



ERIC ROULE EN Estafette

Préambule :

C'est bien grâce à la 4CV que Renault, après-guerre est devenu le premier constructeur français. Du côté utilitaires, c'est toute une série avec la Dauphinoise et la Goélette ou la Colorale qui est proposée. Avec une caractéristique commune : ce sont des propulsions. Et avec un seuil de chargement élevé, alors que, du côté de la concurrence, Citroën avec son Type H ou Peugeot avec son D3/D4, la traction avant est de rigueur. Il n'y a guère que Volkswagen avec son Combi qui reste fidèle à la propulsion, qui plus est avec un moteur à l'arrière. Il est vrai, cependant que cette marque est la seule à disposer d'un « quatrapiat » qui limite la gêne occasionnée par un seuil de chargement trop élevé. Et le livreur n'est pas la clientèle visée par Volkswagen.

Et vint l'Estafette

Et donc, en 1952, Renault décide de s'attaquer à Citroën et son Type H. Et de créer un utilitaire à traction avant. Plus simple à dire qu'à faire. Côté moteur, Renault opte pour le fameux Ventoux de 850 cc qui équipe la Dauphine dans sa version Export, et qui libère 32 chevaux. Pas de quoi sauter au plafond, mais suffisant pour emmener les 600 kg de charge utile réclamés par le cahier des charges.

Ce moteur est monté sur un faux châssis, en porte à faux avant, devant l'essieu. Résultat : à vide, en cas de freinage brutal, le véhicule n'est pas loin de faire un « soleil », c'est-à-dire de passer « cul par-dessus tête » !! D'où la présence discrète d'une gueuse de vingt kilos à l'arrière.

Passer d'un tout à l'arrière à un tout à l'avant se révèle compliqué et justifie en grande partie les sept années d'études qu'il a fallu réaliser. Passons sur la grille de vitesses inversée, mais n'oublions pas que ce nouveau positionnement a amené Renault à innover en dotant l'Estafette d'une suspension à roues indépendantes !

Une carrosserie innovante

Sur le plan esthétique, l'Estafette est l'antithèse du Type H en ligne de mire. Pas d'angles droits, pas de tôle ondulée : l'Estafette est toute en rondeurs sans pour autant sacrifier au volume de chargement. Le parebrise est courbe, d'une seule pièce. Ce n'est pas déterminant à l'époque, mais l'Estafette possède un meilleur Cx que son concurrent. Côté pratique, l'Estafette possède les mêmes types d'ouvrants, mais y ajoute une porte chauffeur coulissante, en option, bien pratique pour les chauffeurs livreurs. Rouler ainsi, porte ouverte, alors que les ceintures n'existaient pas encore, était même permis !!! Juste une chaîne, au cas où ...

Un lancement « contrarié »

La presse spécialisée ayant déjà annoncé la venue de ce nouvel utilitaire, Renault a averti les médias dès juin 1959, mais c'est au Salon de l'Auto, en septembre 1959, que le public a été convié à découvrir le véhicule. Cinq versions sont proposées : une normale 600 kg, une version ramenée à 500kg. S'y ajoutent un pick-up, une version surélevée et un minibus huit places, sans vrai concurrent sur le marché.

L'Estafette d'Eric

Achetée par Eric en avril 2015 à un agriculteur de Pau qui l'avait transformée en poulailler, et qui en était le premier propriétaire, l'Estafette avait beaucoup souffert. La mécanique a été entièrement restaurée pendant trois mois dans la concession Nissan de Cholet. La carrosserie, a été refaite chez Grimault Baron à Mortagne, un chantier qui a pris six mois. Depuis, dixit Eric, elle coule des jours heureux à Cholet et roule régulièrement.

Le modèle est de 1978 : c'est un « Phase 4 », motorisé par un 1300 cc le « Cléon fonte » ramené à 38 ch qu'on retrouve sur les Renault 12. C'est l'ultime version du modèle qui sera remplacé par le Trafic en 1980



Avant / Pendant / Après

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Mai 2026



Quelques chiffres
Phase 1 (1959-1962)
845 cc / 32 ch
Phase 2 (1962-1968)
1108 cc / 45 ch
Phase 3 (1969-1973)
1289 cc / 45 ch
Phase 4 (1973-1980)
1289 cc / 38 ch
Production totale:
533 209 ex.



Version « poulailler » ?

© Michel Pionneau