

► ESSAI RENAULT FRÉGATE CHAPRON 1959

Le dernier vaisseau fantôme



Navire amiral de la Régie Renault, la Frégate finit par sombrer dans l'indifférence en avril 1960, entraînant avec elle les quelques rares versions spéciales élaborées par les carrossiers Letourneur & Marchand et Henri Chapron. Véritable vaisseau fantôme, voici l'ultime survivant de cette lignée, le dernier cabriolet Transfluide livré par Chapron en 1960...



Si la partie avant de la Frégate est intégralement conservée, le cabriolet Chapron ne manque pas d'élégance.

Rouler en cabriolet au milieu des années 1950, c'est, sans nul doute, afficher un certain désir de paraître. Le marché français, qui se remet tout doucement des privations de la guerre, n'offre que des berlines aussi austères qu'économiques et, pour rouler cheveux au vent, il faut pouvoir s'offrir

une américaine ou une anglaise, toutes frappées par de forts droits de douane. Car, de leur côté, nos constructeurs ne semblent guère pressés de diversifier leurs gammes : Citroën n'a pas jugé bon de refabriquer son cabriolet Traction d'avant-guerre, et Renault, tout en augmentant les cadences de

production de la 4 CV, s'efforce de fiabiliser la Frégate lancée un peu trop hâtivement. Reste aux amateurs de décapotables la 203 Peugeot, la Dyna Panhard ou la Simca Sport, toutes dérivées de modèles populaires, mais dont le tarif assez dissuasif en limite sérieusement la diffusion. À l'autre

Ne vous y trompez pas ! Ce tableau de bord est bien en bonne tôle de Frégate mais Chapron l'a fait décorer en faux bois par un artiste ornementaliste de son atelier.



bout de l'échelle, les quelques carrossiers qui ont réussi à survivre proposent encore à des prix insensés des cabriolets réalisés à l'unité sur des châssis Delahaye, Hotchkiss ou Salmson, des marques qui vont disparaître en même temps que ces derniers artisans. Pendant un temps, Renault envisage de lancer un dérivé plus luxueux de la berline Frégate. Mais la présentation pour le moins prématurée de cette dernière – en novembre 1950, sur fond de guerre de Corée et d'hypothétiques rationnements – et sa commercialisation hâtive, un an plus tard, occupent suffisamment la Régie qui doit, en priorité, faire face aux maladies de jeunesse de son haut de gamme. Tout cela va plomber la carrière du vaisseau amiral de Renault, qui disparaît en avril 1960 dans l'indifférence générale.

Hors série

Cependant, un projet présenté en 1952 par les carrossiers de Sens, Pichon & Parat, éveille l'intérêt à Billancourt. L'année suivante, Renault fait réaliser par Ghia le joli cabriolet Ondine dont les lignes, dues à Luigi Segre, préfigurent celles de la future VW Karmann-Ghia. Mais le prix de revient



Henri Chapron, disparu en 1978, dans sa 92^e année, est le dernier des grands carrossiers français.



Henri Chapron est un carrossier bien de chez nous, comme en témoigne son emblème, le coq gaulois !



Aucun sigle Renault sur ce cabriolet Frégate, mais partout la signature de Henri Chapron !



Le volant est celui de série.



Derrière le volant, une console reçoit les voyants de sélection de la transmission Transfluide.



Le tachymètre de la Frégate a été conservé et jure un peu dans cette ambiance luxueuse.



Dès le lancement de la DS, Henri Chapron prépare des modèles dérivés, comme ce premier cabriolet présenté au Salon 1958.

Prototype sans descendance, ce cabriolet Ondine, sur base Frégate et aux lignes racées, avait été commandé au carrossier Ghia par la Régie Renault.



élevé (et aussi les cadences de production de la 4 CV qui mobilisent toutes les chaînes de montage) font ranger le projet au placard. En fait, la conception et la diffusion des rares Frégate « hors série » seront l'initiative de carrossiers indépendants comme Mignot & Billebault, Pichon & Parat mais surtout Chapron ou Letourneur & Marchand. Ces derniers vont réaliser 69 cabriolets sur commandes spéciales dont certains pour des groupes de presse qui les utilisent pour suivre les épreuves cyclistes comme le Tour de France. De son côté, Henri Chapron produit une cinquantaine de coupés luxueusement aménagés et sept cabriolets, dont cet ultime exemplaire que j'ai devant les yeux. Il fallait certes avoir la fibre patriotique – ou le sno-

bisme fort développé! – pour acquérir, en 1959, un tel modèle facturé par le carrossier de Levallois au prix d'une Jaguar XK150, soit plus de trois fois celui d'une berline Frégate! Patrick Renaud, qui l'a acquis il y a deux ans et lui a fait subir une restauration totale, me montre une lettre de M^{me} Chapron, la veuve du carrossier, authentifiant la voiture. « Elle a été commandée le 12 juin 1959 par M. Th. de Grandchamp, PD-G des Grands Garages Paul Bert, 59, avenue Gambetta, à Auxerre, dans l'Yonne. C'est la toute dernière construite et livrée en 1960 car alors débute la série des DS cabriolets. » Identifiée par le n° 7353 sur la plaque Chapron fixée au tableau de bord, il s'agit de la dernière des trois décapotables dotées des ailes

arrière rectilignes dessinées par Carlo Delaisse, talentueux styliste auteur, entre autres, des coupés Talbot-Lago 4,5 L et 2500, et des éphémères berlines Hotchkiss Monceau et Salmson 2300 GT.

Au chic parisien

D'ailleurs, dans les lignes tendues de cette poupe élégante, on retrouve le dessin de la Citroën 15-6 H spéciale décapotable réalisée par Chapron pour la Présidence de la République en 1957. « Lorsque je l'ai

achetée sur un coup de cœur, elle n'était pas dans un bon état de marche » confie Patrick. « Mécaniquement, j'ai refait le radiateur, les durites, l'allumage, toute la carburation et une partie du train arrière! En restaurant la caisse, Alex Faure, mon carrossier, a trouvé des traces de la peinture d'origine et j'ai décidé de lui rendre son apparence première. Du coup, il a fallu refaire toute la sellerie: sièges, capote et couvre-capote! » Il faut reconnaître que Chapron a tiré un joli parti des lignes équilibrées de la Frégate dont les rondeurs ont rapi-

dement vieilli. Le dessin spécifique des ailes arrière fondues dans la caisse et intégrant un panneau de coffre très épuré démontre un savoir-faire incontestable pour marier des styles apparemment inconciliables. Dans ces deux tons de vert métallisé, la silhouette rondouillarde de la Frégate s'affine et affiche le chic très parisien cher à Henri Chapron. Le carrossier de Levallois a d'ailleurs supprimé tous les « prolétaires » sigles Renault pour y étaler un peu partout sa signature! Et, comme à l'accoutumée, il n'a pu s'empêcher d'ajou-

Remarquez, sous les phares, les gros clignotants bien visibles, et les jantes à rayons Robergel, souvent montées sur les réalisations Chapron.

Récemment refaite par un artisan de la Drôme, la sellerie en deux tons de vert est tout bonnement somptueuse.

Pour justifier la facture, Chapron avait coutume d'orner ses réalisations de nombreux sabots et accessoires chromés.

Transfluide: vraie-fausse boîte automatique

« On ne dérègle pas un flux d'huile » claironne la publicité Renault au lancement de la boîte Transfluide, fin 1957. L'automatisme est à la mode, en cette fin des années 1950, et chaque constructeur français y va de son couplet: embrayages automatiques Ferlec sur les 4 CV et Dauphine Renault, coupleur Jaeger sur la 403 Peugeot, Rushmatic sur les Chambord Simca... Quant à Citroën, il propose l'embrayage centrifuge sur la 2 CV et l'hydraulique se charge de (presque) tout sur la DS. C'est pour répondre à cette dernière que Renault équipe en option la Frégate de la boîte Transfluide: en fait, un convertisseur de couple classique positionné juste en arrière du moteur et alimenté par l'huile moteur. Un embrayage monodisque à sec commandé électriquement fait la jonction entre la boîte et le convertisseur. Cette boîte comporte trois rapports avant et possède des engrenages à axes parallèles et dentures hélicoïdales, et le levier commande directement les baladeurs. On est bien loin d'une vraie boîte automatique telle qu'on la conçoit aux USA ou en Allemagne. Ainsi équipée, la Frégate, déjà peu nerveuse, devient un véritable « veau » qui disparaît en avril 1960...





On peut retrouver dans ce dessin les lignes de la Citroën Présidentielle, livrée à René Coty en 1957, dues au même styliste. Les feux, identiques à ceux des rarissimes sont de véritables pièces de collection.

Hotchkiss Monceau et Grégoire Sport,

Les Frégate Chapron

Tous basés sur la berline, les cabriolets Frégate réalisés par Henri Chapron sont au nombre de six : deux fabriqués en 1956 avec les ailes arrière arrondies de la berline, un autre sorti en 1957 avec de petits ailerons et des vitres de custode. Enfin, en 1958 et 1959, les trois derniers dotés des ailes arrière rectilignes, dont l'ultime n° 7353 de notre essai, seul survivant de cette série (dixit M^{me} Chapron). Par ailleurs, durant la même période, Henri Chapron a carrossé une soixantaine de coaches, toujours sur base Renault Frégate.

ter quantité de baguettes, moulures et sabots chromés qui alourdissent l'auto et plus encore la facture ! À ce propos, il vaut mieux éviter de casser l'un des feux au bout des ailerons : ces pièces d'orfèvrerie n'ont été montées que sur les rarissimes Grégoire Sport et Hotchkiss Monceau sorties du même atelier ! Superbe, la sellerie, refaite en deux tons de vert par la maison Leclerc de Crest, s'assortit parfaitement à la teinte bi-ton de la carrosserie. La confortable banquette avant présente deux dossiers basculant pour l'accès

Largement calculé pour quatre à cinq personnes, l'habitacle du cabriolet Frégate est aussi spacieux que confortable.



aux places arrière qui ne sont pas sacrifiées. La finition présente quelques tics typiquement Chapron, comme ce tableau de bord métallique peint en faux bois par un habile ornementiste. On y retrouve le vide-poches et les instruments de la Renault mais, certainement sur commande spéciale, le bloc-compteur horizontal de la Frégate se voit encadré par deux cadrans circulaires : un compte-tours et un deuxième

tachymètre signé Smiths gradué jusqu'à 180 km/h ! Sous la radio à lampes, afin que nul ne l'ignore, s'étale une fois de plus le nom du carrossier...

Le grand méchant mou...

Derrière le volant, dont la teinte est assortie à la caisse, je remarque la petite console portant les voyants de la transmission Transfluïde. Le sélecteur de gamme,

sur la colonne de direction, permet de choisir une des positions (P pour parking, R pour recul, E pour exceptionnel, N pour point mort, M pour montagne et VR comme ville-route). En fait, cette transmission assez calamiteuse n'est qu'une boîte semi-automatique. En sélectionnant VR, je l'utilise comme une boîte auto, mais je n'obtiens qu'un démarrage d'une mollesse désespérante (dame, on est en 3^e!). Le 4 cylin-



RENAULT FRÉGATE TRANSFLUIDE CABRIOLET CHAPRON 1959

- Structure/carrosserie : carrosserie monocoque acier, cabriolet 2 portes, 4/5 places, réalisée par Chapron
- Moteur : 4 cylindres en ligne longitudinal à l'avant type Étendard, arbre à cames latéral, soupapes en tête, 1 carburateur inversé Solex 32 PCIBT, 80 ch SAE à 4 000 tr/mn
- Transmission : aux roues arrière, boîte Transfluïde 3 rapports avec convertisseur de couple hydraulique et embrayage monodisque à sec à commande électromagnétique
- Direction : à vis et galet
- Freins : à tambours sur les quatre roues
- Suspensions avant et arrière : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux
- Pneus : 165 x 380
- Longueur : 4,80 m
- Largeur : 1,72 m
- Empattement : 2,80 m
- Voies AV/AR : 1,40 m
- Poids : 1 350 kg environ
- Vitesse : 135 km/h



Très classique et monté sur quelques utilitaires Renault, le 4 cylindres Étendard de 2,2 l a reçu quelques éléments chromés.



Ci-dessous, à gauche : le premier propriétaire a curieusement eu envie de faire monter un compte-tours sur la lymphatique Frégate ! Chez Chapron, tout est possible, moyennant finances !

dres Étendard ronfle et gronde (c'est le même moteur que le camion 1 400 kg Goélette !) et la voiture semble patiner lamentablement comme un VéloSolex sous la pluie ! En utilisant la boîte manuellement, c'est « un peu moins pire », mais alors, à quoi sert d'avoir une boîte automatique s'il faut l'utiliser manuellement ? De plus, avec la chaleur, un contacteur d'embrayage électromagnétique placé à côté du bloc moteur refuse tout service et oblige à couper le moteur pour sélectionner les rapports ! Ajoutez à cela l'huile du convertisseur qui se fige par grand froid et vous comprenez pourquoi Renault n'a pas insisté... Malgré cela, le cabriolet Chapron est agréable à vivre et sa tenue de route, son confort comme son freinage irréprochables contribuent à la détente du conducteur qui, une main sur le volant, l'autre sur le dossier, n'a plus qu'à laisser voguer la Frégate à son rythme lymphatique, en savourant le plaisir de se trouver à bord d'une authentique rareté...

Jean-Paul Decker
Photos Christian Bedei