

À la recherche d'une nouvelle identité

Depuis sa présentation officielle, au début du mois de mars 1956, jusqu'à sa mise en retraite commerciale en décembre 1967, on ne peut pas dire que la Renault Dauphine ait bénéficié d'une transformation plastique majeure.



C'est sur de véritables documents photographiques retouchés à la gouache que les dessinateurs expriment toutes les modifications possibles. Ici, on pense à aplanir le capot de coffre avant, tout en conservant une nervure centrale mais sans baguette. Cette nouvelle donne génère également une forme nouvelle de chaque côté extérieur des optiques. Une inédite signature Dauphine faite de lettres séparées est installée à gauche de la face avant de l'auto.

Cette attitude est difficilement imaginable dans le paysage automobile hautement concurrentiel d'aujourd'hui. Néanmoins des exceptions demeurent : la Twingo première génération, lancée en mars 1993 et récemment abandonnée, prouve qu'un dessin judicieux peut conserver toute sa pertinence durant de longues années, sans avoir à rougir face aux concurrents. Mais revenons à la Dauphine. Si les versions Ondine proposées en 1961, ou encore Export, profitent d'une finition supérieure, il ne s'agit que de simples détails de finition de carrosserie. Les proprié-
taires de la petite 5 CV désirant sortir d'une certaine



routine esthétique doivent se tourner vers les équipementiers, alors nombreux sur ce juteux marché, au risque de transformer leur voiture en un hymne à la ferblanterie ! Les documents inédits que vous allez découvrir proviennent directement des archives des bureaux de style de la marque. Ils prouvent que les dirigeants de Billancourt ont, à un moment, envisagé une transformation esthétique bien plus sérieuse en faveur de la Dauphine. ■

Patrick Lesueur
Archives Renault

Sur ce document, les phares s'entourent d'un curieux « maquillage » en métal chromé, le monogramme central de la série est conservé, mais la ligne du capot est simplifiée en supprimant, notamment, les deux plis de tôle décoratifs traditionnels. C'est à partir du mois de mai 1957 que la Dauphine reçoit progressivement des roues à voile plein, accompagnées d'un enjoliveur principal sur lequel est montée une pastille en métal doré.



Cette transformation concerne également la partie arrière de la petite 5 CV et elle est signée du dessinateur Michelet – ce dernier est engagé en 1953 par Robert Barthaud qui préside alors aux études des carrosseries ; il s'agit de consolider l'équipe des « créateurs » encore à cette époque très embryonnaire. Cette idée comporte un capot doté d'un relief de tôle central très marqué et une proposition de feux arrière d'une forme plutôt radicale ! On remarque qu'aucune idée nouvelle ne concerne les pare-chocs.

Toujours la même Dauphine photographiée au même endroit, certainement le centre des études carrosserie installé à Rueil, en banlieue parisienne. Encore une fois de l'arrière, car il s'agit aussi de mettre en valeur les idées stylistiques prévues à l'endroit où s'effectue la respiration de la mécanique. Plus question de fentes d'aération verticales, mais d'un élégant montage de quatre tubes chromés intégrant la plaque de police et des feux d'un dessin nouveau. Cette modification semble avoir aussi changé le dispositif d'ouverture monté en production normale.



Voici une étude de face avant qui évoque immédiatement celle de la prochaine Renault 8 lancée en 1962. En effet, la décoration frontale, faite d'une fine baguette et d'un losange décoratif décalé vers la gauche, est grandement similaire. On observe que ce montage oblige à une refonte de la surface et de l'ouverture du capot. Nous ignorons la date exacte à laquelle ces documents photographiques ont été effectués, mais pour mieux situer les choses, rappelons que c'est à partir du millésime 1961 que la Dauphine accueille des feux clignotants ronds sous les phares.

Afficher plus clairement le patronyme du « sorcier » Amédée sur les Dauphine bénéficiant de ses talents mécaniques semble avoir été aussi une piste envisagée. Pour mémoire, la disponibilité de la Dauphine Gordini cesse au mois de décembre 1960, au profit de la nouvelle Ondine Gordini. Une fine baguette en inox souligne les lettres espacées



Les études de facelift concernant la Dauphine sont aussi plus classiquement élaborées par des illustrations sur fond noir mettant uniquement en scène la partie concernée. Celle-ci inclut un changement fort modeste, soit un module chromé à la fonction uniquement décorative installé au-dessus du pare-chocs incorporant le losange maison.



Ce dessin est beaucoup plus énigmatique car il nous pose un certain nombre de questions pour lesquelles nous n'avons pas de réponses fermes. Est-ce que l'on envisage alors de calquer les lignes de la Dauphine sur celle de la Renault 8, ou alors s'agit-il d'une recherche esthétique en faveur de cette dernière ? On observe le décrochement de tôle sous les phares reprenant, d'une manière inversée, la forme supérieure du capot s'étalant jusqu'au passages des roues, ainsi que les flancs creusés de la caisse, où sont installés les clignotants, et le curieux monogramme triangulaire de couleur rouge. Par contre, les pare-chocs demeurent du mode de production courant de la Dauphine.



Voici un montage typique de ces années cinquante fait d'un réseau complexe de barrettes verticales et horizontales de différentes épaisseurs. Le métal brillant étant alors considéré comme un matériau « magique » afin d'enjoliver une carrosserie automobile, avec aussi comme conséquences tous les excès de surcharge possible. Dans le cas présent, cette grille d'aération moteur montant très haut vers le capot, et incluant avec une incontestable habileté la plaque de police, fait plutôt preuve de sobriété.



Cette illustration propose une élaboration de la partie arrière franchement plus osée, qui aurait indubitablement donné à la Dauphine une véritable nouvelle jeunesse. Un dessin à la fois sobre et créatif symbolisant parfaitement la décennie soixante approchante. Bien sûr, ce concept inédit aurait nécessité l'étude d'un outillage de carrosserie original, un coût substantiel qui a sûrement fait reculer les gestionnaires de la Régie pour un modèle en fin de vie. L'avenir étant désormais représenté par la Renault 8 et, surtout, la révolutionnaire traction avant Renault 4 qui démarre sa carrière commerciale en 1962.