

Renault Dauphine

LA REINE DES DESCEN



46

La 4 CV Renault était vraiment la voiture de l'immédiat après-guerre. Elle était faite pour satisfaire rapidement les souhaits d'une clientèle justement avide d'accéder à la possession d'un moyen de transport individuel et économique, synonyme de liberté après quatre ans d'emprisonnement au moins moral. Mais les années passaient et les Français commençaient à se faire à l'idée que la guerre était finie. La Régie étant du même avis, il ne pouvait que s'ensuivre une évolution qui aboutit à la sortie de la Dauphine. Si Renault avait eu la main relativement heureuse avec la 4 CV, la Dauphine ne fut pas loin de constituer un véritable coup de maître. En fait, il ne manqua jamais à cette voiture qu'un peu plus de rigueur dans la réalisation et, surtout, plus d'intelligence commerciale à l'exportation, pour qu'elle se classe au tout premier rang mondial. Apparue en mars 1956, la première Dauphine fut essayée par mes soins dans l'AJ en juin de la même année. Je l'avais vue pour la première fois à Dieppe, dans le fief de Jean Rédélé, et la vision de cette très jolie carrosserie — avec de gros pneus, elle ne paraîtrait pas tellement démodée aujourd'hui — avec, en fond, les falaises dominant la ville, reste encore aujourd'hui dans ma mémoire. La base était pourtant assez proche de la 4 CV. En particulier, le moteur était le même, à cela près que la cylindrée était passée de 748 à 845 cm³ par augmentation de l'alésage (58 contre 54,5). Le carburateur de 22 avait été remplacé par un inversé de 28 et



De l'idylle à la courette, elle savait tout faire.

le carter d'huile était passé de deux à trois litres. Avec un embiellage renforcé et, surtout, un vilebrequin enfin plus résistant, la puissance était passée de 21 ch à 4 100 tr/mn à 30 ch à 4 300 tr/mn, alors que le poids accusait une augmentation d'une cinquantaine de kilos.

Côté boîte, il fallut attendre l'Ondine et la Dauphine Gordini pour accéder aux quatre vitesses en série, cette nouvelle boîte ayant été à l'origine étudiée pour l'exportation. En attendant, la sempiternelle boîte trois vitesses avait été munie d'un rapport de pont plus long qui, conjugué à

*Jolie
comme... une
Dauphine*

l'augmentation
Dauphine une
CV. En revanc
pointe était de
de km/h, les p
indiquant 116
arrêté couvert

REINE DES DESCENTES



urette, elle savait tout faire.

de deux à trois
nforcé et,
plus résistant,
21 ch à 4 100
alors que le
tation d'une

Côté boîte, il fallut attendre l'Ondine et la Dauphine Gordini pour accéder aux quatre vitesses en série, cette nouvelle boîte ayant été à l'origine étudiée pour l'exportation. En attendant, la sempiternelle boîte trois vitesses avait été munie d'un rapport de pont plus long qui, conjugué à

*Jolie
comme... une
Dauphine*

l'augmentation du poids, ne faisait pas de la Dauphine une voiture plus souple que la 4 CV. En revanche, le gain en vitesse de pointe était de l'ordre d'une bonne dizaine de km/h, les premiers chronos de l'AJ indiquant 116 km/h, avec un km départ arrêté couvert en 47 s!

RENAULT DAUPHINE

- **Moteur:** Puissance fiscale 5 CV. Cylindrée 845 cm³. 4 cylindres en ligne 58 x 80. Un carburateur inversé Solex. Allumage par delco. Refroidissement à eau par pompe. Contenance du réservoir 32 litres. Rapport volumétrique 7,25. Soupapes en tête commandées par pignons. Culasse en aluminium. Arbre à cames latéral. Puissance au frein 30 ch à 4 200 tr/mn. Couple maximum 6,7 mkg à 2 000 tr/mn.
- **Transmission:** Roues arrière motrices. Boîte de vitesses à 3 rapports. Commande au plancher.
- **Châssis, suspension:** Ensemble monocoque. Suspension avant et arrière à roues indépendantes par ressorts hélicoïdaux. Barre stabilisatrice à l'avant. Amortisseurs hydrauliques télescopiques au centre des ressorts.
- **Freins:** Hydrauliques sur les quatre roues. Frein à main mécanique sur les roues arrière.
- **Direction:** A crémaillère.
- **Pneumatiques:** 135 x 380 ou 5.00 x 15.
- **Carrosserie:** Poids à vide 630 kg.
- **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 340 cm³. Puissance au litre 35,5 ch. Rapport poids/puissance 21 kg/ch.



Le moteur était encore à l'arrière mais les prises d'air avaient gagné à la fois en efficacité et en esthétique.

47

Toujours par rapport à la 4 CV, la consommation était un peu plus importante, de l'ordre de + un litre/100, mais les moyennes routières étaient en nette augmentation, facilement de l'ordre de 10 km/h, ce qui était énorme pour l'époque ! De quelle manière cette amélioration fut-elle obtenue ? Tout simplement grâce à la tenue de route de la Dauphine qui était en très net progrès par rapport à la 4 CV ! Pourtant, il convient d'être précis. La tenue de route s'était améliorée en ce sens que la stabilité de trajectoire en ligne droite était bien meilleure et que la sensibilité au vent avait baissé, ce qui n'était d'ailleurs pas difficile... Mais la Dauphine avait conservé le caractère survireur de la 4 CV et il suffisait

Le nom du prestigieux "sorcier" s'étalait sur la planche de bord de cette Gordini quatre vitesses mais la R8 du même métal était encore à venir.



d'aborder un virage à vive allure pour en être pleinement conscient. Pour parvenir quand même à un comportement satisfaisant – au moins pour une certaine catégorie de conducteurs – les ingénieurs de la Régie avaient plus ou moins sacrifié le confort. La suspension était ferme, sèche même, bien que correctement amortie, et, à ce point de vue, les passagers des places arrière n'étaient pas les plus favorisés.

Cela étant, la Dauphine était un petit monstre de maniabilité et sa conduite sur routes sinueuses était un régal, tout au moins avec des amortisseurs en bon état, ce qui était un peu plus fréquent qu'avec la 4 CV. A une époque où la Volkswagen continuait à être un engin extrêmement dangereux – Bernard Consten me fit un jour une démonstration à propos de l'utilisation de la Coccinelle en dérapage réellement contrôlé mais il fallait son talent pour ne pas se percher rapidement au sommet d'un arbre – la Dauphine était capable, dans des mains un peu qualifiées, de fournir des performances étonnantes et de tenir tête à des voitures de sport renommées ! Bien entendu, la puissance n'était pas spécialement au rendez-vous et le trou que la boîte trois vitesses laissait béer entre la seconde et la troisième n'arrangeait pas les choses, ni sur le plat, ni en côte. Mais qu'une descente de col survienne et la Dauphine s'envolait, pirouettant entre les virages, mystifiant les plus puissantes... jusqu'à ce que les freins demandent grâce, ce qui finissait par se produire. Mais les tambours refroidissaient rapidement et puis, si l'on connaissait vraiment bien la voiture, il restait la possibilité de se freiner dans les travers... Pour mon compte, j'avoue m'être amusé à maintes reprises à tenir en échec des "puissantes" voitures de sport, dont le comportement en virage n'était pas toujours à la hauteur de leurs ambitions... En dehors de ce tempérament assez



Contrairement aux tendances actuelles, le capot était capable de contenir deux moteurs.

exceptionnel, la Dauphine avait légèrement progressé en matière d'insonorisation et elle possédait les vitres avant descendantes qui manquaient si cruellement à la 4 CV ! Le tableau de bord était également plus avenant et, quoique toujours exigü, le volume du coffre à bagages était passé de 87 à 137 dm³, la roue de secours ayant émigré dans un compartiment inférieur séparé, où elle se trouvait d'ailleurs bien exposée aux intempéries. Autre progrès, le capot s'ouvrait largement d'avant en arrière, ce qui l'empêchait de s'ouvrir de manière intempestive. En dépit du progrès en marche, les thermostats n'étaient pas encore parfaitement au point et la Dauphine était munie en série d'un rideau de radiateur que le conducteur pouvait régler grâce à une tirette à coulisse verticale implantée sur le passage de roue avant gauche. Il arrivait que le câble de commande se rompe et, de toute manière, il était préférable de consulter souvent le thermomètre d'eau monté lui aussi en série. Par contre, le journalier était absent à l'inventaire, ainsi que l'allume-cigares et la montre qui

n'étaient présents que sur les voitures de luxe. Il y eut une Dauphine Gordini qui, sans atteindre à la notoriété qu'acquies plus tard la R8 du même nom, offrait quand même, en plus de sa boîte quatre vitesses, une puissance de 40 ch. La Régie proposa également une Dauphine 1093, tentant de la sorte d'exploiter le mythe 1063 qui était encore bien vivant Mais, en dépit de ses 55 ch, la 1093 n'était pas vraiment digne de sa prestigieuse ancêtre.

LA COTE DE L'EXPERT

Beaucoup plus généreuse dans ses dimensions que la 4 CV, la Dauphine fit le bonheur de bien des familles. Ses versions les plus rares commencent à prendre un peu de valeur. Notamment sa version 1 093, célèbre pour ses succès en compétition. Elle permit à bien des pilotes de renom de mettre le pied à l'étrier...
La cote de Christian Huet: 5 000 à 10 000 F, Gordini: 10 000 à 12 000 F, 1 093: 25 000 à 30 000 F. Tendance à la hausse pour la 1 093.

NE RENTREZ P



J&B
pour
la
Nuit