

# Je t'attendrai à la porte du garage...



Quelques part en  
Vallée Verte,  
la famille Cottet  
d'Habère-Poche

Remarquez tout de suite la plaque minéralogique de la voiture : 3511 QR 1. Ces lettres indiquaient le département de la Haute-Savoie, divisé en trois circonscriptions pour QR. 1.2.3.

Après la guerre, le nombre grandissant de véhicules à moteur obligea l'administration des transports à modifier la numérotation des voitures. Et c'est en 1949, qu'on changea le QR par le 74, numéro d'ordre alphabétique de notre département si cher à nos compatriotes savoyards du Nord. Dans quelques temps une modification radicale de l'immatriculation des véhicules fera disparaître l'origine départementale.

Revenons à notre automobile. C'est une N.N. Renault 6 CV. Les premiers modèles sortirent des usines de Billancourt en novembre 1924. Elles étaient carrossées en torpédo commerciale, c'est à dire avec un hayon arrière rabattable. André Citroën avait fait le pari à cette époque de fabriquer une petite voiture économique mais complète avec éclairage et différentiel. Louis Renault pour ne pas être en retard dans cette gamme originale, s'attaqua à offrir un modèle de voiture très concurrentiel : la N.N. 6 CV. Cette série ne fut pas faite pour les frimeurs car trop simple, trop prolétaire, et quant à l'histoire de mettre le coude à la portière pour épater les filles, il fallait choisir autre chose.

Cependant, l'évolution des modèles présentés va apporter des solutions à différents types de besoin. Jusqu'en 1929, on verra apparaître la formule berline pour commerçant ambulant, un cabriolet " tout temps " en 1925, une formule taxi, une conduite intérieure recouverte de simili-cuir, un coupé entoilé en 1926 à la demande du client et les variantes se succéderont.

"C'est une voiture qui s'adapte aux besoins, disait Louis Renault".

Son moteur ne variera que très peu jusqu'en 1929, sauf sa culasse détachable qui permettait des réparations plus faciles. Son freinage était satisfaisant et la direction, à droite ou à gauche selon le choix du client, comportait une vis sans fin et une roue dentée. Sa vitesse ne dépassait pas les 70 km/heure ; à la moindre côte on l'entendait gémir dans une espèce de plainte qui l'identifiait entre mille. Toutes les Renault 6 CV de 1922 à 1929, furent connues sous la dénomination N.N. Economiques à l'achat et à l'usage, celles-ci offraient un habitacle dépouillé, un nombre succinct de commandes ; son tableau de bord, dans sa sobriété extrême, n'a subi que deux changements en sept années de production.

La N.N. 6CV se lança même dans une tentative de record en 1927, que le Paris-Dakar d'aujourd'hui pourrait bien lui envier.

Le 7 janvier de cette année-là, le lieutenant Estienne quittait Paris Billancourt à bord d'une torpédo N.N. seulement chargée de quelques bidons d'huile et d'essence pour un raid africain. Il atteignit Oran le 11 janvier, Regane aux portes du Sahara le lendemain. Puis, c'est la suffocante et fiévreuse vapeur sèche du Tanezrouf, mais ni l'homme ni la machine ne s'accordent de repos. Le 14 janvier, il était à Gao, ayant battu le record de vitesse de la traversée du Sahara.

Les journaux qu'il apportait de Paris ou d'Alger avaient un mois d'avance sur le courrier