

► REPORTAGE 70 ANS DE LA JUVA



Juva Dauphinoise etc...

La Juvaquatre fête cette année ses 70 ans. Une cinquantaine d'équipages s'est retrouvée en région parisienne pour ce rassemblement anniversaire organisé par le Club des Amateurs d'anciennes Renault avec le soutien de Renault H & C. Une bonne occasion pour détailler trois modèles.

La concentration des 70 ans :



La Tour Eiffel, à Paris!



Parc de l'AGR (Amicale du Groupe Renault), à Boulogne-Billancourt.



La base de repli du rassemblement, l'hôtel Ibis, au Domaine de la Cour Roland, à Jouy-en-Josas.



La Dauphinoise du club des Amateurs d'Anciennes Renault, organisateur de cette rencontre anniversaire.



Exposition au Château de Versailles.



Le Grand Palais, à Paris.

Emblématique Dau phinoise!

Quand l'ultime évolution de la Juvaquatre est équipée, à partir de mars 1956, du moteur de la Dauphine, elle prend le nom de Dauphinoise. Elle n'a pas vraiment de concurrence sur le marché et malgré ses lignes d'avant-guerre, il lui reste encore de beaux jours devant elle.

Le break 300 kg est produit pour la première fois par la Régie Renault en 1949. Jusque-là, la version utilitaire de la Juvaquatre n'existait qu'en version fourgonnette. En juin 1948, le carrossier Carrier - installé à Saint-Ouen, au nord de Paris -, avec l'aval de la Régie Renault, transforme sur commande des fourgonnettes en « Commerciales 300 kg à utilisation mixte » (quatre passagers ou marchandise). La modification consiste à pratiquer des ouvertures sur les panneaux latéraux en y installant quatre baies vitrées - les deux plus à l'avant sont descendantes et les deux arrière sont fixes -, mais aussi par la mise en place d'une banquette amovible de deux places à l'arrière du véhicule ainsi que l'adjonction d'un faux plancher mobile formant un coffre pour la roue de secours.



La Dauphinoise break de la collection Renault, revêtue du vert Irlande 910 du millésime 1957. Notez les jantes à voile plein et sabots d'ailes de série.

Tous ces aménagements sont amovibles, permettant très facilement le passage de la version quatre places à la version tout fourgon en un laps de temps très court. La clientèle y trouve son compte avec ce véhicule deux en un, utilitaire en semaine et familiale le week-end. Les délais de livraison sont de l'ordre de cinq semaines. Cette transformation rencontre un franc succès auprès de la clientèle, tant et si bien que la Régie Renault décide de produire elle-même cette nouvelle version, directement sur ses chaînes, à compter de mars 1949. La seule véritable différence entre les breaks Carrier et les breaks Usine se situe au niveau des jets d'eau latéraux qui, sur la version Usine, sont sur toute la longueur de la caisse. Les premiers breaks fabriqués par la Régie sont équi-



La planche de bord est enjolivée, sur les breaks, par deux fines baguettes sur toute la largeur.



Le compteur à oreilles monté en série, à partir de février 1953. En bas à droite, la commande du démarreur. Il n'y a jamais eu de contact à clé de série sur aucune Juva. Ci-dessous : la porte arrière présente son nouveau sens d'ouverture.



pés du moteur latéral 6 CV type 488 sous les désignations AHG2 et R 1080, puis du moteur 4 CV 662 (R 2100) et enfin du 5 CV 670 (R 2101). Deux versions sont proposées, le break Métropole et le break Colonial. Ce dernier comporte quelques aménagements tels qu'un filtre à air à bain d'huile, du tissu sur les sièges en lieu et place du simili, des teintes de carrosserie spécifiques... Pour la plupart, ces véhicules sont livrés en Afrique du Nord. La Dauphinoise break présentée ici appartient à la collection Renault. Elle est sortie des chaînes de l'usine de Flins en janvier 1959, porte des phares petits modèles apparus en cours d'année 1957, et la poignée de capot - jugée trop dangereuse par le code de la route en 1959 - a été remplacée sur cette voiture par un modèle à plat proposé par des accessoiristes de l'époque. La Dauphinoise est l'ultime version de la famille Juvaquatre. Elle remplace la version à moteur 4 CV type R 2100 produite de 1953 à 1956. La nouvelle version est équipée du moteur 670-2 (le déjà célèbre moteur Ventoux), 4 cylindres 58 x 80 853 cm³ qui reprend le même bloc moteur que celui de la Dauphine, et c'est pour cette raison qu'elle est baptisée Dauphinoise. Cependant la culasse est spécifique. Celle-ci est reconnaissable au gros « J » inscrit en relief dans la masse au-dessus de la quatrième bougie. L'usine de Flins fabrique les fourgonnettes et les breaks 300 kg à compter du mois janvier 1952. Depuis 1951, c'est l'usine Chausson de Gennevilliers qui assure le montage des caisses en blanc pour le compte de la Régie, les carrosseries étant livrées par transports spéciaux tout d'abord à Billancourt puis à Flins. La Dauphinoise type R 2101, ultime évolution de la Juvaquatre, est fabriquée à Flins à partir de février 1956. La principale évolution, mis à part le moteur, se situe au niveau de la porte arrière par son sens d'ouverture de droite vers la gauche, ceci assurant un déchargement des marchandises côté trottoir plus facile et en toute sécurité. La porte arrière est maintenant entièrement métallique. La Dauphinoise arbore désormais au centre de sa calandre un gros losange rouge siglé RNUR (Régie Nationale des Usines Renault). La dernière Dauphinoise, digne héritière de la Juvaquatre apparue pour la première fois en 1937, sort des chaînes le 1^{er} mars 1960. En tout et pour tout, la Régie Renault aura fabriqué un peu plus de 51 000 breaks.

La concentration, suite...



Carrousel du Louvre.



Visite du Musée de la SHGR (Société d'Histoire du Groupe Renault), à Boulogne-Billancourt. Les visiteurs découvrent des photos de la chaîne de montage de la Juva.



Le Technocentre Renault, à Guyancourt.



Pont de Sèvres, à Boulogne.



Visite de l'atelier Renault Histoire & Collection, à Flins



Le Tacot de la collection Renault, équipé du moteur de la Juvaquatre.

Le coach grand luxe

1936. Renault décide d'inclure dans sa gamme une nouvelle voiture 6 CV, destinée à une clientèle renouvelée. Une clientèle jeune, d'où son nom - Juvaquatre, du latin *juvenis*, et quatre pour quatre cylindres !



Les gros phares de part et d'autre de la calandre, traits caractéristiques de la Juvaquatre.

Cette Juvaquatre coach version grand luxe est sortie des chaînes de Billancourt en octobre 1938. Cela fait bientôt six mois que la production de la nouvelle Renault 6 CV a débuté. Elle atteint désormais son rythme de croisière, puisque la barre des deux mille unités par mois est dépassée et que plus de 11 000 voitures sont déjà commercialisées. Cette version deux portes quatre places de la Juvaquatre n'est produite qu'en 1938 et 1939. Ce millésime 1938 est reconnaissable au premier coup d'œil par la forme ovale de sa boîte à gants. Dans les premiers mois de l'année suivante, elle adopte définitivement la forme rectangulaire. La version grand luxe se caractérise par quelques détails, tels que les barres de sièges chromées, une montre électrique au tableau de bord, un compteur bitotalisateur, ... Au final, c'est cette version qui est la plus produite. La carrosserie est de type monocorps, la caisse est soudée au châssis - une première chez Renault - et elle est revêtue d'un



Les boutons octogonaux typiques des Renault d'avant-guerre.



Il n'y a pas de serrure sur la porte conducteur, un simple loquet permet le verrouillage par l'intérieur, et cela sur tous les modèles.

noir de Jais, qui rehausse fort bien les chromes. La mise au point de cette nouvelle 6 CV débuta l'année précédente. En septembre 1937, sous la direction de Jean Guittard (responsable chez Renault des fabrications des voitures haut de gamme), une présérie de 46 voitures est fabriquée « à la main » et sert de banc d'essai en conditions réelles. La Juvaquatre est présentée pour la première fois au Salon de L'auto de 1937, qui ouvre ses portes au Grand Palais, à Paris, le 7 octobre. Les voitures de la présérie sont réparties dans les directions commerciales du pays mais aussi en Belgique et aux Pays-Bas. Les défauts constatés sont centralisés à Billancourt et corrigés. Pendant ce temps l'outillage de fabrication est mis en place. Mars 1938 tout est enfin prêt, la mise en production peut débiter, les premières unités sortent des chaînes de l'Île Seguin dans les tous derniers jours du mois. La voiture est équipée du nouveau moteur Renault 6 CV, 4 cylindres 58 x 95, 1 003 cm³ type 488 à soupapes latérales dont la mise au point a été entamée chez Renault dès la fin de l'année 1936. Boîte trois vitesses plus marche



Monogramme Juvaquatre sur le pare-chocs avant.



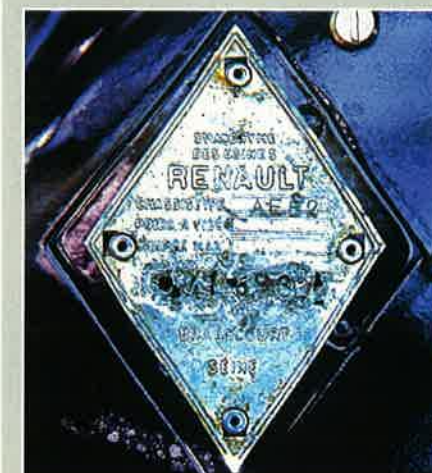
Le losange ailé au-dessus du cache-roue de secours.



La plaque carrosserie.



L'élégant tableau de bord Jaeger coquille inversée, bitotalisateur avec montre pour cette Juvaquatre grand luxe.



Le numéro de châssis.



Un seul feu à l'arrière, trois fonctions : stop, lanterne et éclairage de plaque !



La silhouette élégante du coach.

arrière, la puissance est transmise aux roues arrière d'un tube de poussée et d'un pont. Les suspensions avant et arrière sont assurées par des lames de ressort transversales et secondées par des amortisseurs hydrauliques à bras. Les roues avant sont indépendantes. Les freins aux quatre roues sont commandés par câbles. La capacité d'emport de carburant est de 27 litres dans un réservoir placé à l'arrière, sous le coffre. L'accès à l'habitacle s'effectue par deux larges portes. Renault se bat pour défendre cette idée auprès de la clientèle réticente : « deux larges portes ne valent-elles pas

mieux que quatre petites ? ». Il n'y a pas d'accès direct par l'extérieur au coffre – c'est son point faible –, celui-ci n'est accessible que par l'intérieur, manœuvre pourtant facilitée par les sièges avant rabattables et par le dossier de la banquette arrière très facilement amovible. La roue de secours est logée à l'extérieur, et protégée par un cache-roue métallique. Les jantes ajourées sont montées en 4.75 x 16. Aux cours d'essais sur routes et sur pistes contrôlés par l'Automobile Club de France, la Juvaquatre dépasse les 100 km/h et ne consomme que 7,13 litres (en moyenne) aux 100 kilomètres. Les publici-

BREAK DAUPHINOISE 5 CV DE 1959

- Moteur : quatre cylindres type 670-02
- Cylindrée : 845 cm³
- Puissance : 24 ch à 4 000 tr/mn
- Alimentation : carburateur simple corps (Solex 22 ICBT)
- Transmission : arbre dans tube de poussée, pont type Banjo
- Boîte de vitesses : à trois rapports 2^e et 3^e synchronisées + marche arrière
- Direction : vis à galet tournant
- Freins : à tambours sur les quatre roues à commande hydraulique
- Suspension avant : roues indépendantes, ressort à lames, barre de torsion amortisseurs hydrauliques
- Suspension arrière : ressort à lames, amortisseurs hydrauliques
- Structure : type monocorps en acier
- Pneus : 145 x 400
- Longueur : 3,75 m
- Voie avant : 1,16 m
- Voie arrière : 1,16 m
- Hauteur : 1,50 m
- Empattement : 2,35 m
- Rayon de braquage : 4,50 m
- Réservoir : 38 litres
- Poids : 875 kg
- Vitesse maximum : 100 km/h
- Charge utile : 300 kg
- Consommation : 7,3 litres

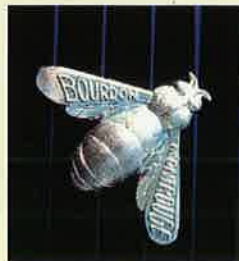
Zéro kilomètre au compteur!



La fourgonnette parisienne de Claude Leymarie, le cannage a nécessité la pose de 800 mètres de filet adhésif.



Le compteur sans montre pour cet utilitaire des années 1950.



Bourdon publicitaire de calandre offert par le Garage Bourdon, à Montrouge.



CARNET D'ENTRETIEN D'UN VEICULE AFFECTE A DES Transports de Marchandises

Propriétaire : ODER André
57, rue Daguerre
Lorient (Morb.)

CARACTÉRISTIQUES

Marque : Renault type R. 2100
Puissance : 4 CV
N° de série : 2009 421
N° d'immatriculation : 228 AN 56
Type de carrosserie : Fourgonnette

CONDITIONS DE CHARGE

Poids du véhicule à vide : 850 kg
Charge utile : 300 kg

Signature du transporteur :
N° de transport :

Grâce au carnet d'entretien de ce propriétaire consciencieux, la vie de la Juvaquatre, depuis son premier kilomètre, n'a aucun secret.



Accès aisé au moteur pour l'entretien courant.



Roue ajourée en 16 pouces avec flanc blanc.

tés de l'époque peuvent l'annoncer : « La Juvaquatre est la voiture économique des gens pressés et la voiture rapide des gens économes ! ». Début 1939, une version découvrable du coach est proposée à la clientèle. Commercialisées par la SAPRAR (Société Anonyme Pièces Réparations Accessoires Renault), les voitures sont prélevées en sortie de chaîne et transformées par des carrossiers indépendants auprès desquels l'usine Renault a passé des accords. La carrosserie Pourtout, de Rueil-Malmaison, transforme plus de 300 coaches sur les 510 découvrables produits. La version coach de la Juvaquatre est aussi assemblée en Belgique – à Haren, près de Bruxelles –, mais également en conduite à droite dans l'usine d'Acton, près de Londres (en Angleterre) ; ces deux usines recevant les voitures en kit CKD. Cette version coach AEB2 est produite au final à plus de 22 600 exemplaires auxquels il faut ajouter les 1 237 unités en conduite à droite version BFD1 Limited. Le propriétaire de cette Renault Juvaquatre type AEB2 1938, Monsieur Alain Herbretreau de la Mothe-Achard

COACH GRAND LUXE 6 CV DE 1938

- Moteur : quatre cylindres type 488 à soupapes latérales.
- Cylindrée : 1 003 cm³
- Puissance : 23 ch à 3 500 tr/mn
- Alimentation : carburateur simple corps (Solex 26 AIC)
- Transmission : arbre dans tube de poussée, pont type Banjo.
- Boîte de vitesses : à trois rapports 2^e et 3^e synchronisées + marche arrière
- Direction : à secteur à vis
- Freins : à tambours sur les quatre roues à commande par câbles
- Suspension avant : roues indépendantes, ressort transversal à lames, amortisseurs hydrauliques
- Suspension arrière : ressort transversal à lames, amortisseurs hydrauliques
- Structure : type monocorps en acier
- Pneus : 4,75 x 16
- Longueur : 3,725 m
- Voie avant : 1,16 m
- Voie arrière : 1,16 m
- Hauteur : 1,50 m
- Empattement : 2,35 m
- Rayon de braquage : 4,50 m
- Réservoir : 27 litres
- Poids : 750 kg
- Vitesse maximum : 100 km/h
- Consommation : 7,1 litres



Filet vide-poche fixé sur le pavillon, un accessoire d'époque.

(en Vendée), n'aurait manqué pour rien au monde cet anniversaire, il est même le premier à s'être inscrit, d'où l'attribution de ce numéro 01 tant prisé sur sa plaque de rallye. La restauration de sa Juvaquatre a été étalée sur quatre ans. La voiture a été complètement démontée, la caisse sablée et traitée (elle était relativement saine mais comportait de nombreuses bosses qu'il a fallu reprendre). Le moteur a été simplement révisé et tous ses joints remplacés. Le faisceau électrique a été refait à neuf, ainsi que le radiateur, tous les joints de carrosserie, la sellerie et la peinture. Les freins à câbles ont été remplacés ainsi que les garnitures. La restauration est remarquable et les spécialistes invités à élire les Juva coup de cœur de ce rassemblement anniversaire ont voté en masse pour cette Juvaquatre, lui attribuant un trophée bien mérité dans sa catégorie.

Marc Sliowski (www.juvaquatre.fr)
Photos Dominique Pascal



Il n'y a pas de porte de coffre sur les Juvaquatre d'avant-guerre.