

Renault Fregate



Cette planche de bord appartient à une version Transfluide. Il s'agissait d'un modèle équipé d'une boîte automatique ratée, ce qui ne faisait qu'accroître les insuffisances du moteur.



50

ELLE AVAIT TOUT, SAUF UN MOTEUR

Un carrefor
flanqué d
ciel bas e
aigrettes... Je sui
relevé, l'oreille
un point noir à l
subitement, un
loin, quelque ch
roule bon train
goudron.
La silhouette gr
mate, indéfiniss
de frein, une vo
s'arrête. La poi



agissait d'un modèle
ait qu'accentuer les



AIT UF UN MOTEUR

Un carrefour de deux routes désertes, flanqué d'une ferme abandonnée. Un ciel bas et gris, traversé d'un vent aigrelet... Je suis là, le col de ma canadienne relevé, l'oreille attentive, guettant un bruit, un point noir à l'horizon... Rien ne vient puis, subitement, un vrombissement naît et, très loin, quelque chose surgit. Une voiture... Elle roule bon train et je m'avance sur le goudron. La silhouette grandit, dévoilant une peinture mate, indéfinissable et, dans un grand coup de frein, une voiture au profil inconnu s'arrête. La portière côté conducteur

Elle voulait jouer les grandes bourgeoises mais le sport l'intéressait également. Elle a tout raté.

s'ouvre brusquement et, m'approchant encore, je distingue un homme en salopette qui se glisse vers la place du passager. "Prenez le volant. Elle est à vous pour une demi-heure !..." Je monte, passe la première et embraye... Trente minutes durant, aux côtés d'un étrange compagnon silencieux qui m'indiquera seulement par gestes la



Le profil ne manquait pas d'élégance et trahissait un certain souci aérodynamique.

Elle aurait pu être la BMW française

route à suivre, je vais tenir le volant du prototype d'une voiture qui n'a pas encore de nom officiel mais qui deviendra six mois plus tard la Frégate ! Etonnante aventure, qui donnera un magnifique scoop à l'A.J., le premier d'une longue série...

La Régie nationale des usines Renault avait beau afficher à la fin des années 40 son souci de fournir en premier lieu une voiture populaire, apte à satisfaire les besoins essentiels des automobilistes français, il n'en était pas moins vrai que, depuis la Primaquatre 39/40 (la première Renault à freins hydrauliques et, par conséquent, la première Renault à freiner correctement), les usines de Billancourt n'avaient pas produit de berlines de taille moyenne, capables d'offrir non seulement l'essentiel mais également le superflu.

Dès 1948, l'étude avait donc été lancée d'une "grande" berline et, compte tenu des exigences économiques d'une époque qui ne fleurait pas encore la prospérité, la voiture qui apparut le 30 novembre 1950, jour de la Saint-André, se voulait capable de

concurrencer au moins la Ford Vedette qui occupait avec la 15 Citroën le devant de la scène française.

La carrosserie était totalement nouvelle et il faut reconnaître que les stylistes Renault de l'époque étaient meilleurs que ceux d'aujourd'hui. La Frégate était une très belle voiture aux formes harmonieuses, qui parvenait à concilier un volume habitable important avec une grande élégance et, la mode étant aux formes arrondies, elle offrait au regard des ailes ainsi qu'un pavillon plutôt rebondis, avec un grand coffre, très éloigné des deux volumes actuels.

Le prestige de Mercedes n'ayant pas encore commencé à troubler les esprits, les 4,7 mètres de long de la Frégate avaient de quoi satisfaire les ambitions bourgeoises les plus échevelées. Pourtant, il fallait un moteur pour mouvoir cette merveille et c'est là que les choses se gâtèrent. Le moteur de la 4 CV étant considéré à juste titre comme une réussite, les ingénieurs s'ingénierent en quelque sorte à le reproduire en plus grand et, malheureusement, les résultats ne furent pas conformes à leurs espérances.

En gros, ce malheureux moteur avait à peu près tous les défauts. Il était bruyant, aussi souple qu'un rhumatisant au dernier degré, bourré de vibrations menues (plus quelques autres qui ne l'étaient pas) et, comble de l'infortune, il se trouvait attelé à une boîte de vitesses pas tellement bien étagée,

RENAULT FRÉGATE

- **Moteur :** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1996 cm³. 4 cylindres en ligne 85 x 88. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 60 litres. Rapport volumétrique 6,6. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par pignons. Puissance au frein 58 ch à 4 000 tr/mn. Couple maximum 13,4 mkg à 2 300 tr/mn.
- **Transmission :** Roues arrière motrices par pont suspendu et double cardan. Boîte de vitesses à 4 rapports. Commande sous le volant.
- **Châssis, suspension :** Ensemble monocoque. Suspension avant et arrière à roues indépendantes par quatre ressorts hélicoïdaux et quatre amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet. Barres de torsion stabilisatrices AV et AR.
- **Freins :** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction :** A vis globique et galet tournant.
- **Pneumatiques :** 6,40 x 15 ou 185 x 400.
- **Carrosserie :** Poids à vide 1 200 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 1 559 cm³. Puissance au litre 29 ch. Rapport poids/puissance 22 kg/ch.



Sous le vaste capot, le spectacle n'était pas tellement réjouissant et cette extrapolation du moteur de la 4 CV donna jamais satisfaction.

médiocrement synchronisée et, pour tout dire, désagréable à manipuler. Une bonne part des ennuis du moteur étaient causés par la position de son arbre à cames. Il était bien entendu dans le carter - les arbres en tête étant encore l'apanage exclusif de quelques moteurs à haut rendement - mais, le pignon intermédiaire de distribution de la 4 CV (en céloron) ayant la désagréable habitude de prendre rapidement du jeu et même de perdre ses dents, les dessinateurs du moteur de la Frégate l'avaient tout simplement supprimé, abaissant d'autant l'arbre à cames et, conséquence inévitable, allongeant démesurément les tiges de culbuteurs !... En conclusion, non seulement la distribution était bruyante mais le moteur refusait de tourner très vite et son rendement général était et resta jusqu'à la fin de son existence d'une médiocrité certaine. Une consolation toutefois, entre deux concerts de culbuterie, ce moteur se montrait d'une grande sobriété et sa consommation oscillait entre 11 et 13 litres/100 km., ce qui était mieux que la

Vedette et aussi grande vitesse gourmandise. La Frégate fut propulsion à rotation extrêmement tenu de ses performances Chronométré p Montlhéry à 128 poids vérifié ton n'était pas d'un non plus d'ailleurs remarquable. S 1 996 cm³ deve et même lorsqu 2 141 cm³ en 1 atteint 77 ch jamais vraiment En revanche, le premier ordre e jamais lever le moyennes red fracas, c'est vers et virages à dé l'époque. Hélas



un certain souci aérodynamique.

te qui
de la

lle et il
ault de

s belle
i

able
et, la

offrait
on

, très

encore
4,7

de quoi
es plus

eur
là que

la 4 CV
ne

en
grand

furent

à peu
, aussi

degré,
elques

de
oîte de

RENAULT FRÉGATE

- **Moteur:** Puissance fiscale 11 CV. Cylindrée 1996 cm³. 4 cylindres en ligne 85 x 88. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Contenance du réservoir 60 litres. Rapport volumétrique 6,6. Soupapes en tête. Arbre à cames latéral commandé par pignons. Puissance au frein 58 ch à 4 000 tr/mn. Couple maximum 13,4 mkg à 2 300 tr/mn.
- **Transmission:** Roues arrière motrices par pont suspendu et double cardan. Boîte de vitesses à 4 rapports. Commande sous le volant.
- **Châssis, suspension:** Ensemble monocoque. Suspension avant et arrière à roues indépendantes par quatre ressorts hélicoïdaux et quatre amortisseurs hydrauliques télescopiques à double effet. Barres de torsion stabilisatrices AV et AR.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A vis globique et galet tournant.
- **Pneumatiques:** 6.40 x 15 ou 185 x 400.
- **Carrosserie:** Poids à vide 1 200 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 559 cm³. Puissance au litre 29 ch. Rapport poids/puissance 22 kg/ch.



Sous le vaste capot, le spectacle n'était pas tellement réjouissant et cette extrapolation du moteur de la 4 CV ne donna jamais satisfaction.



La Frégate compta la tenue de route parmi ses principales qualités... jusqu'à l'apparition de la suspension Aérostable qui fut un échec de plus à porter au débit de cette pauvre voiture.

Aussi bien en longueur qu'en largeur habitable, les cotes de la Frégate étaient très satisfaisantes.

LA COTE DE L'EXPERT

C'est sur cette berline « américanisée » des années 50 que Pierre Lefaucheur, premier président de la Régie Renault, trouva la mort. Triste repère historique pour une voiture qui ne laissera pas un souvenir impérissable. C'est une litote...
La cote de Christian Huet: 8 000 à 10 000 F. Tendance à la stabilité.

médiocrement synchronisée et, pour tout dire, désagréable à manipuler. Une bonne part des ennuis du moteur étaient causés par la position de son arbre à cames. Il était bien entendu dans le carter — les arbres en tête étant encore l'apanage exclusif de quelques moteurs à haut rendement — mais, le pignon intermédiaire de distribution de la 4 CV (en céloron) ayant la désagréable habitude de prendre rapidement du jeu et même de perdre ses dents, les dessinateurs du moteur de la Frégate l'avaient tout simplement supprimé, abaissant d'autant l'arbre à cames et, conséquence inévitable, allongeant démesurément les tiges de culbuteurs !... En conclusion, non seulement la distribution était bruyante mais le moteur refusait de tourner très vite et son rendement général était et resta jusqu'à la fin de son existence d'une médiocrité certaine. Une consolation toutefois, entre deux concerts de culbuterie, ce moteur se montrait d'une grande sobriété et sa consommation oscillait entre 11 et 13 litres/100 km., ce qui était mieux que la

Vedette et aussi que la 15 Citroën qui, à grande vitesse, s'avérait d'une sacrée gourmandise ! La Frégate fut sans doute la première propulsion à roues arrière indépendantes à tenir extrêmement bien la route, compte tenu de ses performances, bien entendu... Chronométré par l'AJ sur l'anneau de Monthéry à 128,5 km/h cet ensemble dont le poids vérifié tournait autour de 1 200 kg n'était pas d'une nervosité spectaculaire, non plus d'ailleurs que d'une souplesse remarquable. Son quatre cylindres en ligne 1 996 cm³ développait 58 ch à 4 000 tr/mn, et même lorsque sa cylindrée fut portée à 2 141 cm³ en 1956, et que sa puissance atteignit 77 ch à 4 000 tr/mn, elle ne fut jamais lever le pied, on effectuait des moyennes redoutables, dans un certain fracas, c'est vrai, mais en passant courbes et virages à des vitesses inusitées pour l'époque. Hélas, les lois de la physique ont

pourtant toujours le dernier mot et c'est en dérapant sur une plaque de verglas sur la dérivation de Vitry-le-François que Pierre Lefaucheur, premier PDG de la RNUR, se tua au volant d'une Frégate, après avoir été éjecté par le toit ouvrant (en option). La Frégate eut ensuite bien des malheurs, surtout à partir de 1956, lorsqu'elle fut dotée d'une suspension Aérostable — ressorts + coussins d'air — imaginée par l'ingénieur Grégoire et qui sacrifiait en grande partie la tenue de route à une vision d'ailleurs discutable du confort. La malheureuse voiture eut droit également à la transmission Transfluide, l'une des plus catastrophiques boîtes automatiques jamais conçues, qui trouvait le moyen de se bloquer à froid et de glisser plus qu'outrageusement à chaud. Il y eut également une version Grand Pavois surchargée de chromes aux endroits les plus saugrenus, tout cela pour une voiture qui aurait pu être une Alfa ou, avant la lettre, une BMW française, grâce à l'avance technique qu'elle possédait en tenue de route et freinage !