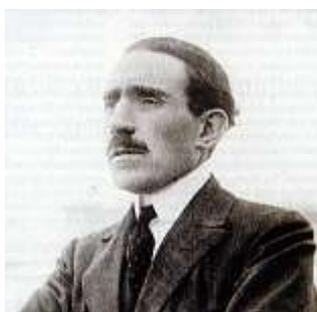


La petite histoire de la 4CV

Le **22 juin 1940**, à Rethondes, Philippe Pétain signe l'armistice avec l'Allemagne. Le gouvernement est installé à Vichy. La France est coupée en deux zones, occupée et libre. L'approvisionnement devient problématique, il n'y a plus ni beurre, ni pain, ni viande. Seules circulent quelques voitures allemandes.

Chez Renault, le personnel, éparpillé dans l'armée puis dans la nature, reprend son poste peu à peu, mais il n'y a plus aucun programme de production et les machines restent silencieuses. Le **3 juillet 1940**, l'usine est placée sous contrôle allemand et se voit interdire de produire des voitures particulières, des autocars ou des camions sauf ceux destinés aux besoins de l'armée allemande. Tous les stocks sont confisqués et contrôlés par eux également.



(Louis Renault)



(Fernand Picard)



(Edmond Serre)

Louis Renault a cependant le temps de faire disparaître dans les carrières de Meudon certaines matières premières rares (feuilles de caoutchouc, cakes de cuivre, alliages, fer, etc...) et ne quitte plus guère son bureau.

Fernand Picard et Edmond Serre, désœuvrés, décident, histoire de s'occuper, de définir ce que pourrait être la voiture de l'après-guerre dans le cas d'une victoire des Alliés malgré plein d'inconnues (quand interviendra la libération ? quels seront les outils de production ? l'usine échappera-t-elle aux bombardements ? etc...). Leur seule certitude : la voiture devra être simple, légère, facile à fabriquer, économique, avec donc un prix de revient et de vente minime.

Louis Renault s'oppose à ce projet et décide de les faire travailler uniquement sur la Juvaquatre et la Primaquatre.

Les deux hommes décident de poursuivre leur étude dans le plus grand secret. Ils ont arrêté la puissance à 4cv fiscaux, soit un moteur de moins de 760 cm³, quatre places et deux portes. Le poids prévu ne dépassera pas 450 kg (la Juvaquatre en fait 760). Côté vitesse, 80 km/h sera suffisant. La boîte de vitesses devra avoir quatre rapports, et non trois, afin de tenir le 80 à l'heure à cause de la petitesse du moteur, bien que cela engendre des frais supplémentaires. Côté longueur, elle devra être inférieure à 3,70m pour bénéficier du tarif préférentiel des garages.

Le positionnement du moteur les interpelle aussi et après avoir fait faire une étude du coût de revient par Chevenoy entre une traction avant, système adopté par Citroën avec succès, et un tout-à-l'arrière récemment inventé par l'ingénieur Porsche, Edmond Serre opte en **décembre 1940** pour cette dernière solution. Fernand Picard prend en main la responsabilité du moteur. Jusqu'en **mai 1941**, ils oeuvrent tous trois dans le plus grand secret, se réunissant deux à trois fois par semaine le soir, quand tout le monde est parti ... jusqu'au **20 mai 1941**, date à

laquelle Louis Renault les surprend, penchés sur une maquette du moteur de la future 4CV. Emballé par ce qu'il voit, il leur donne le feu vert pour continuer le projet à l'insu des Allemands.

Un terrible bombardement réduit à néant l'usine les **3 et 4 mars 1942**. La production est totalement stoppée, mais l'atelier des essais est épargné, et avec lui le moteur prototype de la 4CV sur son banc d'essai. Le miracle a eu lieu. Louis Renault fait reconstruire 25 hectares d'usine par 14.000 personnes qui travailleront en deux équipes de 6 heures tous les jours jusqu'en **mai 1942**. Par précaution, le bureau d'études qui abrite la 4CV est déplacé près de l'hôtel particulier de Louis Renault. Ce bureau travaille désormais toujours incognito également sur la future 11CV.

Un premier prototype est essayé clandestinement en **décembre 1942**, peint dans la couleur verte de la Juvaquatre, avec des phares couvre-feux en raison des consignes de la Défense Passive et fera ses premiers essais en circulant avec un *Ausweis* d'une autre voiture appartenant à l'usine. Il sera par la suite peint en noir pour passer plus inaperçu dans les bois de Meudon.



De nouveaux bombardements touchent l'usine le **4 avril 1943**, mais épargnent à nouveau la 4CV. En **mai 1943**, Louis Renault est convoqué par la direction allemande de l'usine, accusé de conspirer contre l'Allemagne. Il nie l'étude d'une nouvelle voiture et met les essais quelques temps en sommeil, le temps que les esprits se calment. En **septembre 1943**, lors d'essais officiels de la 4CV et de la Primaquatre, Louis Renault annonce l'abandon du projet 4CV pour se concentrer sur la Primaquatre. Le prototype n° 1 sert encore à Fernand Picard qui l'utilise souvent le week-end pour aller au ravitaillement dans le Perche. Arrêté une fois par des *Feldgendarmes*, ceux-ci lui font ouvrir son capot arrière, pensant y découvrir des victuilles de marché noir et haussent les épaules en découvrant un moteur. Ils n'insisteront pas.

Quelques irréductibles décident néanmoins de poursuivre dans le secret le montage du prototype n° 2 qui circulera en **mars 1944**, peint en bordeaux.



Louis Renault s'enferme dans un mutisme quasi total. En **juin 1944**, le débarquement fait fuir les Allemands. L'usine est placée le **21 août 1944** sous le contrôle des FFI. Le **23 septembre 1944**, Louis Renault est incarcéré, accusé d'avoir fait du commerce avec l'ennemi. A la libération, le prototype n° 1 (21.500km) et le prototype n° 2 (1.230km) sont mis à l'abri pour ne pas être réquisitionnés ou détruits.

En **octobre 1944**, Pierre Lefaucheur, résistant de la première heure connu sous le nom du commandant Gildas, prend les fonctions de PDG des usines Renault.



Apprenant l'existence des prototypes de 4CV et de Primaquatre, il fait reprendre les essais **début 1945** dans les bois de Meudon.

Louis Renault décède seul le **24 octobre 1945** à l'hôpital, sans famille à ses côtés ni médecin.

La 4CV quant à elle est redessinée avec une carrosserie à quatre portes, prototype n° 3, et la voiture définitive est prête en **décembre 1945**.



Son lancement officiel en fabrication aura été lancé le **9 novembre 1945** par Pierre Lefaucheur. Pour obtenir un prix de revient bas, il doit fabriquer en grande quantité et s'engage à fabriquer 300 voitures par jour d'ici **juillet 1950**.

Pierre Bézier intervient alors et propose ses machines transfert, dessinées et mises au point durant sa captivité, série de machines munies d'outils multiples commandés électromécaniquement qui usinent à la suite et dans un ordre précis toutes les parties d'une pièce qui passent devant eux par un système de commande automatique : la première fabrication sur chaîne.



Une étude de marché menée par Georges Toublan annonce le succès logique de la 4CV : 4CV, 4 portes, moteur arrière, vitesse de pointe d'environ 90 km/h, consommation 5 ou 6 litres, habitabilité, performances comparables à la Juvaquatre, prix de l'ordre de 7.000 F.

En **mai 1946**, les premières 4CV sont montées. Il la fait essayer à Marcel Paul, le ministre de la Production Industrielle, et lui fait part des problèmes qu'il rencontre. Imperturbable, Marcel Paul la présente néanmoins aux chauffeurs du cabinet ministériel, habitués à conduire des 11CV Citroën, lesquels approuvent la 4CV. Ferdinand Porsche, prisonnier, est forcé de travailler sur la 4CV également.



43 exemplaires de présérie sont essayés par des membres du personnel, lesquels doivent remplir un questionnaire détaillé dont les réponses étaient analysées, ce qui permit d'apporter une foule de corrections découlant des observations reçues.

La voiture sera présentée à la presse le **26 septembre 1946**, journée durant laquelle Fernand Picard découvre que la hauteur des phares ne respecte pas les exigences des Mines. Il est trop tard pour modifier les machines transfert, donc c'est la réglementation qui devra être remaniée, après avoir sollicité la bienveillance de la Commission Nationale de l'Automobile.

L'année **1946** s'achève avec le premier Salon de l'Automobile le **3 octobre 1946**, un salon exceptionnel, présentant uniquement des prototypes, un salon sans essence où l'on ne peut pas encore acheter de voitures.

Le stand de la Régie Nationale des Usines Renault est pris littéralement d'assaut, tous les jours, de 9 heures à 20 heures. C'était parti pour 1.105.547 exemplaires !!!

