

Primaquatre SAPRAR

Salon de Genève 1939, un élégant cabriolet Primaquatre est présenté sur le stand Renault. Il sera rapidement suivi d'une version roadster. Quelques mois plus tard, l'entrée en guerre de la France mettra prématurément fin à la carrière commerciale de ces 2 versions.

Depuis novembre 1938, le carrossier Pourtout est chargé par la SAPRAR (Société Anonyme Pièces Réparation Accessoires Renault), filiale de Renault, de transformer des Juvaquatre puis (en janvier 1939) des Primaquatre en berlines découvrables. SAPRAR demande alors à Pourtout d'étudier une version cabriolet de la Primaquatre Sport, avec l'aide de son designer Paulin (auteur des lignes des 302 et 402 Darl'mat).

Le cabriolet présenté en mars 1939 sera suivi de très près par une version roadster (portières échanquées et pare-brise escamotable dans la carrosserie). 15 cabriolets et 9 roadsters seront produits avant que la seconde guerre mondiale interrompe la production quelques mois plus tard. Un dernier roadster sera produit en octobre 1945 pour le carrossier Pourtout.

Le cabriolet présenté provient d'une collection privée ; il est le dernier exemplaire survivant à notre connaissance.

Modèle présenté : Primaquatre SAPRAR Cabriolet

Année : 1939

Moteur : 4 cylindres
2.385 cm³ - 48 cv

Transmission : Aux roues arriere
Boite 4 vitesses

Freins : disques à tambours sur les 4 roues

Dimensions : L: 4,25 m
l : 1,80 m

Poids : 1.385 kg

Vitesse maxi : 115 km/h

Renault FUEGO

Collection privée

En mars 1980, les coupés Renault 15 et Renault 17 laissent la place à une nouvelle gamme baptisée Fuego qui vient épauler la berline Renault 18, dont elle utilise la plateforme, en se positionnant comme coupé de grande diffusion.

Rompant avec la classification retenue jusqu'alors basée sur des chiffres, la Fuego affiche son côté international et son dynamisme. Le design est original avec un style évoquant la vitesse tout en offrant des portes très longues pour faciliter l'accès aux places arrières.

La Fuego veut pouvoir conquérir tous les publics et la gamme comprend donc de nombreuses versions, de la TL à la Turbo.

Dès 1982, la Fuego sera commercialisée aux USA, aidée en cela par les accords Renault-AMC. Cette version se distingue par ses pare-chocs, feux et clignotants aux normes US et son équipement spécifique : jantes aluminium équipées de pneumatiques Michelin TRX, toit ouvrant en toile à commande électrique, verrouillage centralisé, climatisation et une étonnante sellerie à losange.

Modèle présenté : Renault Fuego Turbo version USA

Année : 1982

Moteur : Catalysé - 4 cylindres
1.565 cm³ - 107 ch
Injection électronique Bosch

Transmission : aux roues avant
boîte 5 vitesses

Freins : à disques ventilés à l'avant
à tambours à l'arrière

Dimensions : L : 4,46 m
l : 1,69 m

Poids : 1.035 kg

Vitesse maxi : 180 km/h

Renault TYPE BY

Lancée 10 ans seulement après la création de Renault, la Type BY fait partie des pionnières d'une longue lignée de berlines de voyage, véritables salons roulants.

Lancée en 1909, la Type BY met à disposition de ses utilisateurs des technologies leur assurant de pouvoir réaliser de longs trajets dans un grand confort.

Le chauffeur bénéficie ainsi de technologies telles que le lanceur pneumatique (finie la corvée du démarrage à la manivelle), le refroidissement permanent du moteur par thermo-siphon avec turbine, des amortisseurs hydrauliques ou encore une instrumentation centralisée.

Les passagers bénéficient quant à eux d'une cabine de voyage modulable (2 ou 4 places) et au grand confort, où la nacre le dispute à la passementerie. Comble du raffinement, la communication n'est pas oubliée : ils peuvent échanger avec le chauffeur via un tube acoustique et ils disposent d'un compteur kilométrique déporté, leur permettant d'apprécier par eux-mêmes la distance parcourue et la vitesse menée !

110 ans plus tard, cette approche Renault des berlines de voyage, grandes routières offrant confort et volume à leurs passagers, se retrouve pleinement dans le nouvel Espace Initiale Paris !

Modèle présenté : Renault TYPE BY carrosserie Million-Guiet

Année : 1910

Moteur : 4 cylindres
4.398 cm³

Transmission : aux roues arrière
boîte 3 vitesses

Freins : à tambours sur les roues arrière
et sur l'arbre de transmission

Dimensions : L : 4,50 m
l : 1,63 m

Poids : 1.760 kg

Vitesse maxi : env. 90 km/h

Renault TYPE LO

Tout au long de son histoire, Renault a proposé une large gamme 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 reste un fournisseur important auprès des firmes spécialisées.

Modèle présenté : Renault Type LO camion Pompier

Année : 1926

Moteur : 4 cylindres en ligne
2.120 cm³

Transmission : aux roues arrières
boîte 3 vitesses

Freins : sur les quatre roues

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

Poids : 2.000 kg

Vitesse maxi : env. 100 km/h

Renault VIVASPORT

L'appellation Viva apparaît chez Renault en 1927, dans l'euphorie des années folles. Elle sera désormais synonyme de six cylindres. D'abord Vivasix, elle évoluera vers Vivastella et se complètera en 1933 de Vivasport.

Dérivée de la Primastella, La Vivasport reçoit un moteur plus puissant. Ses carrosseries coupés ou cabriolet lui apportent une touche sportive, d'autant plus marquée que l'on entre dans la période où l'aérodynamique va peser sur le style des carrosseries. Calandres et pare-brise s'inclinent alors que les lignes s'effilent vers l'arrière.

La Vivasport est une voiture élégante mais également brillante pour l'époque. Un essai de « La Vie Automobile » de 1935 rapporte avoir couvert le trajet de Sèvres à Bayonne, soit 724 km, à presque 100 km/h de moyenne, « sans même l'écrasement d'une poule, ni l'observation d'un gendarme ». C'est tout dire !

Modèle présenté : Renault Vivasport YZ4

Année : 1935

Moteur : 6 cylindres en ligne
3.665 cm³ - 80 ch

Transmission : aux roues arrière
boîte 3 vitesses

Freins : à tambours sur les 4 roues

Dimensions : L : 4,76 m
l : 1,75 m

Poids : 1.800 kg

Vitesse maxi : env. 130 km/h

Renault FLORIDE

Ses coloris modernes - vert d'eau, bleu Hoggar ou bronze métallisé - et son parrainage par Brigitte Bardot sont des gages de succès ; la Floride séduira toutes les catégories de clientèle.

Equipée initialement du moteur Ventoux de 845 cm³ et d'une boîte trois vitesses (quatre en option), elle est proposée en trois versions : coupé rigide, cabriolet et cabriolet convertible en coupé grâce à un pavillon amovible sans démontage de la capote.

En 1962, apparait la Floride S avec l'adoption du moteur destiné à la nouvelle Renault 8. Elle en profitera pour se voir greffer des freins à disques sur les quatre roues. Elle deviendra Caravelle en 1963 en gardant la même mécanique mais en se déclinant désormais sous la forme d'un coupé 2+2.

Modèle présenté : Renault Floride Type R1092

Année : 1961

Moteur : 4 cylindres en ligne
845 cm³ - 40 ch

Transmission : Aux roues arrière
Boîte 4 vitesses

Freins : À tambours sur les 4 roues

Dimensions : L : 4,26 m
l : 1,58 m

Poids : 780 Kg

Vitesse maxi : 125 km/h

Renault TORINO

Dans les années 50, l'Argentine souhaite développer une industrie automobile dans son pays. Elle se tourne alors vers les Etats-Unis, notamment le constructeur Kaiser, qui crée en 1956 sa filiale argentine Industrias Kaiser Argentina (IKA).

En 1959, Renault signe un accord avec IKA pour la production de la Dauphine et entre minoritairement au capital de la firme argentine. Mais IKA réfléchit à une voiture 100 % argentine. C'est ainsi que naîtra la Torino en 1966. Basée sur une Rambler American, elle possède un dessin original et est disponible en berline ou coupé.

La Torino s'installera durablement dans la gamme Renault, au milieu des Renault 6 et Renault 12 désormais produites en Argentine, et ce jusqu'en 1982. Les Argentins la considéraient comme LA voiture argentine par excellence. Renault la positionna sur le marché comme une voiture de luxe. Elle eut des clients célèbres, comme Fangio, Léonid Brejnev ou Fidel Castro.

En 1970, Renault prend le contrôle total d'IKA, qui deviendra Renault Argentina en 1975.

Modèle présenté : Renault Torino

Année : 1972

Moteur : 6 cylindres en ligne,
3,8 l
155 ou 176 ch

Transmission : L : 4,74 m
l : 1,8 m

Freins : À tambours sur les 4 roues

Dimensions : L : 4,26 m
l : 1,58 m

Poids : 1.070 kg

Vitesse maxi : 175 km/h

Renault 12 BREAK

Lancée comme berline familiale destinée à succéder à la populaire Renault 8, la Renault 12 rapidement déclinée en break, exploitant ainsi sa conception de « tout à l'avant ».

Elle se transforme également en voiture de course tant en circuit avec la Coupe Gordini qu'en rallyes où elle multiplie les exploits.

Elle va être l'héroïne de quelques performances exotiques. Ainsi, en Argentine, où elle est produite, elle va remporter le scratch de la «Vuelta a la America del Sur» (Tour d'Amérique du Sud) après 30.000 kilomètres abattus en 39 jours avec deux héros, le pilote Jorge Recalde et une berline R12 TL quasiment de série.

Un peu plus tard, Jean-Claude Bertrand décide d'organiser un raid fou qu'il baptise « Côte-Côte » entre Abidjan et Nice. Jean-Claude Briavoine s'y engage avec une Renault 12 break qu'il a fait transformer en 4 roues motrices par Sinpar. Il termine 3ème derrière deux Range-Rover. En 1977, il sera premier au classement toutes catégories.

Modèle présenté : Renault 12 « Côte-Côte »

Année : 1976

Moteur : 4 cylindres en ligne
1.774 cm³ - 150 ch

Transmission : Transmission 4 roues motrices
(procédé Sinpar)
Boite 4 vitesses

Freins : À disques sur les 4 roues

Dimensions : L : 4,40 m
l : 1,63 m

Poids : 990 kg

Vitesse maxi : 180 km/h

Renault CLIO WILLIAMS

Aussi élégante que performante, la Renault Clio Williams porte un nom prometteur. Elle ne décevra pas les attentes.

En mars 1991, à peine un an après le lancement de Clio, Renault présente sa version sportive, la 16S, qui vient prendre la relève de la Renault 5 GT Turbo. En 1993, lui est adjoint une version encore plus musclée : elle portera le nom Williams, qui symbolise la victoire au championnat du monde de Formule 1 l'année précédente de l'écurie Williams-Renault. Les 2.500 exemplaires nécessaires à son homologation sont vite dépassés, tant cette petite bombe est performante et appréciée.

Le moteur 150 chevaux et la suspension durcie lui permettent de dominer les petites sportives du moment. Les résultats ne se font pas attendre, pour les versions Groupe A et N qui offrent à Renault dès 1993 le championnat de France des constructeurs en rallyes. Détail caractéristique, les 3.800 premiers exemplaires de cette auto sont numérotés, sur une petite plaque de tableau de bord : un « collector » dès sa sortie !

Modèle présenté : Renault Clio Williams

Année : 1993

Moteur : 4 cylindres en ligne
1.998 cm³,
150 ch à 6100 tr/mn

Transmission : aux roues avant
Boîte 5 rapports

Freins : disques sur les quatre roues, ventilés à l'avant

Dimensions : L: 3,71 m
l : 1,64 m

Poids : 990 kg

Vitesse maxi : 215 km/h

Renault 5 TX

Longtemps réservé aux véhicules statutaires, le luxe n'était pas offert aux véhicules d'entrée de gamme. Renault a su « casser les codes ».

Après le lancement de la Renault 5 en 1971, d'autres versions ont rapidement été déclinées dont l'économique Renault 5 GTL et la sportive Renault 5 Alpine. Il restait une étape à franchir : celle du luxe.

Quatre teintes chic et exclusives, des selleries de draps de velours épais, un volant cuir, des vitres teintées et électriques pour montrer que rien n'est refusé à cette petite voiture, baptisée Renault 5 TX par référence aux Renault 16 TX et Renault 30 TX. Les ingénieurs lui ont aussi offert le confort de conduite grâce à une direction assistée de série et une boîte automatique optionnelle.

49.352 exemplaires de Renault 5 TX ont été vendus sur 5.3 millions de Renault 5 produites.

Modèle présenté : Renault 5 TX

Année : 1984

Moteur : 4 cylindres en ligne
1.397 cm³ - 59 ch

Transmission : Aux roues avant
Boîte automatique à 3 vitesses

Dimensions : L : 3,53 m
L : 1,52 m

Poids : 795 kg

Vitesse maxi : 142 km/h

Renault NERVASPORT

Une dizaine d'années après les records du monde établis par la Renault 40 CV en 1925, puis 1926 avec un modèle un peu plus profilé, Louis Renault demande à ses services spéciaux de travailler à nouveau sur une voiture de record.

Le moteur sera de série et prélevé sur la chaîne de montage, la caisse sera soutenue par une armature en bois sur un châssis de série et la carrosserie sera spécialement étudiée par un ingénieur spécialisé dans les profils d'avions de course. Le tout sera réalisé par les 4 pilotes sous la responsabilité d'Auguste Riolfo.

La Nervasport qui sert de modèle de référence à cet engin de record associera surpuissance et aérodynamisme.

La voiture et les pilotes tournent sans discontinuer les 4 et 5 avril 1934 sur l'anneau de Montlhéry. Le 5 avril, après 48 heures 3 minutes et 14 secondes de course, la Nervasport franchit la ligne d'arrivée après avoir battu neuf records internationaux et trois records du monde dont un record historique : 8037 km en 48 heures soit 167,445 km/h de moyenne.

Modèle présenté : Renault Nervasport véhicule de records (réplique)

Année : 1934

Moteur : 8 cylindres en ligne
4.825 cm³ - 108 ch

Transmission : aux roues arrière
Boite à 3 vitesses + MA

Dimensions : L : 5,20 m
l : 1,87 m

Poids : 1.600 kg

Vitesse maxi : 170 km/h

Renault RIFFARD

L'ensemble châssis tubulaire et mécanique de la Renault Riffard provient de l'une des deux Guépard à moteur Renault construites par la SER (Société d'Étude et de Recherches) à Paris en 1953 et carrossées par Pichon-Parat.

Après un accident, il est décidé de faire réparer une des deux voitures qui sera habillée d'une carrosserie avec l'objectif de battre le record du monde de vitesse en classe 750 cc. Étudiée et dessinée par Marcel Riffard (aérodynamicien qui travailla pour Caudron-Renault et pour Renault), la carrosserie est profilée à l'extrême et ressemble à une aile d'avion.

C'est lors de sa nouvelle homologation que ce tank prit le nom de Renault Riffard en 1956. La mécanique est composée d'un bloc Renault 4 CV type 662-2 coiffé d'une culasse 1063 à grosses soupapes, accouplé à une boîte de vitesses Claude à 5 rapports.

Acheté à Rétromobile en février 2018, ce véhicule revient pour la première fois sur ce salon après une profonde restauration par l'équipe de Renault Classic.

Modèle présenté : Renault Riffard

Année : 1956

Moteur : 4 cylindres en ligne
748 cm³

Transmission : aux roues arrière
boîte 5 vitesses

Freins : Tambours AV et AR

Dimensions : L : 4,15 m
l : 1,53 m

Poids : NC

Vitesse maxi : NC

Renault 17

L'esthétique est essentielle pour un coupé. La Renault 17 dessinée par Gaston Juchet propose en 1971 une ligne cunéiforme élancée sur la base technique de la Renault 12.

Comment préférez-vous votre coupé ? Familial, discret, largement vitré ? C'est la Renault 15 qu'il vous faut. Si vous souhaitez une carrosserie d'aspect plus sportif, plus extraverti, choisissez la Renault 17, au large arceau apparent, aux jalousies latérales et aux 4 phares ronds.

Par son équipement et ses motorisations, la Renault 17 se positionne plus haut en gamme que sa sœur la Renault 15 et c'est assez logiquement la version TS qui sera la plus vendue, la version TL - ici présentée - étant probablement trop proche sur le plan mécanique de la 15, bien qu'elle représente un compromis équilibré entre les 2 modèles.

La Renault 17 est une voiture importante dans l'histoire de Renault : il s'agit du premier coupé traction avant proposé par la marque et de la première Renault à avoir remporté - dans une version affûtée - une épreuve du championnat du monde des rallyes avec la victoire de Jean-Luc Thérier au rallye Press on regardless aux USA en 1974.

Modèle présenté : Renault 17 TS phase 1

Année : 1972

Moteur : 4 cylindres à carburateurs
1.289 cc - 90 cv

Transmission : Aux roues avant
Boite 4 vitesses

Freins : Disques ventilés à l'avant
Tambours à l'arrière

Dimensions : L : 4,26 m
l : 1,63 m

Poids : 1.015 kg

Vitesse maxi : 170 km/h

Renault PROTOTYPE H

Le lancement de la Renault 16 en 1965 ne comble pas totalement le manque de haut de gamme en France ; il y a la place pour une « super Renault 16 » plus statutaire de par sa taille et sa motorisation.

Renault voit alors très grand et lance l'étude d'un véhicule de près de 5 mètres de long, d'une largeur conséquente d'environ 1,90 mètres et équipé d'un moteur V8 à 90° d'origine Peugeot.

Cette imposante limousine se présente sous forme d'un bicorps au panneau arrière incurvé recouvrant un gigantesque coffre, aux pare-chocs chromés, très enveloppants et intégrés. Il s'agit une propulsion équipée de suspensions à combinés ressorts/amortisseurs.

Le Projet H fut abandonné en 1967 mais les projets 120 et R lui succédèrent et donnèrent naissance en 1975 aux Renault 20 et 30. Cette dernière est alors équipée du moteur V6 PRV issu des accords entre Peugeot, Renault et Volvo.

Modèle présenté : Renault prototype H

Année : 1967

Moteur : 8 cylindres en V
Bloc fonte
2 carburateurs double corps
3.550 cm³

Transmission : Propulsion
Boite 4 vitesses

Freins : 4 roues indépendantes
avec combinés ressorts/amortisseurs

Dimensions : L : 4,90 m
l : 1,88 m

Poids : NC

Vitesse maxi : NC

Nouveau Renault ESPACE

Né en 1984 d'une collaboration entre Renault et Matra, pionnier des monospaces, ESPACE est l'incarnation des « voitures à vivre ».

Écoulé à 1,3 million d'exemplaires depuis son lancement, ESPACE a séduit les familles grâce à sa modularité, sa grande capacité de chargement et ses 7 sièges indépendants.

Pour autant, Renault ESPACE n'a jamais négligé ses performances dynamiques, jusqu'à pousser l'exercice avec le concept ESPACE F1 en 1994 et son moteur 10 cylindres délivrant 820 chevaux. Renault Classic possède d'ailleurs une maquette de ce véhicule.

Renault a présenté en 2015 au Mondial de l'auto la 5ème génération qui a pris les codes du crossover. ESPACE apporte à cette occasion le châssis 4CONTROL à 4 roues directrices, pour une expérience de conduite optimale.

ESPACE a toujours porté la vision du haut de gamme Renault, comme il le fait aujourd'hui dans sa version INITIALE PARIS. Nouvel ESPACE s'enrichit des feux adaptatifs LED Matrix Vision, de l'écosystème connecté Renault EASY LINK et de la première étape vers le véhicule autonome : l'Assistant Trafic et Autoroute.

Modèle présenté :	Nouveau Renault ESPACE INITIALE PARIS
Année :	2020
Moteur :	Blue dCi 200 EDC
Transmission :	Boite automatique à double embrayage EDC 6 vitesses
Freins :	4CONTROL avec amortissement piloté
Dimensions :	L : 4,86 m l : 1,88 m
Poids :	1 811 Kg
Vitesse maxi :	200 km/h