

estafette
LES CAHIERS HISTOIRE ET PASSIONS
1959 - 2009



50^e ANNIVERSAIRE DE L'ESTAFETTE
THE ESTAFETTE'S 50th BIRTHDAY



ADAPTING TO MARKET CHANGES

Renault has always understood the importance of cars. Beginning in 1900, the brand was one of the world's first to introduce the LCV. It then constantly honed its products, coming up with a range of professional vehicles of all tonnages in the inter-war period, particularly during the crisis of the 1930s. Launched in 1959, the Estafette was heir to a long legacy, eventually becoming the multi-purpose vehicle of the post-war boom years.

From 1953, sales departments noticed changes in the expectations of tradesmen and business owners who were purchasing vans of various

kinds : a gap was detected between the 1,000kg van – the first vehicle created under the banner of the state-owned Régie Nationale des Usines Renault in 1945 – and the smaller 300 kg van, a multi-purpose Juvaquatre which later became known as the Dauphinoise.

Aside from the difference in payload, the vehicles themselves were different: the former was solid as a rock, built like a lorry and able to be increased from 1,000 to 1,400kg without a problem. The latter was a modified light car, created just before the war and then revived in late 1945 and undoubtedly better suited to a

troubled economy than to really professional use.

In 1953, the design department began working on a new utility vehicle, with a clear vision dictated by the industrial logic that had allowed Renault to become a mass producer: using as many elements as possible from the up-coming Dauphine, the first pre-production versions of which came out in December 1955. Yet could a utility vehicle be designed with a rear engine? Although the Germans managed it, they produced a flat four-cylinder engine at the cost of a high loading sill which hindered

optimum use. The young industrial design engineer in charge of the project, Guy Grosset-Grange, had the courage to choose the most logical solution: the front engine and traction. These factors freed the rear section of all mechanical components, proving a low and flat loading platform and maximum usable volume – giving customers extra reasons to buy.



1962 > Fourgon au Salon de l'Automobile



Dépliant d'époque illustrant le volume de chargement

S'ADAPTER A L'ÉVOLUTION DU MARCHÉ

Renault a toujours compris l'importance de l'utilisation d'une automobile.

Dès 1900, la marque est l'une des premières au monde à découvrir l'utilitaire léger. Elle ne cesse alors d'affiner son offre pour créer dans l'entre-deux-guerres, et notamment lors de la crise des années 1930, une véritable gamme de véhicules professionnels de tous tonnages. Lancée en 1959, l'Estafette est l'héritière d'une longue histoire, pour devenir l'utilitaire des trente Glorieuses.

Dès 1953, les services commerciaux discernent une évolution dans les attentes de la clientèle des artisans et commerçants qui achète un fourgon ou une fourgonnette : il y a bien une place entre le 1 000 kg, premier véhicule né sous la bannière de la Régie Nationale des Usines Renault en 1945, et la fourgonnette 300 kg, une Juvaquatre utilitaire qui prendra plus tard le nom de Dauphinoise. Outre l'écart des charges utiles, ce sont deux véhicules différents : le premier est un roc, bâti comme un camion au point de passer sans difficulté de 1 000 à 1 400 kg. Le second est un dérivé de voiture légère, né juste avant la guerre pour mieux naître fin 1945, assurément mieux adapté à l'économie de pénurie qu'à un réel usage professionnel.

En 1953, le bureau d'études se lance dans la conception d'un nouvel utilitaire, avec une idée forte, dictée par la logique industrielle qui a permis à

Renault de devenir un producteur de masse : il faut reprendre le maximum d'éléments de la prochaine Dauphine dont les premiers exemplaires de présérie sortiront en décembre 1955. Mais peut-on pour autant concevoir un utilitaire avec un moteur arrière ? Si les Allemands y parviennent, c'est avec un 4 cylindres à plat et au prix d'un seuil de chargement très haut qui bride l'utilisation optimale. Pour le jeune ingénieur des Arts- & Métiers en charge du projet, Guy Grosset-Grange, il faut oser aller vers la solution la plus rationnelle, soit le moteur à l'avant et la traction. Tous deux libèrent la partie arrière de tous les organes mécaniques, permettant une surface de chargement basse et plate, mais aussi un volume utilisable maximal, soit l'addition des critères d'achat de la clientèle.



Publicité de la première Estafette 600 kg



1959 > Ligne de montage

A TECHNICAL REVOLUTION

Redesigned with front wheel drive, the Estafette marked a radical technical culture change for Renault. Until then, the brand had never offered a front-engine car, even for its light vehicles. It was a technical revolution for the brand, which had built its success on rear-engine vehicles and which dared to try original solutions, such as refusing to market the van as just a smaller lorry.

Using the Dauphine as the base, the engineers reversed the 845 cc Ventoux engine, slinging it forward of the front wheels – the ideal posi-

tion for a forward cab. Placed as low as possible and located between the two front seats for optimum space, the engine was extended with an original transaxle assembly adapted to front-wheel drive, with two homokinetic cardan output joints.

All of the mechanical parts were placed on a dummy chassis to enable easy plant assembly and after-sales removal. Aside from the rolling axle, which was equipped with two independent wheels, the rear of the Estafette was free: only the petrol tank and the battery were in this section. This was clearly not enough

to correct the uneven weight distribution, so two cast-iron pig moulds were installed to prevent jumps when braking whilst unladen. The introduction of front-wheel drive took place smoothly, which bode well for Renault's future models. Road tests began in 1956 across Europe and North Africa, with pre-production models even provided to professional fleets in order to put the finishing touches to the tuning process.

In May 1962, the Estafette's engine was changed: a Sierra engine was installed, enhancing the vehicle's performance and increasing its

payload by 200kg. This five-bearing engine offered 12 SAE hp more the Ventoux engine (45 SAE hp at 4,500 rpm instead of 32 hp at 4,350 rpm).

Finally, in September 1968 Renault further strengthened the Estafette with a new four-cylinder, 1,289cc engine, producing 43 SAE hp at 4,500 rpm and increasing the payload to 1,000 kg.

UNE RÉVOLUTION TECHNIQUE

Redéfinie en traction-avant, l'Estafette marque un changement de culture technique radical pour Renault. Jamais la marque n'a proposé jusque-là un tout-à-l'avant, même pour ses voitures légères. C'est une révolution technique pour celle qui a précisément construit sa réussite sur le tout-à-l'arrière, et qui ose des solutions originales comme le refus de l'assimilation du fourgon à une simple réduction du camion.

Devant partir des éléments de la Dauphine, les ingénieurs renversent le moteur Ventoux de 845 cm³ pour le placer en porte-à-faux avant, soit la disposition idéale pour une cabine avancée. Abaissé au maximum et situé entre les deux sièges avant pour des raisons d'encombrement, ce moteur est prolongé par un ensemble boîte-pont original, adapté à la traction-avant, avec en sortie deux cardans à joints homocinétiques.

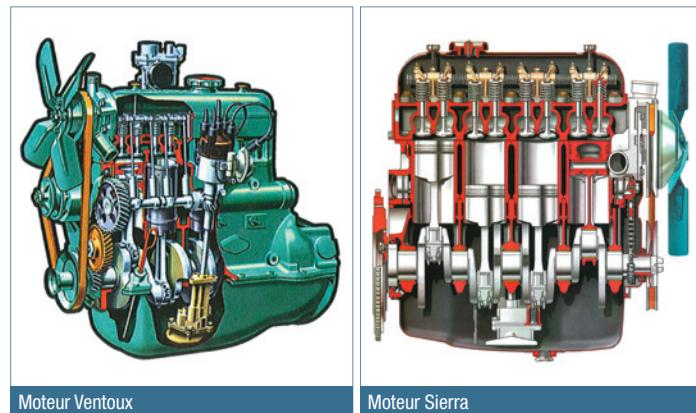
Toute la mécanique est posée sur un faux châssis, permettant un montage en usine et un démontage en après-vente des plus aisés. Hormis le train roulant, doté de deux roues indépendantes, l'arrière de l'Estafette est libre : seuls le réservoir d'essence et la batterie sont là, bien insuffisants

pour corriger une répartition des masses logiquement inégale au point que deux gueuses de fonte permettront d'éviter les sauts de cabris lors des freinages à vide.

L'entrée dans le monde de la traction-avant se révèle sans problème, ce qui est de très bon augure pour les futurs modèles Renault. Il est vrai que les essais sur route ont débuté dès 1956 à travers l'Europe et l'Afrique du Nord, les modèles de présérie étant même confiés à des flottes de professionnels pour parachever la mise au point.

En mai 1962, l'Estafette change de motorisation : un moteur Sierra est installé lui permettant une hausse des performances et une charge utile majorée de 200 kg. Ce moteur à cinq paliers propose en effet 12 ch SAE de plus que le moteur Ventoux, (45 ch SAE à 4500 tr/min au lieu de 32 ch à 4350 tr/min).

Enfin en septembre 1968 Renault muscle encore l'Estafette avec un nouveau moteur 4 cylindres de 1289 cm³ développant 43 ch SAE à 4500 tr/min et lui permettant d'augmenter la charge utile jusqu'à 1 000 kg.



Moteur Ventoux

Moteur Sierra



fourgon - fourgon surélevé - plateau bâché - alouette - microcar

une nouvelle Estafette: 45 ch. 800 kg de charge utile

ESTAFETTES

NOUVEAU! 45 CV AU LIEU DE 30: 15 CV SUPPLÉMENTAIRES

Avec son nouveau moteur 50% plus puissant (il passe de 845 à 1100 cm³), l'Estafette est encore plus nerveuse, encore plus rapide, et elle - arrache - mieux encore en montagne et sur les parcours difficiles.

NOUVEAU! 800 KG AU LIEU DE 600: 200 KG SUPPLÉMENTAIRES

33% de charge utile en plus, grâce à son moteur plus puissant. Bref, des possibilités de livraisons encore plus grandes et le kg livré encore moins cher!

ET LES QUALITÉS TRADITIONNELLES

ESTAFETTES parfaite maniabilité: 4 m 30 de rayon de braquage, facile à charger - plancher plat à 26 cm du sol - vite chargée 5 portes - hayon AR rabattable, volume 100% utile! confort - économie.

PLATEAU BÂCHÉ*

Deux véhicules en un seul: premier véhicule ou plateau bâché. Pour tous les transports spatiaux aux dimensions inhabituelles, 1 m 62 de largeur utile, 2 m 36 de longueur utile, 1 m 54 de haut, 5,000 m³ de volume utile sous bâche.

À longueur totale 4,10 m - B porte à faux avant 1,08 m - C porte à faux arrière 0,70 m - D hauteur de plancher au sol 0,26 m - E garde au sol 0,16 m - F hauteur des roues 0,16 m de longueur utile 2,26 m

MICROCAR FOURGON

FOURGON SURÉLEVÉ* ALOUETTE*

estafette 800

le kg/livré le moins cher de France

2240 B

IN THE SERVICE OF ITS USERS

The Estafette was designed around customer expectations, with slightly rounded shapes to avoid an unexciting “box on wheels”. The core of the car was its rear compartment, with 6.1m³ of usable volume on a 3.8m² loading platform. However, these figures evolved quickly with the arrival of the 28cm raised roof version (1959) and the 35 cm extended version (1965). This compartment could be accessed in two ways in addition to the passenger cab. At the rear, three doors allowed large packages to be loaded and to protrude where necessary. The rear could even be set up like a shop counter, transforming the van into a mobile general store bringing business to remote areas. On the right side of the vehicle, a sliding

door provided easy access to the rear compartment with a low loading platform – ideal for deliveries. Finally, the driver – now more of a deliveryman – had his own sliding door, allowing closer parking. Five versions were issued after 1959. First to come was the zone bleue, a French peculiarity originating in parking restrictions which prohibited vehicles with payloads heavier than 500 kg from entering town centres. This was followed by the 600 kg van, the raised roof van, the canvas-top pick-up and the 9-seater minibus. The Estafette range was increasingly versatile. It also included specific bodywork adaptations designed for particular activities – shops, workshops, ambulances, camper vans, etc.



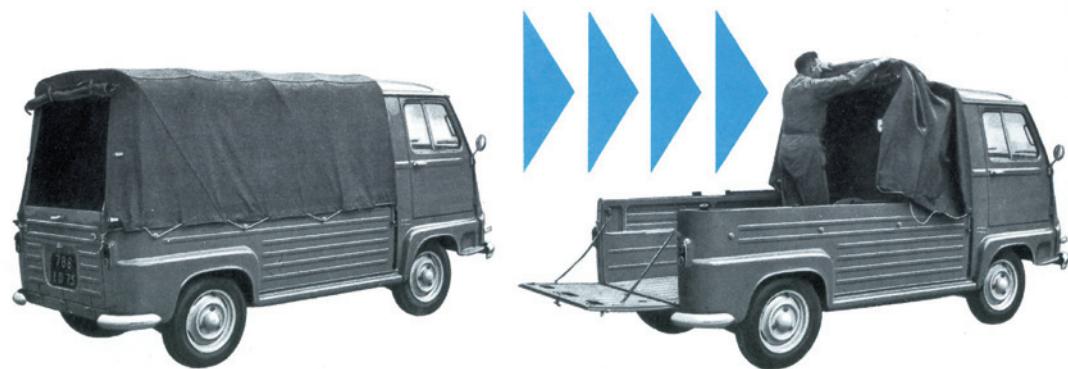
Quelques modèles spéciaux première génération



1960 > Minibus Tropicque

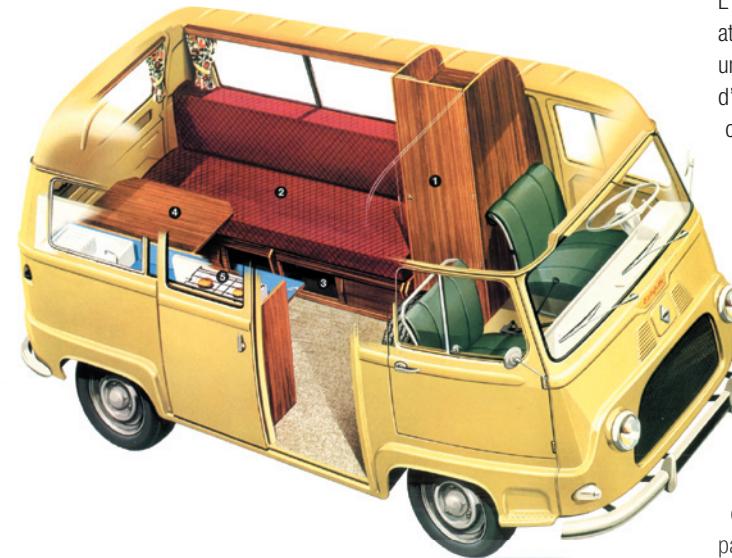
En quelques secondes...

Le plateau Estafette est débâché par le simple basculement vers l'avant des arceaux entraînant la bâche qui vient se plier le long de la cabine.



Extrait de la brochure du plateau bâché

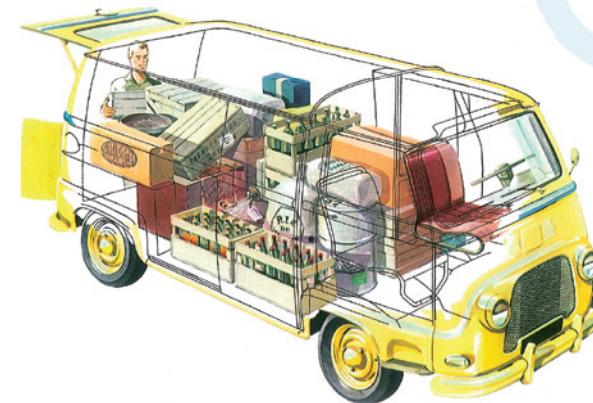
AU SERVICE DES UTILISATEURS



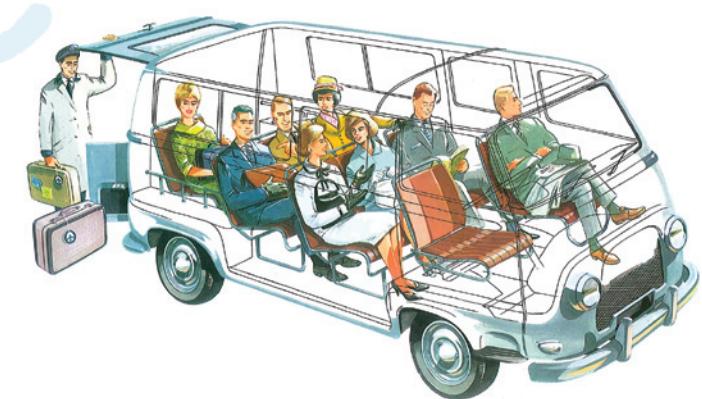
Estafette camping car

L'Estafette est dessinée autour des attentes de la clientèle, avec une ligne un rien joutflue pour éviter la froideur d'un parallélépipède sur roues. Le cœur de la voiture est son compartiment arrière, soit 6,1 m³ de volume utilisable sur une surface de chargement de 3,8 m². Mais ces chiffres évolueront très vite, grâce au toit surélevé de 28 cm (1959), puis la naissance d'une version allongée de 35 cm (1965). L'accès à ce volume est double en dehors de celui par la cabine. À l'arrière, trois portes offrent le choix de charger et de laisser dépasser un paquet encombrant, mais aussi de transformer la poupe en comptoir de magasin pour donner vie à ces camions bazars qui apportent le commerce dans les campagnes reculées. Sur le

côté droit, une porte latérale coulissante permet d'accéder au compartiment arrière, sans difficulté étant donné la faible hauteur du seuil de chargement, idéal pour les livraisons. Enfin, le conducteur, devenu chauffeur-livreur, bénéficie d'une porte coulissante, permettant de se garer au plus juste. Cinq versions sortent dès 1959. Il y a d'abord la Zone bleue, une particularité française venue d'une législation du stationnement qui interdit la présence d'utilitaires de plus 500 kg de charge utile en ville. Il y a ensuite le fourgon 600 kg, le fourgon surélevé, le Pick-up bâché et le Microcar de 9 places. Une offre en fait bien plus évolutive. Outre des adaptations très spécifiques de carrosseries conçues selon la spécificité des activités – magasins, ateliers, ambulances, camping-cars, etc...



Dessin du volume de chargement de l'Estafette



Estafette Microcar

A NEW IMAGE



Fourgon surélevé



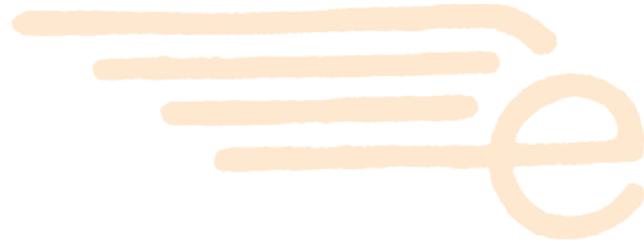
1974 > Gamme Estafette



1970 > Estafette Gendarmerie

The Estafette made vans exciting. Firstly, with its vibrant colours such as glossy orange, yellow and blue. Next, thanks to its versatility. The year 1961 saw the arrival of the Alouette, an Estafette with windows all the way round that could be used as a utility vehicle during the week and a family car at the weekend. It was a simple question of installing light benches made from pipes and canvas to transform the van into a baby boomer car. The Estafette became an icon of the post-war

years, an image of the economic boom and its transport needs and the increasing demands of a local service that went beyond delivery alone. It symbolised, on its own, the new brands that were flourishing and whose names were emblazoned in big letters on its side, always smart and gleaming. And when it put on its best suit, it became the Estafette of the Gendarmerie, present at many a crossroads to watch over a society that had become dominated by the car.



1965 > Brochure commerciale de l'Estafette

UNE NOUVELLE IMAGE



1961 > Estafette Alouette



L'Estafette sort le fourgon de la grisaille. D'abord par ses couleurs vives, notamment ses laques orange, jaune et bleu. Ensuite par sa polyvalence d'utilisation. Dès 1961 naît l'Alouette, une Estafette entièrement vitrée, pouvant servir d'utilitaire la semaine et de familiale le week-end.

Il suffit, le moment venu, d'installer des banquettes légères, faites de tubes et de toile, pour transformer le fourgon en voiture du baby-boom. L'Estafette devient l'une des images des trente Glorieuses. Celle de l'essor économique et de ses nécessités de transport, des besoins naissants d'un

service de proximité qui dépasse celui de la simple livraison. Elle symbolise à elle seule toutes ces nouvelles enseignes qui fleurissent et dont les noms s'inscrivent en grandes lettres sur ses flancs. Toujours pimpantes et rutilantes. Et lorsqu'elle prend son costume

sombre, c'est pour devenir l'Estafette de la Gendarmerie, présente à bien des carrefours pour veiller à la bonne marche d'une société devenue celle de l'automobile.



1973 > Exposition gamme



1974 > Fourgon surélevé

VERSIONS & DEVELOPMENTS



1959 > Brochure commerciale



1965 > Publicité du 1 000 kg



1969 > Estafette microcar

This double-page spread shows the four versions of the Estafette 800 and the three PTMA versions of the Estafette 1000.

It also demonstrates the aesthetic changes made to the Estafette over time: the appearance of more enveloping bumpers in 1969, the

replacement of round indicators and side lights with more modern, square lights in 1971, the removal of the radiator grille to make way for an

openwork radiator in 1973, etc.

VERSIONS & ÉVOLUTIONS



1973 > Gamme Estafette



1974 > Fourgon 800 kg



1976 > Gamme Estafette

Cette double page illustre les différentes versions de L'Estafette 800 au nombre de quatre et celles de l'Estafette 1000 au nombre de trois.

Cette double page présente également les évolutions esthétiques de l'Estafette à travers le temps : l'apparition de pare chocs plus enveloppants en

1969, l'abandon des clignotants et des feux de position ronds pour des blocs plus modernes carrés en 1971, la suppression de la grille de la

calandre pour faire place à une calandre ajourée en 1973...

FOURGON 800 KG

PTMA : 1.885 kg
Poids à vide : 1.010 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,30 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------------|--------|---|--------|
| A. empattement | 2,27 m | M. hauteur intérieure | 1,54 m |
| B. longueur hors-tout | 4,10 m | N. distance au sol sous pare-chocs AR (en charge) | 0,27 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | S. longueur utile | 2,48 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,75 m | E. hauteur hors-tout | 1,56 m |
| E. hauteur hors-tout | 1,92 m | T. largeur utile | 1,56 m |
| H. hauteur du plancher au sol | 0,36 m | U. porte arrière (hauteur) | 1,32 m |
| J. largeur hors-tout | 1,78 m | V. porte latérale (hauteur) | 1,32 m |
| K. voie avant | 1,33 m | W. porte latérale (largeur) | 0,69 m |
| L. voie arrière | 1,48 m | Y. porte arrière (largeur) | 1,09 m |

FOURGON SURÉLEVÉ 800 KG

PTMA : 1.885 kg
Poids à vide : 1.010 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,30 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------------|--------|---|--------|
| A. empattement | 2,27 m | M. hauteur intérieure | 1,83 m |
| B. longueur hors-tout | 4,10 m | N. distance au sol sous pare-chocs AR (en charge) | 0,27 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | S. longueur utile | 2,48 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,75 m | E. hauteur hors-tout | 1,56 m |
| E. hauteur hors-tout | 2,27 m | T. largeur utile | 1,56 m |
| H. hauteur du plancher au sol | 0,36 m | U. porte arrière (hauteur) | 1,55 m |
| J. largeur hors-tout | 1,78 m | V. porte latérale (hauteur) | 1,32 m |
| K. voie avant | 1,33 m | W. porte latérale (largeur) | 0,69 m |
| L. voie arrière | 1,48 m | Y. porte arrière (largeur) | 1,09 m |

MICROCAR 800 KG

PTMA : 1.800 kg
Poids à vide : 1.085 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,30 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------------|--------|---|--------|
| A. empattement | 2,27 m | O. largeur des sièges | 0,50 m |
| B. longueur hors-tout | 4,10 m | P. distance entre dossiers | 0,68 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | R. distance entre siège et dossier aux genoux | 0,30 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,75 m | S. longueur utile | 2,48 m |
| E. hauteur hors-tout | 1,92 m | T. largeur utile | 1,56 m |
| H. hauteur du plancher au sol | 0,36 m | U. porte arrière (hauteur) | 1,32 m |
| J. largeur hors-tout | 1,78 m | V. porte latérale (hauteur) | 1,32 m |
| K. voie avant | 1,33 m | W. porte latérale (largeur) | 0,69 m |
| L. voie arrière | 1,48 m | Y. porte arrière (largeur) | 1,09 m |
| M. hauteur intérieure | 1,54 m | N. distance au sol sous pare-chocs AR | 0,25 m |

ALOUETTE 800 KG

PTMA : 1.800 kg
Poids à vide : 1.040 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,30 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------------|--------|---|--------|
| A. empattement | 2,27 m | O. largeur des sièges | 0,50 m |
| B. longueur hors-tout | 4,10 m | P. distance entre dossiers | 0,68 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | R. distance entre siège et dossier aux genoux | 0,30 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,75 m | S. longueur utile | 2,48 m |
| E. hauteur hors-tout | 1,92 m | T. largeur utile | 1,56 m |
| H. hauteur du plancher au sol | 0,36 m | U. porte arrière (hauteur) | 1,32 m |
| J. largeur hors-tout | 1,78 m | V. porte latérale (hauteur) | 1,32 m |
| K. voie avant | 1,33 m | W. porte latérale (largeur) | 0,69 m |
| L. voie arrière | 1,48 m | Y. porte arrière (largeur) | 1,09 m |
| M. hauteur intérieure | 1,54 m | N. distance au sol sous pare-chocs AR | 0,25 m |

PLATEAU BÂCHÉ 1 000 KG

PTMA : 2.180 kg
Poids à vide : 1.045 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,97 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------|--------|-------------------------------|--------|
| A. empattement | 2,65 m | H. hauteur hors-tout | 2,04 m |
| B. longueur hors-tout | 4,48 m | L. hauteur des ridelles | 0,60 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | M. largeur des sièges | 0,48 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,74 m | N. largeur utile | 1,59 m |
| E. voie avant | 1,33 m | N1 porte arrière (largeur) | 1,09 m |
| F. voie arrière | 1,48 m | N2 largeur utile au plancher | 1,52 m |
| G. largeur hors-tout | 1,78 m | Z. longueur utile au plancher | 2,76 m |

CHÂSSIS CABINE 1 000 KG

PTMA : 2.180 kg
Poids à vide : 985 kg (en ordre de marche)
Surface au sol : 7,97 m²

garde au sol
Elle est située sous l'articulation inférieure du bras de roue AV, sa valeur est : 0,13 m

dimensions principales

| | | | |
|-------------------------|--------|-------------------------------|--------|
| A. empattement | 2,65 m | H. hauteur hors-tout | 1,97 m |
| B. longueur hors-tout | 4,48 m | L. hauteur des ridelles | 0,60 m |
| C. porte-à-faux avant | 1,08 m | M. largeur des sièges | 0,48 m |
| D. porte-à-faux arrière | 0,74 m | N. largeur utile | 1,59 m |
| E. voie avant | 1,33 m | N1 porte arrière (largeur) | 1,09 m |
| F. voie arrière | 1,48 m | N2 largeur utile au plancher | 1,52 m |
| G. largeur hors-tout | 1,78 m | Z. longueur utile au plancher | 2,85 m |



(www.renault.com)

HISTOIRE ET COLLECTION

FR RSC BL2 1 70 - 1967 RUE DU VIEUX PONT DE SÈVRES - 92100 BOULOGNE BILLANCOURT
histoire.collection@renault.com