

Le coupé Renault 14

Grâce à des documents inédits
et à la rencontre de son designer,
voici l'histoire secrète
du coupé Renault 14.
Il aurait pu narguer
la Matra Simca Bagheera.

Par Christophe Bonnaud





Le coupé Renault 14

Dans les locaux de Ligier, l'équipe du programme se réunit autour de la maquette mais aussi de Bernard Hanon et tout le staff de Renault pour déterminer, après de savants calculs, quel pourrait être le prix de vente de ce coupé Renault...



Il existe tout un pan de l'histoire de la Renault 14 qui est resté secret. Cette histoire est celle d'un dérivé "break de chasse" extraordinairement innovant pour l'époque, conçu sur la plate-forme technique de la R14 (au positionnement de la roue de secours près) et qui devait être dévoilé un an après la berline, au salon de Genève de mars 1977. Ce projet n'était pas un programme rajouté à la va-vite lors de la genèse de la R14 mais au contraire, un concept étudié dès le 19 juillet 1974. C'est à cette date que la Direction du produit, avec à sa tête Bernard Hanon et François Wasservogel, propose le concept de break de chasse sur base 121, c'est-à-dire sur la base du programme R14 alors en cours d'industrialisation. Il faudra pourtant attendre une bonne année avant que le cahier des charges ne prenne corps, en date du 5 août 1975, alors que la berline R14 est, elle, totalement figée et prête à entrer dans sa phase de présérie. 1975, c'est surtout l'année où les conséquences de la guerre du Kippour prennent leurs réelles dimensions. La Citroën SM à moteur V6 Maserati est l'une des premières françaises à en faire les frais et voit sa production

stoppée, plaçant Guy Ligier qui produisait les derniers exemplaires dans l'expectative. Renault voit justement en Ligier une opportunité de produire son projet break de chasse. Dès le 11 septembre 1975, Guy Ligier est impliqué dans ce projet secret. Le 31 octobre 1975, la première maquette échelle 1/5^e du break de chasse Renault 14 est présentée, suivie le 26 novembre par la première maquette échelle grandeur. Au même moment, les premiers tracés de la planche de bord et études d'habitabilité sont effectués. Officiellement, rien ne filtre de ce projet. Alors que la presse guette l'arrivée de la Renault 14 -qu'elle appelle un temps 'Renault 9'-, elle ignore totalement la genèse de ce produit innovant. En 1976, le 25 mai pour être précis, la berline Renault 14 est dévoilée et surprend par son style novateur. La même année, Renault fourbira un véritable feu d'artifice de nouveautés avec la Renault 5 GTL dotée d'une boîte aux rapports allongés, la Renault 20 (une R30 quatre cylindres...), la Renault 5 Alpine et le restylage des deux coupés 15 et 17. ...



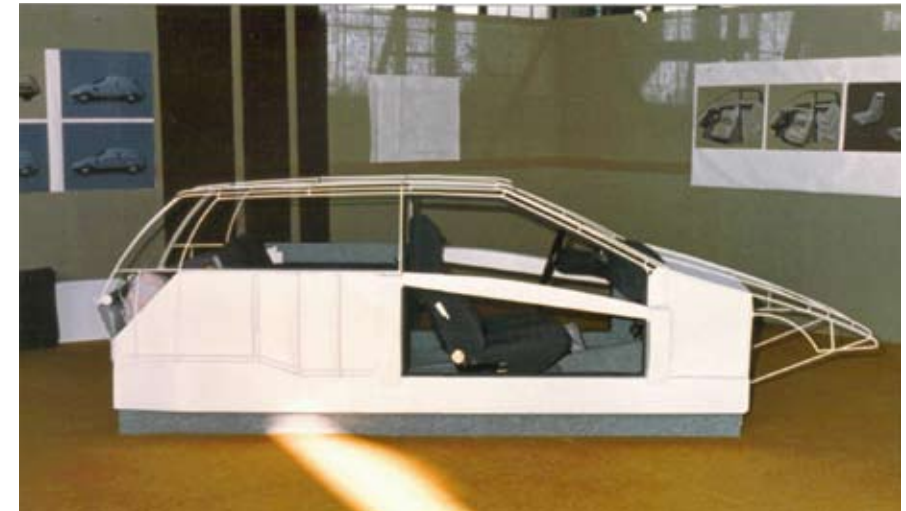
••• Justement, ces coupés conçus sur la base de la Renault 12 avec un essieu arrière rigide sont en ligne de mire directe du projet de break de chasse Renault 14. Pour l'heure, personne ne s'en inquiète vraiment dans l'équipe de développement mais, déjà, dans l'ombre, certains responsables devinent facilement que la nouveauté pourrait tout simplement ridiculiser les deux coupés existants.

Et ruiner leur carrière. Or, les R15 et R17 sont une vraie manne pour le constructeur français, un trésor financier qu'il n'est évidemment pas souhaitable de voir disparaître, d'autant que le projet de break de chasse 121 construit en matériaux composites n'ambitionne pas les mêmes volumes.

Mais pour l'heure, le 21 juillet 1976, le premier prototype roulant de ce sympathique véhicule est révélé à la Direction Générale sur les pistes du centre de recherches Renault de Lardy, en région parisienne. À ses côtés, la maquette d'habitabilité

permet de faire connaissance avec un habitacle chatoyant et, ce qui est relativement nouveau pour l'époque, intégralement modulable. Renault étudie alors dans le plus grand secret son projet VBG (Véhicule Bas de Gamme) avec des habitacles reposant sur le même principe et est au coeur de la genèse de la Renault 2 mort-née qui possédait déjà des intérieurs frais et colorés. Il est possible de s'installer à bord du projet du coupé Renault 14 grâce à ces maquettes, de jauger l'habitabilité, l'ergonomie et de tester le choix des coloris plutôt osés !

Le prototype immatriculé 506 W 03 (le département de l'Allier où sont implantés les ateliers de Guy Ligier) effectue ses premiers tours de roues à cette occasion. Le pilote malmène l'engin sur le difficile circuit routier de Lardy. La voiture est bleue et les seules pièces communes avec celles de la berline Renault 14 encore inconnue du grand public sont les feux arrière. Pour le reste, tout est différent. La peau en •••



Une première maquette d'habitabilité, ci-dessus, permet d'entrevoir le volume habitable plutôt exceptionnel pour un coupé. La solution du break de chasse porte ses fruits, l'enthousiasme est là... Ci-dessous, la maquette trône devant sa rivale, au fond : la Matra Simca Bagheera !

Le coupé Renault 14



*** composite coiffe un concept de break de chasse qui sera d'actualité bien plus tard avec la Volvo 480, première traction avant du constructeur suédois. C'est dire si la Renault est en avance sur son temps. Le museau tout plat, singeant celui d'une Triumph TR7, a demandé l'une des rares modifications architecturales acceptées par le cahier des charges : le déplacement de la roue de secours du compartiment moteur vers le sous-plancher arrière, en plus du réservoir de plus grande contenance et du léger déplacement des chapelles d'amortisseurs. C'est le designer de la berline 121 (la R14) qui se charge également du design du break de chasse.

Robert Broyer a pourtant quitté le style Renault avant même la présentation de la Renault 14. Il faut dire qu'à l'époque, les délais sont bien moins compressibles qu'aujourd'hui puisque le style de la berline est quasiment gelé en 1972, près de quatre ans avant la sortie officielle du véhicule. Robert Broyer a profité de la modification architecturale pour dessiner des optiques rétractables à l'avant. C'est le choix qu'a retenu également Antoine Volanis pour dessiner la Matra Simca Bagheera de 1973, rivale potentielle du projet Renault. Broyer dessine également une ligne de ceinture de caisse plongeante au niveau de la portière avant, exacerbant le ...



Sièges arrière indépendants, coulissants, sièges avant charmarés, confortables... L'intérieur du projet de coupé Renault 14 réutilise toutes les études de Renault sur les véhicules VBG et notamment ces sièges colorés qui seront copiés, plus tard par... la Simca Horizon !



*** thème esthétique retenu pour la berline. Le style de ce prototype autorise un coefficient aérodynamique (Cx) de seulement 0.30, une valeur extraordinaire pour l'époque si l'on veut bien se souvenir que la première berline de série à revendiquer un tel Cx fut l'Audi 100 en... 1982. Alors qu'à Lardy le prototype est déverminé, les responsables de la production commencent à programmer le lancement commercial. Il est prévu une montée en cadence très lente dans les ateliers de Guy Ligier avec, dès le mois de mars 1977, quatre véhicules de présérie, dont deux doivent être utilisés pour la présentation en première mondiale au salon de Genève. Vingt quatre autres véhicules suivent en avril alors que le lancement de la fabrication de série est envisagé pour le mois de mai 1977, un an après la présentation de la berline, à raison de 64 véhicules, 119 en juin, 227 en juillet et 407 en septembre. La commercialisation est alors programmée pour le mois de septembre 1977.

On le sait aujourd'hui, ces 845 breaks de chasse Renault 14 n'ont jamais vu le jour car, à peine le premier prototype a-t-il posé ses roues sur les pistes d'essais, que le programme est subitement arrêté, en octobre 1976. Officieusement, il s'agit de ne pas faire de tort au duo R15/R17 fraîchement restylé. Le projet resté longtemps secret tomba dans l'oubli et la clientèle, avide de ce type de véhicules, optera pour les Matra Simca Bagheera, Ford Capri, Opel Manta ou autre Volkswagen Scirocco. Avec regret, les défenseurs du break de chasse 121 refermèrent leurs dossiers mais Renault ne les oublia pas. Ils se remirent rapidement à l'ouvrage pour élaborer dans la foulée un coupé quatre places, successeur des Renault 15 et 17. Ce projet deviendra la Fuego au style inimitable et pourtant bien moins novateur que le break de chasse 121. On ne refait pas l'histoire mais dans ce cas là, c'est franchement regrettable !



Le coupé Renault 14

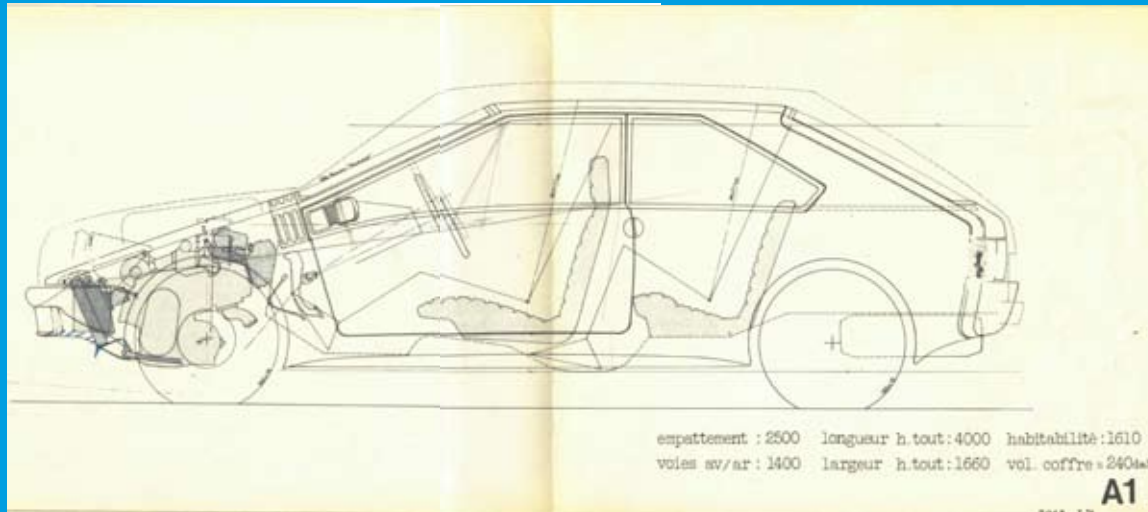
Trois dessins et propositions de Robert Broyer, le designer de la R14 et de son coupé. En dessous, les maquettes des coupés R14 et R15. L'architecture moderne du coupé R14 tranche avec le classicisme de la R15.



Le premier -et seul- prototype roulant de la Renault 14 coupé avait été mis au point par les ingénieurs de Renault et peaufiné par ceux de Ligier F1 ! Autant dire que, d'après les témoins de l'époque, les prestations dynamiques étaient très nettement supérieures à celles des coupés allemands de référence !



Le cahier des charges du coupé Renault 14



Le service des études de planification du produit fait parvenir aux intéressés, le 5 août 1975, le cahier des charges du projet "break de chasse 121" sous l'intitulé "Note n°728". En voici le texte intégral :

Objet du break de chasse 121

-Donner au programme 121 (la future R14 NDA) une image de modernisme, de dynamisme et de confort
-Ajouter à la gamme Renault un produit "pur", "authentique", synonyme de loisir, de détente et de liberté.
-Atteindre une clientèle jusque là hostile à la marque Renault par un véhicule original et sans concurrence.

Objectif de prix et de volume

-A un prix de 35 500 francs (clé en main) on peut prévoir un volume compris entre 15 et 30 unités par jour.
-Rappel : la 121 TS 2 portes

(*) est aujourd'hui à 25 700 francs (prix clé en main)

Description du break de chasse 121

-C'est un produit fin, aérodynamique, vif, évoquant l'évolutivité, la maniabilité, la nervosité.
-Son modernisme ajoute à l'aérodynamisme l'impression de légèreté et de déplacement feutré et silencieux.
-La surface vitrée largement dimensionnée, l'aspect break, doivent évoquer la liberté, le jeu, l'agrément de conduite.
-Le break de chasse est une voiture basse (1.20/1.25 m) large (1.65 m) et relativement courte (4 m). Il est bien campé sur ses roues, qui ne devront pas nécessairement être agressivement sportives.
-Les places avant sont très largement dimensionnées. Le confort du passager, la fonction de conduite sont irréprochables. La position basse sera facteur de sécurité pour le passager et attribut de sportivité et de plaisir de

conduite.

-La planche de bord est très mécaniste. Elle exprime le contrôle, la maîtrise de la conduite plus que celle de la mécanique. Mais elle est aussi rassurante et ne doit pas inquiéter par la multiplication de ses indications.
-Il y a là un paradoxe à résoudre.
-Le break de chasse 121 est une vraie quatre places pour quatre adultes.
On renonce ici à quatre places plus bagages. En usage urbain, petits parcours, week-end, les sièges arrière se reculent aux limites des possibilités offertes par le hayon pour permettre l'installation de deux adultes dans d'excellentes conditions.
-La banquette arrière est composée de deux sièges indépendants. Les dossiers et les distances d'assises sont réglables. Toutes les combinaisons sont alors possibles :

4 adultes très confortablement installés, sans bagages.
3 adultes très confortablement installés + bagages etc.
-Le break de chasse offre aussi deux couchettes.
-Le traité de l'espace intérieur, la forme des sièges, la nature des matériaux doivent également résoudre une contradiction : la voiture doit évoquer la facilité, la simplicité, la détente, la douceur mais elle doit aussi apparaître fiable, robuste, sans souci.
-Les performances privilégient le brio plutôt que la vitesse de pointe.
-Le break de chasse n'est jamais un produit agressif et n'incite pas le pilote à l'agressivité. Les commandes

sont à portée de main, douces et nettes. La conduite est simplifiée. Elle ne demande pas d'apprentissage particulier et refuse l'acrobatie.
Les prestations du break de chasse 121
-Style : moderne, simple, aérée et aérodynamique. La filiation berline 121 et break de chasse doit apparaître clairement, style, traité, appellation.
-Confort : le style étant privilégié, on accepte ici un niveau de confort sensiblement inférieur à celui de la berline 121 si le sacrifice est favorable au style, à l'agrément de conduite, à la maîtrise apparente du véhicule.
-Habitabilité : aménagement de l'espace intérieur, voir plus

haut.
-Performances : vitesse de pointe : 170 km/h.
Accélération du niveau R16 TS/TX soit 1000 m DA inférieur ou égal à 35,5 secondes.
-Equipements : simple, excluant le gadget. Ainsi la qualité, la finition, la précision, la simplicité l'emportent sur le nombre.
-Niveau sonore : faible de préférence mais les bruits seront exploités à l'avantage du produit. Ex : bruit d'échappement. F.Wasservogel "

(*) La 121 TS est la future R14 TS qui ne sortira jamais en deux portes.



En haut, à gauche, la superposition des profils de la berline Renault 14 et de son dérivé coupé. Ci-dessus, le prototype file sur le circuit de Lardy, centre d'essais privé et secret de Renault...