

LA 4 CV RENAULT

Modèle mythique, la Renault 4 CV a symbolisé pour les Français le retour à la normale après les années de guerre et de privations.

C'est une petite voiture, mais elle est particulièrement spacieuse pour son époque et ses dimensions extérieures. La Renault 4 CV, surnommée la « 4 pattes » mais aussi « la motte de beurre », symbolise le retour de la paix et de la prospérité.



Louis Renault, qui ne croit pas à une voiture populaire, même après avoir vu la Volkswagen Coccinelle au salon de Berlin en 1939, n'est pas informé du projet⁴. C'est le premier véhicule de la marque pour lequel il ne sera pas impliqué. Pour lui l'automobile est un produit de luxe et c'est seulement sous la pression de la crise que ses ingénieurs ont réussi à le convaincre de lancer en 1938 la « Juvaquatre », un modèle moins luxueux que ceux de la gamme habituelle du constructeur mais que Louis Renault n'appréciera pas.

La genèse de la 4 CV remonte à la 2ème Guerre Mondiale.

Le 26 juin 1940 alors que la France subit une occupation de son territoire par les forces militaires allemandes, la direction des usines Renault de Boulogne-Billancourt est placée sous le commandement d'une de leurs administrations.

Ainsi l'entreprise est contrainte de fournir à l'ennemi des véhicules utilitaires et de remettre en état les blindés Renault afin de les incorporer au sein des divisions Panzer. Tout nouveau projet automobile est donc interdit, mais les ingénieurs Fernand Picard, Charles-Edmond Serre et Jean-Auguste Riolfo décident d'étudier clandestinement la Renault de l'après-guerre. Ils réfléchissent en secret sur une voiture bon marché, de faible consommation et adaptée à la pénurie.

Officiellement, les usines Renault, sous l'Occupation, produisent quelques rares « Primaquatre » et « Juvaquatre » puis s'emploient, dès 1941, à remettre en état, pour le compte de la Wehrmacht, les chars français, ce qui leur vaut de réguliers bombardements alliés. Edmond Serre, directeur des études, et son adjoint Fernand Picard pressentent alors la voiture qu'il faudra proposer à la fin des hostilités, une voiture populaire, voiture de la reconstruction et non cette 11 CV de haut de gamme à laquelle s'accroche la vieille garde.

Ce sera le projet «106», développé en cachette avec des moyens dérisoires, qui donnera naissance en janvier 1943 au premier prototype. Fabriqué en aluminium, il n'a que deux portes et est affligé d'un style plutôt ingrat. Von Urach n'est pas dupe et interroge Picard sur un curieux engin peint en vert que l'on a vu passer à plusieurs reprises du côté du pont de Sèvres. Picard dément avec force mais continue sans sourciller. Quatorze mois plus tard, le second prototype est au point avec une ligne plus avenante mais toujours deux portes.

Louis Renault inculpé de commerce avec l'ennemi meurt le 24 octobre 1944, âgé de 67 ans. Pierre Lefauchaux est alors nommé PDG des usines Renault et prend ses fonctions le 6 octobre 1944. Le 16 Janvier 1945, l'entreprise Renault devient La Régie Nationale des Usines Renault.

Pierre Lefauchaux, centralien, saisit aussitôt l'intérêt du projet 4 CV présenté par Picard. Il décide de tout miser sur le projet de petite voiture étudié pendant la Guerre par Fernand Picard et Edmond Serre. Les deux ingénieurs de Renault, présentent en octobre 1943 cette petite voiture, suite au développement de trois prototypes. Il impose simplement une amélioration du dessin et quatre portes avec une production entièrement dédiée à ce nouveau modèle. Objectif, 300 exemplaires par jour. Ferdinand Porsche lui-même, emprisonné à Baden-Baden puis transféré à Saint-Cloud, sera prié de donner son avis sur la 4 CV, ce que Lefauchaux acceptera avec distance. Et Porsche avec dédain, reconnaissant à grands traits l'architecture de sa Coccinelle présentée en 1938.

Fort d'une étude de marché portant sur un échantillon de 3525 personnes, Lefauchaux fixe pour objectif à la Régie Renault une production de 300 voitures par jour, jamais atteinte en France.

Après la remise en état des ateliers de l'usine durement bombardés, la vieillissante « Juvaquatre » dont la mise sur les chaînes reprend timidement à partir de janvier 1946. Elle constitue la seule voiture de tourisme commercialisée par la société.

En réalité, faute 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, sur l'île Seguin. Juste à temps pour livrer les concessionnaires et accompagner le Salon de 1947, où l'engouement populaire se confirme. Petite, ronde et peinte en jaune car la seule couleur disponible était un stock de peinture récupéré, au titre des dommages de guerre, de l'Africa Korps, la 4 CV hérite aussitôt du sobriquet de «motte de beurre».

Il est donc grand temps de dévoiler la dernière création des usines Renault qui mobilise le personnel de façon permanente depuis plusieurs mois.

En effet le potentiel de l'entreprise est consacrée à la fabrication en masse de l'économique 4 CV, symbole du renouveau de la marque au losange.

Le 26 septembre 1946, soit 8 jours avant la date officielle du salon de l'automobile, la Renault 4 CV

est présentée en avant-première à la presse.

Le 3 octobre 1946, le 33^e Salon de l'automobile ouvre ses portes après huit années d'interruption en raison de la guerre et expose, sous la majestueuse verrière, de nombreux véhicules connus d'avant 1940. A leurs côtés, les curieux découvrent quelques rares nouveautés développées dans la clandestinité.



La plus étonnante, celle qui allait faire se précipiter 800 000 visiteurs au Salon, est la parfaite illustration de ce génie de l'ombre qui éclate enfin au grand jour. La 4 CV Renault, développée en secret par une poignée d'ingénieurs résistants, est enfin née. Pour en arriver là, il aura fallu un courage têtu à quelques hommes qui la conçurent en cachette.

Les premières 4 CV possèdent une robe jaune sable et ses jantes sont laquées d'un rouge vif. 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 de 4 cylindres à soupapes en tête d'une puissance de 17 chevaux.

Ces exemplaires de présérie possèdent des vitres arrières fixes et des flèches directionnelles débordantes fixées près du pare-brise.

S'il ne fait plus de doute que la 4 CV va entrer en production, il reste du chemin à parcourir sur une route semée d'embûches. La situation économique de la France est désastreuse.

Elle allait pourtant s'attirer la sympathie d'une nouvelle population d'acheteurs, celle qui, avec les congés payés et malgré de faibles moyens, découvre les délices des grands départs en vacances.

La première 4 CV de série descend des lignes de montage de l'île Seguin le 12 août 1947.

Les commandes affluent aussitôt, mais les délais de livraison s'allongent d'autant pour atteindre, en 1950, près d'un an. A partir de 1949, le toit devient plus bombé pour améliorer l'habitabilité et deux versions sont disponibles à un prix variant de 280 000 à 310 000 francs (soit 7 546 à 8 354 euros de 2005) : la version normale et la version luxe dotée d'un équipement plus complet.

Dès 1948, un modèle commercial est apparu dans la seule couleur noire puis, en 1949 vient la libéralisation tant attendue du marché de l'automobile. Une victoire partielle, obtenue de haute lutte, et qui profite à la 4 CV qui atteint la production quotidienne est de 15 véhicules en 1948 pour

atteindre 375 exemplaires en 1950, nombre impressionnant pour l'époque ; la 100 000ème voiture sort en janvier 1950. Fin Mars, elles sont plus de 37000 à rouler sur nos routes. C'est alors la voiture la plus vendue. La 4 CV, construite délibérément sur de grandes lignes automatisées et intégrées, afin de réduire le prix de revient, est emblématique des débuts de la consommation de masse.

En 1950, le succès de la Renault 4 CV est incontestable mais les délais de livraison s'allongent et la capacité de production ne peut-être augmentée. La 4 CV compte maintenant six modèles au catalogue. (dont la Grand luxe, Décapotable, Toit ouvrant) Le succès populaire est tel qu'il gagne l'Amérique dès 1951 où près de 170 000 exemplaires seront écoulés. La 500 000ème sort des chaînes au printemps 1954. Les prix flambent mais la 4 CV continue d'être produite sans relâche changeant sa puissance à 21 Chevaux. Renault aujourd'hui rêverait la moitié d'un tel succès !

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

Le succès est tel en France que même l'Amérique, en 1951, importe près de 170 000 exemplaires de la 4CV. Cette même année, des négociations commencent pour la fabrication sous licence Renault de la 4 CV par la marque japonaise Hino. Le 26 février 1953, Pierre Lefaucheur signe à Tokyo avec Shoji Okubo le contrat de la 4 CV laissant la porte ouverte à toute les interprétations par la suite. 50 000 exemplaires des Hino 4 CV de 1953 à 1963 seront construits.

De 1962 à 1963, Renault renforce ses contrats de production de 4 CV hors des frontières françaises. En Argentine apparaît une version utilitaire, dépouillée de sièges arrière et équipée d'un moteur à faible taux de compression acceptant du carburant à bas indice d'octane. Ce modèle exporté dans toute l'Amérique du Sud commence également à intéresser le Mexique, lassé des vieilles américaines à forte consommation

La 4 CV évolue au fil des ans : les changements les plus marquants sont, sur les modèles 1954, l'abandon de la « moustache » à six barrettes sur la face avant, au profit d'une plus simple à trois barrettes, puis l'adoption, conjointement à la Dauphine et quelques années avant la fin de la production, de roues à jantes pleines au lieu des précédentes roues à jantes en étoiles démontables.



La Hino 4 CV japonaise

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 remporte sa catégorie au Rallye de Monte-Carlo 1951 puis le Rallye des Tulipes, la Coupe des Alpes, le Tour de France et même les 24 Heures du Mans ! Ces velléités sportives conduisirent à adapter de légères carrosseries de coupés et cabriolets (Autobleu, Brissonneau, Pinchon-Parat) sur le modeste châssis jusqu'à ce fameux coach A 106 de Jean Rédélé qui sera la première Alpine de l'histoire.

La 4 CV est la voiture la plus vendue en France jusqu'en 1955.

La Régie Renault continuera la production de la 4 CV les années suivantes jusqu'en 1961. Fin 1958, la 4 CV devient la première voiture française à dépasser le million d'exemplaires produits.

Le 6 juillet 1961, après 1 105 547 exemplaires vendus, la production de la 4 CV est définitivement arrêtée, les chaînes de fabrication sont démontées : un nouveau modèle va bientôt arriver à Billancourt : la "4 L".



4 CV de 1951





4CV découvrable de 1951



4 CVR1063



4 CV Pie



Sources

- <http://4cv.renault.free.fr/histoire.html>
- <http://www.renault4cv.fr/>
- https://fr.wikipedia.org/wiki/Renault_4CV
- <http://www.4cv-renault.com/histoire/histoire.html>