibus and a conventional "communicating" vehicle. It features a new interior layout, which is elegant and refined, but also functional. It carries on board a range of communications technologies which open up new possibilities in the automotive world. Renault's designers have thus conceived a vehicle whose specification is innovative and technology-rich, with features such as a multi-function display screen using "sgg PRIVA-LITE" liquid crystal technology to project images.

Modèle exposé :

Renault Trafic
Dataspace

Année :


2001

Dimensions :

L : 4,80m

Renault Fourgon « 1000 KG »

Collection Renault Classic

 **Le "1000 kg" est le fourgon du renouveau, celui qui va aider commerçants et artisans à retrouver le chemin des marchés, après les sombres années de guerre.**

Après la guerre vient le temps des reconstructions. Le plan Pons s'emploie dès 1944 à déterminer les besoins et distribuer les tâches entre différents industriels. Renault fait partie des sélectionnés pour le programme "1000/1400 kg", et présente en 1945 son nouveau modèle, celui que l'on baptisera "le 1000 kg".. Avec ses grandes roues sur un empattement court facilitant les manœuvres, sa silhouette familière sillonnera les campagnes françaises, livrant le pain ou courant les marchés. Solide et supportant les surcharges, il changera de nom pour Goélette et connaîtra de multiples versions, y compris 4x4 pour le bonheur des baroudeurs. Le "1000 kg" s'effacera discrètement derrière l'Estafette, lancée en 1959.

 **In helping merchants and tradespeople resume normal business life, the 1000 kg van symbolized France's economic recovery after the Second World War.**

In the massive drive to rebuild France after the Second World War, the Pons plan set about determining needs and allocating tasks throughout French industry. Renault was one of the companies selected for the 1000/1400 kg programme, and presented its new model (baptized "the 1000 kg") in 1945. It was designed with robustness uppermost in mind, making exclusive use of tried and tested techniques. Large wheels and short wheelbase made for nifty maneuverability, and the silhouette of the 1000 kg soon became a very familiar sight on the roads of France, on bakers' rounds and in marketplaces throughout the country. This very sturdy vehicle, known for tolerating overloads without flinching, would eventually change its name to Goélette. Very many versions were made, including a four-wheel-drive version. It was eventually superseded by the Estafette, in 1959.

Modèle exposé :
Renault Fourgon Type
206 C1
« 1000 kg »

Année :
1947

Moteur :
4 cylindres en ligne
2 383 cm³ - 48 ch

Transmission :
aux roues arrière
boîte 3 rapports + MA

Freins :
Tambours sur les quatre
roues

Dimensions :
L: 4,54 m
l : 1,93 m

Poids :
1730 kg

Vitesse maxi :
env. 85 km/h

Renault 4

Collection Renault Classic



« La voiture blue-jean », cette nouvelle philosophie de l'automobile développée par le visionnaire Pierre Dreyfus, PDG de Renault, donna naissance à la mythique Renault 4, voiture aux multiples facettes aussi à l'aise à la ville qu'aux champs ou sur pistes depuis + de 50 ans.

Apparue en octobre 1961, la Fourgonnette ne manque pas d'atouts : capacité de charge de 300 kg, volume de près de 2 m³, barres de torsions renforcées pour la suspension arrière, porte arrière - battante et vitrée - s'ouvrant de droite à gauche pour faciliter, côté trottoir, l'accès au plan de chargement.

Mais l'originalité du véhicule sera son panneau bombé relevable et amovible qui empiète sur le toit et grâce auquel on peut placer dans la fourgonnette des objets encombrants en hauteur... y compris une girafe si on en croit les publicitaires !

Cette trappe de pavillon, exclusivité Renault, connue sous le nom de "girafon", sera reprise sur le petit utilitaire des années 80/90 : l'Express.

La Renault 4 fourgonnette portera avec fierté, sur les 5 continents, les couleurs d'une infinité d'artisans ou de grandes enseignes.



The "blue jean car", a new vehicle philosophy developed by the visionary Pierre Dreyfus, CEO of Renault, gave rise to the legendary Renault 4 – a multi-faceted car, at home be it in urban environments, on country roads or on race tracks for more than 50 years.

Released in October 1961, the Van did not lack for features: 300 kg load-carrying capacity, a load volume of almost 2 m³, reinforced torsion bars for the rear suspension, and a hinged glass rear door which opens from right to left to facilitate access to the loading bay from the pavement.

But what made the vehicle so original was its adjustable and detachable domed panel which folds back over the roof and allows long objects, including giraffes if you believe the adverts, to be transported in the van.

This roof flap, exclusive to Renault, and known as a "giraffe roof", was to be used on the small commercial vehicle of the 80s and 90s: the Express.

On every continent, the Renault 4 Van would later wear the colours of a multitude of tradesmen and big brands with pride.

Modèle exposé :

Renault 4 Fourgonnette
« Darty »

Année :

1986

Moteur :

4 cylindres en ligne,
1 108 cm³

Transmission :

aux roues avant - boîte 4
rapports + MA

Freins :

disques sur les roues AV
tambours sur les roues AR

Dimensions :

L : 3,65 m
l : 1,5 m
h : 1,71 m

Poids :

710 kg

F1 RS 01

Collection Renault Classic



Au début des années 70, "Renault Gordini" avec l'aide technique de "Renault Moteurs" et l'aide financière du pétrolier Elf, lance « une étude de moteur performant » et développe un moteur V6 Turbo. Il est d'abord destiné aux prototypes Renault-Alpine puis à la Formule 1 Renault.

Après la victoire aux 24 Heures du Mans 1978 avec la Renault-Alpine A 442 B, l'équipe Renault Sport se consacre entièrement à la Formule 1. Elle utilise en 1977, avec un châssis maison RS 01, un moteur turbocompressé d'une cylindrée inférieure de moitié aux moteurs atmosphériques. Malgré ce désavantage, l'équipe Renault va relever le challenge en continuant son apprentissage tant en 1977 qu'en 1978 (4^{ème} place de Jean-Pierre Jabouille au Grand Prix des USA).

Elle remportera le 1er juillet 1979, le Grand Prix de France sur le circuit de Dijon avec Jean-Pierre Jabouille sur RS 11, succès complété par la troisième place de son équipier René Arnoux.



At the start of the 70s, "Renault Gordini", with the technical help of "Renault Moteurs" and the financial help of oil group Elf, launched "a research programme on a high-performance engine" and developed a V6 Turbo. At first it was to be used in the Renault-Alpine prototypes then in Renault Formula 1.

After the victory at the 24 Hours of Le Mans in 1978 with the Renault-Alpine A 442 B, the Renault Sport team dedicated itself entirely to Formula 1. In 1977 it used, with an in-house RS 01 chassis, a turbocharged engine with one cylinder less than half of the normally aspirated engines. Despite this disadvantage, the Renault team would meet the challenge and continue to learn in both 1977 and 1978 (Jean-Pierre Jabouille 4th place in US Grand Prix).

On 1 July 1979 it went on to win the French Grand Prix on the Dijon circuit with Jean-Pierre Jabouille in an RS 11, with third place on the podium going to his team mate René Arnoux.

Modèle exposé :
F1 RS 01 - 04

Année :
1978

Moteur :
6 cylindres en V
turbocompressé
1492 cm³ – 525 Ch
à 10500 tr/min

Transmission :
Aux roues arrière
Boîte à 5 vitesses + MA

Freins :
Disques ventilés sur les
quatre roues

Dimensions :
L: 4,50 m
l : 2,00 m

Poids :
600 kg

Vitesse maxi :
env. 300 km/h

F1 RS 01

Collection Renault Classic



Au début des années 70, "Renault Gordini" avec l'aide technique de "Renault Moteurs" et l'aide financière du pétrolier Elf, lance « une étude de moteur performant » et développe un moteur V6 Turbo. Il est d'abord destiné aux prototypes Renault-Alpine puis à la Formule 1 Renault.

Après la victoire aux 24 Heures du Mans 1978 avec la Renault-Alpine A 442 B, l'équipe Renault Sport se consacre entièrement à la Formule 1. Elle utilise en 1977, avec un châssis maison RS 01, un moteur turbocompressé d'une cylindrée inférieure de moitié aux moteurs atmosphériques. Malgré ce désavantage, l'équipe Renault va relever le challenge en continuant son apprentissage tant en 1977 qu'en 1978 (4^{ème} place de Jean-Pierre Jabouille au Grand Prix des USA).

Elle remportera le 1er juillet 1979, le Grand Prix de France sur le circuit de Dijon avec Jean-Pierre Jabouille sur RS 11, succès complété par la troisième place de son équipier René Arnoux.



At the start of the 70s, "Renault Gordini", with the technical help of "Renault Moteurs" and the financial help of oil group Elf, launched "a research programme on a high-performance engine" and developed a V6 Turbo. At first it was to be used in the Renault-Alpine prototypes then in Renault Formula 1.

After the victory at the 24 Hours of Le Mans in 1978 with the Renault-Alpine A 442 B, the Renault Sport team dedicated itself entirely to Formula 1. In 1977 it used, with an in-house RS 01 chassis, a turbocharged engine with one cylinder less than half of the normally aspirated engines. Despite this disadvantage, the Renault team would meet the challenge and continue to learn in both 1977 and 1978 (Jean-Pierre Jabouille 4th place in US Grand Prix).

On 1 July 1979 it went on to win the French Grand Prix on the Dijon circuit with Jean-Pierre Jabouille in an RS 11, with third place on the podium going to his team mate René Arnoux.

Modèle exposé :
F1 RS 01 - 04

Année :
1978

Moteur :
6 cylindres en V
turbocompressé
1492 cm³ – 525 Ch
à 10500 tr/min

Transmission :
Aux roues arrière
Boîte à 5 vitesses + MA

Freins :
Disques ventilés sur les
quatre roues


Dimensions :
L: 4,50 m
l : 2,00 m

Poids :
600 kg

Vitesse maxi :
env. 300 km/h

Renault COLORALE


Collection Renault Classic

 **En 1950, Renault lance ce qui est, sans doute, le premier S.U.V de l'histoire automobile moderne, avec la gamme Colorale.**

Véhicule surélevé, ne craignant ni les chemins ni les chargements, acceptant de transporter huit personnes ou de se transformer en break tout en bénéficiant d'une mécanique simple et éprouvée, cette voiture joue sur la modularité et vise plusieurs marchés. Carrossée en "Pick-Up" comme ce modèle, elle ajoute une nouvelle corde à sa polyvalence.

Ce dernier est muni d'un marche pieds escamotable qui facilite l'accès à la surface du chargement. Le Pick Up 800 kg s'adresse aux marchés extérieurs et plus particulièrement aux pays chauds. La production des Pick Up Colorale débute en avril 1951.

À partir de 1952, les "Colorale", bénéficient du moteur de la "Frégate", nouveau haut de gamme de la Régie. Une nouvelle version dénommée "434" est dotée d'un système à quatre roues motrices octroyant de réelles capacités de franchissement à la voiture. La gamme "Colorale" s'effacera en 1957.

 **In 1950, Renault launched what was, without a doubt, the first SUV in modern car history, with the Colorale range.**

This is a raised vehicle, capable of dealing with a variety of loads and roads, transporting eight people or transforming into an estate whilst benefiting from simple and tried mechanics, playing on its modular layout and targeting several markets. With a "pick-up" style body design, such as this model, it adds a new string to its bow.

The Colorale pickup was equipped with a retractable running board for easy access to the loading surface. The 800 kg pick-up was aimed at foreign markets, and particularly those in hot countries. Colorale pickup production began in April 1951.

From 1952, the Colorales were benefiting from the same engine as the Frégate, Renault's new top of the range vehicle. A new version called the "434" was equipped with a four-wheel drive system, giving the car real off-road capability. The Colorale range was withdrawn in 1957.

Modèle exposé :
Renault Colorale
Pick-up

Année :
1952

Moteur :
4 cylindres 2,1 L
58 Ch à 2800 t/mn

Transmission :
Aux roues arrière
Boite 4 vitesses + M.A.

Freins :
A tambours sur les 4 roues

Dimensions :
L : 4,38 m
l : 1,82 m

Poids :
1460 kg

Vitesse maxi :
100 km/h

Renault TYPE MH


Collection Renault Classic

 Renault lance ce 6 roues au début des années vingt, pour traverser le Sahara et faciliter ainsi la communication entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale Française. Il ouvre la voie des grandes aventures africaines avec plusieurs expéditions entre 1923 et 1925.

Entre l'Algérie et l'Afrique Occidentale Française, le Sahara constitue une barrière que le chemin de fer n'a pas franchie.

Fin décembre 1923, le 6 roues rallie Touggourt à Tozeur en deux jours. Dans la foulée, l'expédition Gradis-Estienne effectuée en janvier 1924 la jonction Algérie-Niger.

Le 15 novembre 1924 débute la traversée de l'Afrique, de Colomb-Béchar au Cap ! Le trajet est effectué le 3 juillet 1925, après avoir dépassé la mission Citroën Centrafrique. Une aventure exceptionnelle de 23 000 km au cours desquels ils auront traversé 35 rivières en pirogue et construit ou aménagé 129 ponts.

 Renault introduced this six-wheeler type MH at the beginning of the 1920s with a view to crossing the Sahara Desert and thereby facilitating communications between Algeria and French West Africa. It paved the way for the African expeditions that were organised between 1923 and 1925.

Between Algeria and French West Africa the Sahara was a barrier that railway tracks had not yet crossed.

At the end of 1923 the first mission was accomplished – an overland drive from Touggourt (Algeria) to Tozeur (Tunisia) in two days. Hard on its heels the Gradis-Estienne expedition in January 1924 linked Algeria to Niger. On November 15, 1924 started set out to cross Africa from Colomb-Béchar (a town in Southern Algeria) to Cape Town! They arrived in South Africa on July 3, 1925, having overtaken the Citroën Centrafrique on the way. It was an extraordinary feat: 23,000 kilometres during which they crossed 35 rivers in dugout canoes and built or rebuilt 129 bridges.

Modèle exposé :
Renault Type MH
« 6 roues »

Année :
1924

Moteur :
4 cylindres en ligne,
2 120 cm³

Transmission :
aux deux essieux arrière
boîte 3 rapports avec
démultiplicateur à deux
positions + MA

Freins :
tambours sur les quatre
roues arrière

Dimensions :
L: 4,28 m
l: 1,92 m

Poids :
1340 kg

Vitesse maxi :
env. 50 km/h

Renault TYPE LO

Collection Renault Classic

Renault a largement exploré les gammes d'utilitaires. Cette autopompe de lutte contre l'incendie en témoigne.

D'abord équipés de pompes à bras, les véhicules d'incendie bénéficient après la première guerre mondiale de pompes entraînées par moteur thermique qui permettent enfin de lutter plus efficacement contre les flammes, grâce à un débit et une pression supérieurs.

Dans un second temps est lancée l'autopompe légère. La pompe "Râteau" centrifuge qui l'équipe permet de puiser l'eau jusqu'à une profondeur de 4,80 m et de l'envoyer à 60 m de haut, avec un débit de 80 m³/h. Renault complètera au fil des ans sa gamme de produits de lutte contre l'incendie. La seconde guerre mondiale mettra un terme aux productions intégrées mais Renault restera un fournisseur important auprès des firmes spécialisées.

Renault was extensively involved in utility vehicles, typified by this fire engine.

The earliest fire pumps were hand-operated, but after the First World War Renault introduced pumps driven by an internal combustion engine. Higher flowrate and higher pressure made for much more efficient firefighting.

The next step would be to develop a light fire engine, fitted with a centrifugal pump that could draw water from a depth of 4.80m and achieve flowrates of up to 80 cc per hour with a head of 60m. Renault would continue to extend its range of firefighting equipment over the years. Production of Renault-branded fire engines was eventually wound down with the outbreak of the Second World War, though Renault would remain a major supplier to companies specializing in the manufacture of firefighting equipment.

Modèle exposé :
Renault Type LO
Camion Pompier

Année :
1926

Moteur :
4 cylindres en ligne,
2 120 cm³

Transmission :
aux roues arrières
boîte 3 rapports + MA

Freins :
sur les quatre roues

Dimensions :
L: 4,10 m
l : 1,70 m

Poids :
2000 kg

Vitesse maxi :
env. 100 km/h

Renault Type PR

Collection Renault Classic



Louis Renault s'est rapidement intéressé aux autobus et autocars puisqu'un des premiers autobus Renault a été livré à la Compagnie Générale des Omnibus dès 1909 !

En 1911, les premiers autobus à carrosserie décapotable ont été produits. Ils pouvaient accueillir 15 personnes assises, transportées dans une sorte d'immense voiture mue par un quatre cylindres de 14 CV.

En 1925, des cars torpédo étaient également mis en service pour les transports de personnes en montagne, là où le train ne pouvait accéder. La même année, les premiers bus parisiens équipent la STCRP (Société de Transports en Commun de la Région Parisienne). Le "PN », le "PY", le "TN« lui succéderont, qui équiperont le réseau parisien mais aussi ceux de Marseille, Strasbourg ou Nice par exemple. Puis viendra le "PR« , exemple de mix entre grosse voiture et utilitaire permettant de donner 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 curistes voyageant en chemin de fer.



Louis Renault quickly became interested in buses and coaches, with one of the first Renault buses being delivered to the "Compagnie Générale des Omnibus" as early as 1909!

In 1911, the first convertible buses were produced. They had seats for 15 people, transported in a kind of huge car moved by a 14 hp four-cylinder engine.

In 1925, "torpedo" coaches were also put into service to transport people in mountainous regions where the train could not reach. In the same year, the first Paris buses would equip the STCRP, the Paris transport authority. It would be followed by the "PN", the "PY", the "TN", which would equip the Paris network and also those of Marseilles, Strasbourg and Nice, amongst others. Then would come the "PR", an example of a mix between a large car and a utility vehicle, marking the birth of a light, ten-seater coach. Most of the time these small coaches were used as shuttles between hotels and the station to transport tourists or people taking the waters at spas.

Modèle exposé :
Autocar PR

Année :
1927

Moteur :
4 cylindres

Transmission:
Aux roues arrière
Boîte 4 vitesses + M.A.

Dimensions
L:5,50 m
l: 1,90 m

Poids :
2360 kilos

Nb de places assises :
10

Vitesse maxi :
65 km/h