

RENAULT 4 CV

LA VOITURE DE TOUS LES FRANÇAIS



Ce n'est déjà plus le tableau de bord d'origine



Certains modèles naissent sous une heureuse étoile. A notre époque, la 205 Peugeot est sans doute le parfait exemple de cette lignée de voitures bénies du ciel mais, lors de son apparition en 1948, la 4 CV Renault déclencha elle aussi un courant de sympathie d'autant plus général qu'en dehors de ses formes gentiment rebondies, tout le monde savait qu'elle allait être la voiture de tous les Français ! Certes, le premier Salon de l'après-guerre avait présenté en 1948 un flot de prototypes plus ou moins prometteurs, de la charmante petite Boitel à la curieuse Mathis 333 - 3 CV, 3 places, 3 roues - dont les mauvaises langues disaient qu'elle s'arrangeait toujours pour récupérer avec son unique

roue arrière les nids de poule évités par les roues avant ! Malheureusement, les promoteurs de ces innovations ne possédaient aucune dimension industrielle, alors que, même secouée par les bombardements et l'éviction discutable de Louis Renault, la toute récente Régie nationale des usines Renault - la RNUR comme on disait alors - était quand même capable de mener à bien l'étude et la réalisation d'une voiture aussi nouvelle qu'originale ! Au reste, la Régie n'avait négligé aucun atout. Bon gré mal gré, le renommé docteur Ferdinand Porsche, créateur du char Tigre et de l'énorme chasseur de chars Ferdinand (pure coïncidence que ce nom...), conseiller



43

Certains modèles naissent sous une heureuse étoile. A notre époque, la 205 Peugeot est sans doute le parfait exemple de cette lignée de voitures bénies du ciel mais, lors de son apparition en 1948, la 4 CV Renault déclencha elle aussi un courant de sympathie d'autant plus général qu'en dehors de ses formes gentiment rebondies, tout le monde savait qu'elle allait être la voiture de tous les Français ! Certes, le premier Salon de l'après-guerre avait présenté en 1948 un flot de prototypes plus ou moins prometteurs, de la charmante petite Boitel à la curieuse Mathis 333 - 3 CV, 3 places, 3 roues - dont les mauvaises langues disaient qu'elle s'arrangeait toujours pour récupérer avec son unique

roue arrière les nids de poule évités par les roues avant ! Malheureusement, les promoteurs de ces innovations ne possédaient aucune dimension industrielle, alors que, même secouée par les bombardements et l'éviction discutable de Louis Renault, la toute récente Régie nationale des usines Renault - la RNUR comme on disait alors - était quand même capable de mener à bien l'étude et la réalisation d'une voiture aussi nouvelle qu'originale ! Au reste, la Régie n'avait négligé aucun atout. Bon gré mal gré, le renommé docteur Ferdinand Porsche, créateur du char Tigre et de l'énorme chasseur de chars Ferdinand (pure coïncidence que ce nom...), conseiller

Petite mais honnête



trois vitesses au lieu de quatre, quatre portes au lieu de deux et des dimensions générales plus faibles. A son apparition, en 1948, la 4 CV n'avait pas encore de clignotants. Elle exhibait fièrement des « flèches » incorporées dans la carrosserie et sa cylindrée atteignait 760 cm³. Puis, rapidement, la renaissance du sport automobile allait entraîner la création d'une catégorie 750 cm³, décidant Pierre Lefaucheur, premier et talentueux PDG. de la Régie, à descendre la cylindrée jusqu'à 748 cm³, ce qui allait permettre à l'enfant de Billancourt d'accéder en rallye – et même sur piste puisqu'on vit passer, souvent sur leurs roues et parfois sur le toit, plusieurs berlines 4 CV aux 24 Heures du Mans – à une catégorie où elle allait se forger un palmarès de premier ordre.

Des roues arrière escamotables en virage

On a dit beaucoup de mal au sujet de la tenue de route de la 4 CV. Il est vrai que ce petit scarabée rebondi faisait partie de cette première génération de voitures à quatre roues indépendantes dont les roues arrière avaient tendance à prendre en virage du carrossage positif, à la manière d'un train d'atterrissage d'avion se repliant sous le

fuselage. Les voitures allemandes de l'époque, de la VW aux premières Porsche, en passant par les Mercedes et les Borgward aujourd'hui disparues, sacrifiaient à la même technique et leur tenue de route était au moins aussi mauvaise que celle de la 4 CV ! En fait, les pneus de série de la 4 CV étaient des 135/400 bien étroits et il suffisait déjà de monter des 145 ou encore des 5.20-15 pour améliorer les choses. Mais le maître-problème résidait dans les amortisseurs. Il s'agissait d'un modèle à levier, c'est-à-dire monté latéralement par rapport au ressort et agissant par l'intermédiaire d'un bras. Conçu et réalisé par Renault, cet équipement possédait une durée de vie n'excédant guère quelques milliers de kilomètres... Et même aujourd'hui, des roues arrière indépendantes sans amortisseurs, ce n'est guère recommandable. Heureusement, la maison Houdaille vendait – cher – un équipement de meilleure qualité, que bon nombre d'automobilistes montaient, en particulier ceux qui, nombreux, gonflaient plus ou moins leur voiture. Car, très vite, la 4 CV devint la proie des préparateurs et pas seulement pour la compétition. La pipe Autobleu – admission et échappement – conçu par Mestivier (président de l'AGACI) et Lepaitre fut vendue à des dizaines de milliers d'exemplaires et 32 PBIC, dénomination d'un fameux carbu Solex de l'époque, devint aussi connu que SO4H2... En série, les premières 4 CV ne dépassaient pas 90/92 km/h, avant

personnel d'Adolf Hitler en matière de blindés, avait été embrigadé avec son équipe pour donner son avis – pudique formule – à propos d'une voiture reprenant la formule du moteur arrière en porte-à-faux de sa Volkswagen. Cela étant, la 4 CV Renault présentait de notables différences par rapport à la VW. Quatre cylindres en ligne refroidis par eau au lieu de quatre à plat refroidis par air, boîte



Quatre portes, certes, mais au prix d'une accessibilité relative.



Compte tenu de la présence de la roue de secours et tellement supérieur à l'espace libre à l'arrière.

d'accrocher péniblement les 100 chrono. Pour aller plus loin, c'est-à-dire au maximum vers 115 km/h, il fallait raboter la culasse, agrandir les soupapes, monter des doubles ressorts – 5 000 tr/mn, quelle griserie ! – et, surtout, prier le ciel pour que le vilebrequin, allégé avec son volant, veuille bien ne pas casser trop vite (15 000 km maxi car sa fonte coulée n'appréciait vraiment pas le traitement). A conduire la 4 CV, on apprenait rapidement à percer les secrets du survirage, et sa direction trop démultipliée n'arrangeait pas les choses. Il valait mieux supprimer les ressorts de rappel et monter un pignon de crémaillère plus direct. Par grand vent, la stabilité de trajectoire était assez aléatoire et, de toute manière, l'hiver était dur à passer, en raison du froid glacial qui régnait dans la voiture.

Un moteur là où les Italiens ne le cherchaient pas

Il existait bien un chauffage, alimenté par le ventilateur, qui était censé souffler l'air chaud venant de traverser le radiateur, cela grâce à deux écopes démontables durant l'été et qui alimentaient deux longs conduits situés sous le plancher, venant déboucher par deux petites trappes occultables disposées derrière les passages de roues avant. Les ingénieurs avaient simplement oublié de prévenir l'air qu'il fallait passer par là et, d'ailleurs, le peu qui arrivait était glacé ! Je me souviens en particulier d'un banc d'essai de 4 CV durant l'hiver 55/56 au cours duquel je dus m'arrêter, tellement le givre fleurissait épais sur les vitres. Le lave-glaces n'existait pas non plus et la seule solution résidait dans d'étonnantes barrettes chauffantes, que l'on fixait sur les vitres à l'aide de deux ventouses. Le suspense était ainsi minutieusement entretenu : ou bien les ventouses se

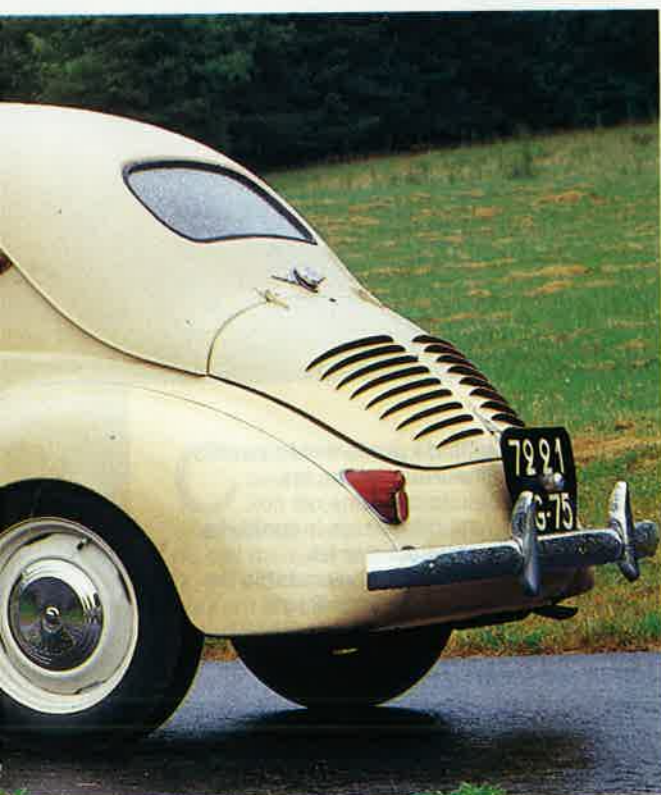
décollaient, quelques centimètres de la manière d'une mitrailleuse, batterie – 6 v les trois événements confondre ! Déjà quelque « trou » entre les moteurs régime et la lança bientôt synchros ! – comme les gendues par les petites gl par trop. Il y eut bien « commercial intérieures et jusqu'à l'amu capote crème coquettement bordeaux, très rapidement, 4 CV découvrant, la voi J'évoquerai la voiture de engin amusant des choses é dernières éta l'inactivité au devenait, bien plus encore, premier tête-Somosierra, 51 mais, en c qu'elle a renc symbolisé un française éta n'était pas lo beaucoup pl qu'une VW. En particulier enthousiaste inédite de la gags sans no d'automobilis l'autre côté d temps – enfi

quatre
dimensions

CV n'avait
exhibait
ées dans la
gnait
naissance
ner la
3, décidant
alentueux
a cylindrée
mettre à
en rallye -
passer,
s sur le toit,
Heures du
allait se
ordre.

rière
les
e

jet de la
vrai que ce
rtie de cette
s à quatre
oues arrière
virage du
d'un train
nt sous le



l'une accessibilité relative.

fuselage. Les voitures allemandes de l'époque, de la VW aux premières Porsche, en passant par les Mercedes et les Borgward aujourd'hui disparues, sacrifiaient à la même technique et leur tenue de route était au moins aussi mauvaise que celle de la 4 CV!

En fait, les pneus de série de la 4 CV étaient des 135/400 bien étroits et il suffisait déjà de monter des 145 ou encore des 5.20-15 pour améliorer les choses. Mais le maître-problème résidait dans les amortisseurs. Il s'agissait d'un modèle à levier, c'est-à-dire monté latéralement par rapport au ressort et agissant par l'intermédiaire d'un bras.

Conçu et réalisé par Renault, cet équipement possédait une durée de vie n'excédant guère quelques milliers de kilomètres... Et même aujourd'hui, des roues arrière indépendantes sans amortisseurs, ce n'est guère recommandable. Heureusement, la maison Houdaille vendait - cher - un équipement de meilleure qualité, que bon nombre d'automobilistes montaient, en particulier ceux qui, nombreux, gonflaient plus ou moins leur voiture.

Car, très vite, la 4 CV devint la proie des préparateurs et pas seulement pour la compétition. La pipe Autobleu - admission et échappement - conçu par Mestivier (président de l'AGACI) et Lepaitre fut vendue à des dizaines de milliers d'exemplaires et 32 PBIC, dénomination d'un fameux carbu Solex de l'époque, devint aussi connu que SO4H2... En série, les premières 4 CV ne dépassaient pas 90/92 km/h, avant



Compte tenu de la présence de la roue de secours et du cric, le volume réservé aux valises dans le coffre avant n'était pas tellement supérieur à l'espace libre à l'arrière.



d'accrocher péniblement les 100 chrono. Pour aller plus loin, c'est-à-dire au maximum vers 115 km/h, il fallait raboter la culasse, agrandir les soupapes, monter des doubles ressorts - 5 000 tr/mn, quelle griserie! - et, surtout, prier le ciel pour que le vilebrequin, allégé avec son volant, veuille bien ne pas casser trop vite (15 000 km maxi car sa fonte coulée n'appréciait vraiment pas le traitement).

A conduire la 4 CV, on apprenait rapidement à percer les secrets du survirage, et sa direction trop démultipliée n'arrangeait pas les choses. Il valait mieux supprimer les ressorts de rappel et monter un pignon de crémaillère plus direct. Par grand vent, la stabilité de trajectoire était assez aléatoire et, de toute manière, l'hiver était dur à passer, en raison du froid glacial qui régnait dans la voiture.

Un moteur là où les Italiens ne le cherchaient pas

Il existait bien un chauffage, alimenté par le ventilateur, qui était censé souffler l'air chaud venant de traverser le radiateur, cela grâce à deux écopes démontables durant l'été et qui alimentaient deux longs conduits situés sous le plancher, venant déboucher par deux petites trappes occultables disposées derrière les passages de roues avant. Les ingénieurs avaient simplement oublié de prévenir l'air qu'il fallait passer par là et, d'ailleurs, le peu qui arrivait était glacé! Je me souviens en particulier d'un banc d'essai de 4 CV durant l'hiver 55/56 au cours duquel je dus m'arrêter, tellement le givre fleurissait épais sur les vitres. Le lave-glaces n'existait pas non plus et la seule solution résidait dans d'étonnantes barrettes chauffantes, que l'on fixait sur les vitres à l'aide de deux ventouses. Le suspense était ainsi minutieusement entretenu: ou bien les ventouses se

décollaient, ou bien la barrette dégivrait quelques centimètres carrés de pare-brise à la manière d'une meurtrière d'automitrailleuse, ou bien la résistance mettait la batterie - 6 volts - à plat... Le plus souvent, les trois éventualités ne tardaient pas à se confondre!

Déjà quelque peu important en série, le «trou» entre la 2^e et la 3^e devenait béant sur les moteurs «gonflés» un peu creux à bas régime et la SAPRAR, filiale de la Régie, lança bientôt une boîte 4 vitesses - sans synchros! - qui fit la joie des sportifs, tout comme les glaces avant descendantes vendues par plusieurs bricoleurs à ceux que les petites glaces coulissantes agaçaient par trop.

Il y eut bien des versions de la 4 CV, de la «commerciale» sans chromes ni garnitures intérieures et aux vitres arrière tôlees jusqu'à l'amusante découvrable dont la capote crème venait se rabattre coquettement sur l'arrière. Avec sa teinte bordeaux, très mode mais qui se ternissait rapidement, et ses pneus à flancs blancs, la 4 CV découvrable fut, plusieurs années durant, la voiture de l'élégante!

J'évoquerai plus loin l'immortelle 1063 mais la voiture de série, à savoir la 1061, était un engin amusant à conduire et capable de bien des choses en de bonnes mains, ces dernières étant assez rares en raison de l'inactivité automobile de 40 à 45... Elle devenait, bien sûr, délicate sous la pluie et, plus encore, sur la neige. Je lui dois mon premier tête-à-queue, dans le col de Somosierra, durant le rallye de Monte-Carlo 51 mais, en dehors des millions de Français qu'elle a rendus heureux, la 4 CV a symbolisé une époque où la technologie française était en pointe et où l'Europe n'était pas loin de nous envier une voiture beaucoup plus agréable à conduire qu'une VW.

En particulier, les Italiens étaient enthousiastes, même si l'architecture inédite de la voiture provoquait là-bas des gags sans nombre. Combien d'automobilistes français en voyage de l'autre côté des Alpes n'ont-ils pas arrêté à temps - enfin, presque toujours - le

4 CV RENAULT 1950

● **Moteur:** Puissance fiscale 4 CV. Cylindrée 760 cm³, 4 cylindres 55 x 80. Carburateur Solex. Allumage par delco. Refroidissement par eau avec pompe de circulation. Taux de compression 6,7. Soupapes en tête commandées par culbuteur. Puissance maximale 18 ch à 4 000 tr/mn. Couple maximum 4,78 mkg à 1 500 tr/mn.

● **Transmission:** Boîte à trois vitesses. Transmission aux roues par demi-essieu articulé.

● **Châssis.** Carrosserie coque emboutie et soudée. Roues avant indépendantes. A l'arrière, demi-essieux oscillants, ressorts hélicoïdaux. Amortisseurs hydrauliques.

● **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main agissant par câble sur les roues arrière.

● **Direction:** Pignon et crémaillère.

● **Pneumatique:** 135 x 400.

● **Carrosserie:** Poids à vide 580 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 330 cm³. Puissance au litre 23,6 ch. Rapport poids/puissance 33 kg/ch.

pompe qui s'appropriait à verser l'essence par le bouchon extérieur du radiateur, à moins qu'ils n'aient ri aux éclats devant la mine ahurie du mécano, habitué à la Topolino et cherchant le moteur sous le capot avant!...

LA COTE DE L'EXPERT

Le succès populaire de l'après-guerre! Largement diffusée, la sympathique 4 CV est appréciée de beaucoup et certaines versions plus rares, comme la découvrable et la sportive 1 063, sont de très bons investissements.

La cote de Christian Huet: 5 000 à 10 000 F. Découvrables: 40 000 à 50 000 F, 1 063: 30 000 F. Tendances à la hausse pour la Découvrable et la 1 063.