

LE BREAK

LES CAHIERS HISTOIRES ET PASSIONS
1890-2008



**DE L'UTILITAIRE À L'AGRÉABLE
AVEC RENAULT, FAISONS UN BREAK**

**FROM UTILITY TO PLEASURE
TAKE A 'BREAK' WITH RENAULT**

ORIGINS AND ETYMOLOGY

The name “station wagon” (‘break’ in French, from the British English ‘shooting brake’), designates a four-wheeled vehicle designed to transport passengers and, where necessary, goods, with access from the rear.

Its origins go way back, as an edition of the famed Littré, dating from the end of the 19th century shows, describing the station wagon as a “small open-topped omnibus”.

So the station wagon was initially a version of the omnibus.

And what was an omnibus then?

A new horse-drawn concept designed for passenger transport was launched in England in 1829 - this was the omnibus. (Illustration n° 1)

Its main features: a closed carriage with four wheels and four to six seats, with access for passengers and their luggage from the rear.

Although it originated in England, the omnibus made its first appearance on the streets of Paris around the same time, at the end of the Restoration period. In the mid-19th century, it was of course a horse-drawn vehicle.

The omnibus had a long career spanning the 19th century and a special version was even developed to accompany hunts. This version,

developed in England, took the name of ‘shooting brake’ when it was launched in 1870. (Illustration n° 2)

Four decades later, the Petit Larousse illustrated dictionary of 1930 confirmed the Littré definition. (Illustration n° 2 BIS)



1 > 1829

ORIGINES ET ETYMOLOGIE



2 > 1870

Le nom commun « break » désigne un véhicule, à quatre roues, destiné au transport de personnes et accessoirement, de marchandises, et dont l'accès s'effectue par l'arrière.

Ses origines sont lointaines, comme l'atteste l'édition de la fin du 19^e siècle du célèbre Littré qui assimile le break à un « petit omnibus découvert ».

Le break serait donc, initialement, une déclinaison de l'omnibus.

Mais alors, quel est cet omnibus ?

En 1829 naît en Angleterre, un nouveau concept hippomobile pour le transport de personnes : l'omnibus. (Illustration n° 1)

Ce qui le caractérise :

Voiture fermée à quatre roues et à quatre ou six places dont l'accès des passagers et de leurs bagages se fait par l'arrière.

Si l'Angleterre fut son berceau, c'est à la même époque, au terme de la Restauration, que l'omnibus fit son apparition dans les rues de Paris. En ce milieu du 19^e siècle, il s'agissait bien évidemment d'un véhicule hippomobile.

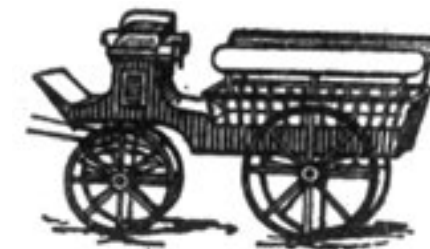
L'omnibus eut une longue carrière au cours du 19^e siècle et une variante fut même créée pour l'accompagnement des chasses à courre.

Cette variante aux origines anglaises pris le nom de break dès son apparition en 1870.

(Illustration n° 2)

Après quatre décennies, le petit Larousse illustrée de 1930 confirme encore la définition du Littré.

(Illustration n° 2 BIS)



2 BIS

BREAK (brèk) : n. m. angl
Voiture à quatre roues, dont le derrière est occupé par deux bans longitudinaux placés vis-à-vis l'un de l'autre.

1890-1920: THE BEGINNINGS OF THE STATION WAGON

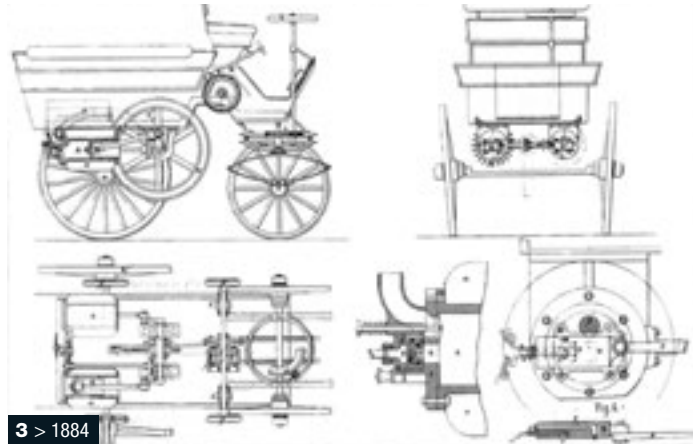
FIRST STEAM-POWERED STATION WAGON

Horse-drawn vehicles had reached a high level of technical homogeneity, lightness and comfort and, since it was so well mastered by the industry, the first automobiles therefore merely copied the existing format, detail for detail. It simply meant replacing the horse by an engine to create a self-propelled vehicle.

The omnibus and the motorised station wagon appeared in this form in 1890. One exception was the "Obéissante", launched in 1873 by Amédée Bollée, under the name of the "upholstered brake".

This was a steam-powered vehicle, half-omnibus, half-station wagon, with a gas engine to drive it. The invention was patented on 12th February 1884 by Mr Delamarre, Mr Deboutville and Léon Charles Malandier. This invention thus heralded the end of the horse-drawn station wagon. (Illustration n° 3). A replica was produced when the centenary of the motor vehicle was celebrated in 1984. (Illustration n° 4)

In 1892, a first steam-powered station wagon was introduced, testifying to the interest generated in



3 > 1884

the automotive industry for this type of vehicle. Then in 1894, Panhard and Levassor produced a station wagon powered by a 3-stroke petrol engine. (Illustration n° 5-6)

At the same time a unique kind of station wagon was designed by a brilliant man, Mr Lapougeas, a blacksmith from the centre of France. (Illustration n° 7)



4 > Réplique de 1884



5 > 1892

1890-1920: LES DÉBUTS DU BREAK AUTOMOBILE

PREMIER BREAK À VAPEUR

Les véhicules hippomobiles atteignent un tel niveau d'homogénéité technique, de légèreté et de confort, que le véhicule automobile repris trait pour trait ce qui existait, c'est-à-dire ce que l'on maîtrisait. Il convenait alors de remplacer le cheval par un moteur pour créer un véhicule autonome.

L'omnibus et le break automobiles apparaissent dans cette configuration dès 1890. Une exception est faite, avec l'apparition en 1873 de « L'Obéissante » d'Amédée Bollée, et portant la désignation de « break tapissière ».

Il s'agit d'un véhicule à vapeur, mi-omnibus, mi-break, doté d'un moteur à gaz de pétrole pour le rendre automobile. L'invention a été brevetée le 12 février 1884 pour messieurs Delamarre, Deboutville et Léon Charles Malandier.

Cette invention annonce ainsi le break hippomobile. (Illustration n° 3). Il en sera fait une réplique lorsque le centenaire de l'automobile sera célébré en 1984. (Illustration n° 4)

En 1892, un premier break à vapeur éveille l'intérêt que semble porter l'industrie automobile pour ce type de véhicule. Puis en 1894, la marque Panhard et Levassor réalise cette fois un break équipé d'un moteur 3 pétrole. (Illustration n° 5-6)

Dans la même période, est conçu un break unique, par un personnage génial, M. Lapougeas, forgeron de son état dans le centre de la France. (Illustration n° 7)



6 > 1894



7 > 1896

1890-1920: THE BEGINNINGS OF THE STATION WAGON

FIRST STATION WAGON WITH CANOPY

Some manufacturers gave their station wagon the name "tonneau" (or barrel) - a French term par excellence! This body type had longitudinal benches and was accessed from the rear, as was the case for all station wagons from the outset. This was the case for Renault from 1900. (Illustration n° 8-9-10)

At this time, certain car makers, and particularly Renault, were concerned with protecting the vehicle's occupants from inclement weather. Without merging with the omnibus, the station wagon was given a roof, known as the canopy. (Illustration n° 11)

Systematic refusal of the English term or a simple desire to distinguish themselves, in 1907 Renault station wagon was produced under the name wagonnette de chasse (or hunting wagon). This vehicle had all the features of the original 'shooting

brake' with the addition of the famous canopy covering passengers. (Illustration n° 12)

According to Renault catalogues from that time, from 1907 to 1913 the small chassis with an 8-9hp twin cylinder engine could be fitted with a station wagon or tonneau body. (Illustration n° 13)

At the same station wagon-styled vehicles were being built abroad too, for example the English, 16hp Automobile Napier 1913. (Illustration n° 14)

In 1905, the Billancourt factory extended its range again - the touring car chassis could be fitted with a new body with a closed version, loaded from the rear. This was known as the van or delivery car. The station wagon would move further and further towards becoming a utility vehicle until the dawn of the Second World War. (Illustration n° 15)



8 > 1900



9 > 1901



11 > Tonneau à dais Renault de 1903



10 > 1904

1890-1920: LES DÉBUTS DU BREAK AUTOMOBILE

PREMIER BREAK AVEC DAIS

Certains constructeurs attribuèrent à leur break, la dénomination de « tonneau », terme français par excellence. Il s'agit d'un type de carrosserie avec banquettes latérales et accès arrière qui demeure le fil conducteur du break depuis ses origines. Ce fut le cas pour Renault dès 1900. (Illustration n° 8-9-10)

À cette époque, certains constructeurs d'automobiles, dont Renault en particulier, semblent se soucier de la protection aux intempéries des passagers du break. Sans se confondre avec l'omnibus, le break adopte alors un toit que l'on appellera un dais. (Illustration n° 11)

Refus systématique d'anglicisme ou simple volonté de distinction, en 1907, un break Renault sort de l'usine sous la dénomination « Wagonnette de chasse ». Ce véhicule présente toutes les caractéristiques du break originel avec en plus, le fameux dais

de couverture pour les passagers. (Illustration n° 12)

De 1907 à 1913, le petit châssis à moteur bicylindre de 8-9 CV peut être équipé d'une carrosserie break ou « tonneau », suivant les catalogues Renault de ces années-là. (Illustration n° 13)

Parallèlement, à l'étranger apparaissent aussi des véhicules carrossés en break tel que l'Automobile Napier 1913 16 CV de marque anglaise. (Illustration n° 14)

En 1905, la gamme des productions de Billancourt s'élargit encore et les châssis de tourisme peuvent être équipés d'une carrosserie dont une version fermée à chargement par l'arrière est dénommée « fourgon » ou « voiture de livraison ». Cette extrapolation du break vers l'utilitaire durera jusqu'à l'aube de la seconde guerre mondiale. (Illustration n° 15)



12 > 1907

AUTOMOBILES RENAULT

CARACTÉRISTIQUES DU CHÂSSIS 9 CHEVAUX 2 CYLINDRES

MOTEUR à cylindres horizontaux d'un seul bloc, de 80 cm. d'écartement et 120 cm. de course, à groupe par rotation d'axe horizontal.

Alimentation par injecteur à haute pression à action directe sans distribution.

Caractéristiques techniques

Régulateur des vitesses par arbre-câbles avec réduction automatique depuis le début de la révolution sur le volant.

Éclairage à incandescence avec lampe portant des lampes incandescentes à filament sans grande progression.

Changement de vitesse à l'aide de manivelle actionnée par simple pression latérale; 3° vitesse au plus direct.

Essouffissement par ventilateur actionné mécaniquement.

Échappement à débrayage sur les roues arrière.

Câble de 1000 d'acier inoxydable, hélice à l'arrière et à l'avant.

Tableau des caractéristiques techniques

COTES DU CHÂSSIS	
Disposition	Type
Écartement de roues	1,10 - 1,16
Écartement des essieux	2,40 - 2,50
Distance du sol à la partie la plus basse	1,10
Essieu avant	1,20
Pneumatiques	100 - 100
	100 - 100

Châssis avec accessoires complets au poids de 845 kg. environ.

13 > 1907-1913



14 > 1913



15 > 1905

1920-1950: CREATION OF JOINT PLATFORMS

THE 1920's

In the early 1920s, a new body type built on a touring car chassis was offered in the increasingly broad Renault range - this was the goods van or "commercial torpedo" (a sort of convertible utility).

(Illustration n° 16-17-18-19-19 BIS)

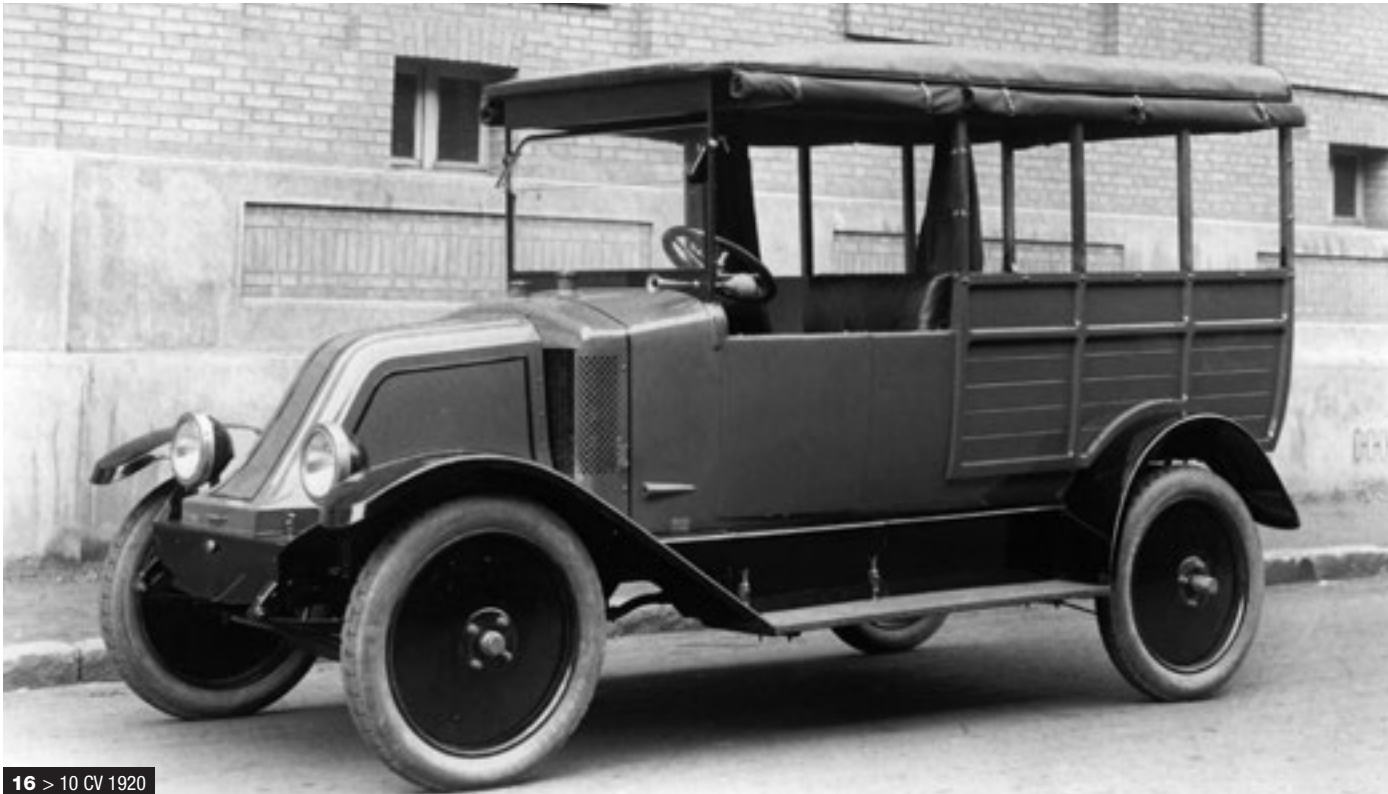
Built on the base of the four-seater canopied torpedo, the rear was accessed by a hatchback lid where luggage or goods could be loaded, while passenger comfort was maintained.



17 > 10 CV 1922



18 > 10 CV 1930



16 > 10 CV 1920

1920-1950: CRÉATION DES PLATE FORMES COMMUNES

LES ANNÉES 20

Au début des années 1920, nous voyons apparaître au sein d'une gamme Renault toujours plus étendue, une nouvelle version de carrosserie sur châssis tourisme : la camionnette marchande ou torpedo commercial.

(Illustration n° 16-17-18-19-19 BIS)

À partir d'un torpédo de quatre places sous capote, on accède à l'arrière par un hayon rabattable permettant le chargement de bagages ou marchandises diverses, tout en conservant l'habitabilité des personnes.



19 > 1928



19 BIS > 11 CV 1930

1920-1950: CREATION OF JOINT PLATFORMS

THE 1930's

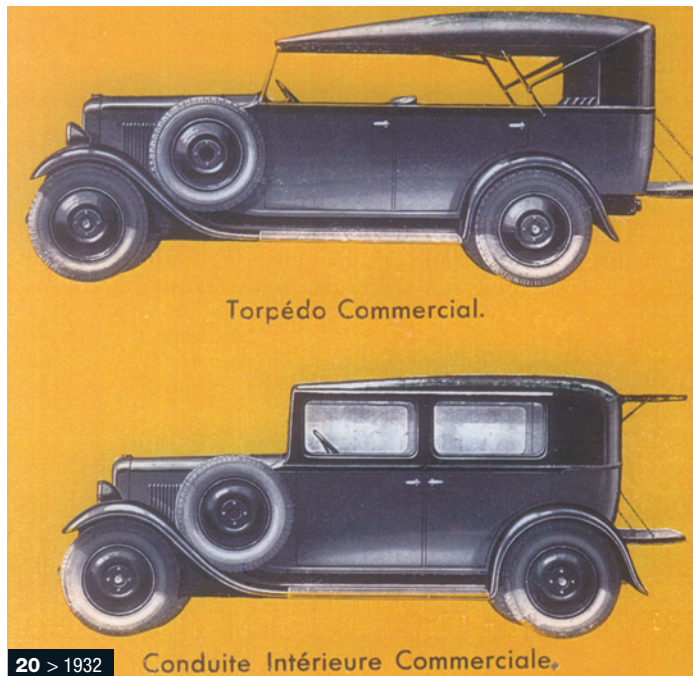
From 1930 onwards, the loading volume could be increased by moving the rear seat backwards and forwards.

While maintaining rear access typical of the station wagon style, a new type of vehicle appeared, with two special features specific to Renault - the joint platform and rear modular design.

In autumn 1931, a convertible version of the saloon, known as the commercial saloon, was produced, although in the 1932 range, the convertible Torpedo or commercial Torpedo was maintained. This was the first step towards the concept of the modern station wagon car - a closed car with rear access for goods or luggage. (Illustration n° 20)

The advertising material even added "this type of vehicle is suitable for anyone who wants to use their car for both personal pleasure and for their professional needs". The commercial saloon formed part of the Renault range up until 1940. (Illustration n° 21-22)

In 1936, a study was made into a vehicle using the Primaquatre as its base. The "Woody" - a body closed by varnished wooden panels - was an American invention. The idea crossed the Atlantic that year and a vehicle was built on a Renault chassis. This vehicle complied with all the features of the station wagon and represented true progress for the concept. (Illustration n° 23)



20 > 1932

Conduite Intérieure Commerciale.



21 > 1935

1920-1950: CRÉATION DES PLATE FORMES COMMUNES

LES ANNÉES 30

À partir de 1930, le volume de chargement peut être augmenté en fonction du déplacement longitudinal de la banquette arrière.

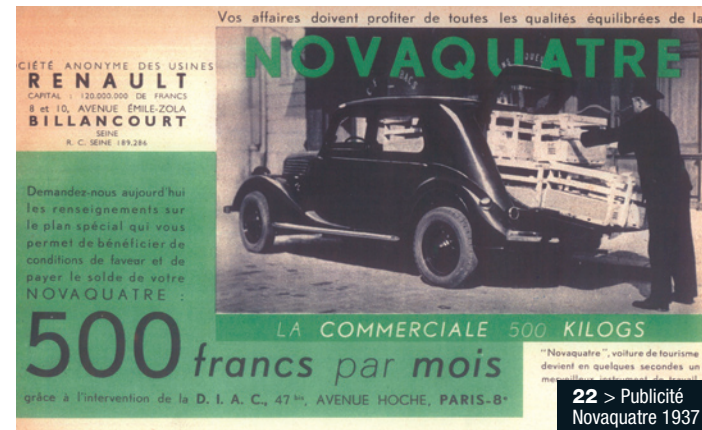
Tout en respectant l'esprit du break par l'accès arrière, apparaît un nouveau type de véhicule pourvu de deux caractéristiques propres à Renault: la plate-forme commune et les modularités arrières.

À l'automne 1931 est produit une version transformable de la conduite intérieure, dite « conduite intérieure commerciale » bien qu'au sein de la gamme 1932, la version Torpédo transformable ou Torpédo commercial soit maintenue. Il s'agit d'un

premier pas vers le concept du break contemporain: une voiture fermée avec un accès arrière pour marchandises ou bagages. (Illustration n° 20)

La publicité ajoute même: « ces types de véhicules conviennent à tous ceux qui désirent utiliser leur voiture à la fois pour leur agrément personnel et pour leurs besoins professionnels ». La « conduite intérieure commerciale » s'inscrit dans la gamme Renault jusqu'en 1940. (Illustration n° 21-22)

En 1936, une étude est élaborée sur la base d'une Primaquatre. La carrosserie fermée par des panneaux de bois verni est une



invention américaine recevant la dénomination de « Woody ». L'idée a traversé l'Atlantique cette année-là pour être réalisée sur châssis

Renault. Cette réalisation respecte en tous points les caractéristiques du break et révèle une progression du concept. (Illustration n° 23)



23 > 1936

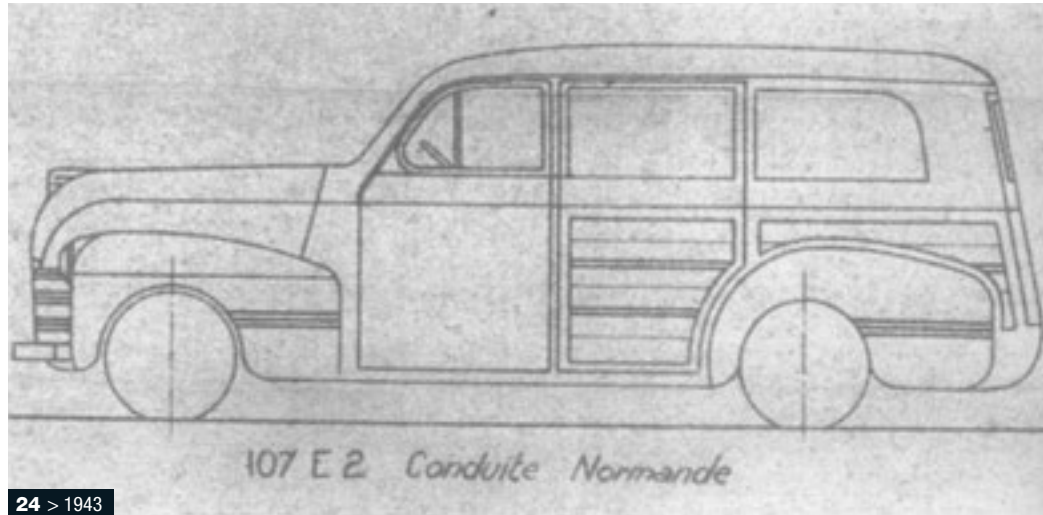
1920-1950: CREATION OF JOINT PLATFORMS

THE 1940's

The Second World War broke out bringing its trail of hardship and prohibition. Renault suffered but the design office channelled its hopes of peace by imagining the cars of the future. Thus, on 2nd April 1943, the designers optimistically exhibited their "programme of vehicle studies". (Illustration n° 24)

Just two days later, on 4th April, the Billancourt plant was subject to devastating bombing.

The 107 E2 study, directly derived from the American Woody concept and known as the "Norman saloon" would never be produced.



24 > 1943

THE 1950's

With the return of peace, the factory was rebuilt and production of utility vehicles started again. Managers and staff at the brand new "régie nationale" (public company) made huge efforts for the mass production of the 4 CV.

In addition, a prototype was studied and produced in 1946, with all the features of the modern station wagon car (despite its unusual volume). (Illustration n° 25-26)

The next year, this station wagon got a twin in the form of a "Woody" version. (Illustration n° 27)



25 > 1946

Voiture vue de 3/4 avant.

1920-1950 : CRÉATION DES PLATE FORMES COMMUNES

LES ANNÉES 40

La seconde guerre mondiale éclate avec son cortège de malheurs et d'interdits. Renault subit mais le bureau d'études meuble ses espérances de paix en imaginant les voitures des prochaines années. Ainsi, le 2 avril 1943, les concepteurs affichent, en tout optimisme, un « programme des Etudes Voitures ». (Illustration n° 24)

Le surlendemain, le 4 avril l'usine Billancourt subit un bombardement dévastateur.

L'étude 107 E2, issue directement de la conception « Woody » américaine et désignée « conduite normande », ne sera pas suivie de réalisation.



26 > 1946

Voiture ouverte, montrant l'espace disponible derrière la 2^e banquette.

LES ANNÉES 50

La paix revenue, l'usine se reconstruit et la production d'utilitaires repart. Les responsables et l'ensemble du personnel de la toute nouvelle Régie Nationale font des efforts considérables pour que se réalise la construction en grande série de la petite 4 CV.

De plus, dès 1946, est étudié et réalisé un prototype présentant, malgré son volume inhabituel, tous les aspects du break moderne.

(Illustration n° 25-26)

L'année suivante, ce break aura même un frère jumeau en variante « Woody » (Illustration n° 27)



27 > 1947

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

THE PRAIRIE

In May 1950, the Prairie model in the Colorale range was presented, fully compliant with the literal definition of the modern day station wagon car:

“Automobile with bodywork somewhere between the saloon and the utility vehicle with a mobile or articulated bench seat at the rear and a tailgate, making it possible to use the vehicle as a van”.

Designed and manufactured for mixed use, the Prairie was produced until 1956. Although something of a “general dogsbody”, it did achieve worthy sporting and endurance feats such as the Terre de Feu-Alaska rally or the Algiers-Le Cap rally.

(Illustration n° 28-28 BIS-29-30)



28 > 1951



28 BIS > 1952

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

LA PRAIRIE

En mai 1950 est présenté le modèle la Prairie de la gamme Colorale, qui répond entièrement à la définition littérale du break contemporain :

« Automobile à carrosserie intermédiaire entre la berline et le véhicule utilitaire comportant à l'arrière, une banquette amovible ou articulée et un hayon permettant d'utiliser ce véhicule comme fourgonnette ».

Conçue et réalisée pour un usage mixte, la Prairie fera carrière jusqu'en 1956 et cette « bonne à tout faire » accomplira même des exploits sportifs et d'endurance dignes d'intérêt tels que le raid Terre de Feu - Alaska, ou le raid Alger-Le Cap.

(Illustration n° 28-28 BIS-29-30)



29 > 1955



30 > 1950

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

THE JUVAQUATRE

The Billancourt produced the Juvaquatre from 1938 onwards. This was a small 6hp vehicle, whose special feature was its monocoque body. This was a significant innovation in the Renault range.

Although this car was mainly built as a saloon, a utility version or van was produced as from autumn 1938, for sale from March 1939 onwards.

During the Second World War, saloon and van production was very limited, and in June 1948 a "300 kg commercial" version was produced. Its production was entrusted to the coachbuilders Carrier.

(Illustration n° 31)

In March 1949, the Régie decided to take over production of the "commerciale" once again.

The rest of the Juvaquatre story, published in a previous edition of "Histoire et Passion", relates to the continuation of these models, which were no longer called Juvaquatre but R 1080, under the name "Break Renault".

(Illustration n° 32-33-34-35-36)

At the end of 1953, the R 1080 station wagon, fitted with a 4hp engine, took the name R 2100, up until early 1956, when the "little station wagon", this time with a Dauphine engine, became the R 2101 with the name "Dauphinoise". It was produced until the end of March 1960.

Once fitted with the Dauphine engine, the little station wagon became known as the R 2101 Dauphinoise, and was produced until March 1960. (Illustration n° 37)

This is how the modern Renault station wagon car was born.

COMMERCIALE 300 KGS



AMÉNAGEMENT DE LA FOURGONNETTE TOLÉE

COMMERCIALE SIMPLE



COMMERCIALE LUXE

UTILISATION MIXTE - 4 PERSONNES FACE A LA ROUTE ET COFFRE A BAGAGES



31 > 1948

Confortable banquette démontable. Garniture intérieure, parois et pavillon en similicuir.
COMMODITES D'ACCÈS AUX PLACES ARRIÈRES



32 > 1949



33 > 1949

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

LA JUVAQUATRE

À partir de 1938, l'usine Billancourt produisit une petite 6 CV, la Juvaquatre, dont la particularité était d'être constituée d'une coque autoporteuse. Il s'agit d'une innovation importante au sein de la production de Renault.

De la voiture, essentiellement carrossée en berline, il est élaboré une version utilitaire dite « fourgonnette » dès l'automne 1938, pour une commercialisation en mars 1939.

Pendant la 2^e guerre mondiale, la production des berlines et fourgonnettes est très confidentielle et, en juin 1948, une variante apparaît sous la dénomination « commerciale 300 kg ». Son élaboration est confiée au carrossier Carrier.

(Illustration n° 31)

En mars 1949, la Régie décide de reprendre la main et la fabrication de la « commerciale ».

La suite de l'étude sur Juvaquatre, éditée dans un précédent cahier « d'Histoire et Passion », concerne la poursuite de ces modèles qui ne s'appelleront plus vraiment Juvaquatre mais R 1080, avec la dénomination « Break Renault ».

(Illustration n° 32-33-34-35-36)

Fin 1953 le break R 1080 équipé du moteur de 4 CV prend la désignation de R 2100 jusqu'au début de 1956, date à laquelle le « petit break », cette fois équipé, du moteur de la Dauphine, prend la désignation de R 2101 sous la dénomination Dauphinoise pour être fabriquée jusqu'en mars 1960.

Une fois équipée du moteur de la Dauphine, le petit break prend la désignation de R 2101 sous la dénomination Dauphinoise pour être fabriquée jusqu'en mars 1960. (Illustration n° 37)

Ainsi naît le « break contemporain de Renault ».

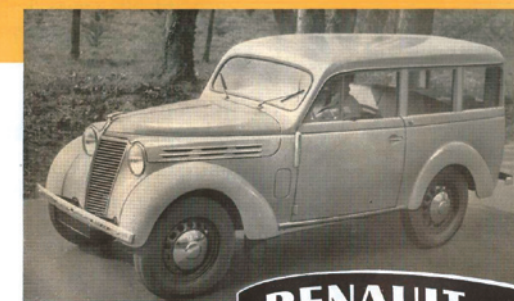


34 > 1949

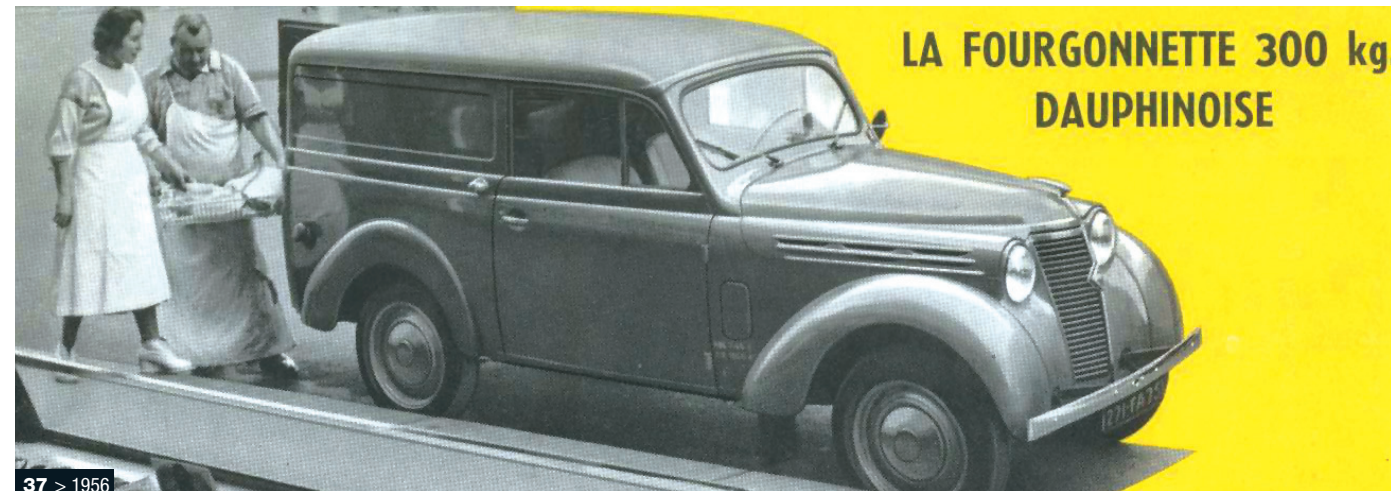


35 > 1949

Une camionnette de livraisons rapides...
une confortable voiture de tourisme...



36 > 1949 LE BREAK RENAULT



37 > 1956

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

THE FRÉGATE

Produced from 1951 onwards, the R 1100 type Frégate was positioned at the top end of the Renault range.

At the 1955 motor show, a station wagon version was presented to the public under the name Domaine or "Estate" in English ('Estate' being the British English term for 'station wagon') - was this a premonition?

By now, Renault benefited from considerable experience thanks to the developments of the Prairie and the Dauphinoise.

Consequently, the Domaine station wagon was an undeniable success

from the time of its launch. Alongside this vehicle, another version - the Manoir - was presented in the 1959 range, with more luxurious fittings. (Illustration n° 38-39)

Their production ended in April 1960, making way for the launch of new little Renault - the R4. Its multi-purpose nature meant it truly embodied the definition of a station wagon. (Illustration n° 40-41)

The R4 was highly popular and only disappeared in 1993, after some 8,135,424 models had been produced.



41 > 1961



RENAULT
régie nationale

MANOIR 1960



1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

LA FRÉGATE

En fabrication à partir de 1951, la Frégate type R 1100 représente le haut de gamme Renault.

Au salon de 1955, une version break est présentée au public sous la dénomination Domaine et en anglais « Estate », est ce prémonitoire ?

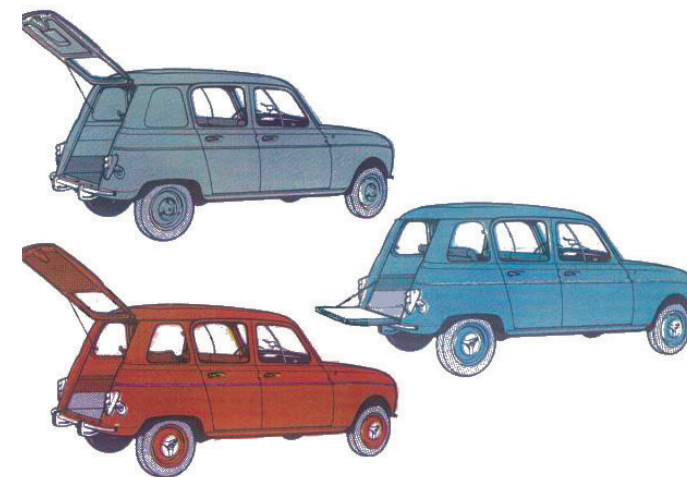
Renault bénéficie, à ce moment là d'une expérience importante générée par l'évolution de la Prairie et de la Dauphinoise.

En conséquence, le break Domaine, est dès son apparition, une réussite incontestable.

En complément de celui-ci, une version dénommée Manoir est présentée, sous une forme plus luxueuse, au sein de la gamme 1959. (Illustration n° 38-39)

Leur production cesse en avril 1960, laissant la place au lancement d'une nouvelle petite Renault : la R 4. Son caractère polyvalent la rend conforme à la définition du break. (Illustration n° 40-41)

Modèle très populaire, la R 4 s'éteint en 1993 après avoir été fabriquée à 8 135 424 exemplaires.



40 > 1961



RENAULT
régie nationale

DOMAINE 1960



1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

RENAULT 12

From 1971-1981, first the Flins plant and then the FASA in Spain in turn produced the station wagon version of the Renault 12, under references R 1330 to 1339. This station wagon was an undisputed commercial success and the Romanian Dacia plant continued its production up until 21st July 2004. (Illustration n° 42-43)



42 > 1972

RENAULT 18

Before production of the Renault 12 had come to an end, the Renault 18 station wagon was already rolling off the production lines at Sandouville by springtime 1979. It was later built by the FASA in Spain before production ended on July 1986.

Following on perfectly from the changes made to the different versions of the Renault 12, its launch pitch boasted:

- Functional yet elegant style.
- Homogeny: right size for exterior dimensions and spaciousness = useful volume.
- Efficiency: optimal running with high load capacity.

(Illustration n° 44-45)



44 > 1979

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

RENAULT 12

De 1971 à 1981, l'usine de Flins et la FASA espagnole fabriquent tour à tour une version break de la Renault 12 sous les symboles de R 1330 à 1339. Ce break est une réussite commerciale incontestable et l'usine Roumaine DACIA continuera de la fabriquer jusqu'au 21 juillet 2004. (Illustration n° 42-43)

Renault 12 Break

El Diseño y lo que viene atrás.



43 > 1973

RENAULT 18

Le break Renault 18 sort des chaînes de Sandouville puis de la FASA espagnole avant que la production du break Renault 12 ne s'achève, soit au printemps 1979. La production prend fin en juillet 1986.

Parfaite évolution en différentes versions du break Renault 12, l'argumentaire de son lancement est:

- style élégant et fonctionnel.
- homogénéité : bonne « pointure » en matière de dimensions extérieures + habilité = volume utile.
- efficacité : fonctionnalité optimale avec une capacité de charge élevée.

(Illustration n° 44-45)



45 > 1982

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

THE EXPRESS

In 1985, a new concept appeared with this atypical vehicle, whose slogan said: "Let's put things straight - there are two Renault Express Station wagons. One dresses up to go out - this is the station wagon car. The other rolls its sleeves up ready to work - this is the van."

This vehicle was a winning combination of station wagon and van. (Illustration n° 46-47)

Express production ended in 1994 after satisfying some 315,644 buyers.



RENAULT 21

The Renault 21 Nevada arrived during the summer of 1986.

It was a modern station wagon car par excellence with multiple versions. For the first time, the 21 had its own name but the term station wagon disappeared from the official catalogue. Its production ended in 1996.

With a wide range of equipment, just like the different versions of the Renault 21 from which it was derived, the Nevada was also available in a seven-seater family version.

The different features offered by this model testified to the undeniable progress made from the utility aspect towards the pleasure and comfort of a saloon car.

(Illustration n° 48-49)



1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

L'EXPRESS

Courant 1985, un nouveau concept apparaît sous la forme d'une automobile atypique et dont le slogan est: « Autant vous le dire tout de suite, il y a deux Renault Express Break. L'une s'habille pour sortir, c'est le break. L'autre retourne ses manches pour travailler, c'est le combi ».

On retrouve là, l'heureux croisement du break et de la fourgonnette. (Illustration n° 46-47)

La production de l'Express prend fin en 1994 après avoir satisfait 315644 acquéreurs.



RENAULT 21

La Renault 21 Nevada arrive dans le courant de l'été 1986.

Break moderne par excellence dans ses multiples versions, le 21 dispose pour la première fois d'un nom patronymique mais la désignation de break disparaît du catalogue officiel. Sa production s'arrêtera en 1996.

Doté de nombreux équipements à l'image des diverses versions de la Renault 21 dont il est issu, le Nevada est également proposé en version familiale sept places.

Le niveau de prestations atteint par ce modèle annonce une progression indiscutable de l'aspect utilitaire vers l'agrément et le confort de la berline. (Illustration n° 48-49)



1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

LAGUNA "NEVADA"

A Laguna station wagon version was presented in September 1995 under the name Laguna Nevada, a double-barrelled name which again excluded the term station wagon in the official language. Even so, with its daring, very pleasant style, revealing the forms of the saloon from which it

was derived, it had all the essential features of a station wagon, namely its multi-functional aspect and exceptional spaciousness.

It was produced at the Sandouville plant until the start of 2001.

(Illustration n° 50-50 BIS-51-51 BIS)



50 > 1999



50 BIS > 1998

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

LAGUNA "NEVADA"

Une version break Laguna est présentée en septembre 1995 sous la dénomination Laguna Nevada un double patronyme qui exclut encore le nom break dans le langage officiel! Pourtant son style osé, et très agréable, laissant apparaître les lignes de la berline dont il est dérivé,

présente les qualités essentielles d'un break, à savoir : polyvalence et habitabilité exceptionnelle.

Sa production, à l'usine de Sandouville cesse au début de l'année 2001. (Illustration n° 50-50 BIS-51-51 BIS)



51 > 1995



51 BIS > 1995

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

KANGOO

A worthy successor to the Express Station wagon and the Renault 4, the Kangoo was first produced in 1997.

The concept of the Leisure Van was introduced with this model which had everything to win over customers more concerned with functionality than appearances.

Spacious, light and ready for anything, the Kangoo meets all of the most exhaustive criteria for a station wagon.

In 1999, Renault gave the Kangoo a second side door, thus further increasing its accessibility.

In line with its appealing image, commercial success grew. Not content with this performance, a new model with even better capacity was brought out in 2007. The extra centimetres gained inside make the Kangoo a station wagon whose ultimate goal is intelligence.

(Illustration n° 52-53-54-54 BIS)



52 > 1997



53 > 1999

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

KANGOO

Digne héritière des Express Break et Renault 4, la Kangoo entre en fabrication en 1997.

La notion de Ludospace naît sur ce modèle qui a tout pour séduire une clientèle plus soucieuse de voiture à vivre que de paraître.

Spacieuse, lumineuse et prête à tout faire, la Kangoo répond aux prescriptions les plus exhaustives du break.

En 1999, Renault en adoptant une

deuxième porte latérale sur Kangoo augmente encore son accessibilité. À la mesure de son image sympathique, le succès commercial est grandissant.

Non content de cette performance, un nouveau modèle aux capacités encore améliorées apparaît en 2007. Les quelques centimètres gagnés en espace intérieur font maintenant de la Kangoo un break pour lequel l'astuce est aboutissement.

(Illustration n° 52-53-54-54 BIS)



54 > 2008



54 BIS > 2007

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

MÉGANE

In March 1999, the Megane station wagon completed the large family which already included a saloon car, a coupe, a convertible and a passenger van.

“The station wagon is essentially designed to satisfy family and professional customers”

The Bursa plant in Turkey manufactured the Megane station wagon, the champion in its M1 segment. (Illustration n° 55-56)



LAGUNA II “ESTATE”

Presented in November 2000 and marketed as of January 2001, this vehicle came as a surprise.

In fact, the Laguna II Estate was exclusively styled. Only the nose was identical to that of the Laguna II saloon, made alongside it at the Sandouville factory. “Two cars, two philosophies, two positions”.

Thierry Dombrevail wasted no time in listing the Estate in the “shooting brake” category - a trip down memory lane? No, on the contrary, this was a step towards the future with a multi-purpose concept, finally establishing the station wagon’s pedigree.

The end of its production was announced in September 2007, making way for production of its successor at the same site in Normandy. (Illustration n° 57-58)



1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

MÉGANE

En mars 1999, la Mégane break vient compléter la famille nombreuse qui comprend déjà : berline, coupé, cabriolet, monospace.

« L’offre break est destinée à satisfaire une clientèle essentiellement familiale et professionnelle... ».

L’usine de Bursa en Turquie, fabriquait le break Mégane version championne dans son segment M1. (Illustration n° 55-56)

LAGUNA II « ESTATE »

Sa présentation en novembre 2000, suivie d’une commercialisation courant janvier 2001, crée une surprise.

En effet, le break Laguna II Estate est une réalisation au style exclusif. Seule la proue est identique à celle de la berline Laguna II, fabriquée en parallèle à l’usine de Sandouville. « Deux voitures, deux philosophies, deux positionnements! ».

Thierry Dombrevail n’hésite pas à classer « l’Estate » dans la catégorie des « break de chasse », retour au passé? Bien au contraire, il faut y voir une ouverture vers l’avenir d’un concept polyvalent qui donne enfin au break ses véritables lettres de noblesse.

Son arrêt de fabrication est prononcé en septembre 2007 pour préparer au sein de l’usine Normande, la fabrication de son successeur. (Illustration n° 57-58)



1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

LOGAN

A combination of spaciousness and quality made the Logan the first low-cost model on the market in 2005. In terms of value-for-money, this was a particularly innovative event in the automotive sector.

The extent of its sales success led to the launch of a station wagon version at the start of 2007.

Developing the concept, always based on spaciousness, quality and economy, the station wagon was brought out alongside the saloon to avoid a situation with only a single model being sold under this brand. It is known as the Logan MCV (multi-convivial vehicle) and offers a choice of five or seven seats.

(Illustration n° 59-60-61-61 BIS)



59



60 > 2006

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

LOGAN

La conjugaison d'habitabilité et de qualité fait de Logan en 2005 le premier modèle low cost du marché. Il s'agit d'un événement automobile particulièrement innovant sur le plan rapport qualité prix.

Son important succès commercial entraîne au début de l'année 2007, la sortie en série d'un break.

Prolongement d'un concept qui est toujours habitabilité, qualité, économie, le break complète la berline, en évitant une culture monogamique de marque.

Il s'appelle Logan MCV (multi convivial véhicule) et offre au choix cinq ou sept places assises.

(Illustration n° 59-60-61-61 BIS)



61



61 BIS > 2006

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

NEW LAGUNA III

During the second half of 2007, the New Laguna, the third vehicle built under this name, revealed its dynamic, smooth, elegant style.

The new "Laguna Estate" stands alongside the saloon in the range and was first marketed at the end of 2007.

This model is classy and harmonious, in the spirit of the Laguna II Estate.

It has been qualified as "expressive and distinctive".

Despite its position within the demanding M2 segment, this new Estate is an undeniable practical and aesthetic success. It has even been voted most beautiful car of the year and received the award for the most attractive interior at the Paris 2008 motor festival.

(Illustration n° 62-62 BIS-63-63 BIS)



62



62 BIS > 2007

1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

NOUVELLE LAGUNA III

Courant du deuxième semestre 2007 « Nouvelle Laguna », troisième du nom, se présente dans un style dynamique, fluide et élégant.

Le nouveau break Laguna Estate vient s'ajouter à la berline, pour un début de commercialisation en fin d'année 2007.

Une harmonie de grande classe se dégage de ce modèle qui reprend l'esprit de Laguna II Estate.

« Expressif et distinctif » telle est sa qualification.

Malgré son inscription au sein de l'exigent segment M2, ce nouvel Estate est une réussite pratique et esthétique indiscutable. Elle a d'ailleurs été élue la plus belle voiture de l'année et a également reçu le prix du plus bel intérieur au cours du festival automobile de Paris 2008.

(Illustration n° 62-62 BIS-63-63 BIS)



63



63 BIS > 2007

1950 TO THE PRESENT DAY: MODERN VERSION

CLIO GRAND TOUR

Renault presented the Clio Grand Tour Concept at the Geneva motor show on 6th March 2007. This attractive, practical and dynamic station wagon, based on the Clio III, will broaden the Clio range. (Illustration n° 64-65)

The appearance of this concept car, in its 3-door version, paved the way for the development and production

Today, in 2008, it is obvious how far the station wagon car has come from the time of the horse-drawn station wagon, and the major role

of the "Clio Estate" in the Oyak - Renault plant in Bursa, Turkey. The latest addition to the Clio family was first marketed in Italy in December 2007. It then came to market in other European countries from January-February 2008. It is a compact station wagon, with five doors and highly practical interior modular features.

(Illustration n° 66-66 BIS)

played by Renault in the concept's development is patent. The history of the station wagon car will clearly not end here.



1950 À NOS JOURS : LE BREAK CONTEMPORAIN

CLIO GRAND TOUR

Le 6 mars 2007, Renault présente lors du salon de Genève, Clio Grand Tour Concept : break séduisant, pratique et dynamique, issu de Clio III et pouvant offrir, à celle-ci, un élargissement de gamme.

(Illustration n° 64-65)

L'apparition de ce concept car, en formule 3 portes, annonce l'élaboration et la fabrication prochaine de

Aujourd'hui en 2008, il est possible de mesurer l'importance du chemin parcouru depuis la création du break hippomobile et le rôle essentiel de

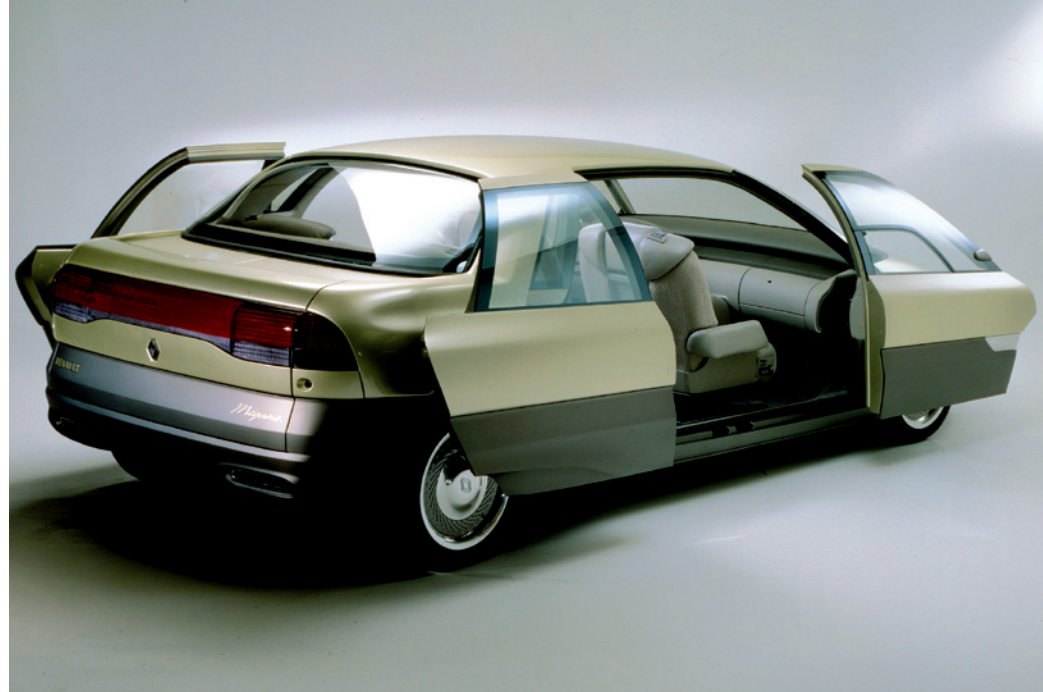
Clio Estate dans l'usine Oyak - Renault de Bursa en Turquie. En effet, la nouvelle née de la famille Clio est commercialisée en décembre 2007 en Italie. Dans les autres pays européens, elle est commercialisée dès janvier et février 2008 sous la forme d'un break compact, comportant cinq portes, et offrant une modularité intérieure pratique.

(Illustration n° 66-66 BIS)

Renault dans l'évolution du concept. Il est évident que l'histoire du break ne s'arrêtera pas là.



CONCEPT CARS



CONCEPTS CARS

CONCEPT CARS

Since the Mégane, the different concept cars revealed under the spotlights of the European motor shows have illustrated Renault's capacity for innovation and creativity.

A concept car is a driveable prototype, of which a single example is produced for a motor show, to be transformed into thousands of images highlighting the creativity, know-how, technological progress and passion that mobilise its designers and that guide their thinking.

MEGANE

Since the dawn of the automobile, Renault has benefited from a carefully crafted image as an innovative, creative manufacturer. However, it was only in 1988 that Renault presented its first real concept car (Eve and Vesta were considered physical model vehicles).

The Mégane was revealed in Paris - a top-of-the-range concept, projecting the image and displaying

numerous innovations, with a large dose of emotional content. Mégane was the first in a series of concept cars, revealing vehicles which are the technological, stylistic and emotional application of company dynamics. (Illustration n° 67-67 BIS)

The station wagon is no exception to this rule and the models developed express utmost aesthetic appeal. Manufacturers' arguments and

economic necessity put a partial end to the dream. However, it has to be acknowledged that their images have influenced thinking and shaped trends.

LES CONCEPTS CAR

Depuis Mégane, les concepts cars présentés, ont décliné sous les projecteurs des salons européens, le savoir-faire, la capacité d'innovation et la créativité de Renault.

Un concept car est un prototype roulant, fabriqué en un seul exemplaire destiné à être transformé en millions d'images et à mettre en évidence, lors d'un salon automobile, la créativité, le savoir-faire, l'avance technologique, la passion qui anime ses concepteurs et les pistes sur lesquelles ils avancent.

MEGANE

Depuis l'aube de l'automobile, Renault bénéficie d'une image forgée de constructeur novateur et créatif. Pourtant, jusqu'en 1988, Renault n'a jamais conçu ni présenté de véritable concept-car; EVE et VESTA devant être considérés comme des véhicules de synthèse.

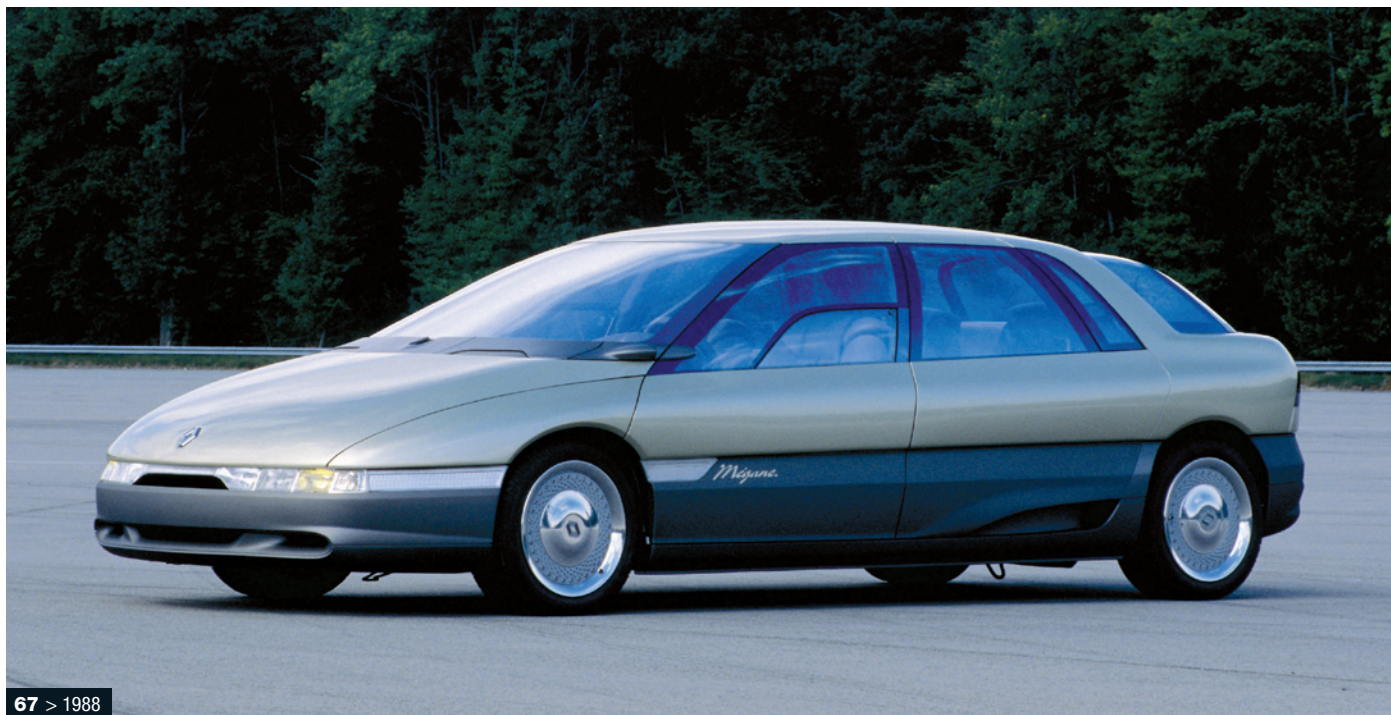
C'est à Paris qu'a été dévoilée MEGANE: un concept de haut de gamme, vecteur d'image, et porteur

de multiples innovations et riche d'un important contenu émotionnel. Mégane est le premier maillon d'une chaîne de concept cars qui a vu se succéder, nombre de produits étant autant de déclinaisons technologiques, stylistiques, et passionnelles du dynamisme d'entreprise.

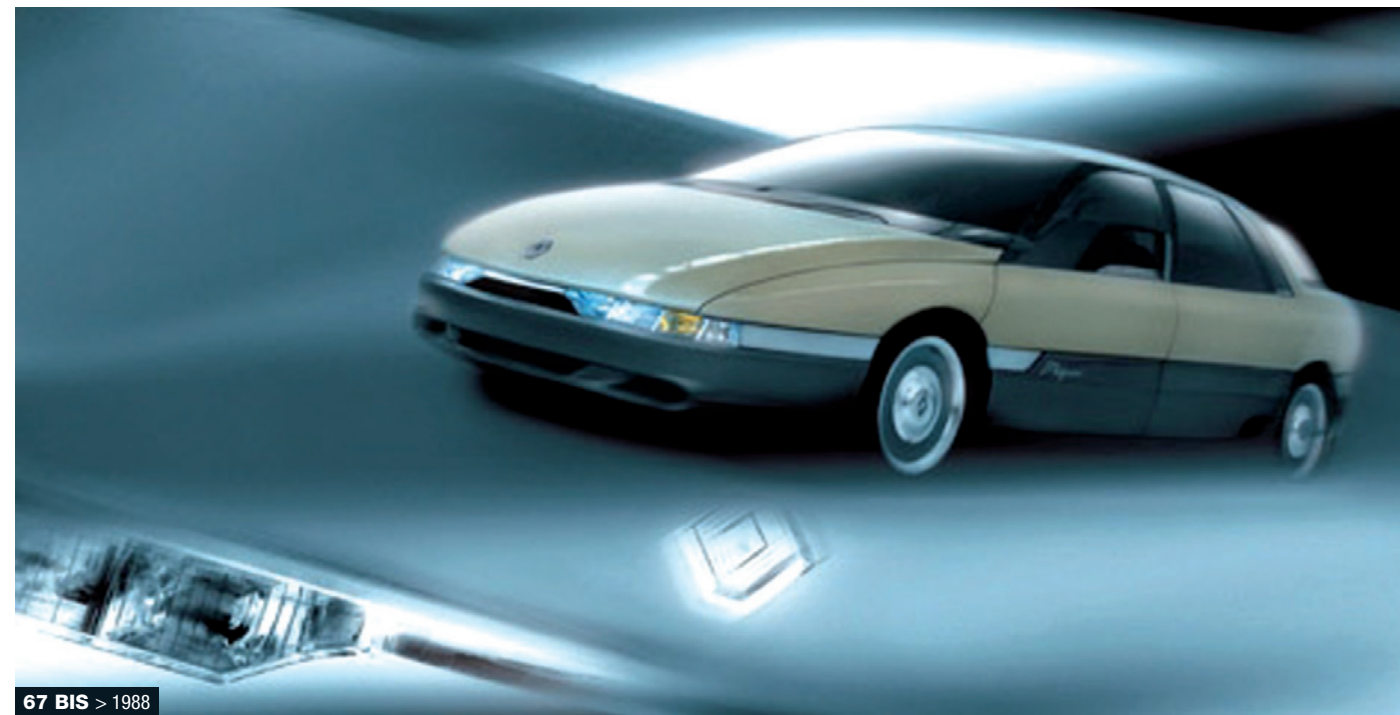
(Illustration n° 67-67 BIS)

Le break n'a pas échappé à la règle et les modèles élaborés expriment un

maximum d'attrait esthétique. Les arguments des fabricants et les nécessités économiques auront raison d'une partie du rêve; cependant, il faut reconnaître que de toute façon, leurs images ont pénétré les esprits et marqueront les tendances.



67 > 1988



67 BIS > 1988

CONCEPT CARS

MODUS

In 1994, a concept for a small professional vehicle with a hybrid engine and modular structure was presented under the name Modus. It brightened up the utility sector, combining useful and fun aspects.

It was an unrivalled, multi-function vehicle thanks to its modular structure. This system made it possible to change the rear module as and when required, automatically using controls in the driver's cabin. Modus the delivery vehicle can thus, in the flick of a switch, be turned into Modus refrigerated vehicle or Modus minibus.

Thanks to height adjustable suspension, the different modules can be positioned at the u-shaped rear of

the chassis. In his glazed cabin with its sunroof, the driver has a console comprising hands-free radio telephone equipment, fax and the Carminat system. Airbags for the driver and passenger and anti-intrusion bars ensure greater safety in the passenger compartment, which sits high up. Modus is a clean quiet drive. In town, it is electrically-driven. Out of town, it switches over to diesel, with an alternator generating the electricity required to power the engines and recharge the batteries.

(Illustration n° 68)

EVADO

Evado brought the concept of automobile escapism to the Geneva motor show in 1995. The procedure preceding its creation was particularly original. Swarming with ideas and innovations, the image-projecting vehicle paved the way for the Laguna Nevada station wagon, on both design creativity and technological fronts.

It used exactly the same design, only 7 cm shorter than the Renault 21 Nevada and 10 cm longer than the Laguna saloon. Evado thus became the public ambassador for the future model. But the Evado really stood out from the crowd thanks to the interior of its passenger compartment, set in pearly bodywork, shimmering in the

light, and adorned with a wooden strip.

Say goodbye to bland, austere utility-based station wagons and herald the true station wagon car, great to live in, glowing with inventiveness, brightness and hidden treasures, synonymous with freedom, travel, nature and motoring pleasure, shared by all. (Illustration n° 69)

LES CONCEPTS CAR

MODUS

En 1994, un concept de petit véhicule professionnel à motorisation hybride et à structure modulaire est présenté sous l'appellation MODUS. Il apporte de la gaieté dans l'univers des utilitaires en joignant l'utile à l'agréable.

Sa polyvalence est sans égale et son « modulaire » en est le secret. Il s'agit d'un système permettant, depuis la cabine du conducteur, de changer, par manœuvres automatisées, le module arrière au gré des besoins. MODUS livreur peut ainsi, en un clin d'œil se métamorphoser en MODUS réfrigéré ou en MODUS minibus.

Grâce à une suspension à hauteur variable, les différents modules viennent se positionner sur la partie

arrière en forme de U, du châssis. Dans sa bulle vitrée à toit ouvrant, le conducteur dispose d'une console réunissant radiotéléphone, mains libres, fax et Carminat. Airbag pour le conducteur et le passager et barres anti-intrusion renforcent la sécurité de l'habitacle, situé en position élevée. MODUS roule propre et en silence. En ville, il opte pour la motorisation électrique. Extra muros, il passe à la turbine à gazole, dont l'alternateur assure la production d'électricité nécessaire à l'alimentation des moteurs et à la recharge des batteries.

(Illustration n° 68)

EVADO

EVADO fait entrer l'automobile-évasion au salon de Genève en 1995. La démarche qui a présidé à sa création est particulièrement originale. Fourmillant d'idées et d'innovations, ce véhicule-image préfigure, tant au plan de la créativité esthétique qu'à celui de la technologie, le break LAGUNA Nevada.

Il reprend exactement la ligne, de 7 cm plus courte que celle d'une Renault 21 Nevada et de 10 cm plus longue que celle de la berline LAGUNA. EVADO se fait ainsi l'ambassadeur du modèle à venir auprès du public. Mais c'est à l'intérieur de son habitacle serti dans une carrosserie nacrée, qui s'irise au gré de la lumière et se pare d'un bandeau de

bois, qu'EVADO fait principalement la différence.

Finis les breaks mornes et austères à connotation utilitaire, vive le break voiture à très bien vivre, pétillant d'inventivité, de gaieté et de trouvailles, synonymes de liberté, voyage, nature et plaisir automobile partagé par tous. (Illustration n° 69)



68 > 1994



69 > 1995

CONCEPT CARS

KANGOO

In 2002, Renault presented the Kangoo break'up, a 4x4 concept based on the Kangoo. This open, functional and practical vehicle is ideal for family outdoor activities.

With a design that clearly affirms its status as an all-terrain vehicle, the most innovative feature of the Kangoo break'up is its 106 litre capacity pick-up section. The passenger compartment is welcoming, spacious and bright, just like the standard Kangoo.

Renault has thus come up with a novel concept, venturing into the open vehicle segment. The exterior

design of the Kangoo break'up was conceived with outdoor activities in mind.

Its pick-up section is particularly innovative - the rear of the vehicle (roof and body side panels) is actually cut out. The rear pillars incorporating lights conserve the Kangoo shape. The two side rear windows are hollowed out, providing a number of storage areas, including a small removable case. (Illustration n° 70)

ALTICA

February 2006: Renault revived a name dating from 1906, for a shooting brake in practical terms - the concept car Altica.

Patrick le Quément, Director of Industrial Design at Renault, conceived it as follows: "Altica embodies the balance between smooth design and a sporting attitude.

This original futuristic vision of the station wagon adopts a strong, innovative graphic identity."

It condenses a comprehensive vision of how the station wagon may evolve and the increasingly evident combination of practical and aesthetic aspects. (Illustration n° 71)

LES CONCEPTS CAR

KANGOO

En 2002, Renault présente Kangoo break'up, un concept 4x4 réalisé sur la base Kangoo. Ce véhicule ouvert, fonctionnel et pratique, s'avère idéal pour les loisirs de plein air en famille.

Doté d'un design affirmant son caractère de véhicule tous chemins, Kangoo break'up innove avec sa partie pick-up d'une capacité de 106 litres. L'habitacle offre un intérieur accueillant, spacieux et lumineux, fidèle à l'image du Kangoo de série.

Renault révèle un concept inédit qui explore la voie des véhicules ouverts.

Kangoo break'up arbore un design extérieur conçu pour les loisirs de plein air.

Il innove avec sa partie pick-up : l'arrière du véhicule (pavillon et côtés de caisse) est en effet découpé. Les montants arrière intégrant les feux arrière préservent la silhouette de Kangoo. Les deux fenêtres arrière latérales sont évidées, offrant ainsi plusieurs zones de rangements, dont une petite valise extractible.

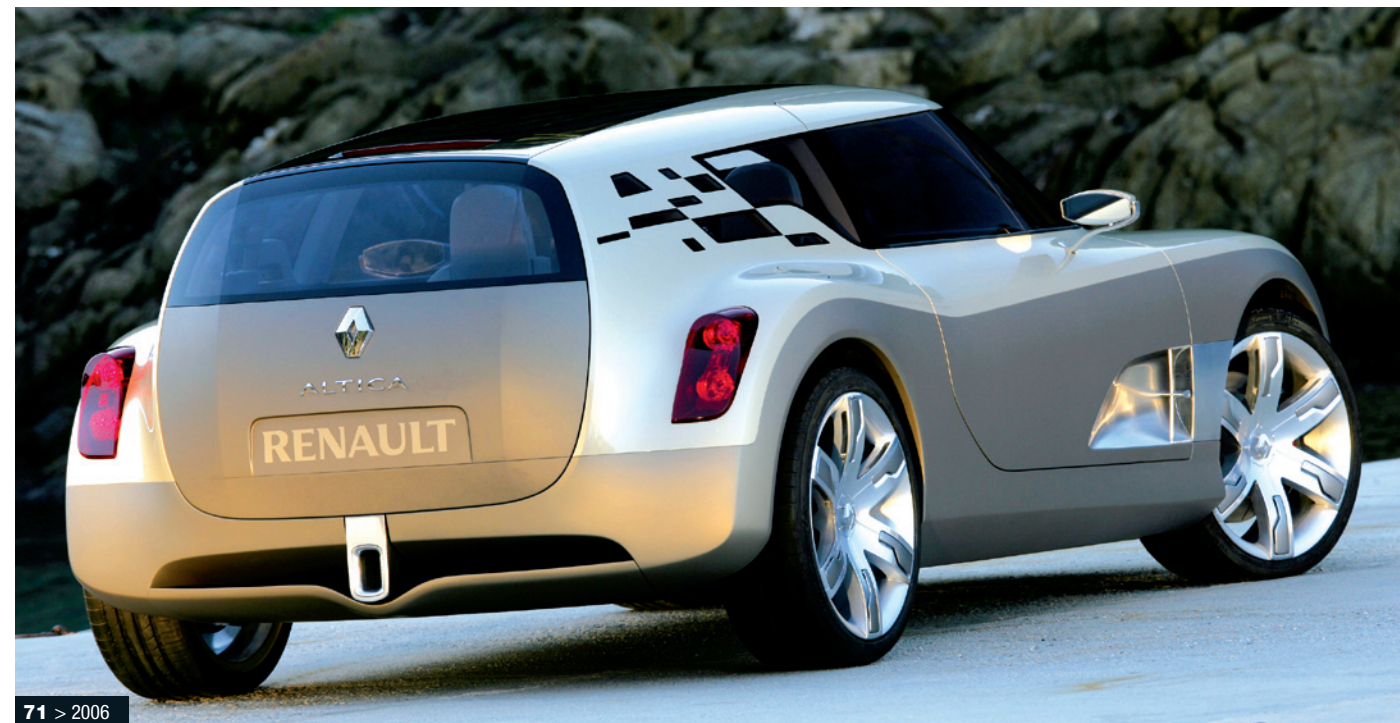
(Illustration n° 70)

ALTICA

Février 2006 : Renault renoue avec une dénomination remontant à 1906, un break de chasse au sens pratique : le concept car ALTICA.

Patrick le Quément, directeur du Design Industriel de Renault le désigne de la façon suivante : « ALTICA incarne un équilibre entre

fluidité et sportivité. Vision futuriste et originale du break, il adopte une identité graphique forte et innovante » ; synthèse d'une réflexion intégrale sur ce que pourrait devenir le break et son alliance de plus en plus confirmée au sens pratique et de l'esthétique. (Illustration n° 71)





(www.renault.com)