

Les principales modifications millésime par millésime

1947	Première 4CV en version Normale (R1060) en août 1947, avec toit plat, tableau de bord Type « fer à cheval » vitres avant sans déflecteur mais coulissantes, jantes étoiles. Les Pare chocs sont plats, les clignotants AR sont des bras, la plaque d'immatriculation est Peinte directement sur la tôle sous 3 feux d'éclairage. Les sièges sont en tôle garnis de Tissu. Les phares avant sont plus gros, il n'y a pas de ciel de toit ni d'intérieur de porte En série, c'est une option sur demande uniquement. 300 exemplaires seront construits Jusqu'au 3 octobre 1947 pour être présentés chez les concessionnaires.
1948	Le modèle 1947 continue en millésime 1948 à l'identique, destiné à la clientèle cette Fois. Sortie de la version Commerciale (R2070) : peinture noire, portes arrières tôlees, Pas de banquette arrière ni de siège avant droit.
1949	La 4CV Normale a le toit plat jusqu'en milieu d'année (puis bombé) mais les flèches sont remplacées par des clignotants jockey. Une finition Luxe apparaît avec des équipements intérieurs (planche de bord, garniture de portes, vide poches, Neiman, toit ouvrant optionnel, etc...) et extérieurs (butoirs de pare chocs, sabots d'ailes, chromes, déflecteurs aux vitres avant, des clignotants jockey, etc...).
1950	Nouvelle finition Grand Luxe, avec avertisseur double, un antibrouillard, divers chromes supplémentaires, pneus à flanc blanc, puissance portée à 21 CV au lieu de 17. Luxe et Grand Luxe voient arriver la Décapotable Luxe produite par la société Saprar. Barre stabilisatrice avant sur tous les modèles. La Normale existe toujours.
1951	Lancement d'une série de R1063 destinées aux épreuves sportives. La Normale prend le type R1062 et la Commerciale R2071. Nouveau tableau de bord « à oreilles ». La cylindrée du moteur est ramenée de 760cm ³ à 747cm ³ de manière à ce que la 1063 puisse courir dans la catégorie des petites cylindrées (inférieures à 750cm ³).
1952	La Normale devient Affaires. Luxe et Grand Luxe sont remplacées par la Sport qui offre une finition intermédiaire mais une puissance de 21CV. La Décapotable reste Grand Luxe. Au printemps 1952, fin de production de la Commerciale. A l'automne, c'est la 1063 qui est abandonnée.
1953	Nouvelle finition Service extrêmement dépouillée proposée jusqu'en août 1953. L'habitacle est dénudé et simplifié, plus de poignées de portes intérieures (câbles), aucun chrome, plus de moustaches, un feu arrière, un seul essuie-glace, roues plus petites.
1954	L'Affaires ne reçoit plus qu'une moustache centrale, tandis que les autres finitions obtiennent trois moustaches au lieu de 6. La roue de secours est placée verticalement dans le coffre, la batterie est dans le compartiment moteur. L'Affaires obtient le moteur 21CV de la Sport. Le logo Renault est rond.
1955	Le logo rond est remplacé par un petit losange. L'Affaires reçoit 3 moustaches. Nouveaux sièges sur Sport et Décapotable. A l'automne 1954, prototype de la transmission automatique Ferlec présenté (production en série en 1956). En mai, boîte synchronisée.
1956	Nouveau tableau de bord type 'Dauphine ». Nouveaux feux arrière et losange de calandre. Starter automatique et fin de production de la Décapotable.
1957	Quelques modifications de détails. Modèles disponibles : Sport ou Affaires. De nouveaux pare-soleils en plastique font leur apparition (avant en carton) et la trappe d'aération entre le pare-brise et le capot avant disparaît.
1958	A l'automne 1957, les jantes étoiles sont remplacées par des roues pleines avec un enjoliveur central sur le modèle Sport uniquement. Le chauffage Sofica de série fait son apparition.
1959	Nouveaux garnissages intérieurs et quelques modifications de détails.
1960	Boite Dauphine et quelques modifications de détails.
1961	Un système de sécurité pour les enfants est installé sur les portes arrière. Fin de production le 6 juillet.

Les différents modèles

La Normale :

C'est le modèle de base doté d'équipements intérieurs sommaires sans aucun chrome extérieur. Le tableau de bord est classique avec cadran et commandes. Aucun plafonnier n'est installé. Les pare chocs sont sans bananes et un seul feu trône sur l'aile arrière gauche. En octobre 1950, la réduction de la cylindrée fait apparaître le type R1062 et en 1951 la Normale s'efface devant l'Affaires. 2.950 exemplaires de Normale seront vendus.

L' Affaires :

Renault propose en octobre 1951 un modèle moins habillé et donc moins cher. Il présente exactement les mêmes caractéristiques que la Normale. Fin 1954, l'Affaires reçoit un deuxième feu arrière mais se différencie toujours des autres modèles par son absence totale de chrome et son équipement sommaire. De juillet 1951 à juillet 1952, il sera possible de commander ce modèle avec toit ouvrant.

La Commerciale :

De couleur noire, la berline commerciale est la version utilitaire de la 4CV. Elle permet de transporter une charge utile de 200kg et offre un volume intéressant pour les objets transportés, grâce à la suppression de la banquette arrière et du siège avant passager. Un plancher en bois recouvre toute cette surface disponible. Les portes arrières sont aveugles, entièrement tôlees, d'où la présence d'un rétroviseur extérieur. La version est abandonnée en mars 1952. 11.119 R2070(moteur 760cm³) produites de 1948 à 1950 et 4.390 R2071 (moteur 747cm³) entre 1950 et 1952.

La Service :

Voulant attaquer directement la 2CV sur son secteur, la Régie Renault lance en novembre 1952 la Service. Elle est déshabillée à l'extrême afin d'obtenir un prix concurrentiel. L'intérieur est peint, les sièges sont de fabrication sommaire avec une tresse métallique recouverte de tissu. On liquide les volants noirs à trois branches précédemment abandonnés. Pas de comodo et les commandes sont placées sur la planche de bord. Un seul feu arrière et pas d'indicateur de changement de direction. L'ouverture des portes se fait très économiquement par câbles et les glaces des portes arrières sont fixes. Extérieurement, elle n'a pas de butoirs ni de moustaches. La batterie est placée dans le compartiment moteur pour faire de la place à la roue de secours placée verticalement à l'avant du coffre. Elle est proposée dans un gris mat des plus austères, baptisé Antoinette. Ce modèle sera boudé et abandonné en août 1953.

La Luxe :

Ce modèle offre de nombreux accessoires et équipements supplémentaires pour agrémenter le confort des passagers : caisse insonorisée et calorifugée, garniture intérieure couvrant le toit et les portes avec poches aumônières intérieures, un plafonnier (voire deux), un cendrier, deux pare soleils, un antivol de direction, des pare chocs avec butoirs et des ailes arrières équipées respectivement d'un feu et d'un sabot de protection en aluminium. C'est un modèle très prisé de la clientèle. 51.601 exemplaires fabriqués d'octobre 1948 à octobre 1951 dont 12.530 dans la version toit ouvrant.

La Grand Luxe :

Modèle encore plus complet, proposant un phare antibrouillard, deux avertisseurs, le chromage des essuie-glaces, une moulure centrale de capot avant, des pneus à flancs blancs, des joncs d'aile en aluminium, des moulures chromées de portes et bas de caisse, une garniture intérieure de drap recouvrant le passage des ailes avant, des sièges en passepoil, deux plafonniers, une serrure de capot arrières, des commandes intérieures chromées. Le moteur est plus puissant avec culasse, carburateur et allumeur spéciaux. 13.453 acquéreurs de ce modèle se présenteront d'octobre 1949 à novembre 1951 dont 2.835 demanderont l'option du toit ouvrant monté sur glissière.

La Découvrable :

Le modèle comporte une capote en toile imperméable facilement escamotable, qui autorise une large ouverture du pare-brise jusqu'au capot moteur, et qui englobe la lunette arrière constituée de plexiglas rigide entouré d'aluminium. Une housse de protection est également fournie et trouve place lorsqu'elle ne sert pas dans une pochette carrée réalisée dans le même tissu que la capote. 9.518 décapotables (Grand Luxe et Luxe), conduites à droite et à gauche confondus, sortiront des chaînes d'octobre 1948 à août 1956.

La Sport :

C'est le modèle qui remplace fin 1951 la Luxe et la Grand Luxe. C'est le modèle le plus courant car le plus demandé. C'est aussi celui qui, avec l'Affaires, reste au catalogue pendant dix ans. Au départ, il se différencie de l'Affaires par le jonc d'aluminium situé au niveau des ailes arrières, les deux feux arrières, l'antibrouillard et l'avertisseur montés sur le pare chocs avant, les bas de caisse et les enjoliveurs d'ouïes chromés, le volant crème à deux branches et motif central et enfin les sièges à armature tube. En fin de carrière, ce modèle reçoit les perfectionnements apportés sur la Dauphine.

La Ferlec :

La production en série intervient en septembre 1956 alors que le modèle avait été présenté au salon 1954. Ce dispositif peut équiper tous les modèles moyennant un supplément de prix. La suppression de la pédale d'embrayage sur une petite voiture de série marque une étape importante dans l'évolution pratique de l'automobile. Le serrage du disque de friction entre les deux plateaux s'effectue grâce à l'action d'un électroaimant alimenté par la dynamo. La pédale d'embrayage est retirée au profit d'un interrupteur, placé sous le levier de vitesses, qui assure automatiquement la commande de l'embrayage. Un bouton inverseur, placé sur le dessous du support du tableau de bord, permet de brancher l'embrayage sur la batterie pour profiter du frein moteur lors d'une descente prolongée ou pour immobiliser la voiture en côte. Extérieurement, la signature « Embrayage automatique Ferlec » apparaît sur le capot arrière. Ce principe est repris en 1992 sur la Twingo Easy !

La compétition :

Pour satisfaire la demande d'une clientèle fervente de courses automobiles, la Régie Renault a mis au point 70 voitures type 1063 sur base Normale (23) Luxe (7) Sport (40). Son montage, hors de la chaîne Billancourt, entraîne trop de difficultés pratiques dans l'automatisation de la série. Chaque concessionnaire peut donc recevoir par l'intermédiaire de la SAPRAR tous les éléments garantis d'origine permettant d'effectuer la transformation d'une 4CV Sport 1062 en 1063. Les principales modifications portent sur le moteur et les amortisseurs. De nombreux accessoires complémentaires sont disponibles également, du compte tours au coupe circuit général en passant par un lave-glace à deux jets. Aucune modification n'est apportée à la carrosserie et chacun est libre de procéder aux aménagements qu'il juge utile.

Diverses 4CV spécifiques

73 4CV **Pie** sont commandées par la Préfecture de Police de la Seine. Equipées en 12 volts et d'un embrayage Ferlec, elles subissent un gonflage moteur dans les ateliers de la Préfecture pour une vitesse de pointe à 120 km/h. Le coffre avant reçoit un support de batteries spécial ... c'est là que se trouve l'alimentation de la très gourmande radio. Les portes sont découpées pour faciliter le passage du bras du policier à l'avant. Les ateliers doivent également peindre chaque véhicule en noir et blanc, y installer des banquettes et un lumignon « police » sur le toit. La lunette arrière est fortement agrandie.



Il y eut des 4CV publicitaires, la Poste et la RATP avaient leur modèle propre, des 4CV taxis, la 4CV Touring Club (un seul siège, tout le reste étant occupé par une quantité impressionnante d'outils et de matériel), etc...

La 4CV sert de base aussi à de nombreux modèles dont le Coach Autobleu, le cabriolet Brissonneau et Lotz, l'Alpine A 106.

En 1996, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la 4CV, Renault présente la Fiftie, une 4CV moderne. Elle ne sera toutefois pas commercialisée.



La politique commerciale Renault et la 4CV

La 4CV va bénéficier tout au long de sa carrière d'une politique commerciale sans faille passant par la réclame et des évènements souvent grandioses lui sont consacrés.

Dès 1946, la Régie édite un dépliant expliquant que la 4CV est prête mais aussi pourquoi il faut encore attendre. Au salon 1947, elle s'offre aux yeux du public découpée, mettant en valeur ses organes et sa mécanique. Au salon 1950, une flotte de 4CV et leurs pilotes, tout habillés de blanc, ont pour mission de la faire essayer à de futurs acheteurs potentiels.

Pour fêter la 100.000ème, la Régie organise un concours interne en mai 1954 permettant à l'un des membres du personnel de repartir au volant d'une 4CV. La presse, les informations cinématographiques et la radio sont conviées. L'heureux lauréat Van Den Straetem n'a pas le permis et l'offre à son fils. A partir de ce moment, chaque 100.000ème exemplaire est l'occasion d'un concours identique. Celui de la 500.000ème, en 1954, est un événement national, réservé à tous les enfants de France âgés de six à seize ans, basé sur un questionnaire destiné à relever les erreurs de montage sur une photo de 4CV... et calculer le nombre de tours effectués par une roue de 4CV sur une distance de 100 km. Buvards et pin's sont distribués aux enfants. Le gagnant s'appelle Maxime Butel et est âgé de 6 ans ! Il hérite de la 500.000ème pendant que six autres enfants repartent avec une 4CV ainsi que cinq membres du personnel de la Régie. Le père de l'enfant, ne pouvant la conserver, la vendit ... Maxime Butel s'en racheta une 35 ans plus tard ...

En 1954, la Régie met aussi en place l'épargne crédit. Le futur propriétaire verse 8 mois avant la livraison de sa 4CV un acompte générant 4 % d'intérêt Ceci afin de combattre son prix relativement élevé pour les ménages de l'époque et les délais de livraison trop longs. La Régie n'hésite pas à faire survoler Paris à une 4CV sous un hélicoptère.

La 4CV à l'étranger

La 4CV fait la conquête de l'Europe. Elle s'expatrie en Algérie et au Maroc, en Indochine. Partout où elle est importée, elle est plébiscitée. Pour plaire aux Américains, la 4CV est dotée de phares plus grands, de feux de position en bas des ailes et de tubes métalliques rapportés sur le pare choc avant dont le but est de protéger la plaque d'immatriculation. Les femmes apprécient particulièrement cette petite voiture et son aspect économique, bien loin des véhicules de marque américaine. Les jeunes conducteurs sont aussi friands de cette voiture facile à conduire. Toutefois les 4CV souffrent de la conduite américaine, sans changement de vitesses. Souvent en panne, elles restent immobilisées de longs mois en attente de pièces de rechange ... l'américain s'impatiente et délaisse la quatre pattes. Chrysler, GM et Ford en profitent pour exercer des pressions sur les concessionnaires multimarques et mettent en place une campagne de désinformation grossissant à outrance les problèmes de tenue de route de la 4CV. Les invendues s'entassent et doivent être rapatriées en France...

Au Japon, la firme Hino Diesel, est fortement intéressée par la 4CV alors que le marché nippon est pourtant fermé aux voitures étrangères. Après de longues négociations, Hino Diesel assemble pendant sept ans les pièces détachées fournies par la Régie Renault et se charge de la fabrication complète de la voiture sous licence. A la fin du contrat en 1957, Hino continue à fabriquer des 4CV avec une calandre différente, une conduite à droite, une présentation intérieure plus luxueuse et des pare chocs plus imposants en respect des normes nippones. Le Ministre des Affaires Etrangères dissuadera la Régie de poursuivre la firme nipponne en justice. En 1963, la fabrication de la 4CV Hino Diesel s'arrête. Environ 50.000 voitures auraient été produites au Japon.