

Rovin D4

L'ENGIN D'UNE ÉPOQUE



Voiture de foire? Certes pas et cette miniature était capable de véhiculer réellement deux personnes... surtout lorsque la capote n'était pas montée!



90

Il paraît bien difficile de reconstituer par écrit le climat de pénurie dans lequel la France, ainsi que ses voisins, à l'exception de la Belgique – passagèrement enrichie par l'uranium du Congo – et de la Suisse, allaient se débattre durant la première moitié des années 50... Pénurie alimentaire d'abord mais également pénurie énergétique et pénurie en matières premières. Et, pour construire des voitures, même petites, il faut de l'acier, de l'aluminium, du caoutchouc, du verre... voire de l'électricité. De la sorte, alors que les grandes marques se débattaient dans de multiples difficultés, nombre d'artisans ou de petits industriels industriels estimèrent le moment venu de tenter leur chance, en proposant aux Français avides d'automobiles des engins souvent originaux, généralement minuscules, qui symbolisaient dans une certaine mesure le traumatisme dont notre pays avait été la victime cinq années durant. On rêvait modeste, petit même, en s'imaginant qu'une voiture de trois mètres de long coûtait beaucoup moins cher et était plus simple à réaliser qu'une autre, ce qui

reste à démontrer comme vous le dirait Guy Ligier. Ainsi donc, des dizaines de petits aspirants-constructeurs se précipitèrent au premier Salon de 1948 mais, cinq ans plus tard, il n'en restait plus guère, à l'exception d'un seul, qui avait réussi à franchir le cap redoutable de l'industrialisation véritable. Cette belle aventure était celle de la Rovin. Il était donc indispensable que je l'essaie, ce que je fis dès l'été 51 ! Monsieur de Rovin était un homme aimable mais ferme. Il croyait dur comme fer en sa petite voiture, qu'il estimait parfaitement adaptée aux circonstances. Il n'avait pas complètement tort car, l'extrême longueur des délais de livraison de la 2 CV Citroën aidant, les clients ne manquaient pas. Comme le prouvait un sondage effectué à l'époque par l'AJ, les acheteurs étaient attirés en premier lieu par le prix modéré - 327 000 francs- et la modicité présumée des frais d'utilisation, puis par la rapidité des livraisons. Questionnés, seuls 14 % des propriétaires de Rovin répondaient par la négative à la question "Si c'était à refaire..." J'avais beau être particulièrement habitué



Q'im

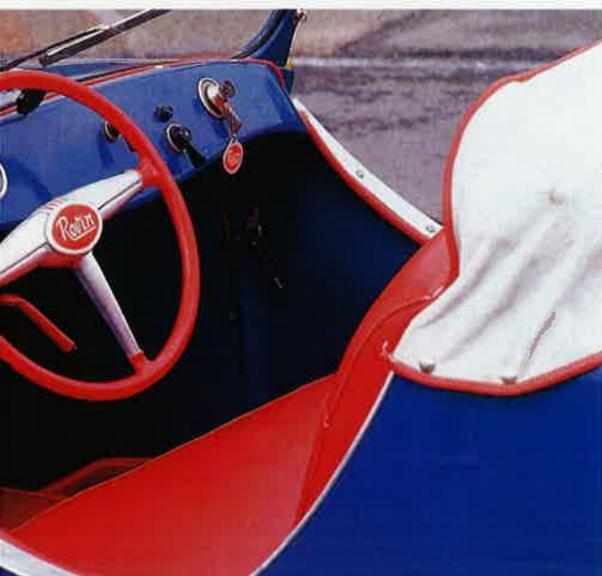
aux petites voitures, j'avoue que j'abordai l'engin avec réserve. Imaginez une grande boîte à chaussures aux angles à peine arrondis, longue de 3,06 mètres, large de 1,15 mètre et haute (avec sa capote car il s'agissait d'un cabriolet) de 1,35 mètre. Le poids ne dépassait pas 400 kg et, situé à l'arrière, le moteur était implanté juste au dessus des roues motrices.

Elle savait dompter la 2 CV

Ce moteur, qu'était-il ? Tout comme sur la 2 CV ou la Dyna, nous avions affaire à un bicylindre à plat opposés mais, cette fois, refroidi par eau. La cylindrée était des plus modestes : 462 cm³ 60 x 70, avec des soupapes latérales, 6,5 de rapport volumétrique et une puissance de 13 ch au régime extrêmement modéré de

3 200 tr/mn, à 3 mkg à 2 500 tr/mn. A dire vrai, ce répondait par demandé. Il y eut une tendance à ce long temps à intermédiaire surprenante, contenir d'un demeurant si de tout synchro besoin aux achetaient ce La Rovin était nettement pliée (sans les intempéries n'étant de toi De plus, la ca d'amplificateur d'origine méritait la visibilité la Mais, contrairement me trouvai en voiture, assez tenu de sa p Rovin dépos 375 cm³. En J'avais réussi à

GIN POQUE



stituer par
lequel la
à
sagement
- et de la
nt la
Pénurie
ent pénurie
res
es voitures,
le
erre... voire
es marques
difficultés,
ndustriels
nt venu de
t aux
es engins
t
ans une
dont notre
ées durant
en
ois mètres
cher et était
tre, ce qui

reste à démontrer comme vous le dirait Guy Ligier. Ainsi donc, des dizaines de petits aspirants-constructeurs se précipitèrent au premier Salon de 1948 mais, cinq ans plus tard, il n'en restait plus guère, à l'exception d'un seul, qui avait réussi à franchir le cap redoutable de l'industrialisation véritable. Cette belle aventure était celle de la Rovin. Il était donc indispensable que je l'essaie, ce que je fis dès l'été 51 ! Monsieur de Rovin était un homme aimable mais ferme. Il croyait dur comme fer en sa petite voiture, qu'il estimait parfaitement adaptée aux circonstances. Il n'avait pas complètement tort car, l'extrême longueur des délais de livraison de la 2 CV Citroën aidant, les clients ne manquaient pas. Comme le prouvait un sondage effectué à l'époque par l'A.J., les acheteurs étaient attirés en premier lieu par le prix modéré - 327 000 francs- et la modicité présumée des frais d'utilisation, puis par la rapidité des livraisons. Questionnés, seuls 14 % des propriétaires de Rovin répondaient par la négative à la question "Si c'était à refaire..." J'avais beau être particulièrement habitué



Q'importe le flacon...

aux petites voitures, j'avoue que j'abordai l'engin avec réserve. Imaginez une grande boîte à chaussures aux angles à peine arrondis, longue de 3,06 mètres, large de 1,15 mètre et haute (avec sa capote car il s'agissait d'un cabriolet) de 1,35 mètre. Le poids ne dépassait pas 400 kg et, situé à l'arrière, le moteur était implanté juste au dessus des roues motrices.

Elle savait dompter la 2 CV

Ce moteur, qu'était-il ? Tout comme sur la 2 CV ou la Dyna, nous avions affaire à un bicylindre à plat opposés mais, cette fois, refroidi par eau. La cylindrée était des plus modestes : 462 cm³ 60 x 70, avec des soupapes latérales, 6,5 de rapport volumétrique et une puissance de 13 ch au régime extrêmement modéré de

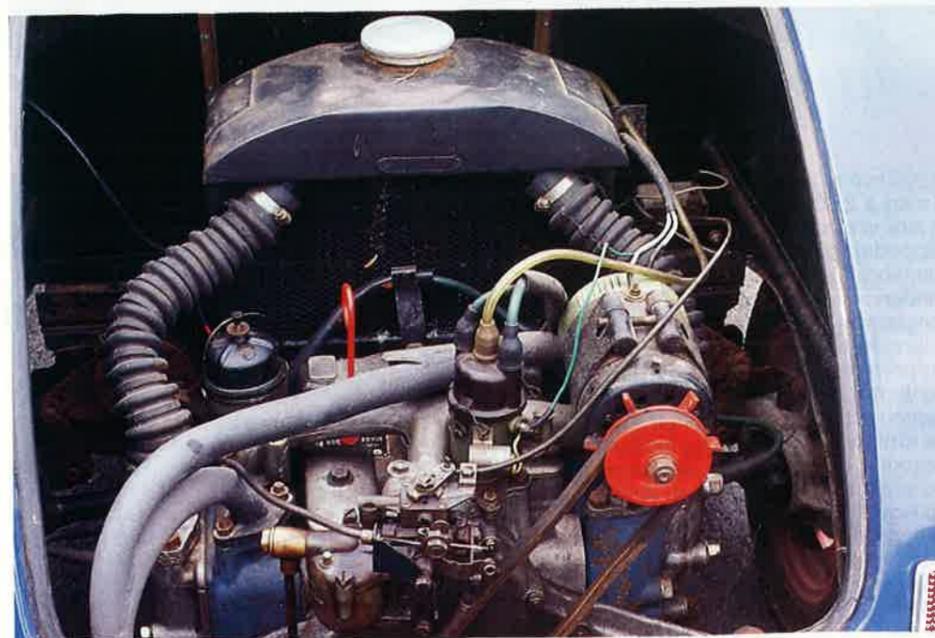
3 200 tr/mn, avec un couple maximal de 3 mkg à 2 500 tr/mn. A dire vrai, ce groupe sans prétentions répondait parfaitement à ce qui lui était demandé. Il était bruyant, c'est vrai, il avait tendance à chauffer si on le maintenait longtemps à pleine charge sur les intermédiaires mais sa souplesse était surprenante, ce qui lui permettait de se contenter d'une boîte trois vitesses au demeurant sifflante à souhait et dépourvue de tout synchro, ce qui ne facilitait pas la besogne aux nombreux débutants qui achetaient cette voiture peu intimidante... La Rovin était un cabriolet et il était nettement préférable de rouler capote repliée (sans difficultés), la protection contre les intempéries offerte par le pare-brise, n'étant de toute manière que très relative. De plus, la capote faisait office d'amplificateur pour les nombreux bruits d'origine mécanique et nuisait à la visibilité latérale. Mais, contrairement à ce que je craignais, je me trouvai en face d'une véritable petite voiture, assez agréable à conduire, compte tenu de sa puissance modérée, quoique la Rovin déposait sans difficultés une 2 CV 375 cm³. En premier lieu, monsieur de Rovin avait réussi à doter sa voiture d'une

ROVIN D4

- **Moteur :** Puissance fiscale 3 CV. Cylindrée 462 cm³. 2 cylindres horizontaux opposés 70 x 60. Un carburateur inversé. Allumage par delco. Refroidissement à eau par thermosiphon. Contenance du réservoir 22 litres. Taux de compression 6,5. Soupapes latérales. Distribution commandée par pignons. Puissance au frein 13 ch à 3 200 tr/mn. Couple maximum 3 mkg à 2 500 tr/mn.
- **Transmission :** Roues arrière motrices. Moteur arrière. Boîte de vitesses mécanique 3 vitesses. Levier central.
- **Châssis, suspension :** Caisse semi-coque avec poutre centrale en fourche à l'arrière. Suspension avant à roues indépendantes par ressort à lames transversal. Suspension arrière à roues indépendantes par levier transversal et ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs à friction.
- **Freins :** Mécaniques sur les quatre roues.
- **Direction :** A crémaillère.
- **Pneumatiques :** 2.70-90.
- **Carrosserie :** Poids à vide 394 kg.
- **Caractéristiques de performances :** Cylindrée à la tonne 1 172 cm³. Puissance au litre 28,1 ch. Rapport poids/puissance 30 kg/ch.



Le moteur bicylindre monté à l'arrière allongeait une silhouette qui, malgré tout, ne dépassait pas 3,06 mètres de long.



Tout était miniaturisé dans ce moteur, y compris le radiateur.

suspension arrière à roues indépendantes dont l'efficacité avait de quoi faire pâlir de jalousie les Mercedes et les Porsche d'alors... Le confort était satisfaisant mais, mieux encore, la tenue de route était très bonne, dans le cadre – un peu restrictif il est

vrai – des 78 km/h atteints, capote levée, à Monthéry, le démontage de celle-ci n'influant que sur l'état de la chevelure des passagers. De la sorte, les cols étaient franchis à des allures qui permettaient d'apprécier le paysage mais les descentes devenaient l'occasion de cavalcades prodigieuses – enfin... – où cette puce enragée disputait la chaussée à ses rivales plus puissantes avec

un bel allant, aidée par des freins –mécaniques SVP – endurants et aussi par une direction un peu ferme mais dotée d'une bonne précision. Les roues étaient de minuscules roulettes de 10. Les petits pneus ramassaient facilement toute la ferraille qui traînait à l'époque le long des routes et je me souviens avoir rejoint un village à pied, une roue crevée logée sans peine sous le bras, ce qui ne serait plus possible aujourd'hui... C'est en relisant mon essai de l'époque que je me rends le mieux compte du long chemin parcouru en quarante ans par l'automobile... et par moi-même. Je pense que si la Rovin m'était présentée aujourd'hui, je hurlerais d'indignation ou, plus précisément, de rire... Et, cependant, en 1951, j'appréciai les qualités et les défauts de la Rovin avec sang-froid, en bon citoyen d'un univers encore fragile, se contentant de peu et encore ignorant de la formidable poussée industrielle qui allait nous mener à la situation de cette fin de siècle, avec ses voitures étonnantes... et ses persécutions stupides.

LA COTE DE L'EXPERT

Avec la Rovin, on rentre dans le domaine des voitures très largement diffusées après le second conflit mondial. La puissance de son petit bicylindre à plat à soupapes latérales demeure modeste (13 ch) mais ne semble pas rebuter les amateurs de ces voitures. La cote de Christian Huet: 8 000 à 10 000 F. Tendance à la stabilité.

