

# Sur la route

## du Tour

**Best-seller des utilitaires Renault durant les années 1950, le 1 000 kg Renault a été décliné en mille versions ! Fourgons-épicerie, ambulances, mais aussi « paniers à salade » de la police municipale : il a tout connu. Même le Tour de France, qu'il a accompli des années durant revêtu de carrosseries aussi colorées que spectaculaires, comme ce bel exemplaire aux couleurs des célèbres couteaux de Laguiole...**

**A**u lendemain de la Seconde Guerre mondiale, la France a de gros besoins en matière d'utilitaires, camions et camionnettes ayant disparu dans la tourmente. Renault, devenu Régie nationale en 1945, se doit de donner l'exemple et, dès 1946, propose une gamme de camions légers de 1 000 à 2 500 kilos de charge utile. Construits sur un robuste châssis qui permet une variante infinie de carrosseries et d'habillages, et animés par l'incroyable 4 cylindres essence type 85 hérités des Vivaquatre d'avant-guerre – vous savez, le taxi G7... –, ces utilitaires remportent un franc succès, tant auprès des entrepreneurs que des petits commerçants.

### Seul sur le marché ?

Il faut dire que, face à la puissante Régie Renault, la concurrence est bien timide dans ce secteur. Le fourgon Chenard & Walcker, bien conçu mais sous-motorisé, ne risque pas de gêner le 1 000 kg, tandis que Citroën a du mal à imposer son camion U23 qui prend un coup de vieux face au 2,5 tonnes

de la Régie, beaucoup plus moderne avec sa cabine avancée. Pendant ce temps, au quai de Javel, on fourbit les armes et on prépare le génial Type H qui va devenir le « tube » de la firme aux chevrons... D'abord référencé sous l'appellation R206E, le fourgon 1 000 kg est bâti sur une structure bois, comme il était d'usage avant-guerre sur bon nombre de carrosseries. En mars 1950, le type R2060 reçoit une caisse entièrement métallique, mais il faut attendre 1953 pour le voir enfin équipé d'un moteur plus moderne, en l'occurrence le 4 cylindres 2 litres culbuté type 668 monté également sur la berline Frégate. Limitée à 49 chevaux, la puissance du R2065 – nouvelle appellation du 1 000 kg – lui permet d'atteindre pratiquement les 100 km/h en palier. Mais surtout, la robuste constitution de son châssis surdimensionné autorise des surcharges qui n'arrivent pas à faire ployer ses lames de ressort ! Une caractéristique hautement appréciée dans les pays d'outre-mer où le 1 000 kg accomplit souvent une seconde carrière comme « taxi-brousse »...

### Du vélo au couteau !

Beaucoup moins mouvementée, la vie du fourgon Renault restauré par Honoré Durand, fabricant de couteaux à Laguiole ! Sorti d'usine en 1949, comme en attestent ses portes avant du type « suicide », il a été conduit en châssis-cabine directement chez un carrossier dont, malheureusement, le nom n'est pas parvenu jusqu'à nous. Cependant, en observant des photos d'époque prises au cours d'épreuves cyclistes où ce genre de véhicules composait une bonne partie de la caravane publicitaire, on retrouve un exemplaire d'aspect très similaire, carrossé par la maison Teilhol de Courpière. Oui, le carrossier qui, plus tard, produira les Rodeo ! Chose plausible quand on sait que M. Charrois, l'ancien propriétaire, était marchand de cycles à Saint-Chamond, dans la Loire, à une centaine de kilomètres à peine de Courpière. Nul doute que, dans ses belles années, notre Renault a suivi la plupart des épreuves cyclistes, fort nombreuses tout au long des années 1950 – Paris-



Le 1 000 kg Renault fut la silhouette incontournable de la caravane publicitaire des années 1950-1960.



Le compteur octogonal remonte aux Renault d'avant-guerre ! Outre la vitesse (135 km/h !), il indique le niveau de carburant et la charge de la batterie.



Avec sa caisse arrière largement vitrée, le Renault 1 000 kg devient un remarquable véhicule d'exposition.



Fabricant des réputés couteaux de Laguiole, Honoré Durand a acquis ce Renault 1 000 kg pour lui redonner son rôle de camion publicitaire.

### Le Renault 1 000 kg en bref

- Avril 1945 : réception aux Mines du Renault R206E1 « 1 000 kg » : trois versions de carrosseries (fourgon, marchande et sanitaire) tôlées sur structure bois, moteur « 85 » latéral 2,4 litres.
- 1947 : le R206E1 devient le type R2060
- 1950 : caisse entièrement métallique et sens d'ouverture des portes de cabine modifié.
- 1952 : le moteur 1 996 cm<sup>3</sup> de la Frégate remplace le vieux « 85 » d'avant-guerre. Une porte latérale coulissante est proposée en option (Type 2065).
- 1959 : le fourgon 1 000 kg est rebaptisé Voltigeur.
- 1963 : la fabrication du 1 000 kg est définitivement arrêtée et les stocks écoulés sur le millésime suivant.

L'habitacle est des plus spartiates : tôle nue, aucun insonorisant, sièges minces tout juste garnis : le R2060 est avant tout un outil. Mais personne ne se plaignait alors des conditions de travail...



Placé en porte-à-faux avant, le 4 cylindres latéral type 85 provient directement de la Vivaquatre ! Cet héritage d'avant-guerre est également monté sur les premières Colorale.

Nice, Critérium du Dauphiné – et a aussi figuré sur les foires-exposition de l'époque. Et, pendant la semaine, notre homme, agent Peugeot et Flandria, livrait ses cycles et vélomoteurs chargés à l'arrière grâce aux deux vastes ouvertures vitrées. À la recherche d'un véhicule original servant d'enseigne à sa fabrique de couteaux, Honoré Durand en fait l'acquisition en 1995 et lui offre une livrée en rapport avec ses nouvelles fonctions de « camion-sandwich » : « Faute de temps pour le faire moi-même, j'ai confié sa restauration au garage Charles de Laguiole. Il a été entièrement mis à nu, tous les vitrages démontés et la mécanique refaite » commente Honoré qui, par ailleurs, possède une intéressante collection de « petits bolides ». Une nouvelle laque vert clair lui donne un aspect pimpant et, derrière les immenses baies vitrées qui descendent plus bas que la ceinture de caisse, les panneaux explicatifs sur le travail artisanal de la coutellerie sont parfaitement visibles, y compris dans les angles garnis de vitrages incurvés en plexiglas.

### Au balcon !

Mais le plus spectaculaire est sans doute le « balcon » placé à l'extrémité avant du véhicule : une petite plate-forme recouverte d'un plancher d'aluminium strié et une rambarde d'acier chromé, destinée à accueillir les hôtes chargés de distribuer les prospectus aux badauds assemblés pour voir passer les « Géants de la route » ! On est prié de garder l'équilibre ! Un pied sur la plate-forme et me voilà derrière le grand volant à trois branches haut perché, tel un conducteur d'autobus ! Le tableau de bord, tout en tôle, dégage bien le pare-brise plat qui offre une belle visibilité : il faut bien veiller à ne pas perdre les hôtes en route ! Pour l'arrière, il faudra se contenter des deux rétroviseurs extérieurs qui ont remplacé ceux d'un format glace de poche montés à l'origine. Le compteur octogonal, gradué de manière optimiste jusqu'à 135 km/h, nous ramène aux années trente : il est identique à ceux montés sur les Prima,

### RENAULT R 2060 « 1 000 KG » 1949

- Moteur : 4 cylindres essence culbuté type 85, soupapes latérales, compression : 6,4
- Cylindrée : 2 383 cm<sup>3</sup>
- Alésage x course : 85 x 105 mm
- Alimentation : un carburateur Solex de 32
- Puissance : 48 ch à 2 800 tr/m, refroidissement par eau
- Transmission : aux roues arrière
- Embrayage : monodisque à sec
- Boîte : 4 rapports (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> synchronisées)
- Structure : châssis acier type échelle à longerons et traverses
- Carrosserie : cabine en tôle d'acier ; fourgon vitré carrosserie spéciale
- Suspensions : essieux rigides et ressorts à lames semi-elliptiques
- Freinage : à tambours sur les quatre roues
- Longueur : 4,60 m
- Largeur : 1,93 m
- Empattement : 2,66 m
- Voies AV/AR : 1,47 m/1,47 m
- Poids à vide : 1 730 kg
- Poids total en charge : 2 730 kg
- Charge utile : 1 000 kg
- Vitesse : 85 km/h

Celta et autres Vivaquatre, avec un secteur pour la jauge à essence et un autre pour l'ampèremètre. Quelques boutons et tirettes pour le contact et le starter, un comodo identique à celui des 4 CV, et c'est tout pour l'équipement. Et le démarreur, demanderez-vous ? C'est ce bout de ferraille en forme de crochet qui dépasse à la base du capot moteur, au centre de la cabine. Bel antivol pour les non initiés ! Ah ! Il faut une certaine poigne pour l'actionner, mais le quatre cylindres se réveille aussitôt. Comme dirait Coluche, on sait qu'on n'est pas en panne ! Le bruit rugueux du moteur « 85 » emplirait d'autant plus l'habitacle que cette immense cage vitrée fait caisse de résonance !

### La caravane passe !

Autre curiosité, la grille des vitesses inversée : les deux premiers rapports sont décalés à droite lorsque troisième et quatrième sont immédiatement à portée du conducteur. Sans doute les deux vitesses le plus souvent sollicitées lors d'un parcours routier. À vide, le démarrage en deuxième ne pose aucun problème et le Renault s'élance assez vivement, du moins pour son âge. La troisième semble le rapport à tout faire en circulation semi-urbaine et le moteur, assez souple, accepte de reprendre dès 30 km/h. En charge, il faut, bien sûr, souvent rétrograder mais la boîte s'avère étonnamment maniable, beaucoup plus que sur un Citroën H, handicapé de plus par sa boîte trois vitesses... Malgré le poids du moteur placé en porte-à-faux avant, la direction est plutôt douce et offre un remarquable rayon de braquage, bien pratique pour enfiler les épingle dans la montée du Galibier. Allez, quelques coups bien appuyés sur les magnifiques klaxons chromés placés sur le pare-chocs avant, histoire d'attirer les badauds qui tendent les mains vers les hôtes perchés en équilibre instable. Allô, allô, ici la route du Tour ! Le 1 000 kg klaxonne et la caravane passe...

Jean-Paul Decker, texte et photos