



LES CAMIONS RENAULT DE LA *WEHRMACHT*

LES CAMIONS RENAULT DE LA *WEHRMACHT*

QUAND LE LOSANGE ROULAIT POUR L'ALLEMAGNE



Par Anderbegani Nicolas

Cet article exclut les véhicules de petit tonnage de type camionnette et distinguera deux types de modèles : ceux qui furent capturés par la *Wehrmacht* dans la foulée de l'armistice après avoir servi dans l'Armée française, puis ceux qui furent produits en grande série pendant l'Occupation au service spécifique de l'effort de guerre allemand.

En 1939, Renault est le premier constructeur français de véhicules utilitaires et le premier fournisseur de l'armée. La défaite et la mise sous tutelle de l'économie française par le *III. Reich* font de la firme au losange une proie de choix pour l'industrie allemande et la *Wehrmacht*. Ainsi, les camions tricolores prendront une teinte « Feldgrau » à partir de l'automne 1940.

▲ Renault AHR bâché, rebaptisé *Lastkraftwagen 5T AHR* dans la nomenclature allemande. Il se distingue par sa série de 7 bâches et arceaux.

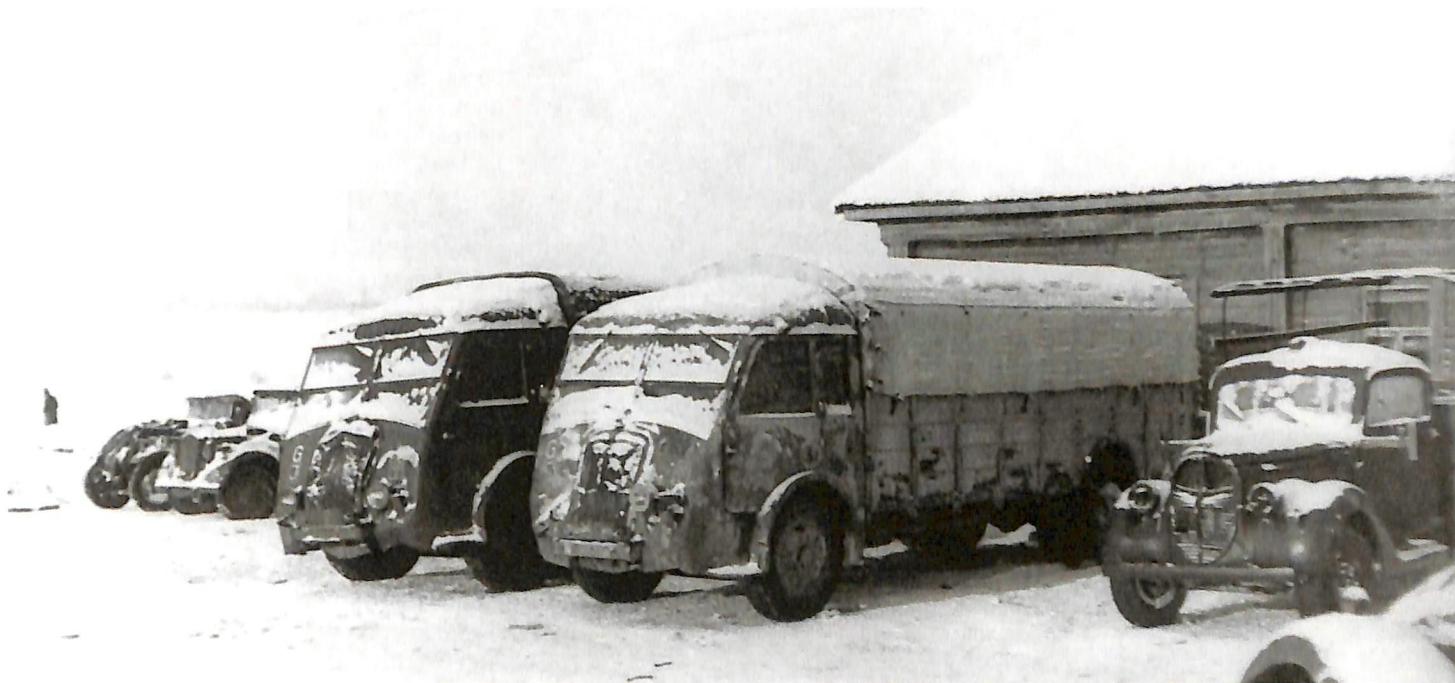
Toutes photos collection Caraktère

LES CAMIONS PENDANT LA « DRÔLE DE GUERRE » : UN CONSTAT AMER

À l'approche du déclenchement de la guerre, l'Armée française n'a pas suffisamment pris la mesure des changements déterminants apportés par la motorisation des unités, à la fois pour le combat et pour l'appui logistique. Le parc utilitaire français, estimé en 1939 à 450 000 véhicules, est bien insuffisant au regard des besoins, soit 225 000 camionnettes et camions. 1/10^e seulement de la production motorisée nationale se compose de camions, et les réquisitions ont donc comme double conséquence de pénaliser fortement l'économie nationale et d'obliger à utiliser un matériel peu adapté et hétéroclite [1].

Au 5 novembre 1939, le déficit en véhicules utilitaires de l'Armée française s'élève à 45 000 unités, dont 18 000 pour la catégorie des utilitaires légers compris entre 1,5 et 2 tonnes de charge utile [2].

Autre signe révélateur du retard en équipement, la troupe ne dispose, au 1^{er} septembre, que de 67 camions-citernes opérationnels et modernes, quand les besoins sont chiffrés à... 9 000 ! Renault, qui consacre environ 60 % de sa production totale aux camions, s'est vu fixer, en septembre 1939, par les autorités, un programme mensuel de livraison de 600 camions de 5 tonnes et plus (modèle AGK), 400 camions de 3,5 à 4 tonnes (modèle AGR) et 600 camionnettes de la classe 1,2 à 1,5 tonne. Mais en raison de son lourd engagement dans la production de blindés, la firme de l'île de la cité obtient, dès novembre, un rééchelonnement de la fabrication mensuelle, ramenée à 500 AGK et 250 AGR. Alors que les usines tournent à plein régime et que Louis Renault conduit une mission officielle aux États-Unis, la France s'effondre comme un château de cartes face au *Blitzkrieg*. La *Wehrmacht* investit Paris, déclarée ville ouverte, et l'*OKW* [3] ordonne la saisie provisoire des usines Renault.



▲ Des Renault AGK de 6 tonnes affrontent l'hiver russe. Ces camions appartiennent à la 2. Panzer-Armee, sous le commandement du *Generaloberst* Heinz Guderian, dont le « G » est visible sur l'avant des camions.

LE BUTIN DE GUERRE

Conformément aux articles 5 et 6 de la convention d'armistice du 22 juin 1940, le matériel français doit être livré en bon état aux forces d'occupation. La *Wehrmacht* peut alors se satisfaire de la qualité, de la grande quantité et de la diversité des camions Renault utilisés par l'Armée française.

Converti aux camions de type « Cab Over » [4], qui offrent le double avantage d'une meilleure maniabilité et d'une capacité de chargement supérieure grâce à un empattement plus court que les cabines classiques, Renault avait pris de court l'armée en 1937 en dévoilant sa gamme AG, inaugurant ainsi sa nouvelle nomenclature de modèles qui réservait désormais la lettre A aux véhicules utilitaires. Le constructeur avait complètement changé sa technique de fabrication, en reculant nettement l'essieu avant. Le nouveau camion avait donné totale satisfaction, offrant

[1] Jusqu'à 1 200 modèles différents furent recensés.

[2] La charge utile est ce qui est effectivement transporté.

[3] Oberkommando der Wehrmacht (Commandement suprême des forces armées allemandes)

[4] Cabine avancée

[5] Ces faces disgracieuses étaient sans doute le résultat d'une optimisation des coûts de production, puisque Peugeot proposa, avec le DMA, un quasi-jumeau !

à la fois un plateau de chargement plus grand et davantage de compacité, sans parler du confort de conduite amélioré, avec un rayon de braquage diminué. Dans la catégorie des bâchés de 3,5 tonnes, l'AGR, au printemps 1940, a été produit à environ 3 000 exemplaires, avec une pointe de 12 exemplaires par jour livrés par Billancourt au mois de mai. Sont mêlés des productions « civiles » de 1938/début 1939 et des modèles issus du programme de guerre. Les différences se voient dans certains détails superflus qui n'apparaissent que sur les versions civiles (enjolveur de calandre, protection de marche-pied...) et par l'aspect renforcé des modèles militaires, qui répond au très strict cahier des charges (protège radiateur, caisse avec passage de roues, bâche). L'AGR, « propulsé » par un 4 cylindres de 62 chevaux à 2 200 tours par minute pour une vitesse de pointe de 59 km/h, est décliné en multiples versions annexes de logistique : camion-citerne, camion frigorifique pour transport de sang, plateau avec engin de levage, etc.

RATIONALITÉ ET SIMPLICITÉ : LA SIGNATURE DE LA GAMME AH

Pour l'organisation des transports, l'Armée française s'appuyait communément sur trois classes de tonnage, de respectivement 1,5 tonne pour les camionnettes et de 3 et 5 tonnes pour les camions de transport général. Tandis que les constructeurs sont pressés par l'armée de sortir en série et dans les plus courts délais possibles leurs modèles existants, Renault, qui équipe selon les catégories de 40 à 60 % du parc de véhicules militaires, n'hésite pas à innover et sort une nouvelle classe. Son idée est de mettre en service des camions offrant le meilleur rapport coût/rendement : l'esthétique étant mise au placard, le principe est de produire en grande série et vite un camion à la fois simple à assembler et entretenir, robuste et léger, afin d'optimiser la charge utile sans être obligé d'y monter des moteurs plus puissants mais aussi plus gourmands. Le projet aboutit en décembre 1939, avec une nouvelle gamme complète, baptisée AH et qui vient compléter les séries AG. Plutôt disgracieux à l'avant, avec une face oblique et aplatie [5], les AHN de 4 tonnes et les AHR de 5 tonnes sont accompagnés d'un petit camion encore plus léger, le AHS.

Un premier exemplaire de 2 480 kg à vide avec 2 500 kg de charge utile est produit, avec une cabine plus étroite de 15 centimètres par rapport à ses grands frères AHN et AHR, d'où le fait que les ailes dépassent de la cabine. Il se présente alors comme un successeur potentiel de la camionnette AGC de 1,5 tonne. Malheureusement pour lui, l'AHS ne servira jamais dans l'Armée française : la Section de l'armement et des études techniques (SAET) se montre plutôt méfiante vis-à-vis de ces camions allégés, doutant de leur robustesse. À cela s'ajoute un positionnement « bancal » dans la classification des utilitaires, étant donné que le programme des camionnettes 1,5 tonne a été confié à Peugeot et Citroën et que la classe 2,5 tonnes, dont l'AHS se rapproche le plus, spécifique à l'armée de l'Air, n'a pas été retenue dans le programme de guerre.

Quand la fabrication en série est enfin décidée au printemps 1940, il est trop tard : l'effondrement rapide du pays et la mainmise absolue du *Reich* sur l'appareil de production national vont alors lier le destin de ces camions à celui de la *Wehrmacht*.



LES CAMIONS RENAULT DE LA WEHRMACHT



Dans la catégorie supérieure des 5 tonnes, l'AGK a succédé au TI 4 AE, à cabine classique, produit jusqu'en 1938. Plus long d'une cinquantaine de centimètres et légèrement plus large que l'AGR, l'AGK s'en démarque par l'usage de roues à voiles pleins au lieu de roues en acier moulé ainsi que par une hauteur plus élevée de l'entretoise horizontale du pare-brise. Jugé comme étant un excellent camion par l'état-major, l'AGK bâché a été produit à plus d'un millier d'exemplaires, mais aussi dans différentes versions : bâché TTN [6], camion d'artillerie navale, camion atelier mécanique, camion-citerne 5 000 litres ainsi qu'en version plateau à ridelles non bâchée, utilisée par l'armée de l'Air pour le

▲ Le Renault AGK se distingue à son pare-brise caractéristique, courbé dans la partie basse. Le symbole en cercle croisé indique qu'il est affecté en appui logistique aux unités motocyclistes.

▼ Véhicule multitâche et robuste, l'AGK est notamment utilisé comme camion d'assistance.

transport de bombes. Poids à vide et charges utiles supérieurs obligent, l'AGK bâché est mû par un gros 4 cylindres de 5 881 cm³ développant 80 chevaux, ce qui lui permet d'afficher des performances similaires à celles de l'AGR. La Wehrmacht s'en servira comme camion d'assistance sur le front de l'Est, au sein entre autres du *Radfahr-Bataillon 402* et de la *36. Infanterie-Division (mot.)* (36^e division d'infanterie motorisée). Les bâchés ordinaires, produits jusqu'en mai 1940, étaient les plus nombreux du lot, mais, à terme, ce sont les versions TTN que l'état-major réclamait. Les difficultés d'approvisionnement de Renault en carrosseries auprès de ses sous-traitants et les retards de mise au point ont fait que les versions TTN n'ont été construites que bien en deçà des quantités commandées. Enfin, on n'oubliera pas le modèle plus confidentiel AGP de 2,5 tonnes, qui ne fut produit que pour l'armée de l'Air, celle-ci étant la seule à utiliser

cette classe de camions.

Peuvent être ajoutés à cet inventaire à la Prévert des modèles plus anciens, comme l'ADR-1 à cabine classique, que Renault a produit à 335 unités, et quelques exemplaires de camions à très gros tonnage, comme le VT D6 (12 à 14 tonnes de charge utile !) et son successeur, l'AFKD (10 tonnes), qui se révéleront sous-motorisés et totalement inadaptés au « réseau routier » soviétique.

[6] TTN signifie Transports de toutes natures, pour qualifier des véhicules polyvalents.



1940
1945

FICHE TECHNIQUE

	RENAULT AHS	RENAULT AHN	RENAULT AHR
Type	Camion léger 2,5 t (1kw 2t)	Camion 3,5 t	Camion lourd 5 t
Production	20 000 - 23 000 (estimations)	4 000	1 445

MORPHOLOGIE

Poids total à vide	2 544 kg	3 540 kg	3 860 kg
Poids total autorisé en charge	4 544 kg	7 540 kg	8 900 kg
Longueur	5,60 m	6,45 m	7,16 m
Largeur	2,03 m	2,33 m	2,33 m
Hauteur	2,43 m (vide) - 2,36 m (chargé)	2,60 m	2,93 m (vide) - 2,74 m (chargé)
Empattement	3 125 mm	3 730 mm	4 445 mm
Garde au sol	230 mm	230 mm	230 mm
Voie av/ar	1 454 mm/1 520 mm	1 717 mm/1 610 mm	1 790 mm/1 650 mm

MOTORISATION

Type	4 cylindres en ligne essence	6 cylindres en ligne, refroidi par eau	6 cylindres en ligne, refroidi par eau
Cylindrée	2 383 cm ³	4 086 cm ³	4 086 cm ³
Puissance	50 cv à 2 800 tr/min	75 cv à 2 800 tr/min	75 cv à 2 800 tr/min
Réservoir	100 l	100 l	100 l
Boîte de vitesse	4 vitesses avant, 1 marche arrière	4 vitesses avant, 1 marche arrière	4 vitesses avant, 1 marche arrière
Transmission	4x2	4x2	4x2

PERFORMANCES

Vitesse max.	51 km/h (48 km/h en gazogène)	75 km/h	60 km/h
Autonomie	N.C.	330 km	280 km
Rayon de braquage	6,40 m	6,40 m	6,40 m

Renault AGK
Unité non identifiée
Armée allemande
Front de l'Ouest, 1944





LES CAMIONS RENAULT DE LA WEHRMACHT



◀ Taillés pour le réseau routier, les gros AGK Renault ne sont guère à l'aise dans la raspoutitsa (bourbier), qui transforme les routes russes en un océan de boue.

▶ Les conducteurs de ces AGR (3.5t) prennent une pause. Sans être un foudre de guerre, le moteur 4 cylindres de 62 chevaux permet de remorquer une *Sonder Anhänger 24* (Sd. Ah. 24) à simple essieu, théoriquement destinée à transporter une *Maschinensatz A* (générateur lourd type A).

RENAULT ET L'EFFORT DE GUERRE ALLEMAND

Juste après l'armistice et la prise de pouvoir par Vichy, l'économie française se réorganise à grande vitesse. Ainsi, le 16 août 1940, sous l'œil vigilant de l'Occupant, sont créés les Comités d'organisation (CO) qui doivent coordonner la production secteur par secteur. Puis, par décret du 10 septembre 1940, les CO sont complétés par l'Office central de répartition des biens industriels (OCRPI), cette réorganisation imitant ainsi le modèle allemand des *Reichsgruppen* [7]. Le COA (Comité d'organisation de l'automobile) est présidé, à partir d'octobre 1940, par François Lehideux, neveu par alliance de

Louis Renault et ex-Directeur général puis délégué de la SAUR (Société anonyme des usines Renault). Ce poste est pour Lehideux un moyen supplémentaire de renforcer sa position déjà bien établie avec le secrétariat d'État à l'Équipement et le ministère de la Production industrielle.

Le COA, clone français du *GBK* [8], permet une forte concentration intérieure du secteur automobile sous la tutelle de l'État. Cet outil technocratique favorise ainsi une mise au service exclusif de l'Occupant pour drainer la quasi-totalité des matières premières et des produits finis français vers le *Reich* : dès le 26 juin 1940, les commissaires Karl Schippert, directeur général des usines Mercedes-Benz à Stuttgart, Alfred Vischer et le Prince von Urach prennent leurs quartiers

[7] Depuis 1934, les entreprises sont rassemblées dans la 6. Reichsgruppe, qui est dirigée par la Chambre de l'économie du Reich. Cette dernière regroupe les sociétés des différents secteurs d'activité (l'industrie, l'artisanat, le commerce, l'activité bancaire, les assurances et l'énergie), mais sans être dirigées pour autant par des fonctionnaires nazis. Il s'agit donc d'une sorte de capitalisme dirigé.

[8] Pour « Generalbevollmächtigte fur des Kraftfahrwesen », organisme qui contrôle le secteur automobile de l'Allemagne nazie.



▲ Photo souvenir pour ces conducteurs de Renault AGK. Le transport ferroviaire permet d'économiser les mécaniques, qui ont bien du mal à supporter le climat de la Russie (poussière, chaleur, froid, neige...).



1940
1945



dans les usines Renault afin que la réorganisation « à l'allemande » de l'industrie automobile française s'accélère. Elle doit contribuer pleinement au vaste plan de mobilisation totale du général von Schell : ce dernier, qui occupe depuis 1938 la fonction de sous-secrétaire d'État aux Communications et « plénipotentiaire chargé de l'automobile », veut appliquer à l'échelle européenne son plan drastique de rationalisation et de concentration déjà en vigueur dans le *Reich* pour optimiser la production automobile au

▼ Cet AGH ne porte pas encore de plaque d'immatriculation. Le sigle « WH », sur sa face avant, le destine à l'armée de Terre (WH pour *Wehrmacht Heer*).

service de l'effort de guerre allemand et du « plan de 4 ans » fixé par Göring. C'est dans cette optique que François Lehideux rencontre, le 10 novembre 1940 à Berlin, le général Adolf von Schell pour jeter les bases d'un cartel européen associant la France, l'Allemagne et l'Italie et visant à exclure du marché européen toute présence anglo-saxonne.

SUITE DE L'ARTICLE PAGE 74





LES CAMIONS RENAULT DE LA *WEHRMACHT*





1940
1945



▲ Ce Renault AHR porte, au-dessus du phare droit, le symbole d'identification de son unité. Le rectangle correspond aux unités d'infanterie, la croix et les initiales « VA » indiquant que ce camion fait partie de l'assistance logistique et du ravitaillement.

◀ Le Renault AHS de 2,5 tonnes est devenu *Lastkraftwagen 2T AHS* dans la nomenclature allemande.

▶ Avec le Peugeot DK5, le Renault AHS fut l'une des plus grosses productions non allemandes pour la *Wehrmacht*, avec plus de 20 000 exemplaires.

▼ Un Renault AHR sur les « routes » chaotiques de l'Est. Sa légèreté lui permet de repousser le moment où il s'embourbera... Il est vrai que ces camions ne sont que de « simples » deux roues motrices (4x2), bien peu adaptés au climat et aux infrastructures russes.





LA PRODUCTION D'OCCUPATION

En plus des vastes commandes d'armement incluant des chars, des pièces d'artillerie et des moteurs d'avion, la contribution de Renault pour la *Wehrmacht* concerne aussi, pour une grande part, les camions, étant donné que l'assemblage de véhicules de tourisme a été proscrit. La gamme AH, dont Renault n'avait pu présenter à l'Armée française que des prototypes, est désormais prête à entrer en production de série sous trois déclinaisons. C'est en mars 1941 que celle-ci est lancée dans les usines de Billancourt, conformément au programme industriel exigé par les autorités d'occupation, et, jusqu'en 1944, elle équipe massivement les unités allemandes pour le front de l'Est. Renommé *Lastkraftwagen 2t* Renault AHS dans la nomenclature de l'Armée allemande, l'AHS et sa variante gazogène AHSH représentent la catégorie des camions légers de 2 tonnes de charge utile. Ils proposent, derrière leur apparence rustique et basique,

▲ Ce Renault AHN arbore un camouflage assez sophistiqué pour un engin destiné à opérer bien en arrière du front. La menace aérienne ennemie impose aux Allemands de soigner les livrées de leurs engins de logistique.

▼ Cette vue de profil d'un AHN original permet d'apprécier le gain d'empattement de la cabine avancée. Notez la peinture, là encore soignée pour un « simple » camion.

certaines innovations, comme une cabine faite de tôles soudées, et non de tôles embouties et rivetées. La face avant, aplatie et oblique, n'est pas sans rappeler le Peugeot DMA et se compose de plaques de tôle peu épaisses. Le moteur est le fameux petit 4 cylindres dit « 85 » (référence à son alésage) de 2,3 litres de cylindrée, un moteur ne développant que 50 chevaux à 2 800 tr/min (35 en version gazogène), mais qui a déjà fait ses preuves sur de nombreux modèles d'avant-guerre. Sa faible puissance est compensée par la légèreté et l'agilité de l'ensemble. Le châssis se révèle efficace, avec un entrecroisement sur toute la longueur d'une double traverse en X, des ressorts compensateurs arrière pour empêcher les inclinaisons dangereuses et des freins à commande hydraulique. La volonté de rationalisation et de simplicité extrême se voit partout : les roues

en tôle d'acier sont chaussées de pneumatiques en monte simple à l'avant et jumelées à l'arrière, la roue de secours étant quant à elle livrée nue. Aucune frivolité ne transparait à bord, excepté la grande surface vitrée qui rend l'habitacle très lumineux.

D'après les différentes sources [9], au moins 20 000 exemplaires sont fabriqués entre 1941 et 1944. L'historique de production atteste par ailleurs de l'intense mise à contribution de Renault dans la livraison de véhicules pour la *Wehrmacht* : la série AHS2, entre août 1941 et mars 1944, atteint 7 985 unités, dont... 7 980 pour l'Allemagne. La série AHS3, initiée en novembre 1941, est attribuée à hauteur de 60 % aux besoins allemands. Quelques exemplaires sont donc maintenus en France, équipés en gazogène. La plupart des AHS « allemands » sont affectés dans la *25. Infanterie-Division (mot.)* (25^e division d'infanterie motorisée [10]), qui participe successivement aux combats de Moscou, Orel, Smolensk, jusqu'à sa disparition à l'été 1944. Les AHS sont utilisés pour



le transport de matériel léger, mais certains modèles sont reconvertis en ambulances.

LES SUCCESEURS

Les Renault AHN (*Lastkraftwagen 3.5 to*) et AHR, remplaçant respectivement l'AGR et l'AGK, sont mus par un 6 cylindres de 4 100 cm³, développant 75 chevaux à 2 800 tr/min (les versions gazogènes devant se contenter de seulement 52 chevaux). En dépit de l'absence de dispositif à quatre roues motrices, ces camions se révèlent plutôt agiles en terrain difficile. C'est pourquoi la plupart d'entre eux, parfois affectés au début dans des unités de surveillance des côtes françaises et belges, furent par la suite déployés dans différentes divisions d'infanterie du front de l'Est. Environ 4 000 exemplaires de l'AHN et 1 445 AHR sont produits entre mars 1941 et juillet 1944, mais le résultat est bien en deçà des commandes passées pour l'Occupant, lesquelles avaient été fixées par von Urach à 6 450 unités rien que pour le premier semestre 1942 ! À cela s'ajoutent les nombreux sabotages de fabrication sur les chaînes de montage, caractérisés par la présence de sable dans les carters moteur, des servofreins défectueux et des éclatements de démarreurs. Une version spéciale de l'AHR (avec un plateau surbaissé, des passages de roues équipés de marchepieds et des roues d'artillerie) fut envisagée, mais un seul exemplaire test fut produit, sans qu'il y soit donné suite. Certains modèles arborent aussi un vase d'expansion installé sur le côté droit du

[9] Le livre le plus récent sur la question, celui de P. Lesueur (voir bibliographie), n'avance pas de chiffres précis mais des estimations. Le site de référence, www.kfzderwehrmacht.de, fait état de 23 000 unités.

[10] La 25. Division est rebaptisée, à partir de juin 1943, 25. Panzer-Grenadier-Division.

▼ Un AHN côtoie un attelage constitué de chevaux. Notez le poulain à côté de la mère. Cette image est symbolique d'une *Wehrmacht* qui, en dépit du recours massif au matériel de prise ou construit spécifiquement pour elle, doit, jusqu'à la fin de la guerre, faire appel à la traction hippomobile. Cette faiblesse deviendra toutefois un « atout » au fur et à mesure que les pénuries de carburant touchent le III. Reich...

capot, le dispositif étant destiné au chauffage et au dégivrage de la cabine pour la campagne de Russie. Le volant noir autorise un rayon de braquage de 6,4 mètres, tandis que le faible empattement et le grand angle de braquage permettent de tourner dans un cercle de 12,80 mètres.

APRÈS-GUERRE, LA CARRIÈRE CONTINUE

Des AHS, en général en version gazogène, sont réutilisés par les Forces françaises de l'intérieur (FFI) lors de la Libération de Paris, puis, avec le rétablissement de la République et de l'État, le petit camion équipe largement les gardes mobiles et les Compagnies républicaines de sécurité (CRS). La dernière série AHS4, produite de mars 1946 à février 1947, s'élève à 3 700 unités, mais, dès la fin des hostilités, l'avenir des utilitaires Renault passe par le fourgon 1 000 kg, ancêtre de la fameuse Goélette. L'AHN lui aussi est produit jusqu'en 1947, certains modèles étant même reconvertis en véhicules d'entretien et de réparation des lignes de trolleybus. Véritable camion à tout faire, le Renault type AH a été encore largement utilisé jusque dans les années 1960, signe de sa qualité de fabrication et de sa facilité d'utilisation. Un vrai produit « low cost » avant l'heure ! ■

BIBLIOGRAPHIE

- Fleischer (W.), *Captured Weapons and Equipment of the German Wehrmacht*, Schiffer Publishing, 1998
- Frank (R), *Trucks of the Wehrmacht - a photo chronicle*, coll. German Vehicles in World War II, Schiffer Publishing, 1994
- Lesueur (P.), *Renault sous l'occupation, fabrications forcées et projets secrets*, ETAI, 2013
- Touraine (J.M.) et Vauvillier (F.), *L'Automobile sous l'uniforme 1939-1940*, Massin Éditeur, 1992

