



Des 4 CV et encore des 4 CV

RENAULT

François, Laurent, Bernard, Pierre, ..

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAVY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Octobre 2024

Les Prémices :

Le 26 juin 1940, la direction de Renault est placée sous administration allemande. Tous les projets automobiles sont interdits mais les ingénieurs Picard, Serre et Riolfo réfléchissent en secret sur une voiture bon marché, à faible consommation et adaptée à la pénurie qui s'annonce après la guerre.

La Réalisation :

Entre décembre 1942 et novembre 1945, trois prototypes sont construits, en cachette, avec un moteur placé à l'arrière, influencés par la Volkswagen Coccinelle. Le dernier prototype est bâti autour d'une carrosserie dotée de quatre portières, très proche de la future berline de série.

Le 26 septembre 1946, soit 8 jours avant la date officielle du Salon de l'Automobile, la **RENAULT 4 CV** est prête à être présentée en avant-première à la presse.

La Présentation :

Le 3 octobre 1946, le 33^e Salon de l'Automobile ouvre ses portes à Paris La 4 CV Renault y est enfin exposée. La grande surprise pour le public demeure le placement de la mécanique à l'arrière de l'auto. En effet le petit moteur qui s'abrite sous le capot est un 4 cylindres à soupapes en tête d'une puissance de 17 chevaux. Les exemplaires de présérie possèdent des vitres arrière fixes et des flèches directionnelles débordantes fixées près du pare-brise.

Le Tourant

Par manque de matière première, les trois cents premiers exemplaires de la 4 CV ne sortent de la chaîne nouvellement outillée qu'à partir du 17 août 1947. Juste à temps pour livrer les concessions et accompagner le Salon de l'Auto, où l'engouement populaire se confirme. Petite, ronde et peinte en jaune car la seule couleur disponible alors était un stock de peinture récupéré, au titre des dommages de guerre, de l'Africakorps, la 4 CV hérite aussitôt du sobriquet de «Motte de Beurre».

Dès 1948, un modèle commercial est apparu dans la seule couleur noire puis, en 1949 vient la libéralisation tant attendue du marché de l'auto. Une victoire partielle, obtenue de haute lutte, et qui profite à la 4CV qui atteint ses 300 unités chaque jour. Fin mars elles sont plus de 37000 à rouler sur nos routes. C'est alors la voiture la plus vendue. En 1950, le succès de la Renault 4CV n'est pas contestable mais les délais de livraison s'allongent et la capacité de production ne peut être augmentée. Elle va quand même s'exporter vers l'Amérique et même le Japon.! On en rêverait aujourd'hui !

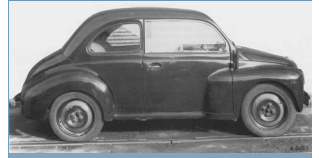
En 1952, la situation économique Française reste délicate mais la 4CV continue de se vendre et la production augmente. En 1953, l'usine de Flins est inaugurée afin que la 4CV poursuive sa carrière avec une version moins rigoureuse dans son aspect. Celle-ci se vendra très peu les Français préférant le modèle Sport.

La Fin :

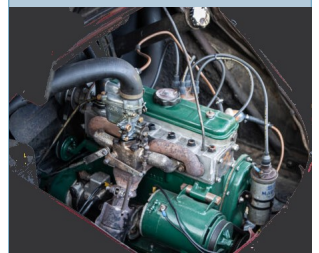
La 500 000^e 4 CV sera assemblée en avril 1954 et le compteur s'arrêtera à 1 105 547 exemplaires produits en 1961, le premier record du genre pour une voiture française. Entre-temps, la petite Renault se sera couverte de gloire avec la 1063, qui gagne sa catégorie au Rallye de Monte-Carlo en 1951 puis le Rallye des Tulipes, la Coupe des Alpes, le Tour de France et même les 24 Heures du Mans. Et l'Alpine A106, première Alpine de série, conçue par Chappe et Gessalin pour Jean Rédélé est réalisée sur la base de la 4CV. Quel succès !



Ce n'est pas une Coccinelle ?
Ca y ressemble



La 4CV de François (1961)



Une mécanique simple



La 4CV de Laurent (1954)



La 4 CV de Bernard (1961)



La 4 CV de Pierre (1956)

© Michel Pionneau