

RENAULT V.I.



MAJ
15.01.2015

1983 – 1996 : France N°1 – FR1

Renault Véhicules Industriels, division autocar-autobus, présente autocar tourisme en novembre 1983. Après 5 000 exemplaires de produits, il laisse place à l'ILIADE en 1997.

FR1, bien plus qu'un autocar

1983 – 1996 : FRANCE N°1 – FR1

Renault V.I. naît en 1978, suite à la fusion Saviem-Berliet, qui remonte à 1974 où Berliet est intégré au groupe Renault. Les deux constructeurs travaillent séparément jusque 1976, au moment est lancée la Société de Développement des Industries du Véhicule Industriel afin qu'il y est la création d'une gamme d'organes commune ainsi que la conception.

Fin 1976, les deux constructeurs proposent leurs projets :

- 1) Saviem conserve sa série de S 45 / S 53 / S 105 qui ont un grand succès. Cependant l'E7 n'est pas au niveau de cette grande série dû à une carrosserie trop désuète.
- 2) Berliet propose son PR 14 avec ses petits frères PR 10 et PR 12 qui ressemble aux Cruisair (Sans succès).

Consciente de la concurrence étrangère, la SODIEVI tire un signal d'alarme en lançant un projet début 1977. Faute de structure commune, le projet d'un futur autocar est confié au centre automobile Renault de Nanterre.

Fin 1977, l'autocar commence à prendre forme sur le papier. A première vu, il n'a rien de ressemblant avec un Setra de l'époque (Pourtant beaucoup copié !). Début 1978, le nouveau service marketing établit les plans, qui seront les définitifs. La porte était prévue à coins vifs et collées, elle est donc établie en continuité du pare-brise.

Sa face avant peu galbée, qui descend en arrondis jusqu'au bas du pare-chocs, lui permet de se distinguer des autres véhicules. Sa calandre est simple, lui donnant une certaine sobriété. Les arêtes reliant les faces sont des chanfreins issus des fourgons Master. Les pare-chocs sont peints à la teinte de la carrosserie.

Une série de modification se font avant d'attaquer les plans intérieurs en 1979. Le projet prend le nom de FR1 « France N°1 ». Des essais sur maquette statique à l'échelle 1 sont effectués pour tester la fatigue du véhicule. Fin 79 le train avant, monté sur sa portion de soubassement, est testé hargneusement durant plusieurs mois à Suresnes.

Prototypes, préséries...

Entre 1981 et 1982, les premiers prototypes sont construits ainsi que les modèles de présérie. Le centre RVI de Villiers-Saint-Frédéric (Yvelines) va tester le comportement de ces exemplaires, avant d'aller les tester en Afrique du Nord puis ils vont effectuer des services de transport de personnel. Le FR1 devient alors le grand projet RVI.

Le prototype a quelques différences par rapport aux modèles de série : Comme par exemple, les ouïes d'aération qui seront adapté à l'Iliade en 1996.

Les phares du FR1 sont issus de la Peugeot 604, ils ont équipés de nombreux autocars notamment les CBM LMC 12 b.

Renault porte son attention sur la proposition de présenter trois longueurs et deux hauteurs. Une version surélevée est mise à l'étude avec une vitre faisant la séparation entre les ouïes d'aération et la porte (qui reste identique aux autres modèles).

Dès 1982, des bruits courent qu'un FR1 de présérie roule. Cependant, rien n'est annoncé officiellement au vu d'un rééquipement matériel de l'usine d'Annonay afin de construire le FR1.

Mise en place d'Engineering spécifique ainsi que l'établissement d'une somme d'outillage importante. Ce qui entraîne un délai plus important avant la sortie du premier autocar. Cependant, RVI veillait à ce que les clients restent fidèles au PR 14 et à sa version GT, fabriqués à Vénissieux. L'E7 étant arrêté pour laisser place au FR1. La patience est de rigueur. L'usine d'Annonay, au fronton de laquelle se sont succédés en plusieurs années quelques-uns des grands noms de l'autocar français : Besset, Floirat, Saviem, Renault, a construit un berceau tout neuf pour l'autocar du futur.

Sa présentation officielle

Dès juillet 1983, quelques photos sont transmises avant la présentation officielle.

Cette présentation se fait le 7 Novembre 1983 devant le siège social de la Régie Nationale des Usines Renault à Boulogne Billancourt. Clients & journalistes sont conviés à cette journée.

Les versions GT / T sont présentées dans une teinte unicolore gris clair sans aucune découpe. Les connaisseurs peuvent remarquer tout le design nouveau comme le pare-chocs intégré à la calandre, l'absence de baguettes moulurées sur les faces latérales puisque l'ensemble est traité comme la carrosserie. Cette conception permet de produire de nombreuses versions du véhicule tout en conservant la plupart des éléments communs à la gamme.

L'intérieur est semblable à celui d'un avion long-courrier avec des racks à bagages fermés et individuels. La sellerie est totalement étudiée par RVI, reprenant une vieille tradition remontant à Besset. Cet aménagement type « aviation » allie une bonne isolation et un confort acoustique.

Tous les équipements de chauffage & climatisation sont présents, un véritable confort thermique. Ils sont gérés ou programmés par un automate qui traite l'ambiance thermique indépendamment entre l'avant et l'arrière pour les passagers. Le conducteur et l'accompagnateur peuvent gérer eux-mêmes leur confort thermique.

Le poste de conduite est composé de trois blocs modulaires avec un volant réglable en hauteur et en inclinaison. Les rétroviseurs sont commandés depuis le tableau de bord.

Une structure digne d'un grand autocar

Sa carcasse est autoportante et issue de l'automobile : La structure des pièces est en tôle pliée finit en tôle embouties afin de faire travailler ces pièces. Ces dernières sont soudées par point à la structure, ce qui donne une meilleure qualité et une simplicité. L'élaboration de la structure FR1 est moins longue que celle d'un S53 car le nouvel autocar utilise au maximum les tôles embouties : 124 contre 26 seulement pour le S 53. De ce fait, il ne faut plus que 57 heures de soudures à l'arc contre 118 pour le S 53. La durée totale des opérations de soudage est passée de 141 heures à 91.

Après son assemblage, la structure est plongée dans un « bain » anticorrosion : Cataphorèse*. Ce procédé permet de doubler la durée de vie des véhicules. C'est la première installation mondiale de cataphorèse pour l'autocar.

Le FR1 fait appel à de nouveaux matériaux tels que le plastique SMC (moulé à chaud) et les structures sandwich (2 panneaux d'aluminium enserrant des « nids d'abeilles » en carton bakélinisé) rigides, légères, inaltérables.

La suspension pour un voyage en douceur

La suspension du FR1 est reprise sur l'E7 qui lui procurait une tenue de route et un confort irréprochable, cependant l'ensemble des pièces sont redessinées.

Détail :

Suspension à roues indépendantes avant

Reliée à la caisse par une double triangulation type Mac Pherson

Equipé de ressorts hélicoïdaux (Rare pour le Poids-lourd).

⇒ Soutien du véhicule à vide sur amortisseur télescopique

Rajout d'amplitude & coussins pneumatique pour route déformée

Freins à tambours remplacés par des disques ventilés.

Le train arrière est issu des camions : Le PX1141 qui en deux termes permet la garde au sol du véhicule et la réduction du bruit lors de la transmission.

Les liaisons :

⇒ Verticale entre l'essieu et la caisse : Elle est assurée par 4 coussins pneumatique écartés au maximum afin d'éviter une rupture du soubassement.

⇒ Horizontale & transversale : Elle est assurée par deux bras en biais et en partie inférieure par un U qui fait office de barre anti-roulis. Deux valves de nivellement AV & AR commandent le correcteur d'assiette en agissant sur les coussins d'air. Cela permet de maintenir le véhicule en position horizontale lorsque la chaussée amènerait le véhicule à pencher sur la gauche ou la droite. Une commande, sur le poste de conduite, permet au véhicule de franchir des zones délicates.

Un autocar adapté à son époque !

Le moteur est totalement réétudié afin de gérer l'ensemble des fonctions du véhicule qui se font plus modernes au fil des années et qui demande une certaine énergie. La climatisation est augmentée de 50 à 100 CH supplémentaire.

Renault souhaite intégrer son moteur MIDR 06.20.45

Explication :

Man Injection Directe air d'admission **Refroidit**

06 = Cylindres => 6 Cylindres en ligne turbo compressé

20 = m.m. d'alésage

145 = m.m. de course

Ce type de moteur a fait ses preuves sur des camions entre 1981-1982. Aucun autocar n'a reçu cette motorisation intéressante pour ses 285Ch. DIN (210Kw) à 2 200 T/min.

Réf : ESRVI- 198396FR1

Cependant elle ne sera pas retenue, car elle n'est pas assez puissante pour les versions grand tourisme et surélevées. Plusieurs moteurs ont une puissance supérieure, mais Renault VI va se tourner vers Mack dont il vient de prendre le contrôle aux Etats-Unis.

Pour divers raisons, RVI préfère le moteur EE6.335 qui est moins encombrant.

Moteur Mack :

6 Cylindres

124 * 152.4 suralimenté par turbo compresseur et à air d'admission refroidit

340 CH DIN (250 Kw) à 2100 T/mn

Le FR1 reçoit une boîte de vitesse B9, et une boîte automatique sur les versions MIDR ZF 5 HP 600 avec ralentisseur et convertisseur incorporé.

Produire un FR1, Investissement :

Le modèle FR1 est totalement nouveau, mise à part quelques éléments mécaniques communs aux camions. Le reste est étudié que pour le FR1.

2500 Salariés

1750 véhicules par an

200 Millions de Francs pour les modifications afin de produire le FR1.

L'idée => 7 FR1 par jours en deux équipes, optimisés pour 4 FR1.

FR1, ses chiffres d'élaboration :

400 000 heures d'études

250 000 heures d'essai

6000 heures de formation & recyclage

TOTAL Frais engagés par RVI : 500 Millions de Francs (Soit 76224509€)

(Equivaut à 500 FR1 !!)

Cependant le nombre de FR1 produit par jours ne sera pas le chiffre indiqué ci-dessus.

Dans les sommes dépensés pour le projet FR1, il faut intégrer les nombreuses maquettes qui sont incalculable (10 maquettes pour l'essai en soufflerie), les prototypes, les outillages. Puis les frais commerciaux, marketing et la campagne de lancement.



C'est parti !

Dès novembre 1983, les véhicules de démonstrations sont confiés aux clients : près de 3000 d'entre eux vont visiter l'usine d'Annonay.



Cependant le travail commercial s'annonce compliqué sur une France qui achète ses autocars à l'import ou qui roule avec des S53 / E7 / Cruisair... Il faut donc convaincre chacun de la fiabilité et la rentabilité du FR1. RVI a vu son marché chuté à 57% malgré le succès du S53.

Janvier 1984, les commandes arrivent ce qui va offrir une saison printanière très prometteuse. Les deux premiers véhicules sont livrés à Marne et Morin en Mars 1984.

Cependant l'usine ne suit plus du tout. Seulement 25 FR1 livrés à fin mai 1984, avec le record d'un véhicule produit par jour fin avril 1984. Ce qui entraîne un désastre financier & commercial pour RVI, avec l'impatience des transporteurs.

Bilan Fin 1984 :

95 FR1 immatriculés sur les 300 de prévus.

12 FR1 exportés

Les transporteurs se plaignent sur la boîte de vitesse qui leur joue des tours. Les 250 000 heures d'essais devront être augmentées afin d'étudier le problème. Le passage des vitesses est un calvaire dû à la dizaine de mètre entre la boîte et le levier. La B9 revient sur le tapis pour remplacer la B8. Renault VI doit revoir son cahier.

Arrivée du surélevé :

Au salon de Paris d'octobre 1984, la version surélevée est présentée : FR1 GTS carrossé par Gangloff. Il est surélevé de 455 mm avec 5m³ supplémentaire de soute. Il reprend l'ensemble des caractéristiques des autres FR1 mise à part une finition plus haute du pare-brise ainsi que la suppression de l'encadrement gris foncé pour la finition des baies.

Après quelques soucis entre le véhicule et les conducteurs, son confort est reconnu par les passagers. Cela entraîne donc de belles commandes au sein de grandes entreprises comme Air France ou le groupe Verney qui doit renouveler sa flotte avec sa marque « Tourisme Verney » pour remplacer les CBM restants.

Le FR1 s'invite aux Etats-Unis !

Dès 1983, Renault Véhicules Industriels est majoritaire dans la gestion de l'entreprise Mack. L'autocar chez Mack remonte aux années 50 : les américains n'ayant que trois marques d'autocars avec une petite place pour l'européen Néoplan. Le FR1 paraît l'idéal pour redorer l'image des autocars Mack. Ce qui amène des spécialistes américains à venir en France pour élaborer le FR1 « version américaine ».

Réf : ESRVI- 198396FR1

Les normes :

Américaines

12.28 m = 40 pieds

2.44m / 2.59 m = 96/102 pouces

Européennes

Longueur => 12 m maximum

Largeur => 2.50 m maximum

Chez les américains, deux versions d'autocars se présentent. Une version à deux essieux qui assurent les liaisons aéroports-hôtels et celle à trois essieux pour les longs-trajets. Renault V.I. a tout prévu puisqu'ils possèdent la version 3 essieux et se proposent de modifier l'architecture de la version 2 essieux à la sauce des Etats-Unis. Cependant les américains restent sur la version 3 essieux ce qui amène RVI à adapter le véhicule aux spécificités locales. La version deux essieux avec moteur Mack 340 cv précède la version trois essieux qui répond à la demande du marché américain (*intercity*).

Le FR1 Mack a un pare-brise prolongé par une bande noire où est inscrit le logo Mack. Il reçoit quatre phares rectangulaires, des clignotants et des feux arrière spécifiques comme les automobiles du pays. Cinq feux de gabarits surmontent le pavillon avant & arrière. Il possède un pare-chocs avant proéminent comparé aux versions « France », lui donnant une allure de bulldog. La cabine WC est placée sur l'arrière du véhicule, avec une seule possibilité de montée/descente se faisant par l'unique porte à l'avant.



Le FR1 Mack est présenté par Mack Trucks à l'Assemblée Générale annuelle de l'American Bus Association à Reno dans le Nevada sur l'année 85. Les trois premiers exemplaires d'une version FR 1 deux essieux sont livrés à la fin d'année 1985 au Réseau Mack les commercialisant.

Les premières livraisons sont fixées au second semestre 1986, avec une prévoyance de vente à 10% du marché soit 130-150 véhicules. Pour parvenir à cela, Mack vend le véhicule à 175 000\$ (127 319.025€).

Cinq versions sont prévues en 2 ou 3 essieux avec ou sans WC équipé d'une boîte manuelle ou automatique. La motorisation *Bulldog Power Mack E6-335 Econodyne* est proposée avec la boîte Mack T 2050 à 5 rapports.

Estimation de livraison, selon les américains :

1/3 des deux essieux & 2/3 des trois essieux.

Les livraisons débutent en 1986 avec 15 FR1 deux essieux et 1 FR1 trois essieux !

L'aventure s'arrête trois années plus tard...

Le trois essieux, une histoire côté France

Cette version est forte intéressante pour effectuer de longues distances avec des routes pleines de surprises (Amérique du Sud, Australie, etc...).

Elle s'impose pour les applications lourdes comme le double étage.

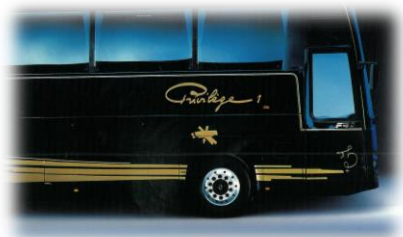
Ce genre d'autocar a un certain succès en France, présent chez Setra avec le S 228 HDS ce qui intéresse RVI mais qui manque d'expérience pour ce genre de véhicule.



Gangloff, qui a carrossé le FR1 GTS, se lance dans le projet en créant des plans sur le papier en attendant d'avoir les soubassements. Renault se tourne finalement vers Jonckere pour développer une version à deux étages, cependant le projet tombe à l'eau !

Pour revenir au trois essieux, il se fait rare et à ses pays de destination comme la République-Tchèque ou l'Afrique. En France, son intérêt est minime dû à son poids, son coût et à sa forte consommation. Une page se tourne !

FR1 est un Privilège...



La version *Privilège* est présentée au salon de 1986 : C'est un FR1 GTS limité à 10 exemplaires. Sa découpe est artistique de couleur or sur un fond bleu nuit. Il est équipé de 27/32 sièges en deux versions :

- Rangs de trois places
- Rangs de quatre places avec salon arrière

Un équipement haut de gamme et très moderne !

Hop, retour à l'usine !

Les FR1 de préséries ont reçu de lourds essais et pourtant ils n'en font qu'à leur tête !

Plusieurs soucis sont récurrents :

- Boîte de vitesse B8 avec un passage des rapports très difficile. La nouvelle B9 est proposée en option afin d'avoir de meilleure condition de conduite : celle de série est une ZF S 6/90 à 6 rapports avant, montée sur les millésimes 86.
- La climatisation et les circuits électropneumatiques qui lâchaient (Ils commandaient entre autre les portes !).
- Moteurs Mack qui s'enfumaient
- Insuffisance de freinage dû aux garnitures sans amiantes.

Réf : ESRVI- 198396FR1

230 FR1 (Ceux jusque 1985) retournent à l'usine d'Annonay pour être modifié et recevoir les modifications. Renault doit alors fournir des autocars aux transporteurs : Ceux de démonstrations ou de reprise ne suffisant pas, RVI se voit faire immatriculer 48 autocars neufs. Cela entraîne une baisse de 20% des ventes, dont le S53 !

L'année 86 se termine avec 217 FR1 vendus en France, 46 exportés, 16 aux USA ainsi que 30 en Europe.



Evolutions techniques

Boîtes de vitesse :

1984 => B8 est remplacée par la B9

Septembre 1985 => Renault renonce à la boîte « maison » à la demande des clients.

Mise en place de la ZF S 6 / 90 de série sur le millésime 86

B9 en option

Juin 1987 => B9 devient B9A, montée en série avec une nette amélioration.

Nouvelle boîte ZF en option 6S / 150 C.

Vitesse maximum de 130.3 km/h.

Septembre 1988 => Modification des rapports de transmissions sur pont arrière : Ils passent en série de 20 * 41 à 18*41.

Vitesse maximum : 117.3 km/h

Versions exports :

Proposées en série avec la boîte ZF S 6.90 et en option 6 S 150 C

Couple de 16*41

Vitesse maximum : 111.7 km/h

Disponibilités des couples plus longs en option

Juillet 1989 => Unique boîte proposée : ZF 6S 150 C

Couple de 19*41

Vitesse maximum : 114.6 km/h

Octobre 1992 => ZF 6S 150 C, conservée en standard

ZF 8S 180, en option

Septembre 1993 => Suppression de la ZF 6S150 C

ZF 8S 180 de série, unique boîte proposée.

Mai 1995 => 3 propositions de boîte, dur de trouver la bonne boîte du FR1 !

⇒ Standard = ZF 6S – 85

⇒ Option = ZF 8S 180 ou B8L TBV* Renault

La boîte ZF 5 HP 600 ne fut proposée que pour les millésimes : 84, 85,86.

Motorisations :

Principal moteur monté sur le FR1 :

MIDR 06 20 45

9.84 Litre de cylindrés avec 285 chevaux DIN (210 Kw) à 2100 T/mn.

Suralimenté par turbocompresseur avec de l'air refroidit.

Couple maxi : 115 mkg (112.8 mdaN) à 1300 T/mn.

1987 : nouveaux réglages, nouvelles normes sans évolutions

Conditions de mesure aux normes CEE 88/195

Puissance de 305 ch DIN (224 Kw) à 2100 t/min

Couple maxi : 127 mkg (124.4 mdaN)

Salon Octobre 1988, nouvelle motorisation !

Le M340 reste sur la base du MIDR 06 20 45 à 2100 T/mn et 9.8 L de cylindrés.

Fruit de l'alésage x courses 120* 145 mm.

Cependant, les pistons et chambres de combustion sont redessinés.

Pompes à injections changées et nouveaux réglages ce qui permet 2 types de MIDR 06 20 45 :

1) 302 ch (222 kW), couple max de 121 mkg (1185 Nm)

2) 338 ch (249 kW), couple max de 150 mkg (1472 Nm)

Réf : ESRVI- 198396FR1

Cela apporte une économie en termes de fiscalité et une rationalisation dans le domaine après-vente pour la motorisation Mack de 11 Litres !

Normes anti-pollution : MIDR a tous les critères !

Intercooler ACE (= Air d'admission refroidit)

Optimisation de la combustion

2 points qui sont font que le MIDR répond aux critères des normes Euro 1 / Euro 2

(Stipulée par la norme européenne C.E.E. 91 / 542)

Et le moteur Mack ?

Le Mack EE6, 335 comme le MIDR :

6 cylindres en ligne

Suralimentation par turbocompresseur avec de l'air d'admission refroidit.

Alésage x course 124 * 152.4 mm / Cylindrée atteignant 11 Litres.

Puissance : 340 ch (250 Kw)

Moteur plus avantageux que le V8 de Renault, surtout vers une optique de vente aux USA.

Soucis :

- Fumée noire, souillant la face arrière du véhicule et soupçonné de polluer.

1989

Le moteur Mack reste en option sur les versions GT & GTS face au moteur Renault.

Arrêt de la production des FR1 pour les USA, suppression du moteur Mack pour le millésime 90.

Une nouvelle version : FR1 GTX

Le FR1 commence à prendre son envol, et à s'insérer sur la voie du succès. Après les quelques soucis, le FR1 s'impose comme une réussite. Cependant, la version GTS n'a pas conquis le cœur des transporteurs.

SETRA avec sa série 200, VANHOOL avec l'Acron T8 donne l'envie aux transporteurs d'acheter chez eux pour un car grand tourisme surélevé. Du côté Renault, les versions GT / E / T possède toutes les qualités RVI, mais la version GTS de Gangloff reste artisanale.

En 1989 est lancée une version surélevée dite « usine » : Le GTX. Il est beaucoup moins haut que le GTS : 3.480m contre 3.745m. Les soutes sont de 11.8m³ voir 9.5m³ selon les aménagements. La vitre au-dessus des portes disparaît au profit d'ouïes d'aérations différentes des autres versions FR1. L'équipement reste équivalent au GTS.

La réduction de 265mm permet une meilleure aérodynamique sur le GTX. Son poids est réduit de 600 KG ce qu'il le fait gagner en performance et en consommation. Dû à sa carcarasse spécifique, le GTX est considéré comme un nouveau modèle avec une série de test sur sa sécurité passive. Cela permet au constructeur de prouver sa supériorité vis-à-vis de la concurrence.

Le GTX marque la fin de douze années de collaboration avec Gangloff. Ce dernier s'étant préparé en se tournant vers Volvo dès 87 et Mercedes dès 88. Cinq ans après l'apparition du FR1 ses qualités sont reconnues par tous, prouvées par une nette progression des ventes et de l'exportation.

Côté germanique, les constructeurs se protègent contre le succès du FR1. C'est la période où le mur de Berlin tombe, un très bon moment pour que RVI se fraye un chemin en RDA. La ville de Dresde (Dresden) passe commande de R312 pour son urbain par exemple, mais d'autres transporteurs feront confiance à la marque au losange que ce soit en bus ou en cars. Suite à cette pénétration à l'est, quelques FR1 auront une carrière à l'ouest !

Le GTX reste l'autocar pour le grand tourisme international, ce qui amène RVI à sortir une version similaire sur la même caisse surélevée : TX qui deviendra TEX en 1995.

Ils peuvent accueillir 47 à 55 passagers selon les configurations avec la motorisation MIDR de 340 ch. Cependant aucune différence physique ne permet de dire si le FR1 est un TX ou un GTX... Au niveau équipement, certains éléments sont de série sur le GTX et en option sur le TX. Mais autre point marquant une différence : Le GTX est 1200 Kg plus lourd que le TX en poids à vide.

Remaniement de la gamme

L'ensemble de la gamme est revisité :

GT1 devient GT & GTC (version courte)

E1, E2, T1, T2, T3 deviennent TE ou TEC

Les versions de 11.38m sont supprimées.

Un FR1 garde de sa valeur !

Réf : ESRVI- 198396FR1



Les FR1 gardent une côte élevée sur le marché de l'autocar même devant les autocars étrangers. Les transporteurs peuvent repeindre leur FR1 dans une nouvelle découpe, ce qui lui donne un aspect de véhicule neuf même après une carrière plus ou moins longue. Le besoin de renouvellement se fait moins sentir donc.



FR1 doit tourner la page !

Après treize ans de production, 5000 unités produites en 2700 jours : Renault se doit de faire parler de lui en terme de modernité et de nouveauté. Cependant pour RVI, il n'est plus question de recréer un autocar ayant un coût d'études et de productions élevées ! Le FR1 avait coûté cher, les nouvelles marges proposées sont de l'utopie.

Le remplaçant sera un *lifting* du FR1.

L'ILIADE remplace le FR1, au salon MitCar de 1996.



Le saviez-vous ?

Dès mars 1984 est mis en place une boutique RVI : *la ligne cars & bus*. Neuf articles y sont proposés :

- Porte-clefs FR 1
- Porte-clefs luxe FR 1 plaqué argent
- Parapluie
- Sacs plastiques
- Insigne FR 1
- Cartes postales
- Pochettes Allumettes
- Adhésifs FR 1
- Echarpe FR 1

DOCUMENTS TRAITANTS DU FR 1

Merci de ne pas réutiliser les documents sans autorisation.

Ce dossier est construit pour vous faire partager l'histoire du FR 1

Nous menons des recherches ; le dossier est mis à jour en fonction des documents que nous trouvons.

COUPE D'EUROPE DE FOOTBALL JUIN 1984

FRANCE A GAGNÉ! BRAVO

FR1



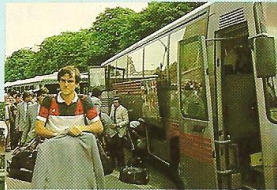
Joël Bats.



Michel Hidalgo.



Yvon Le Roux.
Jean Tigana.



Didier Six.



Bernard Lacombe.



Patrick Battiston.

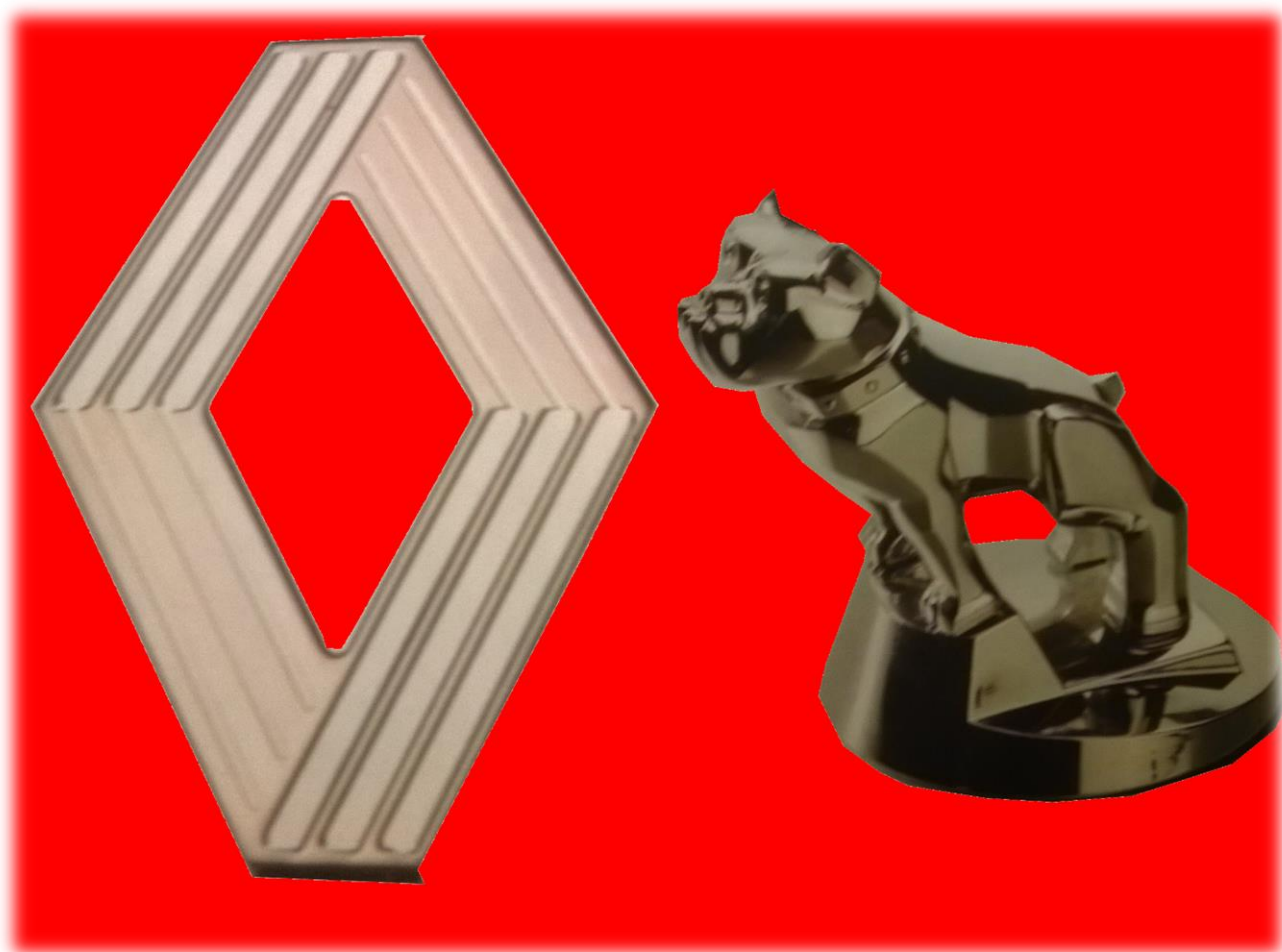


Michel Platini.



Jean-François Domergue.
Dominique Rocheteau.





BIENVENUE A BORD DE LA NAVETTE TE RRESTRE. FR1 TX ET GTX.

RENAULT
Vehicules Industriels
Pursuivaine Officiel

La route, plus que jamais en concurrence avec les autres modes de transport, plus que jamais concurrentielle, notamment avec des atouts tels que les Renault FR1 GTX et le nouveau FR1 TX. Confort long courrier, grande capacité de soute, grand hauteur, puissance longue distance, haute sécurité, c'est la pointe de la technologie. Ils représentent la synthèse de ce qui se fait de mieux sur la route aujourd'hui, la modernité en plus. D'où leur fort potentiel de rentabilité. Un monde sans frontières se dessine, une réalité pour des millions de personnes, qui voudront en profiter. Aux professionnels du tourisme de saisir l'opportunité. Pour sa part, Renault est prêt. La preuve ? Les FR1TX et FR1GTX.

RENAULT AUTOCARS. NOUS CONSTRUISONS NOTRE LEGENDE.

FR1 GTX. AUTOCAR DE L'ANNEE 1991.

Publicité FR 1 GTX – Autocar de l'année 1991

Emmène-moi au bout du monde.

RENAULT

Emmène-moi là où le soleil brûle l'asphalte, là où l'aube fait la route magique. Emmène-moi au cœur des sierras, sur les freeways du Nouveau-Monde... Fais-moi tout découvrir. Ta douceur, tes talents me transportent. Toi seul possèdes cette beauté venue droit du futur, cette maîtrise parfaite de la puissance. Tu as l'amour du confort, la passion de la technique. Tu es vraiment conçu pour mon plaisir. Comme tous les "long-courrier" FR1, tu offres bien-être et tranquillité. FR1 Renault, le monde nous appartient.

RENAULT
Vehicules Industriels
Autocars-Autobus

RENAULT FR1. EN VOYAGE ENSEMBLE.

©Musée Transports Verney - Coin R.Y.J.

Publicité FR1 GT



La place St Marc... demain St Sophie... les portes de l'Orient

FR1 GTX



Le soleil est déjà haut sur l'horizon. Il est là, il m'attend. Splendide, racé, prêt à me dévoiler les merveilles du monde. Je serai bien dans son confort, dans son espace.

Je me coulerai dans le moelleux de ses fauteuils et me laisserai conduire en souplesse, en toute sécurité vers les portes de l'Orient. Il est là, il va m'accueillir dans son luxe, dans

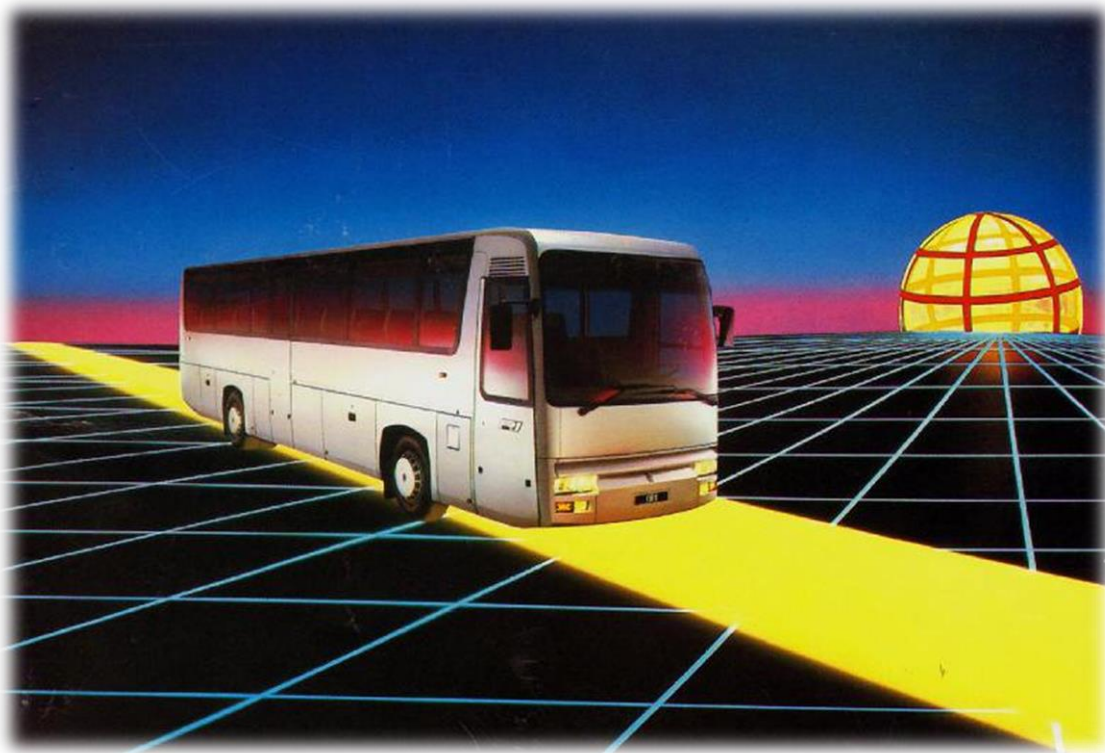
son calme. De ses larges baies, je vais découvrir de nouvelles splendeurs du monde. Mon autocar est là, il m'attend c'est mon FR1 GTX. Regardez-le, sa beauté est le plus doux des accueils.

RENAULT
Vehicules Industriels
Partenaire Officiel



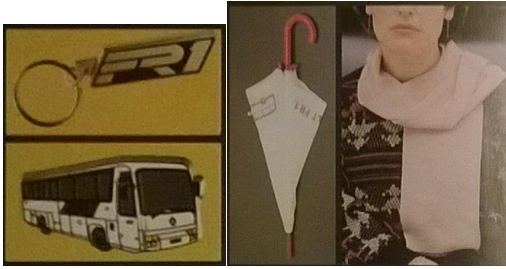
AUTOCARS RENAULT. L'AVENIR ENSEMBLE.

PUBLICITE FR1 GTX – 1992 J.O. ALBERTVILLE



CARTE POSTALE FR 1 – 1983

Réf : ESRVI- 198396FR1



BOUTIQUE LIGNE CARS & BUS – FR 1

=====
||
Nous remercions messieurs GRUHIER & TELLIER.

Sources : archives Musée Transports Verney, espace R.V.I.

||
©2015-ASPTV_MTV

G.S.

||
Mise à jour de JANVIER 2015
=====
||