

La 4 CV Renault a fait une apparition très remarquée en 1947. Elle a, depuis, connu une popularité telle qu'il n'est pas nécessaire de la présenter ici à nos lecteurs. Ayant subi, au cours des mois, de nombreuses modifications, il nous est difficile de l'étudier dans son ensemble. Nous limiterons donc cette fiche au seul modèle 1060 dont la fabrication s'est arrêtée en 1950. Il est, sans doute, superflu de préciser que la puissance fiscale de ce modèle est de 4 CV.

Le groupe moto-propulseur est situé à l'arrière du véhicule.

MOTEUR

4 cylindres en ligne à soupapes culbutées. Alésage 55, course 80. Cylindrée 760 cm³. Chemises humides amovibles. Culasse en aluminium. Puissance réelle 17 CV à 3.500 t/m pour les normales et luxe, 21 CV pour les grand luxe. Taux de compression 6,7 pour les premières, 7,25 pour les secondes. Vilebrequin à trois paliers. Carburateur Solex inversé 22 IAC. Réglage « normale et luxe », buse 14,6, gicleur principal 75, automaticité 210, ralenti air 100, essence 40, starter : air 3,5, essence 90, pointeau 1,5, flotteur 11 grammes. Pour les « grand luxe », buse 18, gicleur principal 95, automaticité 180, le reste sans changement. Allumage par batterie 6 V. 75 ampères, bobine et delco. Distribution par pignon celoron. Graissage sous pression. Capacité du carter d'huile 2 litres. Refroidissement par pompe à eau. Capacité en eau 4,5 litres.

EMBRAYAGE

A disque unique fonctionnant à sec.

BLOC BOITE-PONT

La boîte de vitesses et le couple conique forment un seul bloc. Le couple conique se trouve donc entre l'embrayage et la boîte de vitesses. La boîte est du type 3 vitesses et marche arrière, 2° et 3° synchronisées. Le couple différentiel est contenu dans cet ensemble. Capacité en huile 1 litre.

TRANSMISSION

Transmission aux roues arrière par demi-arbre oscillant.

SUSPENSION

Quatre roues indépendantes, quatre ressorts hélicoïdaux et quatre amortisseurs hydrauliques. A l'avant, quadrilatère déformable à biellettes de longueurs inégales. A l'arrière, deux demi-arbres oscillants.

DIRECTION

A crémaillère, avec deux ressorts de rappel. Rayon de braquage 4,20 mètres.

FREINS

Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main agissant par câble sur les roues arrière.

RESERVOIR D'ESSENCE

A l'arrière. Capacité 27 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Etat du train avant qui présentait une certaine faiblesse, surtout pour les premières séries. Etat général de la suspension et particulièrement des amortisseurs. Tendance de l'embrayage à brouter qui peut provenir soit d'un disque gras, soit d'un disque voilé. Facilité du passage des vitesses qui révélera le degré d'usure du pignon synchro.

SES POSSIBILITES

NEUVE

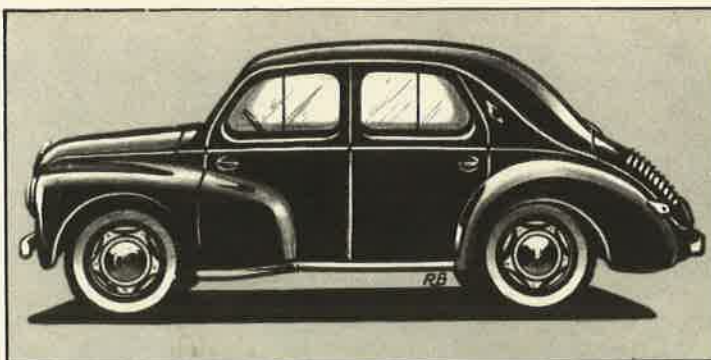
Lors de sa présentation, la 4 CV Renault fut annoncée à grand renfort de publicité comme devant réaliser 90 km à l'heure. La Régie insistait également sur les possibilités d'accélération de ce modèle qui devait atteindre 50 km/h en 9 secondes. La facilité même avec laquelle on peut « gonfler » ces petites voitures a prouvé qu'effectivement les moteurs étaient livrés avec des réglages qui n'exigeaient pas d'eux le maximum de leurs possibilités.

CONSUMMATION : La consommation annoncée était de 6 litres aux 100 km. Il était, néanmoins, précisé que : « pratiquement, elle ne consomme pas cela ». Certains exemples étaient fournis à l'appui, notamment un Paris-Grenoble, aller et retour, parcouru à 64,100 km/h de moyenne pour une consommation de 5,52 litres.

ACTUELLEMENT

Nous nous trouvons, pour la 4 CV, devant un des très rares cas où le constructeur n'a pas tenté d'attirer son client par des annonces supérieures à la réalité. Les 90 km/h prévus peuvent être, non seulement atteints, mais très souvent dépassés. La vitesse de pointe des 4 CV normale et luxe est approximativement de 93 km/h, alors que le modèle grand luxe peut atteindre 98 km/h. Les reprises rapides et l'aptitude en côte permettent, en ne dépassant pas une vitesse de croisière raisonnable de 80 à 90 km/h, de réaliser des moyennes appréciables de l'ordre de 60 à 65 km/h.

CONSUMMATION : S'il est inexact que : « pratiquement, on ne consomme pas cela », il faut reconnaître la sobriété de ces modèles dont la consommation sur route oscille aux alentours de 6 litres à 6,5 litres.



SES AVANTAGES

Moteur puissant pour la cylindrée. Nervosité très appréciable, surtout à bas ou moyen régime. Très bonne accessibilité des organes moteurs. Boîte de vitesses bien étudiée, laissant, cependant, regretter, par moment, l'absence d'un intermédiaire entre la 2° et la 3°. Direction très douce et suffisamment précise. Freins très efficaces. Ensemble extrêmement maniable. Bonne tenue de route sur sol sec et bon revêtement. Confort des places avant acceptable pour un véhicule de cette taille. Intérieur sobre, mais bien conçu, du moins pour les modèles luxe et grand luxe. Grande facilité d'entretien. Echange standard, tant des pièces mécaniques que de carrosserie, très habilement favorisé et de prix généralement fort abordable.

SES DEFAUTS

Ensemble insuffisamment insonorisé. Embrayage un peu sec, ayant fréquemment tendance à brouter. Direction munie de ressorts de rappel trop puissants, du moins sur les premières séries. Freins manquant de progressivité. Tenue de route aléatoire sur sol mouillé et mauvais revêtement. Voiture sensible aux vents latéraux. Suspension moyenne, tributaire de l'état des amortisseurs, généralement trop faibles et trop fragiles sur les 1060. Habitabilité arrière très discutable. Aération insuffisante sur les modèles non munis de toit ouvrant. Dimensions du coffre avant trop réduites. Angle mort important à l'avant gauche. Fragilité des tôles et de certains accessoires. Finition laissant à désirer en de nombreux points.

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

La faible puissance fiscale de ces modèles, jointe à leur consommation très raisonnable en font une voiture comptant parmi les plus économiques. Le prix d'achat relativement bas des modèles 1060, leur conception simple et les facilités de réparation et d'entretien viennent encore ajouter à cet avantage.

AMENAGEMENT

Lors de sa présentation, la 4 CV Renault a suscité un certain étonnement, non seulement par sa conception, mais surtout par sa ligne générale. Le nombre croissant de véhicules de ce type circulant dans les rues nous a permis, depuis, de nous familiariser avec l'aspect de cette petite voiture que certains trouvent, maintenant, relativement élégante. Une seule carrosserie : au début, la 4 CV n'existait qu'en berline 4 places, 4 portes. Par la suite, il a été possible d'obtenir le toit ouvrant. Parallèlement à la berline, est apparue, depuis, la 4 places, 4 portes, découvrable, ainsi qu'une série commerciale 200 kg de charge utile.

CONFORT

Les dimensions extérieures de la 4 CV ne permettaient pas de faire de cette voiture une véritable 4 places confortable. Les places avant sont, cependant, suffisantes, mais les places arrière se révèlent, à l'usage, un peu « étriquées ». La finition et les aménagements intérieurs et extérieurs ne sont pas luxueux, mais simplement suffisants pour un véhicule de cette classe. On déplore vivement l'inefficacité du chauffage.

PNEUMATIQUES

Chaussée d'origine en 135x400 ou 5,00x15, ces deux dimensions ont chacune leurs amateurs et répondent assez bien au genre du véhicule.

ENTRETIEN

Le chapitre entretien a été particulièrement bien conçu par la Régie. L'échange standard est développé au maximum. Il a été prévu la possibilité de remplacer les pistons et les chemises, ce qui pallie l'usure relativement rapide de ces organes. Le prix du coffret nécessaire à cette opération, dénommée « coup de fouet » n'est actuellement que de 5.600 francs. Il est également possible de procéder à l'échange standard du moteur pour le prix de 43.000 francs. Le modèle 1060 étant abandonné, les moteurs livrés en échange sont du type 1062.

PRIX ACTUEL
de 140 à 280.000 francs

Cette petite voiture qui connut en son temps sa truite par les usines Rosengart en 1928 sous la désignation de 4 CV, après avoir fréquemment changé d'indication, elle est devenue la Super-Cinq LR4N2, puissante.

SES POSSIBILITES

NEUVE

Le constructeur annonçait dans la publicité de lancement de ces divers modèles, une vitesse garantie de l'ordre de 90 km/h, du moins en ce qui concerne les LR4N2.

Des raids spectaculaires effectués sur des voitures strictement de série avaient pu prouver à l'époque que cette robuste petite voiture était capable de parcourir 100.000 km en 110 jours, soit près de 900 km par jour. Elle représentait alors la première voiture de petite cylindrée prétendant pouvoir lutter avec les voitures quatre places de puissance plus élevée.

CONSUMMATION. — Cette même publicité annonçait une consommation ne devant pas excéder 6 litres aux 100.

MOTEUR

Construit sous licence Austin, 4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 56, course 76 jusqu'en 1936 ; de 1936 à 1939 ; alésage 55,9 course 76,2. Culasse en fonte pour les premières séries, en aluminium dans les derniers modèles. Cylindrée 747 cm³ ; puissance 18 CV à 3.800 t/m ; taux de compression 5,37 à 6,13 suivant les types. Vilebrequin à 2 paliers. Carburateur Solex 26 G H F ou 26 V B F G. Buse 19, gicleur principal 100, gicleur de ralenti 40, correcteur 200, allumage par batterie 6 V. 45 ampères ; bobine et delco. Distribution par engrenages silencieux. Graissage par barbotage. Capacité du carter d'huile 3 litres. Refroidissement par thermo-siphon. Capacité du radiateur 5 litres. Fixation souple sur châssis par trois silent-blocs.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec, non réglable.

BOITE DE VITESSES

Jusqu'en fin 1939, boîte 3 vitesses et marche arrière non synchronisées, nécessitant dans la plupart des cas le double embrayage. Sur les dernières LR4N2A et sur les LR4RI, boîte à 4 vitesses à rapports mieux étudiés mais sans synchronisation. Capacité du carter 0 l. 540.

TRANSMISSION

Par arbre longitudinal monté à chaque extrémité sur « Flectors » en toile caoutchoutée centrée par des rotules fixées sur la boîte de vitesses et au pont arrière.

Pont arrière semi-flottant à pignon conique taille gleason avec différentiel. Capacité du pont 1 litre.

SUSPENSION

Ressorts à lames multiples transversales à l'avant et longitudinaux à l'arrière. 4 amortisseurs à friction.

DIRECTION

A vis sans fin avec réglage dans tous les sens. Barre d'accouplement montée sur silent-bloc.

FREINS

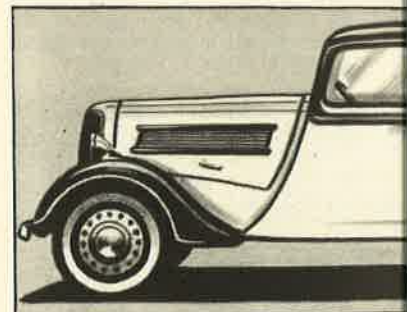
Mécaniques par câbles réglables sur les quatre roues.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, remplissage sous le capot, capacité 27 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Embrayage. Freins. Démarreur qui a généralement perdu sa puissance, amortisseurs presque inexistantes et pourtant nécessaires à une tenue de route déjà aléatoire. Déformations de carrosserie surtout dans les séries décapotables. Etat des planchers qui ne sont que de simples feuilles de contre-plaqué.



SES AVANTAGES

Voiture robuste montée sur un châssis très résistant. Moteur ayant fait ses preuves.

D'un entretien facile ; sept points de graissage seulement, tous les points d'attache de suspension étant montés sur silent-bloc. Consommation d'essence intéressante en regard des possibilités de la voiture et de son âge.

Habitabilité suffisante pour une petite voiture de conception ancienne, étant à noter qu'elle était à l'époque la seule voiture de cette cylindrée offrant aux amateurs des carrosseries quatre places.

Assez bonne aération par glaces descendantes et pare-brise ouvrant largement.

Démarré par tous les temps, bien que l'usage de la manivelle soit pratiquement indispensable en hiver.